



BULLETIN D'INFORMATION

Décembre 2019 N°79

SOMMAIRE

- Circuit européen Weiss Assollant 1927 p. 3 à 5
- Stockholm New York Ahrenberg 1929 p. 6 à 12
- C.Møench pilote de grands raids p. 13 à 22
- Tour du monde aérien Air France 1937 p. 23 à 24
- Vie du CAF p. 25 à 27
- Chronique aérophilatélique p. 28



CHRISTIAN MØENCH

(1904 – 1938)

Pilote de grands raids

Record battu pour une pièce d'aérophilatélie française !

Une superbe enveloppe du raid Paris-Rangoon-(Melbourne) s'est vendue le 12 décembre 2019 chez *Lesky Auctions* en Australie au prix record de 21 000 AU\$, soit 15 500 € avec les frais !

Ce raid a été effectué il y a tout juste 100 ans, du 14 octobre au 30 novembre 1919, par le pilote français Etienne Poulet (1890-1960) et son mécanicien Jean Benoist à bord du Caudron G4 *La Mouche*.

On ne connaît pas de plis au départ de Paris. En revanche, il existe 8 plis de l'étape Bandar Abbas - Karachi, et 3 plis de l'étape entre Charbar (8/11/19) et Karachi (11/11/19). L'un dont la griffe rouge était mal marqué s'est vendu au cours de la même vente pour 20 000 AU\$.



Pli Bender Abbas - Karachi

Oblitérations :

départ Bandar Abbas
(8/11/19),

arrivée Karachi (13/11/19).

Ce pli est représenté en page 13 de l'ouvrage « Ligne Noguès » de G. Collot & A. Cornu.



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



delcampe

La plus grande marketplace pour les collectionneurs

www.delcampe.net

Circuit européen P. Weiss et J. Assollant (11 - 18 août 1927)

Par **Dominique PETIT**
& **Vital FERRY**

Le 34^{ème} Régiment d'Observation du Bourget est à cette époque à la pointe de l'aventure aérienne, très populaire alors dans le monde entier. Sous l'impulsion de ses chefs, en particulier du commandant Pierre Weiss, les jeunes aviateurs militaires du Bourget multiplient les exploits.

Le sergent Jean Assollant¹ (brevet de pilote militaire n° 20.336 le 21 août 1924) rejoint la 1^{ère} escadrille de cette unité le 26 septembre 1926, à son retour du Maroc où il s'est illustré pendant la guerre du Rif au sein du 37^{ème} RA. Ses qualités n'ont pas échappé au commandant Weiss qui le choisit pour l'accompagner dans un grand voyage de promotion du matériel français et d'étude de navigation à travers l'Europe de l'Est jusqu'en URSS. Rappelons que l'armée polonaise a été parmi les plus gros utilisateurs d'avions Potez 25 Lorraine (316 exemplaires livrés ou construits sous licence).

Ce raid prévoit d'accomplir un périple de 7800 km en 7 jours :



Carte manuscrite de l'itinéraire du raid (dessinée de la main d'Assollant)

¹ Jean Charles Abel Bernache-Assollant est né à Versailles le 26 septembre 1905. Il quitte l'armée en octobre 1928 et devient pilote à la CIDNA. Les 13-14 juin 1929, il s'illustre avec ses amis René Lefèvre et Armand Lotti en devenant les premiers français à traverser l'Atlantique Nord à bord d'un avion français, le Bernard 191 GR *Oiseau Canari*. En 1934 à la création de la *Régie Malgache*, il ouvre la ligne qui achemine le courrier de Madagascar à destination de la France jusqu'à Broken Hill, où il est transféré sur les avions d'Imperial Airways. A partir de 1936, il est en charge du développement du réseau intérieur de Madagascar. Le Capitaine J. Assollant est abattu à bord de son MS 406 le 7 mai 1942 par des avions britanniques lors de la bataille pour Diego-Suarez.



De gauche à droite : le sergent J. Assollant, et le commandant P. Weiss, quelque jours avant le départ.

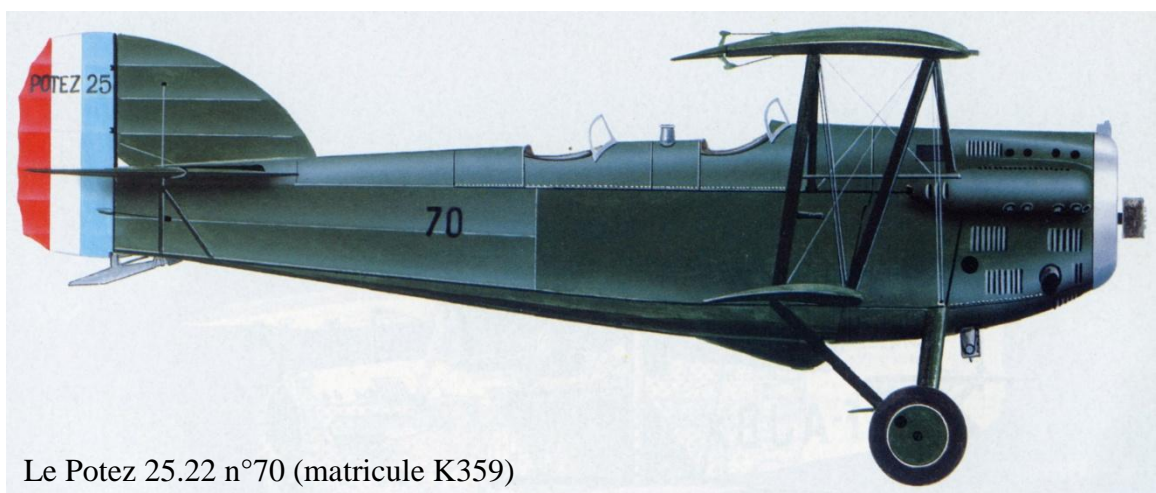
L'avion choisi pour ce « Circuit européen » est le Potez 25.22 (Potez 25.14 A2 n°70 modifié pour les raids). Il est équipé d'un moteur Lorraine-Dietrich 12 Ed (démultiplié) de 450 ch devant permettre à nos ailes de se distinguer dans la course aux records. Il se caractérise par un arbre d'hélice surélevé débouchant au milieu du radiateur frontal. Un radiateur supplémentaire sous le capot est visible.

Ses performances :

- vitesse max 217 km/h, vitesse de croisière 170 km/h,
- vitesse ascensionnelle : 1000 m en 3'27", 3500 m en 14'50", 5000 m en 25'30".

Cet appareil est baptisé « **Roger Latapie** »² en mémoire du jeune compagnon de bord du commandant Weiss, mort un an auparavant dans un accident d'avion.

Le Potez décolle du Bourget le 11 août à 5h20. Après avoir navigué au-dessus d'une mer de nuages jusqu'à Prague, il se pose à Cracovie à 12h30. L'étape suivante entre Cracovie et Odessa le 12 août est accomplie sous une très forte chaleur. Poursuivant leur voyage, Weiss et Assollant sont le 13 à Rostov-sur-le-Don, et le 14 à Kazan. A chaque étape, ils sont reçus cordialement par l'aéronautique russe. L'étape du 15 jusqu'à Moscou se déroule sous la pluie dans des conditions plus difficiles. Le 16 un violent orage les oblige à atterrir à Minsk. Ils en repartent au bout d'une heure et atteignent Varsovie à 17h. Ils sont accueillis par une chaleureuse réception de l'aviation polonaise. Le 17, le mauvais temps et le brouillard les contraint de faire demi-tour au-dessus de Breslau (aujourd'hui Wrocław) et de se poser à Poznań. Ils quittent Poznań le 18 à 7h45, et après un vol toujours gêné par le vent et la pluie, le Potez se pose au Bourget à 15h30 devant les hangars du 34^{ème} RA.



Le Potez 25.22 n°70 (matricule K359)

² Ce même avion sera utilisé en octobre et novembre 1927 par le capitaine Léon Challe et le mécanicien Raymond Rapin pour effectuer le raid Paris-Saigon et retour.

Tout au long du voyage, le matériel s'est avéré très fiable. Au final, le Potez a effectué un périple de 8550 km en 47h30 de vol sur 8 jours :

11 août 1927 :	Paris – Cracovie	1.300 km
12 août 1927 :	Cracovie – Odessa	1.000 km
13 août 1927 :	Odessa – Rostov-sur-le-Don	700 km
14 août 1927 :	Rostov-sur-le-Don – Kazan	1.300 km
15 août 1927 :	Kazan – Moscou	750 km
16 août 1927 :	Moscou – Varsovie	1.400 km
17 août 1927 :	Varsovie – Poznań	700 km
18 août 1927 :	Poznań – Prague – Paris	<u>1.400 km</u>
		8.550 km

Du point de vue aérophilatélique, les plis transportés sur ce raid sont très rares. Il existerait 5 plis, deux vus, dont celui présenté ci-dessous :



Pli avec tous les cachets d'étapes : Le Bourget-Aviation 9/08/27, Cracovie 11/08/27, Rostov 13/08/27, Kazan 14/08/27, Moscou 15/08/27, Varsovie 16/08/27, Poznań 17/08/27.
 Affranchissement : 2,50F + 7 kopeck au départ de Rostov.

Pour conclure, soulignons le travail remarquable du pilote (le sergent Assollant) au cours de ce raid. Compte tenu de la vitesse de croisière et de l'autonomie du Potez, les étapes de 1300 km ne pouvaient se faire qu'avec un réservoir supplémentaire bien visible sous l'appareil. Les durées de vol quotidien sont de l'ordre de 7 heures. Ce sont des heures de pilotage, très éprouvantes, en particulier en cas de météo difficile.

Bibliographie :

- Archives de la famille Assollant aimablement communiquées par M. F-X. Bibert : https://www.bibert.fr/Joseph_Bibert_fichiers/Jean%20ASSOLLANT.htm
- Journal Les Ailes de l'année 1927
- POTEZ 25 dans la collection Histoire de L'Aviation

Stockholm - New York en 1929 : un vol polaire interrompu.

Par Serge KAHN

Il y a 90 ans, en cette année 1929, le capitaine suédois Albin Ahrenberg (1889-1968), as de l'aviation suédoise (figure 1), appelé couramment le "Lindbergh suédois" ne cherche pas à battre un record mais à établir les possibilités d'une ligne aérienne Stockholm-New York en survolant la région polaire arctique. Comme beaucoup d'autres pilotes de cette époque, Ahrenberg est fasciné par l'idée que la traversée de l'Atlantique via l'Islande et le Groenland est la meilleure solution avec le matériel volant existant. La route prévue doit les conduire par la Norvège, les îles Féroé, l'Islande, le Groenland et enfin le Labrador avant d'atteindre New York.



Fig. 1 : Albin Ahrenberg

D'ailleurs, Ahrenberg confie au *New York Times* du 9 juin 1929 : « Ce n'est pas un record que nous souhaitons établir. Au contraire, nous sommes des pionniers qui tentons d'ouvrir ce que nous considérerons dans quelques années comme la route commerciale normale par voie aérienne pour traverser l'Atlantique. »

Le financement d'une telle tentative était un problème qui se posait à tous les pilotes de cette époque. Un jour, dans la rue, Ahrenberg rencontre un de ses anciens élèves, Axel Floden. Ahrenberg lui fait part de ses soucis financiers et Floden lui répond sur le champ : « Si vous me prenez comme copilote sur votre vol, je vous donnerai les 60 000 couronnes dont vous avez besoin. » En fait, cette somme ne s'avérera pas suffisante pour le plus grand bonheur des historiens postaux (figure 2).

Les fonds manquants viendront des collectionneurs et autres aérophilatélistes à travers une offre d'Uno Söderberg, le chef du tout nouveau bureau philatélique ouvert à la Poste principale de Stockholm.

Il fut décidé qu'un courrier spécial serait transporté par ce vol avec un coût additionnel de 20 couronnes suédoises (affranchissement complémentaire) au bénéfice du financement du vol d'Albin Ahrenberg.

Le tarif postal sera de 45 öre (25 öre pour une lettre internationale jusqu'à 20 g + 20 öre pour la recommandation selon le tarif du 1^{er} octobre 1925).

L'affranchissement total sera donc de 20,45 skr.

Le vol transportera 1 269 enveloppes au départ de Suède ; ce sera le premier courrier aérien Stockholm-New York.



Fig. 2 : Albin Ahrenberg et Axel Floden

La plupart sont des enveloppes imprimées (figure 3) avec facsimilé des signatures sous une photographie des deux pilotes. Ahrenberg a signé personnellement un certain nombre d'enveloppes, mais peu sont signées par Albin Ahrenberg et Axel Floden (figure 4).

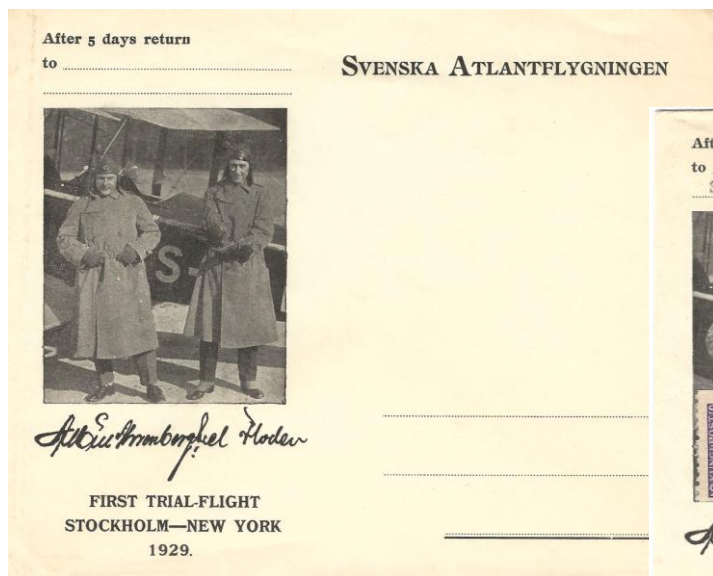
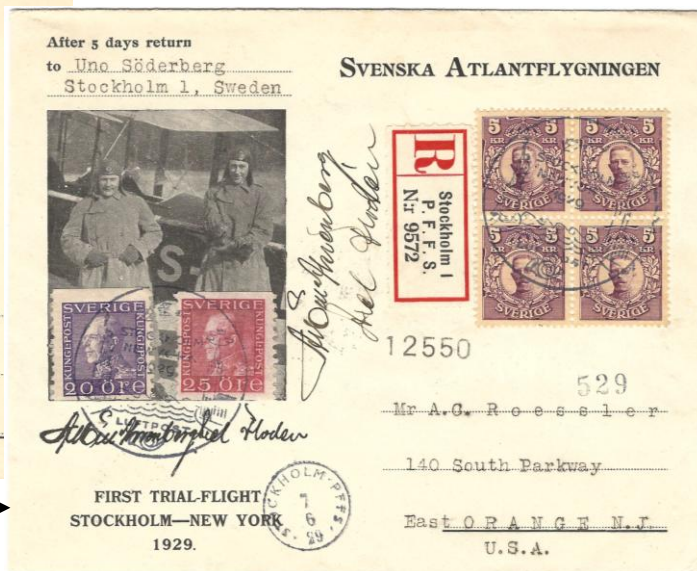


Fig. 4 : affranchissement correct de 20,45 couronnes suédoises

Fig. 3 : la mention en haut, à droite, signifie "Vol atlantique suédois"



Quelques enveloppes ordinaires sont également transportées. Elles proviennent de deux bureaux de poste différents à Stockholm (figures 5 & 6). On peut le voir sur les étiquettes de recommandation.



Fig. 5 : Stockholm 1 / P.F.F.S.
 Stockholm 1 est le bureau de poste principal de la ville, sur Vasagatan.
 P.F.F.S. signifie « Postverkets Frankoteckenexpedition För Samlare » = comptoir pour collectionneurs au bureau de poste.
 Affranchissement : au recto 2,45 couronnes, au verso 18 couronnes, soit un total de 20,45 couronnes suédoises.

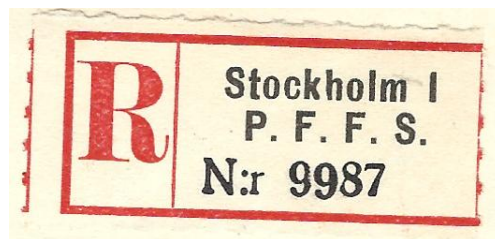




Fig. 6 : Stockholm 2 / Exp. för samlare
 Stockholm 2 est le bureau de poste de la vieille ville, sur Stora Nygatan. Exp. för samlare = comptoir pour collectionneurs.



Fig. 7

Un petit timbre à date (7 juin 1929) de la poste de Stockholm figure à côté de l'affranchissement (figure 7).

Sur quelques courriers, on trouve la date du 8 juin 1929 (figure 8).

Fig. 8 : rare courrier daté du 8 juin 1929 et portant la signature du pilote



Fig. 8 : rare courrier daté du 8 juin 1929 et portant la signature du pilote



Fig. 9

Un cachet commémoratif (figure 9) est apposé sur les plis, en guise d'oblitération. Il représente, à droite l'hôtel de ville de Stockholm, et à gauche la statue de la Liberté à New York.

Albin Ahrenberg accompagné du lieutenant Axel Floden comme copilote, et de l'opérateur radio Robert Ljunglund décollent de Stockholm le dimanche 9 juin 1929 à 6h à bord de l'hydravion *Sverige*, un Junkers de type W33, emportant le premier courrier officiel par avion au départ de Suède. Une foule importante est présente pour acclamer les aviateurs, dont M. Leland Harrison, l'ambassadeur américain venu assister au départ.



Immatriculé SE-ABX, le Junkers acheté par la banque suédoise C.G. Cervin a été spécialement équipé pour la traversée de deux flotteurs métalliques, déplaçant chacun 2 840 litres et des réservoirs à grande capacité lui donnant une autonomie de sept heures. Le moteur est un Junkers L5 6 cylindres de 360 CV refroidi par eau.



Au cours de la première étape entre Stockholm et Bergen, l'équipage réalise des expérimentations de radiophonie grâce à la présence à bord d'un envoyé spécial de la radio suédoise. Le Junkers amerrit vers midi dans le port de Bergen par un temps superbe. Les quais sont noirs de monde et d'innombrables embarcations pavoisées aux couleurs suédoises sillonnent les bassins. Très acclamés, les aviateurs se déclarent tout à fait satisfaits de leur première étape.

Le *Sverige* était accompagné, au départ de Stockholm par un autre avion, à bord duquel avaient pris place plusieurs passagers, dont un technicien de l'aviation allemande qui s'était proposé de vérifier une dernière fois le *Sverige* à l'étape de Bergen. Cet avion se perd toutefois au-dessus des montagnes entre la Norvège et la Suède et doit atterrir à Kristiansand. Il en repart pour Stockholm à 13h.

Par suite de sa charge relativement élevée et de l'absence de vent, le *Sverige* éprouve quelque peine à décoller lors de son départ de Bergen vers 15h. Des milliers de spectateurs acclament les aviateurs suédois avant que l'avion ne s'éloigne en direction du nord-ouest.

Les prévisions météorologiques annonçant de la pluie et du brouillard entre les îles Shetland et les îles Féroé, la station météorologique de Bergen conseille aux aviateurs de suivre une route plus au nord. L'arrivée des aviateurs à Reykjavik est prévue pour minuit. Leur séjour à Reykjavik doit être de courte durée, car ils ont décidé de profiter de la très bonne luminosité en été dans les régions arctiques, pour reprendre leur vol deux heures plus tard en direction d'Ivigtut (Groenland). Le capitaine Ahrenberg déclare, quelques minutes avant son départ, qu'il compte arriver à New York mardi soir, le 11 juin.

Mais l'histoire, comme souvent, en décide autrement.

En effet, dans l'après-midi du 9 juin, après avoir survolé les îles Féroé, ils rencontrent des vents violents et sont confrontés à une fuite de carburant. Ahrenberg doit se poser, réservoir vide, à 18h30 à Skaptaros, un petit port de la côte sud-est de l'Islande. En l'absence d'avion disponible, deux bateaux patrouilleurs sont envoyés sur place pour leur porter assistance et faire le plein. Le *Sverige* redécolle le 10 à 16h, mais, il doit se poser encore une fois avant d'atteindre Reykjavik, qu'il ne rejoint qu'à 20h.

Cette tentative transatlantique débutait mal.

Le 11 juin à 4h10 du matin, Ahrenberg décolle cependant en direction du Groenland. À 4h35, il est déjà de retour. À 6 h, Ahrenberg, qui est tenace, reprend le départ en direction d'Ivigtut. Trois heures plus tard, il est à nouveau de retour à Reykjavik. Après une ultime tentative de départ dans la soirée et une autre le lendemain matin sans succès, Ahrenberg décide d'attendre qu'un mécanicien de l'usine Junkers vienne réviser le moteur car ces pannes successives sont attribuées à un défaut d'alimentation du moteur. On pense aussi à une hélice mal équilibrée qui entraîne des vibrations importantes. On envisage même de changer le moteur !

Ce n'est donc pas avant juillet que cette tentative de vol transatlantique pourra se poursuivre. Mais Ahrenberg ne désespère pas. Preuve en est qu'il embarque à bord un courrier additionnel (figures 10, 11 & 12) de 65 enveloppes réalisées majoritairement par K. A. Hansen, correspondant islandais du magazine *The Airpost Journal*, publication de l'**American Air Mail Society**. Ce courrier est oblitéré le 9 juin, date à laquelle les aviateurs devaient arriver dans la capitale islandaise. Un timbre à date supplémentaire est apposé le 26 juin, date supposée du départ de l'avion pour le Groenland, le Labrador, et les USA.



Fig. 10

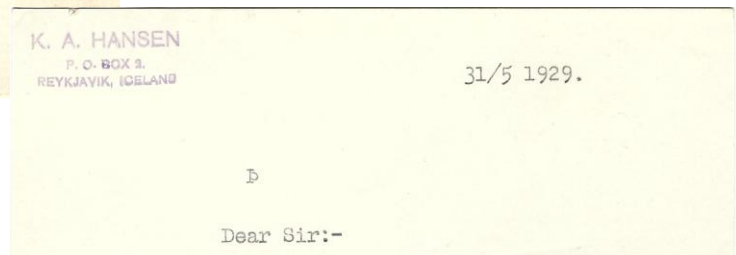


Fig. 11



Dear Sir:-

Ahrenberg expects to leave tomorrow night for Greenland and US.

My costs with this letter is mainly: Postage, as will be seen from stamps: Kr. 26.05 which make about \$ 6.30 plus ten per Cent commission which is but fair - Altogether \$ 7.00, which please remit. An approval selection is on its way to you by ordinary mail and remittance may wait till then.

K.A. Hansen

Fig. 12

L'affranchissement est de 26,05 couronnes islandaises : 35 aurar pour le port, 30 aurar pour la recommandation et 25,40 couronnes islandaises pour le financement du vol.

On connaît également deux enveloppes réalisées par Sigurbjörnsson et une enveloppe par Rossler.



Fig. 13 : Au verso des enveloppes préparées à Reykjavik, on trouve une griffe sur trois lignes :
Par aviators
Ahrenberg Floden
Iceland New York

Le changement de moteur est effectué le 9 juillet, et dès le lendemain, le *Sverige* quitte l'Islande. Cette fois, le Groenland est atteint sans incident, mais à l'approche d'Ivigut, au sud de la côte occidentale du Groenland, l'avion est pris soudainement dans une violente tempête. Ahrenberg ne maîtrise plus le *Sverige* qui perd rapidement de l'altitude ... mais cet as de l'aviation suédoise réussit à reprendre le contrôle de l'avion pour enfin atteindre Ivigtut.

L'équipage a subi de nombreuses contusions : les visages sont maculés de sang. L'un des flotteurs est endommagé, le fil de l'antenne radio s'est enroulé autour du fuselage arrière. Pourtant, après quelques réparations, Ahrenberg et son équipage décollent du Groenland pour poursuivre le voyage. On ne peut qu'admirer leur persévérance et leur courage !

Mais les ennuis continuent. Cette fois, une plaque de couverture sur l'une des ailes commence à se bouger et contraint Ahrenberg à retourner à Ivigtut. Pendant les réparations, un vent extrêmement violent frappe à nouveau. Le gouvernail et les ailerons sont gravement endommagés, et les câbles de commande distendus. Quelques réparations rudimentaires peuvent être accomplies avec les moyens locaux, mais le vrai problème est encore le moteur. Une dizaine d'heures sont encore nécessaire pour sa remise en état.

Le 3 août, un essai désespéré est tenté afin d'atteindre le Labrador, distant de seulement 900 km. Avec le vent favorable, ils atteignent une vitesse de près de 200 km/h et tout semble "merveilleux"... du moins au début, car l'avion rencontre rapidement du brouillard et des nuages sombres, et se retrouve au milieu d'un orage d'une extrême violence. À bord, l'éclairage électrique s'éteint, les instruments se "font", le compas perd le nord, et le moteur se met à vibrer. De plus, le poste de radio commence à brûler. Le feu est rapidement éteint. Lorsque l'avion sort des nuages, Ahrenberg constate qu'ils sont encore à l'est de la tempête et voit que toute la côte était enveloppée de brouillard. Il est impossible de passer à travers, et de faire un atterrissage en sécurité.

Les aviateurs décident alors de retourner au Groenland. La décision a été prise de mettre un terme à cette tentative. Le *Sverige* est démonté et rapatrié en Suède par bateau.

Le courrier est acheminé à New York également par bateau avec un timbre à date d'arrivée du 11 septembre au bureau des recommandés de New York (figure 13).

Les pilotes rentrent en Suède. Malgré l'interruption de ce vol, il reste d'une grande importance car cette route polaire entre le continent européen et le continent américain s'est révélée par la suite être la plus utilisée.

Bibliographie :

- *The Airpost Journal* Vol. I, n°7 pages 5-6
- *Le Petit Journal*, 10 juin 1929
- *New York Times*, 9, 10, 11, 12, 14 juin 1929
- *Les Ailes*, 20 juin 1929
- *Ice Cap News*, March-April 1988, pages 58-61
- *Norsk Filatelistisk Tidsskrift*, n°7, 2015

Christian Mœnch (1904-1938), pilote de grands raids.

Par **Dominique PETIT**

Nous avons tous vu nos grand-mères, mères, épouses confectionner des gâteaux avec des petits sachets roses de levure ALSA... mais quel peut bien être le lien avec l'aérophilatélie ?

Emile Mœnch, un jeune boulanger né en Alsace en 1875, travaille comme aide-cuisinier dans les Wagons-Lits, puis à Vienne en Autriche, où il découvre les nouvelles levures chimiques. En 1896, il s'installe à Igney-Avricourt, une commune coupée en deux à la suite de la guerre franco-prussienne de 1870-1871. Il y met au point un mélange permettant de préparer un « flan alsacien » vendu dans un emballage rose sous la marque ALSA, décoré aux emblèmes de l'Alsace : cigogne et bonnet alsacien. À la suite de l'essor de son activité, il transfère la production dans une petite usine à Nancy en mai 1910. Il acquiert la nationalité française le 13 décembre 1912. Il a trois enfants : Paul, Irma et Ernest Christian né le 26 mai 1904 à Avricourt côté allemand. Les efforts faits en matière de communication soutiennent le développement rapide de l'entreprise ALSA.

De part sa situation à proximité de la frontière franco-allemande avant la Première Guerre mondiale, Nancy fut très tôt le siège d'une activité aéronautique civile et militaire intense qui impressionne le jeune Christian Mœnch. Rappelons le Circuit de l'Est en 1907, puis le premier vol postal français entre Nancy et Lunéville le 31 juillet 1912. Le désir de Christian d'apprendre à piloter n'enthousiasme pas ses parents, et ce n'est qu'à son retour du service militaire qu'il est autorisé en 1926 à aller passer son brevet de pilote civil (n° 0.216) chez les frères Caudron au Crotoy. Il en revient avec un G3, qu'il aurait acheté en cachette avec le produit de la vente d'un véhicule de la société Alsa.

Le soldat de réserve Mœnch obtient son brevet de pilote militaire le 3 mai 1927 (n° 21386).

Le raid Paris-Tokyo (2-21 mars 1931) et retour Tokyo-Paris (26 mars- 19 avril)



Le projet de Christian Mœnch est de réaliser un record sur la liaison Paris - Saigon, trajet qu'il étend ensuite jusqu'à Tokyo.

Pour constituer son équipage, Mœnch envisage de s'associer avec l'adjudant Cuny et Marsot. Mais, à la mi-décembre, Cuny est forfait.

Joanny Burtin (1893-1977), pilote d'essai expérimenté de la maison Farman, le remplace en janvier. Marsot qui a préparé le moteur devient chef-mécanicien d'Air Orient à Saigon et ne peut plus participer au vol.

Christian Mœnch &
Joanny Burtin devant le Farman
F.190 F-ALAP avant le départ.

Le F.190 n°52 prévu pour le raid est acquis par les établissements Mœnch & Fils, dont Paul, le frère aîné de Christian, assure la direction. Enregistré le 6 décembre 1930 au nom de Christian Mœnch, il reçoit l'immatriculation F-ALAP et est baptisé **ALSA** du nom de la célèbre marque de levure familiale. Ses succès seront largement utilisés pour la publicité des produits de la marque.



Le Farman emporte 1080 litres d'essence (780 l dans les ailes + 300 l en cabine) et 55 litres d'huile, ce qui lui confère une autonomie de 2800 kilomètres (soit 21 heures). Il est équipé d'un moteur Gnome et Rhône Titan de 230 ch et d'une hélice métallique Chauvière Mt 17.



Le 2 mars, le Farman décolle du Bourget à 15h15, emprunte la vallée du Rhône, traverse l'Italie jusqu'à Brindisi et rejoint Athènes - Tatoï le lendemain à 6h45 après 16h30 d'un vol éprouvant. Primitivement Cuny et Marsot devaient faire équipe avec Mœnch, mais c'est Burtin qui se trouvait à bord du Farman : il faut plusieurs heures pour expliquer ce mystère aux autorités grecques. L'autorisation de décoller en direction de la Turquie n'est donnée que vers midi.

Après avoir traversé la mer Egée, et alors qu'il longe la côte sud de la Turquie, le Farman est malmené par des orages et vents violents. A la tombée de la nuit, ils doivent se poser à proximité du lac d'Antioche sur un terrain qui se révèle trop meuble. L'avion se met en pylône et l'hélice métallique est tordue à 40°. Burtin se rend en automobile à Alep avec l'hélice où une réparation de fortune permet de la redresser. Ceci leur permet de rejoindre Alep le 5 en 45 minutes de vol. L'hélice y est soigneusement redressée et équilibrée sur le marbre dans les ateliers du chemin de fer d'Alep.

Le 8, ils quittent Alep à 5h, atteignent Bassorah à 14h30, Bandar Abbas puis Bouchir à la tombée de la nuit. Repartis le 9 vers 4h, ils franchissent le détroit d'Ormuz, et atterrissent à Karachi à 16h. Ils en décollent le lendemain à 6h et se posent à Allahabad vers 15h30. Le 11, ils rallient Rangoon au terme d'une longue étape de 11h de vol. Le 12, ils décollent dans un épais brouillard, survolent 600 km de forêt vierge et atterrissent à Hanoï Bach-Maï vers 17h.

Le 13 ils mettent le cap sur Hong-Kong, mais le très mauvais temps les contraint à une escale imprévue sur le champ de courses de Macao. Le 14, ils traversent le golfe de Canton à quelques dizaines de mètres au-dessus des vagues pour rejoindre Hong-Kong distant de seulement 70 km. Ils y restent bloqués pendant 2 jours par le mauvais temps. Le 17, profitant d'une éclaircie, ils rejoignent en 2h45 Swatow (Shantou) distant de 300 km. Le lendemain 18 mars, le temps est revenu au beau ; ils peuvent atteindre Shanghai après 7h30 de vol. Le 19, arrivés à Séoul vers 14h30, ils sont retenus par les autorités d'occupation japonaises pour avoir dévié de leur itinéraire afin d'éviter une zone bouchée par le mauvais temps, et survolé une zone interdite. Ce n'est que le 21 mars 1931, après intervention du ministère des Affaires étrangères et de l'ambassade de France à Tokyo, que l'équipage peut effectuer la dernière étape et rallier l'aéroport de Tachikawa à Tokyo vers 15h après 8h15 de vol.

L'exploit est salué par le gouvernement japonais qui décore du « Yukosho » (médaille pour des faits courageux) les deux pilotes le 24 mars.

Le 26 mars, Mœnch et Burtin entament le voyage de retour, modifiant l'itinéraire afin de passer par Pékin. Ils décollent de Tokyo à 8h pour Séoul, mais le brouillard les oblige à se poser à Osaka.



Joanny Burtin et Christian Mœnch à Osaka le 26 mars.

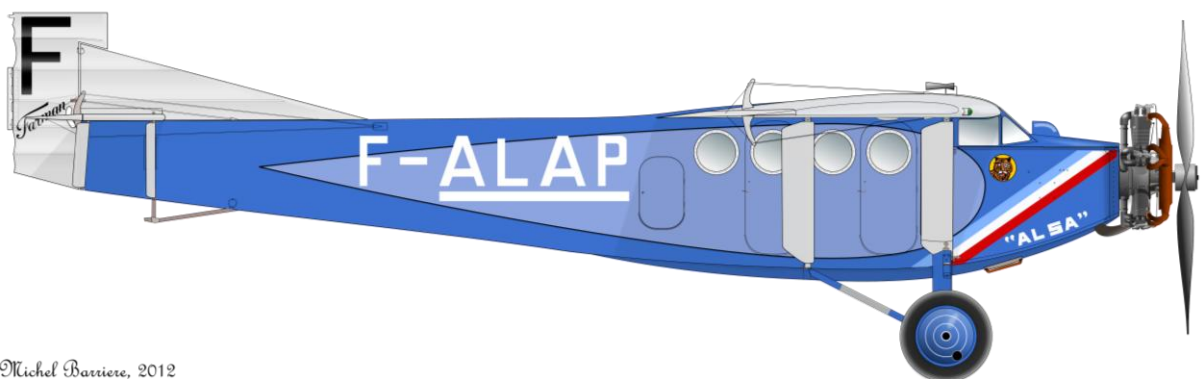
On notera le drapeau, l'inscription en japonais signifiant *Tokyo Keijo*³ *Osaka* (le nom d'Osaka, en lettres plus blanches à gauche, a été ajouté car cette l'escale était imprévue) et les insignes d'escadrilles du Levant et d'Indochine peints sur le fuselage.

Ils quittent Osaka le 27 mars à 7h30 pour un vol de 8h jusqu'à Séoul. Le 28 mars, ils décollent vers 8h en direction de Pékin qu'ils atteignent après 9h30 d'un vol éprouvant. Ils en repartent le 30 mars à 5h avec Ming, un Pékinois acheté par Mœnch, et le commandant

³ Keijo = nom en japonais de la ville de Séoul pendant la colonisation japonaise de la Corée.

Fieschi, attaché militaire français en Chine qu'ils déposent à Nankin à 14h30, avant d'atteindre Shanghai à 17h, où la météo les bloque une journée. Ils repartent de Shanghai le 1^{er} avril à 5h30 pour Hong-Kong (arrivée 12h25), où la météo les bloque à nouveau jusqu'au 3 avril. Ils atteignent Moncaï au Tonkin le 5. Le vol entre Moncaï et Hanoï est effectué le 6 en 1h45 par très mauvais temps en survolant la mer. Ils rejoignent Saïgon-Bien Hoa le 7. Georges Marsot qui y réside désormais révisé leur moteur. Un vol d'essai le 9 leur permet de rejoindre le terrain de Saïgon - Tan Son Nhut, d'où ils repartent le 10. Un violent vent de face les oblige à faire une étape à Rangoon, et ils n'atteignent Calcutta que le 11 vers midi. Le 12, après une escale de 20mn à Allahabad, ils rejoignent Jodhpur, puis Karachi le 13 à 11h15. Le 14, ils décollent à 7h25 vers Bandar Abbas puis Lingeh, atteint à 18h30. Le 15, ils atteignent Bassorah à 12h30, puis Bagdad à 17h15. Une courte étape de 4h les conduit le 16 à 9h35 à Alep, où ils sont accueillis par le 39^{ème} Régiment d'Aviation. Le 17, repartis à 5h35, un long vol de 11 heures les amène à 18h00 à Brindisi. Le 18, la vérification d'une magnéto les contraint à un atterrissage sur un terrain au nord de Naples, puis la violence du vent les arrête une heure à Saint Raphaël, avant de se poser à Marseille-Marignane dans la soirée. Le 19 avril, partis à 6h30, ils rejoignent Le Bourget à travers des bourrasques de neige et s'y posent à 11h55.

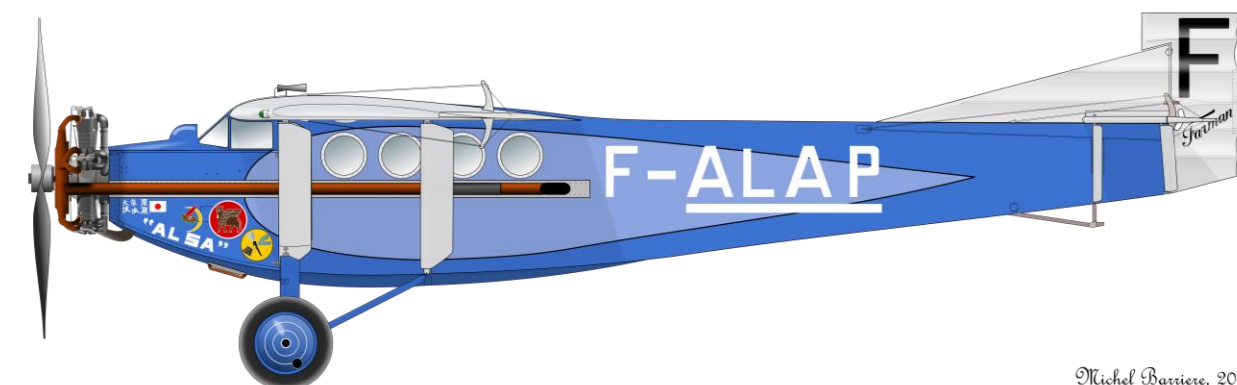
Ils ont ainsi réussi la première liaison Paris – Tokyo et retour et effectué un voyage de 35000 km en un peu plus de 250 heures de vol.



Michel Barriere, 2012

Farman F.190 n°52, Moench et Burtin, Paris - Tokyo, avril 1931

Profils droit et gauche du F.190 n°52 F-ALAP **ALSA** à son retour du Japon en avril 1931



Michel Barriere, 2012

Farman F.190 n°52, Moench et Burtin, Paris - Tokyo, avril 1931

→ Au plan aérophilatélique, nous n'avons jamais eu connaissance de courrier transporté lors du voyage aller. En revanche, on connaît quelques plis transportés lors du voyage retour.

Nous présentons ci-dessous deux plis au départ de Shanghai, où Moench et Burtin font escale du 30 mars au 1^{er} avril.



Pli Shanghai - Paris adressé à M. Gauvin et contenant la lettre du capitaine Gérault ci-après.

Lettre Shanghai – Paris – Saint-Laurent-Médoc adressée par le capitaine Gérault à un membre de sa famille.

Oblitérations : départ Paris le 21/04/31, arrivée Saint-Laurent-Médoc le 23/04/31.



Le pli destiné à M. Gauvin contenait une lettre particulièrement instructive qui permet de comprendre les caractéristiques de ces plis peu communs confiés aux aviateurs à Shanghai, mais qui ne portent ni cachet de départ de Chine, ni cachet d'arrivée à Paris :

Shanghai le 27 mars 1931

Monsieur

Je profite du passage à Shanghai des aviateurs Burtin et Moenche de retour de leur raid Tokio Paris pour vous faire parvenir cette lettre et ma demande d'admission à l'a.a.a.

La poste chinoise n'ayant pas fait de souvenir spécial, j'ai donc eu recours à l'amabilité des camarades aviateurs pour poster cette lettre de la façon suivante.

J'ai remis huit lettres aux aviateurs qui ont bien voulu se charger de les prendre, puis de les mettre à la poste du Bourget à leur arrivée à Paris d'où j'espère qu'elles arriveront à leurs destinataires étant toutes recommandées. Quoique n'ayant ni griffe spéciale ni oblitération de départ et d'arrivée elles n'en constituent pas moins des aérogrammes ayant volé puisque cette missive datée de Shanghai vous parviendra à

Paris en quelques jours. J'écris ce jour par la Sibérie à ma femme pour qu'elle vous adresse la somme de 35 f par c/c pour mon abonnement à l'a.a.a. Je vous prie de vouloir bien faire partir mon abonnement du 1^{er} janvier 1931.

Avec mes remerciements veuillez recevoir l'expression de mes sentiments les meilleurs.

*Signé Capitaine Gérault
104 B^{on} Indochinois
Shanghai
Chine*

On peut tirer les conclusions suivantes :

- C'est un militaire français du nom de Gérault en poste à Shanghai, qui a fabriqué 8 plis, confiés à Mœnch et Burtin à l'escale de Shanghai le 30 mars. Il est intéressant de noter que le capitaine Gérault demande dans sa lettre à M. Gauvin son admission à l'AAA (*Association Amicale Aérophilatélique*), qui éditait *l'Aviette Postale*, et qui était une ancêtre du Cercle Aérophilatélique Français.
- Ces 8 plis présentent tous les mêmes caractéristiques :
 - o Ils ont été frappés à l'encre bleue sur la même machine à écrire.
 - o Ils sont tous signés par Mœnch et Burtin.
 - o Le nom de Mœnch est orthographié MOENCHE avec une faute d'orthographe. Le E a été barré probablement par Mœnch lui-même lors de la signature des plis.
 - o Ils sont affranchis à 1,50F (tarif intérieur lettre recommandée 20g) avec 3 timbres semeuse à 0,50F, en vue de leur réexpédition à leur arrivée à Paris.
 - o Quelques plis ont effectivement été oblitérés et réexpédiés (départ Paris 21/4/31 + cachet d'arrivée) à leurs destinataires finaux. D'autres n'ont pas été réexpédiés et ne portent donc aucun cachet.

Pour être complet, il convient de mentionner l'ouvrage Saulgrain qui présente (page 126) un pli, a priori unique, au départ de Moncay (oblitération départ du 4 avril au dos sur timbres indochinois, pli signé par Mœnch et Burtin).

Les deux raids France - Madagascar (octobre 1931 et octobre 1934)

A peine rentrés du Japon, Mœnch et Burtin préparent déjà un autre raid, cette fois en direction de Madagascar toujours avec le Farman F.190 F-ALAP **ALSA**.

Le décollage de Toussus-le-Noble a lieu le 28 octobre 1931 en direction d'Istres, point de départ officiel des tentatives de record entre la France et Madagascar. Ils quittent Istres le 30 octobre à 3h10 afin de profiter d'une météo favorable. La première étape leur permet de franchir la Méditerranée jusqu'à Oran, puis de se poser à 15h15 à Colomb-Béchar au terme d'un vol de 1800 km. Gao est rejoint le 31 octobre en suivant la piste transsaharienne. Ils décollent de Gao le 1^{er} novembre à 4h en direction de Fort-Lamy, où par suite de vents contraires, l'atterrissage se fait de nuit à la limite de la panne d'essence. Ils atteignent Bandundu au Congo Belge le 2, Elisabethville le 3 après une étape de 1600 km, puis Quelimane le 4. Le 5 novembre le Farman décolle à 4h40 pour son ultime étape en direction de Madagascar et se pose à Ivato (Tanananarive) en début d'après-midi.

Le trajet France-Madagascar a été accompli en 6 jours, 8 heures et 50 minutes améliorant ainsi de 2 jours le record du parcours établi par son ami nancéien Bailly avec Réginiensi et Marsot du 28 octobre au 5 novembre 1929 en 8 jours, 6 heures et 27 minutes.

Le voyage retour est effectué à un rythme moins soutenu en 11 jours. Ils décollent de Tanananarive le 14 novembre à 5h du matin et se posent le soir à Quelimane. Le 15, ils rejoignent Elisabethville, et le 16 Port-Francqui via Luluabourg. Ils font escale à Coquilhatville le 17, et à Bangui le 18. Les étapes suivantes sont Fort-Lamy le 19, Gao le 20, Reggane le 21, où ils doivent rester le 22 afin de régler un problème de soupape sur le moteur. Ils en repartent le 23

en direction d'Oran, où ils dînent avec M. et Mme Mermoz. Le 24, ils sont à Istres. Le 25 novembre, ils se posent au Bourget à 11h30 après un périple de 25000 kilomètres.



Arrivée au Bourget le 25 novembre 1931. De g à d : Maurice et Henri Farman, J. Burtin avec sa fille dans les bras, C. Moench, Mme Burtin.

→ Au plan aérophilatélique, il n'y a pas eu de courrier transporté lors du voyage aller. Au retour les aviateurs prennent en charge du courrier au départ de Tananarive ainsi qu'aux escales de Bangui et Fort-Lamy (Tchad).



Pli Tananarive-Paris-Nancy
Oblitérations :
départ Tananarive 13/11/31,
transit Paris R.P. 25/11/31,
arrivée Nancy 26/11/31.
Affranchissement 12,50 F
(lettre 0,50 + S.A. 12F/10g).



On peut trouver sur certains plis en provenance de Madagascar la griffe encadrée qui avait déjà servi pour le vol retour du raid de Salel, Boutillier, Goulette et Richard en avril 1931, et dont on a retiré la partie inférieure indiquant AVRIL 1931 :

**RAID AÉRIEN
MADAGASCAR - FRANCE**



Pli Bangui - Paris
Oblitérations :
départ Bangui 18/11/31,
arrivée Paris R.P. 25/11/31-16h.
Affranchissement : 6,50F
(lettre 0,50 +
SA 2 x 3,00F/10g).



Pli Fort-Lamy - Paris
Oblitérations :
départ Fort-Lamy 19/11/31-16h,
arrivée Paris R.P. 25/11/31.
Affranchissement : 3,50F
(lettre 0,50 + SA 3,00F/10g).



Le Farman F-ALAP est cédé en 1932 à Henri Germain lors d'un voyage en Afrique du Nord.

→ En octobre 1934, c'est à bord du De Havilland DH.85 Leopard Moth n°7034 F-AMXO toujours baptisé **ALSA**, que Christian Mœnch accompagné par Jean Catinot entreprend un nouveau voyage vers Madagascar avec l'objectif de battre le record détenu par Marcel Goulette et André Salel depuis novembre 1931 en 4 jours 8 heures.

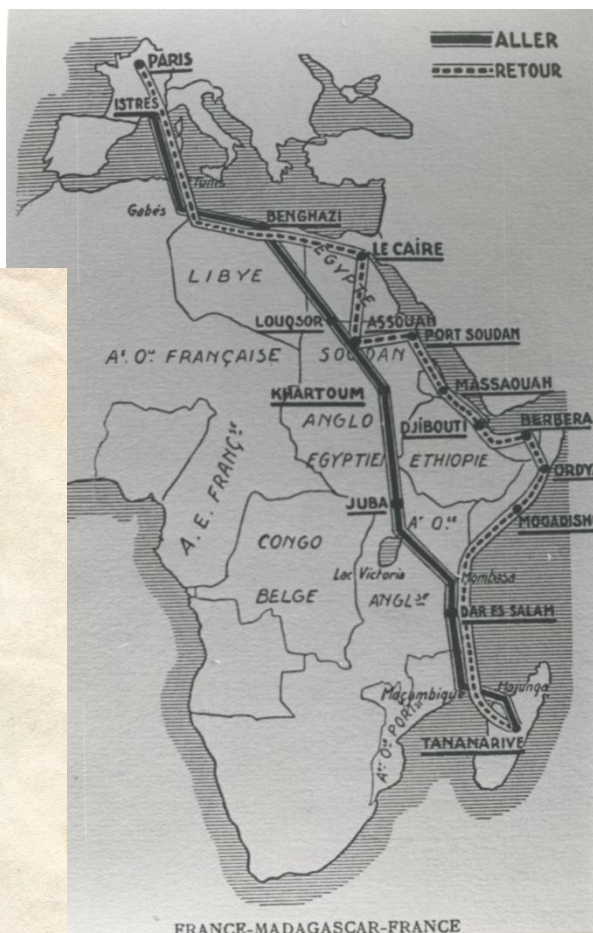
Partis d'Istres le 24 octobre 1934 vers minuit, les aviateurs empruntent un itinéraire passant par la vallée du Nil. Ils font escale à Gabès, Benghazi, Louxor, Khartoum, Juba, Kisumu et atteignent Dar es Salam en 3 jours et 21 heures. Cependant, une fuite d'huile persistante les



Mœnch, X et Catinot devant le DH.85 Leopard Moth F-AMXO

ralentit et compromet leur tentative de battre le record de Goulette et Salel. Après le décollage de Dar es Salam, et alors qu'ils survolent le canal du Mozambique, leur moteur est victime de problèmes d'alimentation. Mœnch doit se poser sur le terrain de Tete récemment ouvert pour la ligne Tananarive - Broken Hill. 48 heures plus tard, le mécanicien Vyé amené de Madagascar par Jean Assollant répare l'avion, qui se pose finalement à Ivato le 30 octobre, 6 jours après le départ de France.

Pour le voyage retour, l'équipage quitte Tananarive le 13 novembre et fait successivement escale à Dar es Salam, Mombassa, Mogadiscio, Djibouti (18 novembre), Addis-Abeba, Le Caire, Tunis, Ajaccio, Marseille, Dijon, et se pose au Bourget le 25 novembre 1934.



Du voyage retour, on ne connaît qu'un très petit courrier embarqué à Djibouti. Oblitérations : départ Djibouti le 19/11/34, arrivée Paris le 25/11/34.



Disparition de Christian Mœnch (16 janvier 1938)

Chargé du secteur commercial de la société familiale ALSA, Christian Mœnch est amené à beaucoup se déplacer. Il le fait avec ses avions successifs qui portent toujours sur le capot le nom de la société familiale.

Du 20 au 25 novembre 1937, Mœnch réalise un nouveau raid Paris-Saigon en 4 jours 12 heures et 12 minutes seul à bord du monomoteur Percival Vega Gull F-APOL équipé d'un moteur Gipsy de 205 ch. Il ne parvient cependant pas à battre le record établi par André Japy en décembre 1935 sur Caudron C.600 Aiglou en 3 jours et 15 heures.



Le Percival Vega Gull F-APOL en octobre 1937 au Bourget

Le 13 janvier 1938, il reçoit à Saigon un télégramme lui annonçant le décès de sa seconde fille âgée de deux mois. Cette nouvelle précipite son retour en France. Lui qui en temps ordinaire ne laisse rien au hasard et prépare ses vols avec soin et méthode, décolle seul de Saigon en pleine nuit. Il rejoint Karachi le 15 janvier 1938 au terme d'un vol de 5 390 km en 21 heures à la vitesse moyenne de 250 km/h.

Malgré une météo déplorable, il repart le lendemain pour Bassorah. Mais, pris dans la tempête à basse altitude, son avion s'abîme dans le golfe Persique dans le détroit d'Ormuz à environ 70 km de Bandar Abbas. Des débris de son avion sont retrouvés en mer le 18 janvier 1938. Son corps n'est retrouvé que le 26 janvier au large de Djask.

Officier de réserve, président de l'aéro-club de l'Est, Christian Mœnch était très connu et apprécié à Nancy par son entrain, sa bonne humeur, sa cordialité à l'égard de tous. Il avait à son actif plus de 2 000 heures de vol. Il sera cité à l'Ordre de la Nation. Un mémorial lui rendant hommage sera érigé peu de temps après sur le plateau de Malzéville près de Nancy.

Bibliographie :

- Journal Les Ailes : n°515 (30/04/31)
- Ciels impériaux africains 1911-1940. Les pionniers belges et français aux éditions du Gerfaut, par Vital Ferry.
- Les Lignes Africaines par G. Collot et A. Cornu, Tome 1 (1911-1931) et Tome 2 (1932-1940) publié dans les bulletins du CAF.
- Christian Mœnch Pilote de raid par Claude Perrin aux éditions de l'Officine (2001).
- Site de M. Barrière : http://www.crezan.net/pag_f190/190_52.html

TOUR DU MONDE AERIEN

(16 octobre - 22 novembre 1937)

Organisé par Air France à l'occasion de
l'Exposition Internationale de Paris 1937

Par Dominique PETIT

A l'occasion de l'Exposition Internationale de Paris de 1937, Air France organise, dans un but de propagande, un transport de courrier entièrement par avion autour du monde.

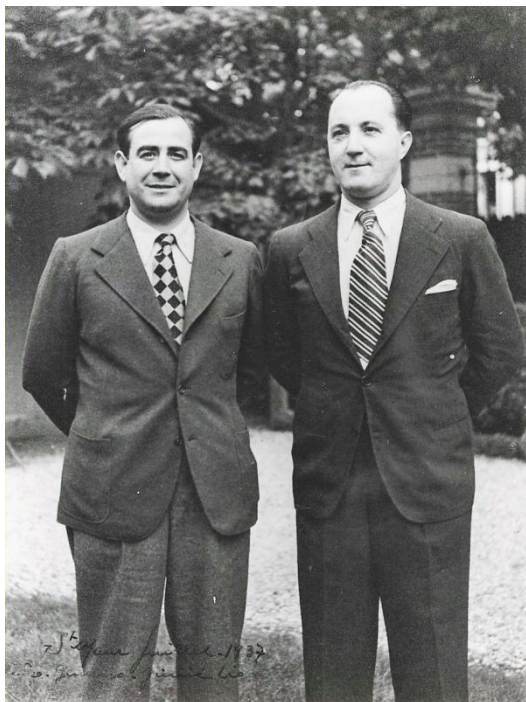
Le prix de la souscription est de 100 F par pli, et environ 5000 plis auraient été souscrits. Un ingénieux système de pliage permet d'éviter la superposition des affranchissements et des griffes et oblitérations. Dépliés, ces plis spectaculaires se présentent sous la forme d'une croix composée d'un rectangle central prolongé sur chacun de ses quatre côtés par des rectangles égaux.



Au départ de France, les plis pèsent 8 g. ils sont affranchis à 23 F (1,75 F tarif lettre 20 g + 2 x 10,50 F de surtaxe aérienne par 5 g – tarif d'août 1937 – soit 22,75 F arrondis à 23 F). On trouve généralement un timbre 20 F « Pont du Gard », ou plus rarement 2 timbres à 10 F de la commémoration de la 100^{ème} traversée de l'Atlantique Sud.

Les plis quittent Paris le 16 octobre 1937 dans la soirée par chemin de fer jusqu'à Toulouse où ils empruntent le 17 octobre au matin le service régulier France-Amérique du Sud. Le courrier arrive à Dakar le 18 octobre au matin et effectue le même jour la traversée de l'Atlantique Sud jusqu'à Natal à bord du Farman 2200 F-APKY **Ville de Dakar** (traversée 117A

en 12h39. Equipage Laurent Guerrero chef de bord et 1^{er} pilote, Dufour 2^{ème} pilote, André Salvat navigateur, Léopold Gimié radio, Montet mécanicien).



Laurent Guerrero⁴ et André Salvat disparaîtront quelques jours plus tard le 27 octobre dans l'accident du Dewoitine 333 F-ANQA **Antarès**.

De gauche à droite : Laurent Guerrero et Léopold Gimié en 1937.

A Natal les plis sont affranchis le 21 octobre avec 7400 Reis pour être acheminés jusqu'à New York par la ligne FAM 6 des *Pan American Airways* via Belem et Miami.

Arrivés à New York, les plis reçoivent le 25 octobre un nouvel affranchissement complémentaire de 70 US cents (tarif par ½ once pour Hong Kong en vigueur depuis le 21/04/37). Parvenus à San Francisco, ils sont chargés sur l'hydravion Martin M-130 NC-14716 **China Clipper** des *Pan American Airways* de la ligne FAM 14 qui depuis Oakland (départ le 30 octobre) traverse l'océan Pacifique jusqu'à Cavite / Manille aux Philippines (arrivée le 6 novembre) avec des escales à Honolulu, Midway, Wake et Guam. A Cavite, le courrier est repris par l'hydravion Sikorsky S-42B NC-16734 **Hong Kong Clipper**⁵, qui assure le service de navette Cavite – Macao – Hong Kong (arrivée à Hong Kong probablement le 7 ou le 8 novembre).

Affranchies une dernière fois à Hong Kong le 11 novembre à 1,2 HK\$ (tarif du 4/5/36 par ½ once pour l'Europe), les lettres empruntent d'abord l'avion chinois de la S.W.A.C. entre Canton et Hanoi, puis le service régulier d'Air France entre Hanoi (départ du 13/11) et Marseille (arrivée le 19/11) via Saigon, Rangoon, Calcutta, Karachi, Bagdad, Athènes. Le courrier est distribué à Paris le 22 novembre.

⁴ **Laurent Guerrero** : né à Oran le 4 juin 1902. Instructeur technique à l'école des mécaniciens de Bordeaux de 1921 à 1924. Elève pilote en février 1924, il est breveté pilote militaire (n° 20.379) à Istres le 30 août 1924 et nommé sous-lieutenant.

Embauché par l'Aéropostale en février 1928, il est affecté à la ligne Casablanca-Dakar.

Au cours du second semestre 1930, il doit effectuer 5 atterrissages forcés en zone dissidente (27 juillet, 21 août, 15 septembre, 27 octobre et 21 décembre).

Muté sur le secteur Atlantique Sud en juin 1935, il effectue 54 traversées. Il devient millionnaire en kilomètres en 1936. Le 27 octobre 1937, alors qu'il rentre en France pour passer quelques semaines de repos, il est passager à bord du Dewoitine 333 n°1 F-ANQA **Antarès** piloté par Marcel Goret, qui disparaît en mer au large du Cap Blanc (Maroc).

Le Farman 2231 F-APUZ qui effectuera la liaison accélérée France-Chili (20 au 22/11/1937) sera baptisé **Chef Pilote L. Guerrero** en sa mémoire.

⁵ Livré en 1936, le NC-16734 est initialement baptisé **Pan American Clipper II**. Il prend le nom **Hong Kong Clipper** lorsqu'il assure le service de navette entre Cavite et Hong Kong. En décembre 1937, il est réaffecté au service entre Auckland et Hawaï et prend alors le nom de **Samoan Clipper**. Il disparaîtra en mer au large de Pago Pago (American Samoa) le 11 janvier 1938 avec ses 7 membres d'équipage, dont le fameux chef pilote Edwin C. Musick.

LA VIE DU CAF

Le CAF était présent à l'exposition de Sens. Nous remercions les personnes qui nous ont rendu visite ainsi que les membres qui ont tenu notre stand (ci-dessous de gauche à droite : Guy Vandembulcke, Michel Nempon, Pascal Houé).



Au palmarès des expositions philatéliques

- **Phila-Sens 2019 . Exposition interrégionale à Sens (10 - 13 octobre 2019)**
 - ➔ **Classe aérophilatélie**
 - 80 GV : Michel NEMPON : « *Correspondances aériennes transportées au tarif du nouvel an* ».
 - 80 GV + Prix spécial : Dominique PETIT : « *Développement de la Poste Aérienne française vers l'Amérique du Sud* ».
 - 78 V : Michel NEMPON : « *Courriers sur la ligne de Madagascar jusqu'en 1940* ».
 - HC : Guy VANDENBULCKE : « *La poste aérienne Espagne 1936-1942 zone républicaine* ».
 - HC : Patrice TRZECIAK : « *Curiosités aérophilatéliques au travers du développement de la Poste Aérienne française* ».
 - ➔ **Classe 1 cadre / AER**
 - 70 GA : Patrice TRZECIAK : « *Les formulaires par avion des prisonniers de la 2^{ème} Guerre Mondiale* ».
 - HC : Serge KAHN : « *L'odyssée de Thor Solberg* ».
 - ➔ **Classe Histoire Postale**
 - 91 GV + Félicitations du jury + Prix spécial : Franck TREVISIO : « *Etats-Unis/France : l'échange réciproque par steamers réguliers* ».
 - 80 GV + Prix spécial : Marcel BOUEYGUET : « *Du régime de Vichy à la France Libre* ».
- **Exposition régionale à Montluçon (5 - 6 octobre 2019)**
 - 78 V : Daniel BLANGUERIN : « *Les courriers spéciaux de Madagascar de septembre 1944 à mars 1946* » (Histoire Postale).
- **Championnat philatélique interdépartemental d'Ile de France, à Velizy Villacoublay (30 novembre – 1^{er} décembre 2019)**
 - 75 GA + Prix spécial : Vital FERRY : « *Les routes aériennes commerciales arctiques 1952 - 1970* ».
 - 66 GA : Alain GILLES : « *Suisse Poste aérienne* ».
 - HC : René MARECHAL : « *Poste aérienne vers l'Afrique du Sud par Imperial Airways et compagnies locales 1925 -1937* ».
 - HC : François ZAHOROSKO : « *Poste par ballons libres 1870 -1939* ».

- **Monaco-Phil à Montecarlo (28 - 30 novembre 2019)**
 - HC : Lucien TOUTOUNJI : «*Egypt early airmails 1910-1936*».
 - HC : Lucien TOUTOUNJI : «*Courriers des hôtels d’Egypte 1890-1936*».
- **AEROPEX 19 à Adelaide - Australie (6 - 8 décembre 2019)**, où un très grand nombre de collections d’aérophilatélie ont été présentées en compétition.
 - 87 Gold en Classe 1 cadre / AER : Dan GRIBBIN : «*Landplanes shoulder the Trans-Atlantic Mail : French South Atlantic Airmail, 1934-40*».

Conférences aérophilatéliques

- **Phila-Sens 2019 (11 et 12 octobre 2019)**
 - « *La poste de bord des dirigeables allemands* » par Jacques RENAUD.
 - « *La poste aérienne pendant la guerre d’Espagne* » par Guy VANDENBULCKE.
 - « *Les liaisons aériennes du blocus de Djibouti 1940-1942* » par Bertrand SINAIS.
 - « *Stockholm-New York en 1929, un vol polaire interrompu* » par Serge KAHN.
 - « *Les courriers aériens de Nouvelle-Calédonie pendant la Seconde Guerre mondiale* » par Jean-Daniel AYACHE.
- **Journée Océanienne du Caqou (Paris 6 novembre 2019) :**
 - « *L’histoire de la Pan American Airways en Nouvelle-Calédonie* » par Jean-Daniel AYACHE

Calendrier des expositions à venir comprenant de l’aérophilatélie

- **18 et 19 avril 2020 : exposition régionale GAPHIL à 91130 Ris-Orangis « Ris-Orangis : 50 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^{ème} 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).
- **19 au 21 juin 2020 : exposition régionale GAPS à 86190 Vouillé.**

Articles aérophilatéliques dans d’autres publications

- La Philatélie Française (revue de la FFAP) n° 691 novembre - décembre 2019 : « *La première traversée postale de l’Atlantique Sud par Mermoz, Dabry et Gimié (12 mai 1930) 2^{ème} partie* », par Bertrand SINAIS.
- AIR POST JOURNAL (bulletin de l’AAMS) n°1075 janvier 2020 : « *It happened 50 years ago this month* », un article consacré à la mission militaire Paris-Niamey de Pelletier Doisy et de Goÿs (19 janvier au 10 février 1925), par Dan GRIBBIN.
- Maghrebophila décembre 2019 : « *1^{ère} liaison postale aérienne Alger-Bamako (via Gao)* », par Jean-Claude GUYAUX <https://issuu.com/congolatres> , (pages 18 à 22).
- Le Fana de l’Aviation magazine n°600 novembre 2019, p.52-59 : « *Ces Français qui façonnèrent l’aviation militaire japonaise* », et n°601 décembre 2019, p.54-64 : « *La première poste aérienne France-Maroc* », par Laurent ALBARET.
- Les Feuilles Marcophiles n°379 (4^{ème} trimestre 2019), p. 22-23 « *La mission Faure : une mission aéronautique française au Japon en 1919-1920* », par Laurent ALBARET.

Service cessions

- La cession de novembre 2019 est achevée. La prochaine cession sera diffusée dès que suffisamment de lots auront été reçus (janvier ou février).

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 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

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 Associations 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 : 18 janvier 2020, 22 février, 21 mars, 18 avril, 23 mai.

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

Le 15 décembre 1937 à 18h, une lettre fut déposée au bureau de Monte-Carlo pour Buenos Aires (Argentine). L'acheminement prévu était « via Air France », mais le premier départ de cette compagnie était le 19 (par le Farman 2200 F-AOXE **Ville de Montevideo**) avec arrivée en Argentine prévue le 22.

Le délai étant jugé trop long, le courrier fut dirigé vers l'Allemagne pour être pris en charge par la compagnie LUFTHANSA (acheminement rayé en bleu). Le parcours de ce courrier fut le suivant : Francfort - Lisbonne le 16 par le Heinkel He 111 D-ATYL **Karlsruhe**, Lisbonne - Las Palmas le 16 par le Heinkel He 111 D-AQUA **Breslau**, Las Palmas - Bathurst le 17 par le Junker Ju-52/3m D-AMEI **Fritz von Röth**, Bathurst – Fernando de Noronha avec catapultage les 17 et 18 par le Dornier WAL D-ALOX **Passat**, Fernando de Noronha - Rio de Janeiro le 18, Buenos Aires le 19, et Santiago le 20 par le Heinkel He 70 D-UNEH **Condor**.



La distribution de la lettre à Buenos Aires s'effectua le 20 décembre, soit un gain de temps de plus de 2 jours par rapport à Air France.

Affranchissement : **12,25F**
(Lettre pour l'étranger 1,75F
+ surtaxe aérienne 5g 10,50F).

A remarquer l'utilisation du timbre 10F palais princier.