



## BULLETIN D'INFORMATION

Octobre 2020 N°81

### SOMMAIRE

- Les frères Genet p. 4 à 16
- Le raid Paris - Le Caire (oct.-déc. 1913) p. 17 à 23
- Tarif du Nouvel An refusé par la Poste p. 24
- Un pli insolite... p. 25
- Vie du CAF p. 26 à 27
- Chronique aérophilatélique p. 28



**Georges GENET (1903-1986) :**  
**Pilote - Aviateur - Parachutiste - Acrobate.**

## Le mot du président

Nous espérons que ce bulletin vous trouvera tous en bonne santé, que vous et vos proches avez pu échapper à la pandémie, et que l'aérophilatélie vous aura permis de vous distraire pendant cette période de contacts sociaux restreints.

Le 26 septembre, quelques membres du CAF se sont réunis au restaurant « Le Pied de Cochon » pour une première réunion depuis le mois de mars. Nous avons pu à cette occasion constater que les mesures de distanciation sociale n'étaient pas vraiment respectées de façon satisfaisante. Face à la seconde vague de Covid-19 et compte tenu que la grande majorité de nos membres font partie des populations dites « à risque », nous avons finalement pris la décision de ne pas tenir notre Assemblée Générale 2020 sous sa forme classique, mais de la tenir exceptionnellement sous forme papier et numérique. Vous recevrez donc par courrier ou par mail un document et une feuille de vote vous permettant d'exprimer votre avis sur chacun des points soumis à un vote.

Cette Assemblée Générale devait aussi être l'occasion de vous présenter les résultats de l'enquête conduite au printemps par le CAF auprès de ses membres. Nous vous adresserons par mail le document de synthèse.

De cette enquête retenons quelques points clés :

- Une majorité de nos membres sont tout autant attirés par l'histoire de l'aviation et des hommes qui l'ont écrite, que par la philatélie proprement dite. Ceci valide le choix que nous faisons dans nos bulletins d'équilibrer nos articles entre philatélie et histoire de l'aviation, en nous appliquant à proposer des articles originaux.  
➔ Si un sujet vous tient à cœur, n'hésitez pas à contacter le président ; nous vous ferons une place dans notre bulletin.
- Les 3 premières attentes de nos membres concernent :
  - o Le bulletin, dont la qualité est très appréciée.
  - o Un site internet enrichi avec plus de documentation.
  - o Les ventes de plis organisées par le CAF.
- La fréquentation trop faible de nos réunions mensuelles est attribuable en premier lieu à l'éloignement de nos membres. Les membres du CAF sont majoritairement favorables à l'organisation de réunions virtuelles (type Zoom).

Pour répondre à ces attentes, nous allons donc engager un certain nombre d'actions :

- **Rénovation complète notre site internet.** Sa reconstruction est déjà en cours. Le nouveau site web devrait être accessible fin novembre ou début décembre 2020.
- Nous ferons porter nos efforts sur la numérisation et la mise en ligne d'une abondante documentation aérophilatélique, pour que celle-ci soit accessible facilement à tous nos membres.

Dans cette optique, le CAF vient d'acquérir l'ensemble des publications des associations aérophilatéliques qui depuis 1925 ont précédé le CAF :

- La Revue Aéropostale (1953 – 1991)
- Le bulletin Aérophilatélique de l'APFC (1949-1952)
- L'Aviette Postale (1926-1952)
- L'Aéro-Philatélie (1925-1927)

Michel Nempon s'est porté volontaire pour les numériser. Nous le remercions chaleureusement. Ces publications seront mises en ligne et accessibles à nos membres.

→ Toutes les bonnes volontés sont bienvenues pour nous aider dans l'effort de numérisation, qui fera de notre site un site de référence en matière d'aérophilatélie. Si vous possédez des documents intéressants déjà numérisés, ou si vous possédez un scanner et que vous êtes prêt à consacrer un certain nombre d'heures à la numérisation de documents et ouvrages actuellement stockés dans la bibliothèque du CAF, merci de contacter le président.

- Afin de permettre à nos membres de participer et d'échanger, nous prévoyons d'organiser des réunions virtuelles (par l'application Zoom), qui permettront à tous les membres même éloignés géographiquement d'assister depuis leur ordinateur à des présentations et d'échanger avec les autres membres. Plusieurs associations philatéliques ont déjà recours à cet outil pour organiser des réunions virtuelles. Ces réunions Zoom s'ajouteront aux réunions classiques au Pied de Cochon...lorsque celles-ci pourront reprendre.
- Dans le contexte actuel qui limite les activités du CAF, et au regard de la santé financière satisfaisante du CAF, nous proposerons lors de l'AG de ne pas demander de cotisation à nos membres en 2021. En d'autres termes, la validité de la cotisation versée pour 2020 sera prolongée jusqu'au 31 décembre 2021.

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



**20** Years **delcampe**

La plus grande marketplace pour les collectionneurs

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



Georges GENET est né le 24 janvier 1903 à Bornel (Oise), il est le deuxième d'une famille de quatre garçons. Son frère Marcel (1909 - 1976) est le cadet de la famille. Leur père est employé comme chef forgeron à l'usine Vermand du village.

Employé au Service de Motoculture de la Somme pendant l'année 1920 (un service créé par l'Etat pour remettre en culture les zones agricoles dévastées par la guerre), Georges obtient le 26 décembre 1921, le « Certificat de capacité valable pour la conduite de voitures à pétrole », c'est-à-dire le permis de conduire.

### **Formation au pilotage et Aéronautique Militaire**

Passionné par les avions qu'il voit voler près de chez lui, et conscient que sa famille n'a pas les moyens pour financer son désir d'apprendre à piloter, Georges se tourne vers l'armée, seule solution pour réaliser son rêve. Âgé de 19 ans, il se présente au Bureau de Recrutement de Châlons-sur-Marne, où il déclare être chauffeur-mécanicien et obtient le 17 mars 1922 une bourse de pilotage en tant qu'« *engagé volontaire spécial par devancement d'appel* ».

Le 12 juin 1922, il rejoint l'école Caudron du Crotoy. L'école du Crotoy en baie de Somme, créée en 1910 par les frères Caudron, a pour but de former des pilotes civils. Depuis le début de la guerre, elle dispense des formations pour les pilotes militaires. Il effectue 50 heures de vol sur Caudron G3, Sopwith, Caudron 59 et Caudron 60 et obtient le 9 octobre 1922 son Brevet Militaire de pilote d'avion (n°19673). Il n'a alors que 19 ans, mais ce n'est pas exceptionnel pour l'époque.

Il effectue son service militaire au Groupe d'Ouvriers d'Aviation (GOA) de Longvic-les-Dijon du 17 octobre 1922 au 15 janvier 1923 au 32<sup>ème</sup> RA (Régiment d'Aviation). Début en double commande sur Breguet 14 A2 dans la 5<sup>ème</sup> escadrille, puis dans la 11<sup>ème</sup> escadrille du 32<sup>ème</sup> RA, du 16 janvier 1923 au 16 avril 1924. Fin de l'armée avec plus de 108 heures de vol à Dijon essentiellement sur Breguet 14 A2. Il est rayé du personnel navigant de l'Aéronautique le 16 avril 1924 par mesure disciplinaire. Le 23 mai 1924 il est maintenu au corps, c'est à dire en prison, pour 45 jours. La raison : une série de voltiges au-dessus de Dijon pour impressionner une copine. Malheureusement un officier présent en ville a vu les acrobaties, qui sont strictement interdites à l'armée. La sanction est immédiate et définitive. Il ne peut donc plus espérer faire carrière dans l'armée.

Soutenu par certains de ses supérieurs qui jugent cette décision comme trop sévère, il fait appel et obtient gain de cause, compte tenu de son comportement reconnu comme exemplaire par sa hiérarchie, à l'exception de cette erreur impardonnable. Plus tard, dans le cadre d'une réhabilitation, il accomplira une courte période d'exercices de 21 jours à Metz, dans le 11<sup>ème</sup> Régiment d'Aviation, du 4 au 24 novembre 1929.

### **Retour à la vie civile**

A cette époque, le marché des métiers de l'aéronautique est saturé ; la plupart des pilotes de la Première Guerre mondiale sont démobilisés et sans emploi. Pour gagner sa vie, Georges va donc se lancer dans le parachutisme de 1925 à 1926 et faire des descentes à partir d'un trapèze ou en sautant d'un avion dans le cadre de manifestations organisées un peu partout en France par des collègues. Il deviendra organisateur de ses propres meetings à partir de 1927 jusqu'en 1937.

### **Le parachutisme**

L'idée de sauter en parachute existe depuis très longtemps. Léonard de Vinci avait déjà imaginé et dessiné vers 1500 un concept de parachute. Le premier véritable saut en parachute de l'histoire est attribué André Jacques Garnerin qui s'élance le 22 octobre 1797 d'un ballon à 680 mètres d'altitude au-dessus du parc Monceau à Paris. Le 12 février 1914, le lieutenant-aviateur Jean Ors saute avec succès à Juvisy avec un parachute de sa conception d'une hauteur de 300 mètres d'un avion Perdussin piloté par Lemoine.

Pendant la guerre de 1914-1918, des parachutes équipent progressivement les ballons d'observation, mais les avions français n'en seront pas pourvus. Les parachutes sont encore trop lourds et auraient pu, aux yeux des états-majors, inciter les pilotes à abandonner trop rapidement leur appareil en cas de problème. Les pilotes allemands auront pour leur part droit à cet équipement à partir du début 1918. Le parachute plié et emballé dans un coussin sous le siège du pilote avec ouverture automatique à l'éjection de l'avion, développé en 1917 par Otto Heinecke sauve la vie de nombreux pilotes, dont Hermann Goering.

Après la guerre, Jean Ors lance la fabrication en série de son modèle qui récolte de nombreux prix entre 1919 et 1925. Après le décès de Jean Ors (4/2/1926), sa femme reprend la société et propose à Georges Genet d'assurer la promotion de la marque en lui offrant un contrat de représentation des parachutes «*Jean Ors*». Sa mission est de décrocher des commandes en France et auprès d'armées étrangères. Il effectue en mars 1927 un périple en Suisse, Italie, Bulgarie, Turquie et gagne des concours devant les états-majors.

Le 4 octobre 1927, il effectue à Madrid des sauts de démonstration et, pour la première fois, déclenche manuellement l'ouverture de son parachute. Auparavant cette ouverture était automatique à l'aide d'un câble relié à l'avion. On pensait en effet qu'une fois dans le vide, le parachutiste ne serait pas en mesure de savoir à quel moment il devrait ouvrir son parachute par manque de repères. La communauté de l'époque qualifia son exploit de suicidaire, mais cette innovation apporte une technique que la profession va rapidement apprendre à maîtriser.

Les militaires espagnols passent une commande de 200 parachutes. En 1929, un parachute en soie usagé vaut 3000 F, le même en coton vaut 2000 F. Le prix neuf se situait entre 4000 et 5000 F, une somme très élevée pour l'époque. Par comparaison, une voiture Renault ou Peugeot neuve valait entre 20.000 et 25.000 F. Sa commission pour l'Espagne est de 3 % sur le prix de chaque parachute livré. Fin octobre 1927, il saute devant des officiels turcs sur le terrain d'Eski Cheir (200 km d'Ankara) et décroche une commande de 200 parachutes. Le 10 février 1928, l'armée grecque commande 200 parachutes. Georges Genet indique avoir vendu au total plus d'un millier de parachutes à l'Armée Française, aux aéro-clubs et aux pilotes privés, et 600 aux armées étrangères.

En même temps que ce travail de représentant de 1926 à 1928, il participe à de nombreux meetings, avec des parachutes «*Ors*» en sautant directement d'un avion ou à partir d'un trapèze situé sous l'avion. Pour ces démonstrations, il a besoin d'avions et de pilotes tels que Delmotte, Fronval, etc... eux-mêmes participants à ces meetings.

A partir de l'ouverture manuelle Il met au point les sauts en double ou triple descente qui nécessitent de s'équiper de deux ou trois parachutes. Ces descentes multiples connaissent un grand succès auprès du public. En effet, le fait de larguer son premier parachute laisse penser que le parachutiste rencontre un gros problème et va s'écraser, car à cette altitude (4 à 500 mètres) il n'est pas possible de voir que le sauteur a un deuxième parachute (l'un est dorsal et l'autre ventral). Après l'ouverture du second parachute la foule pousse de grands cris de soulagement.

Au total, Georges Genet effectue 113 descentes en parachute, avec un seul accident au pied gauche. Son frère Marcel pour un nombre de sauts plus important, n'a aucun accident. Parmi ceux qui collaborent régulièrement avec Georges Genet, en dehors de son frère, il y a René Vincent, Plinio Romaneschi et Jean Niland alias *James Williams*, recordman de la descente la plus longue en sautant de 11400 mètres. Malheureusement ce dernier perd la vie à 28 ans le 14 août 1938 au cours du meeting organisé par l'aéroclub de Lons-Courlans, son parachute ne s'ouvrant pas correctement. Une stèle érigée sur le terrain rappelle ce drame.

Cette activité assez rémunératrice permet à Georges d'acheter son premier avion, le 12 juillet 1928 : pour 35.000 F, un Caudron 125 d'occasion, immatriculé F-AISD avec un moteur rotatif Clerget 9B de 130 ch, accidenté au meeting de Viré (août 1928), réparé et vendu le 25 octobre 1928. Avec cet avion et ceux qui vont suivre, Il peut commencer à organiser ses propres meetings.

## **L'aviation et les meetings**

Au début des années 20, apparaît une bande de jeunes pilotes et quelques parachutistes qui par leurs acrobaties, leur virtuosité, et un petit grain de folie, cherchent à se faire remarquer. Ils exercent leurs talents sur les terrains autour de Paris : Buc, Issy les Moulineaux, Villacoublay, Voisin-le-Bretonneux, Toussus-le-Noble, Saint-Cyr-l'Ecole, Le Bourget. Ce petit monde se retrouve dans leur restaurant favori « *La Popote des Ailes* » à Viroflay pour échanger les dernières nouvelles et discuter de leurs exploits.

Les constructeurs sont présents avec des hangars et des structures d'accueil : Farman à Toussus, Caudron et Nieuport à Issy-les-Moulineaux, Potez à Levallois-Perret, etc.... Après avoir fourni de nombreux appareils à l'armée, ils s'orientent vers des modèles plus légers et plus rapides. Une concurrence acharnée s'instaure avec d'autres constructeurs tels que Dewoitine, Morane-Saulnier qui conçoivent des appareils équipés de moteurs de plus en plus puissants.

Ces bolides permettent d'effectuer des figures de voltiges audacieuses afin de donner des frissons au public lors des meetings et battre des records. Ces machines sont testées et mises au point par des pilotes d'essai : Michel Détrouyat pour Morane, Marcel Doret pour Dewoitine qui vont vite connaître la célébrité. D'autres noms se font remarquer par leurs exploits : Raymond Delmotte, Georges Détré, Jacques Fickinger, René Fonck, Alfred Fronval, Roger Lepreux, René Paulhan, ainsi que quelques femmes : Adrienne Bolland, Hélène Boucher, Maryse Bastié. Tous sont des collègues de Georges Genet et à ce titre participent à ses meetings. Inversement, et à leur demande lorsqu'ils sont organisateurs, comme Détrouyat, Bonello, Burlaton..., Georges Genet vient présenter ses numéros de sauts et de trapèze.

C'est dans cette ambiance particulière que Georges Genet décide de se tourner vers l'organisation de meetings aériens. Ils ne sont pas nombreux dans le métier. A partir de 1924, René Ganneau et Maurice Finat se partagent les manifestations dans les villes de moyenne et grande importance. Georges Genet qui n'a pas les mêmes moyens, vise le créneau des villes de province qui ont déjà un aéro-club, et les endroits où aucun avion ne s'est jamais encore posé. Dans la France profonde de l'époque, il y en a beaucoup. Il crée ainsi des lieux qui deviendront plus tard des terrains d'aviation.

## **Les meetings organisés par les frères Genet**

Georges Genet se rend vite compte qu'il ne peut pas mener à bien son projet tout seul. Il demande à son frère cadet Marcel, alors apprenti cuisinier au restaurant « La Coupole » à Paris, de le rejoindre. Celui-ci n'est jamais monté dans un avion et n'a jamais sauté en parachute. Qu'à cela ne tienne, il lui apprend à sauter en parachute, puis à se pendre au trapèze sous l'avion en vol, à grimper sur le plan en vol, toute une série de figures qui font la joie et l'émotion du public qui n'a souvent jamais vu un avion et surtout un acrobate en vol. Marcel, qui est perfectionnisme, va jusqu'à faire un stage d'initiation au trapèze dans le cirque des frères Bouglione pour maîtriser la technique.

S'ouvre alors pour les frères Genet la période des meetings (1927-1937), en France et à l'étranger. Ils créent une société : le « Groupements des Acrobates Aériens Réunis » (GAAR) dont Marcel est le gérant. La société « Air Meeting » dite de propagande aérienne créée le 13 décembre 1932 prend la suite du GAAR jusqu'au 15 janvier 1938.

C'est dans le cadre de ces sociétés, qu'ils organisent des «Fêtes Aériennes», puis des «Fêtes d'Aviation», qui finiront par s'appeler « Meetings».

L'abondante documentation laissée par Georges Genet permet de reconstituer les étapes de la préparation de ces manifestations :

- Trouver une ville de petite ou moyenne importance (de 5000 à 50000 habitants)
- Localiser le lieu pas trop loin de Paris où sont basés presque tous les avions de tourisme qui vont participer.
- Rechercher un champ chez un agriculteur ou un terrain de la commune.
- Choisir une date entre le 15 mars et le 15 octobre pour espérer une météo clémente. Inviter les participants pour un ou deux jours et de préférence durant un week-end.

- Obtenir de la Mairie et/ou de la Préfecture les autorisations et bénéficier des services d'ordre de la gendarmerie et des pompiers pour la sécurité, y compris pour le bal des aviateurs.
- Prévenir la presse locale afin qu'elle annonce l'évènement.
- Rechercher un fournisseur de chaises et d'une petite tribune pour les officiels invités. Si possible avoir une buvette à proximité du terrain.
- Choisir un hôtel-restaurant pour l'hébergement et la restauration des pilotes, des mécaniciens et autres personnes embauchées pour le bon déroulement du meeting. La journée se termine traditionnellement par le « Bal des Aviateurs » qui réunit la population et l'ensemble des intervenants.
- Faire la caisse et vérifier que son montant correspond bien au nombre de billets vendus. Régler toutes les factures des services sollicités.
- Terminer les interviews avec la presse locale avec remise de clichés des pilotes et des parachutistes pour que les journalistes puissent relater l'évènement dans les colonnes du quotidien au lendemain de la manifestation.

Cette logistique étant en place, il convient encore de :

- Déclarer aux assurances les conditions exactes dans lesquelles le meeting va se dérouler avec les noms des pilotes, les immatriculations des avions, le nombre de spectateurs attendus etc...
- Commander et distribuer des affiches et des prospectus auprès des commerçants et à coller sur les panneaux, sans oublier les carnets de tickets à raison de 5 F pour la pelouse, 10 F pour les places assises et 50 F pour les baptêmes.

Cette étape franchie, il faut définir le programme du meeting avec l'obligation d'obtenir la participation d'au moins un pilote célèbre comme Détroyat, Doret, Fonck, Fronval capables à eux seuls d'attirer les spectateurs avec leurs acrobaties aériennes reproduites d'un meeting à l'autre, comme la vrille, la feuille morte, le looping, la chandelle, etc ... Ces figures sont d'autant plus appréciées que les pilotes les réalisent avec des machines équipées de moteurs surdimensionnés rendant leur exécution encore plus spectaculaire.

Le meeting commençant en général vers 14h, il faut étoffer le programme avec quelques avions supplémentaires moins performants qui font patienter le public avec des exercices moins audacieux. Le plus souvent il faut couper une corde tendue à une dizaine de mètres du sol entre deux poteaux et visualisée par un petit drapeau en son milieu, l'ensemble situé au plus près possible des spectateurs. Chaque avion passe en rase motte entre les poteaux, le suspense est entretenu volontairement par le pilote qui s'y reprend à plusieurs fois pour montrer la difficulté de l'épreuve. Quand le meeting comprend 2 avions similaires en performances, des ballonnets gonflés au gaz de ville sont lâchés du sol. Les 2 avions doivent percuter les ballonnets, avec l'objectif d'en détruire un maximum. Ce petit jeu s'avère cependant vite dangereux car le prix décerné au gagnant incite les pilotes à prendre trop de risques ; il finit par être interdit. Le clou du spectacle est assuré par les parachutistes et leurs acrobaties en équilibre sur l'aile de l'avion, ou suspendus sous l'avion à l'aide d'un trapèze. Le pilote avec son acrobate se présente parallèlement à la foule à très faible altitude, à moins de 50 mètres pour que tout le monde puisse bien voir les exercices. L'acrobate suspendu au trapèze peut aussi décrocher le drapeau accroché entre les deux poteaux. Après plusieurs passages, l'avion reprend de la hauteur, l'acrobate saute et ouvre son parachute pour atterrir juste devant le public. C'est pour ces prestations que les frères Genet sont demandés, lorsqu'ils ne les présentent eux-mêmes en tant qu'organisateur.

Les meetings sont aussi l'occasion de trouver des volontaires qui acceptent de sauter afin de prouver que ce sport ne réclame pas un entraînement spécial. Les candidats sont assez nombreux, souvent des jeunes filles. C'est à cette époque qu'apparaît la vogue du style à « La Garçonne » pour revendiquer l'égalité homme-femme. La préparation est rudimentaire : Georges Genet explique comment sortir de la carlingue et se jeter dans le vide ; dans ce cas par sécurité l'ouverture est automatique. Précisons que ces intrépides sautent seuls sans le

concours d'un moniteur, comme cela se fait aujourd'hui. Une fois le saut réussi, ces courageux (euses) deviennent aux yeux des habitants de leur ville des célébrités locales.

Les meetings se terminent avec une série de baptêmes de l'air. Chaque pilote étant venu avec son avion peut ainsi arrondir son cachet avant de rentrer sur la région parisienne. Moyennant 50 francs pour un tour, les volontaires ne manquent pas.

A partir de ce protocole presque immuable, les frères Genet organisent plus d'une centaine de meetings en France, plus d'une dizaine autour du bassin méditerranéen et autant à la Guadeloupe, la Réunion et Madagascar.



3 juillet 1932 :  
Georges Genet au meeting  
de Clermont-Ferrand.

28 août 1932 :  
Marcel Genet au meeting de Vesoul.



A partir de 1934, les contraintes administratives compliquent l'organisation des meetings. Les acrobaties et les sauts en parachutes attirent également moins les foules. La période glorieuse et très rentable des meetings en France touche à sa fin. Il faut trouver d'autres débouchés dans des pays francophones car les 2 frères ne parlent que français. Assez naturellement, ils se tournent vers les colonies : ce sera en 1934 le Liban (Beyrouth) et la Syrie (Damas, Lattaquié), puis l'île de la Réunion et Madagascar en 1935, et enfin les Antilles (La Guadeloupe) en 1936.



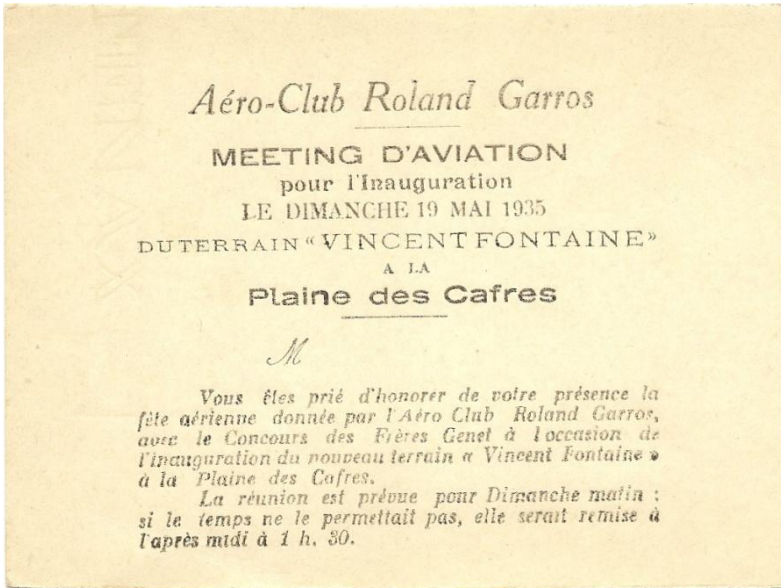
## 1935 : La Réunion et Madagascar

Le 14 février 1935, les frères Genet embarquent à Marseille à bord du paquebot «*Explorateur Grandidier* » des Messageries Maritimes en direction l'île de la Réunion.

A son bord, ils emportent le Caudron C276 *Luciole* F-AMHD équipé d'un moteur De Havilland Gipsy Major<sup>1</sup> de 145 ch acheté au Prince de Polignac pour 35.000 F. Les ailes en caisses sont stockées dans l'entrepont ; le fuselage est bâché et arrimé sur le pont. Le bateau arrive le 15 mars 1935 à la Pointe des Galets, le port de Saint-Denis.

L'avion est alors remonté et fait son premier passage avec différentes figures de voltiges aériennes au-dessus de la ville de Saint-Denis, une façon d'indiquer leur arrivée dans l'île.

La tournée dans l'île de La Réunion va durer deux mois et demi avec la présentation de leur spectacle qui comprend tous les numéros de voltiges et d'acrobaties, et pour ceux qui aiment les sensations la possibilité de s'offrir un baptême de l'air de 5 à 10 minutes.



19 mai 1935 : meeting de la plaine des Cafres. Marcel Genet se prépare pour un saut.



Acrobaties de Marcel Genet sous et sur l'avion piloté par son frère Georges.



<sup>1</sup> C'est une motorisation inusuelle, car ces Caudron étaient normalement équipés de moteurs Renault.



Le 12 avril 1935, les frères Genet offrent le baptême de l'air au chef rebelle rifain Mohamed Abd El Krim exilé et en résidence surveillée avec sa famille sur l'île de la Réunion depuis 1926<sup>2</sup>. Le frère, l'oncle, le serviteur, les enfants d' Abd El Krim ont également droit à un baptême de l'air.



12 avril 1935 : Abd El Krim le jour de son baptême de l'air devant le Caudron Luciole F-AMHD. De gauche à droite : capitaine Jean Vérines<sup>3</sup> (chargé de la garde d' Abd El Krim), Georges Genet, Abd El Krim, Marcel Genet, Mammehd le frère d'Abd El Krim et son oncle Benziane. Traduction de la dédicace en arabe écrite et signée par Abd El Krim : « *souvenir à l'occasion de notre première montée dans l'avion de monsieur Georges Genet 12 avril 1935* ».

Fin mai 1935, alors que la tournée touche à sa fin, les deux frères conçoivent le projet de tenter la traversée entre la Réunion et Madagascar à bord de leur Caudron. L'exploit avait été déjà réalisé en 1929 par l'équipage Marchesseau Goulette Bourgeois à bord du Farman 192 F-AJJB « *France-Madagascar* » : Tananarive – Saint-Denis de La Réunion le 26 novembre 1929, et retour le 2 décembre.

S'appuyant sur les instructions du Ministère de l'Air, qui « *interdisent les vols transmaritimes avec avion monomoteur* », le Gouverneur de l'île de la Réunion est opposé au projet. Pour sa part, et afin de ne prendre aucune responsabilité en cas d'incident, le chef du service des P.T.T. refuse de leur confier un courrier postal. Finalement, la présence du paquebot « *Bernardin de Saint Pierre* » sur le trajet envisagé et des prévisions météo correctes pour cette traversée d'environ 750 km convainquent les deux frères de fixer au 1<sup>er</sup> juin 1935 la date de leur tentative. L'avion, lourdement chargé avec ses réservoirs d'essence supplémentaires et sa réserve de

<sup>2</sup> En mai 1947, ayant finalement eu l'autorisation de s'installer dans le sud de la France, il embarque, avec 52 personnes de son entourage à destination de Marseille. Arrivé à Suez, où le bateau fait escale, il réussit à s'échapper et passera la fin de sa vie en Egypte. Il décèdera au Caire en 1963.

<sup>3</sup> Jean Vérines quittera La Réunion en 1937 pour prendre le commandement du 3<sup>ème</sup> bataillon de la Garde Républicaine à Paris. Le 23 septembre 1941, il est nommé commandant militaire de l'hôtel des Invalides. Résistant dès la 1<sup>ère</sup> heure, Jean Vérines est arrêté le 10 octobre 1941, puis transféré en Allemagne. Condamné à mort, il est fusillé le 20 octobre 1943 à Cologne.

bidons d'huile, décolle du terrain de Gillot à 6h25, avec à bord seulement 40 plis confectionnés par les frères Genet. Il met le cap sur Tamatave, avec comme destination finale Tananarive.

La première partie du trajet se passe bien. Un rendez-vous radio avait été pris la veille du départ avec le commandant du «*Bernardin de Saint Pierre*». A 8h45, à environ 300 km des côtes de la Réunion, l'avion repère et survole le paquebot qui signale leur passage par radio. Une heure plus tard, le temps se gâte alors qu'il reste encore près de 400 km pour atteindre la Grande Ile. L'avion doit descendre au ras de la mer démontée. Il est secoué par les violentes tornades de la tempête cyclonique. Enfin à 11h40, ils aperçoivent la terre. Parvenus sur le littoral, ils pensent être au sud de Tamatave, mais en fait ils sont au nord de la ville. Le temps de réagir, l'avion est emporté plus loin vers le nord au niveau de Foulpointe puis de Fénériver. Il faut rapidement faire demi-tour pour revenir sur Tamatave. La remontée contre le vent qui souffle du Sud vers le Nord à plus de 100 km/h, prend plus de 2 heures. Ils se posent à 13h55 à Tamatave, sur le terrain d'Ivoloina. Au total, le vol a duré 7h30, dont seulement 5h15 d'une terre à l'autre. Il ne leur restait que 80 litres d'essence et 3 litres d'huile. Le mauvais temps ne permet pas de rejoindre Ivato, le terrain de Tananarive destination finale du courrier. Le courrier n'arrive que le lendemain, le dimanche 2 juin à 16h45. Les frères Genet sont cordialement reçus et félicités par MM. Le commandant Dire, Wackeneim, Assolant, Lefèvre, Hannebicque et les membres de l'aéroclub. Le courrier pour la France en provenance de la Réunion est confié à la **SNAÉM** (Service de la Navigation Aérienne à Madagascar) créée par Assolant et Lefèvre, qui assure la liaison Tananarive - Broken Hill en connexion avec la ligne d'Imperial Airways vers l'Europe. Les plis parviennent à Paris le 13 juin 1935.



L'un des 40 plis que se sont envoyés et partagés les frères Genet.

Il n'existe pas d'autres plis que ces plis tous adressés à Georges Genet à Paris.

Les adresses ont toutes été écrites par Georges Genet.

Marcel Genet a apposé sa signature sur ses plis.

Ceux de Georges sont restés dans la famille et ne portent pas de signature.

Les plis sont revêtus de 2 griffes commémoratives différentes apposées en rouge, l'une au recto, l'autre au verso.

Oblitérations : Saint-Denis de la Réunion 31/5/35-16h45, transit Tananarive 2/6/35-20h, arrivée Paris 13/6/35-10h30.

Affranchissement : 0,50 F pour le port entre la Réunion et Madagascar. A Tananarive les plis à destination de la France reçoivent un complément d'affranchissement de 4,50 F (lettre 0,50 F + surtaxe aérienne 4,00 F pour 5g pour la France).





Le lundi 3 juin, après avoir été salués le Gouverneur Général de Madagascar Cayla, les deux frères repartent pour Tamatave afin de récupérer leur matériel (valises, parachutes, trapèzes) arrivé à bord du «Bernardin de Saint Pierre ».

Les jours suivants sont mis à profit pour organiser un meeting aérien pour les 9 et 10 juin à Tamatave. Malheureusement, le mauvais temps les contraint de reporter la manifestation au week-end suivant. Ce sera un succès avec la présentation de leur spectacle habituel, avec baptêmes de l'air et survol de la ville. En attendant, ils décident de se rendre le 12 juin sur l'île Sainte-Marie, une petite île distante de 150 kilomètres de Tamatave. Ils y atterrissent à 15h30 ; c'est la première fois qu'un avion se pose à Sainte-Marie. Un terrain improvisé de 500m de long et 95m de large a été préparé au sud de l'île.



Pli Tamatave – Sainte-Marie signé par Marcel Genet (7 plis transportés d'après l'ouvrage de Saulgrain "Le service postal aérien dans les pays d'expression française").

Oblitérations : Tamatave 12/6/35, arrivée Sainte-Marie le même jour.

Affranchissement : 0,50 F (pas d'application de surtaxe aérienne).

Les plis ont été visés et signés au verso par les receveurs des Postes au départ et à l'arrivée.





Les autorités de Tananarive et l'Administrateur-maire de Sainte-Marie avaient promis que le premier pilote à se poser à Sainte-Marie donnerait son nom au terrain d'aviation, ce qui fut fait lors du meeting aérien donné le vendredi 14 juin en l'honneur de la population. Une banderole sur laquelle on peut lire : « Camp d'aviation Georges et Marcel GENET » a été tendue entre deux poteaux.



A propos de ce spectacle Georges Genet écrit : « Tous les habitants étaient sur le terrain et enchantés de nos travaux, nous avons emmené pour promenades aériennes tous les européens et quelques chinois. Lors du premier vol, j'ai emmené le chef du village, un homme de 76 ans et la population fut satisfaite de notre geste ».

Le samedi 15 juin, les frères Genet quittent l'île Sainte-Marie à 10h30 pour retourner à Tamatave où ils se posent à 13h15.



Ils transportent une passagère malgache qui doit se rendre de toute urgence sur la Grande Ile.

Ils emportent aussi un sac postal.

Ce transport par avion constitue le premier courrier aérien au départ de l'île Sainte-Marie. Les lettres à destination de la France parviennent à Paris 12 jours plus tard, le 27 juin 1935.



Pli recommandé Sainte-Marie – France signé par Marcel Genet  
 (Nombre de plis transportés : 20 si on se réfère à l'ouvrage de Saulgrain "Le service postal aérien dans les pays d'expression française" ; d'après notre décompte, plutôt une dizaine, dont un certain nombre sont restés dans la famille de Georges Genet).  
 Oblitérations : Sainte-Marie 15/6/35, transit Tamatave 15/6/35, arrivée Paris le 27/6/35.  
 Affranchissement : 6,50 F (lettre 0,50 F + recommandé 1,25 F + surtaxe aérienne 4,00 F / 5g pour la France).  
 Les plis ont été visés et signés au départ au verso par le receveur des Postes de Sainte-Marie.



De retour dans la Grande Ile, Georges et Marcel parcourent Madagascar et présentent leur spectacle dans de nombreuses villes : Majunga, Fianarantsoa, Moramanga, Ambatondrazaka, Vohidiala, Mananjary, Manakar, etc.

Leur tournée de propagande aérienne avec le Caudron étant terminée, ils vendent leur avion au Docteur Davioud qui s'est porté acquéreur sur les conseils d'Assolant. Toujours est-il que quelques jours plus tard, le nouveau propriétaire se rend à Tamatave, et à la suite d'une manœuvre risquée au ras de la mer face à la plage de Tamatave, l'avion percute une vague



capote et coule. Le pilote est sauvé mais l'avion est perdu. Il repose au fond de la mer à quelques centaines de mètres du rivage.

Les frères Genet rentrent en France en novembre 1935 à bord du « *De la Salle* » de la Cie Générale Transatlantique.

### **La fin des meetings**

Quelques rares meetings auront lieu encore en France à leur retour des colonies. L'année 1937 ne connaît pratiquement aucune activité. Leur dernier meeting est celui de Roanne le 27 juin 1937 avec la participation de Cavalli et de Réservat avec le Phalène F-ATSF. L'épopée des meetings est terminée; le travail pour les pilotes qui se sont investis dans ce domaine devient presque impossible à trouver.

Georges part pour l'Algérie en tant que moniteur à l'Aéro-club de Touggourt (6 décembre 1937 - 15 Janvier 1938). Rentré en métropole, il devient salarié de la société Aéro-Services Latscha basée à Montbéliard (1<sup>er</sup> mars - 15 octobre 1938). Le travail consiste à assurer des trajets à la demande, former des pilotes et effectuer des baptêmes de l'air avec un Farman 190. Il rejoint ensuite l'Aéro-club « Jean Mermoz » à La Baule, terrain d'aviation d'Escoublac (1<sup>er</sup> mai - 29 août 1939) où il est mobilisé. A la déclaration de guerre, l'armée réquisitionne l'avion du Club, le Caudron 270 F-ALYB. L'armée récupère en effet tous les avions disponibles et en état de voler.

### **La guerre 1939-1945**

Mobilisé le 28 août 1939, Georges Genet connaît diverses affectations avant d'être démobilisé à Istres le 31 juillet 1940 et renvoyé dans ses foyers le 5 août 1940.

Le 26 décembre 1941, Georges Genet embarque avec femme et enfant sur le « *Lamoricière* » à destination de l'Algérie, où il trouve un emploi d'instructeur en machines agricoles à la ferme-école de Berteaux sur la commune de Aïn M'lila, près de Constantine.

Le 15 septembre 1943, il s'engage comme volontaire avec le grade de sergent au 1<sup>er</sup> Régiment de Chasseurs Parachutistes à Oujda (Maroc), où l'armée française se reconstitue depuis le débarquement des alliés du 7 novembre 1942. Le 17 février 1944, il rejoint la section « Avion d'Observation de l'Artillerie » basée à Lourmel et devient officiellement pilote d'observation d'artillerie rattaché au 68<sup>ème</sup> Régiment d'Artillerie à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1944. Il participe au débarquement à Sainte Maxime le 16 août 1944 avec la 1<sup>ère</sup> Division Blindée et remontera la vallée du Rhône puis l'Alsace pour finir en Allemagne. Il est nommé au grade de Sergent-chef le 1<sup>er</sup> mars 1945.

Au total pour la guerre de 1939/45, Georges a effectué 92 missions de guerre comme pilote d'observation, et obtenu 6 citations.

### **Le retour à la vie civile**

#### **- La Baule (1946 - 1948)**

Georges Genet revient à La Baule en tant que chef pilote, salarié de l' Aéro-Club de la Côte d'Amour du 1<sup>er</sup> septembre 1946 au 30 avril 1948. La Baule ayant un planeur C 800, il se forme également au vol à voile.

#### **- Sainte Geneviève des Bois (1949 - 1950)**

Confronté au manque de perspectives dans l'aviation civile, il achète une ancienne briqueterie, pour créer une porcherie sur les conseils de son frère Marcel. C'est un fiasco financier.

#### **- Madagascar (1952 - 1953)**

Suite au succès de la tournée à Madagascar en 1935, il pense qu'il y existe une opportunité pour y vendre aux colons possédant de grands domaines des petits avions destinés aux traitements des cultures. Il obtient la représentation pour Madagascar des avions Auster (des copies du Piper américain). Il s'y rend fin 1951, y retourne pour livrer un avion le 17 mars 1952 à Tuléar (F-OAJV) puis un autre à

Miandrivazo (F-OAKC) et enfin à Fénériver (F-OANT) mais rentre à peine dans ses frais.

- **Colomb-Béchar (1953 - 1954)**

Les recherches pétrolières et l'expérimentation de l'arme nucléaire font du Sahara une zone très visitée. L'Aéro-Club de Colomb Béchar créé et dirigé par le Père Harmel connaît un développement rapide et s'équipe pour répondre aux besoins des pétroliers, du cinéma, des prospections minières. Georges est embauché par le Père Harmel. Il convoie le Norécrin F-BOEK de Toussus à Colomb Béchar (27 octobre - 1<sup>er</sup> novembre 1953), et pilote les avions du Club : Norécrin, Fairchild F- BEFV, Tiger Moth F-BHFM, bimoteur Dragon Rapide F-OAOY. Il vole du nord de l'Algérie, Alger, Oran jusqu'aux confins du Sahara, Aïn Sefra, Béni Abbès, Timimoun, Guetara, Tindouf, etc. Il termine son passage à Colomb Béchar le 16 mai 1954.

- **La SOMAREM (1954 - 1955)**

La Société de Recherches Minières Marocaine (SOMAREM) est chargée de prospector au Maroc des minerais, et en particulier de l'uranium. Un procédé de détection aérienne des gisements d'uranium a été mis au point aux USA : un Piper PA-18 Super Cub spécialement motorisé et équipé de détecteurs de rayonnements ciblés sur ceux émis par l'uranium est livré à Rabat en juin 1954. Georges est embauché par la SOMAREM pour piloter cet avion biplace : le pilote et le géologue chargé des détecteurs. Le Maroc est pour la moitié de sa superficie occupé par des montagnes assez hautes et abruptes. Voler entre 150 et 180 km/h à une centaine de mètres d'une paroi rocheuse relève de l'exploit au quotidien ; peu de pilotes ont la capacité de relever ce défi. La contrepartie est un salaire attrayant.

Au bout d'un an le 13 août 1955, le travail du survol du territoire marocain, y compris dans ces plus petits recoins, est terminé. Il remet l'avion à Rabat en partant de Safi mais après 2 heures 25 de vol, il ressent une douleur intense au niveau du cœur. Il ne sait pas encore qu'il vient de faire un infarctus. Il peut néanmoins poser l'avion, mais ne revolera plus. Rentré à Paris, Georges Genet perd sa licence. Il décédera 30 ans plus tard en 1986. Il avait 3234 heures de vol à son actif.





## Raid Paris – Le Caire (octobre-décembre 1913) Par Dominique PETIT P.Daucourt - J.Védrines - M.Bonnier

Dans la vente du CAF de septembre 2020, vous aurez certainement remarqué une carte photo signée de l'aviateur Marc Bonnier. En fouillant le contexte historique de cette carte, nous nous sommes arrivés à la conclusion que ce document est à notre connaissance le seul souvenir philatélique parvenu jusqu'à nous du raid Paris - Le Caire effectué par 3 pilotes français (Pierre Daucourt, Jules Védrines, Marc Bonnier) sur 3 avions différents entre octobre 1913 et janvier 1914.

L'année 1913 avait déjà enregistré deux exploits importants :

- Marcel Brindejone des Moulinais (1892-1916) remporte le 10 juin 1913 la coupe Pommery (plus grande distance parcourue en une seule journée) en reliant Villacoublay à Varsovie (1383 km) puis poursuit en effectuant un tour d'Europe des capitales à bord de son Morane-Saulnier H via Dwinsk, Saint-Pétersbourg, Stockholm, Copenhague, La Haye, Paris-Villacoublay (un périple de 4800 km au total).
- Roland Garros réalise le 23 septembre 1913 la première traversée de la méditerranée entre la base d'aéronautique navale de Fréjus-Saint Raphaël et Bizerte en Tunisie à bord d'un Morane-Saulnier équipé d'un moteur de 80 ch en 7h53.

Le raid Paris - Le Caire est d'autant plus important qu'il est le premier grand raid de l'histoire de l'aviation entre trois continents. Cet exploit est impressionnant tant par la distance à parcourir (environ 6000 km), que par les difficultés à affronter. Malheureusement pour les aérophilatélistes, et peut-être aussi pour l'empreinte que les 3 pilotes ont laissée dans l'histoire de l'aviation, ils n'ont pas eu l'idée de transporter quelques plis, qui avec les cachets d'étapes et agrémentés des signatures des pilotes constitueraient aujourd'hui des pièces aérophilatéliques majeures. D'autres pilotes de grands raids comprendront plus tard tout l'intérêt d'emporter avec eux quelques plis témoins.

Daucourt et Roux s'approprient à entamer leur raid.



Ce raid organisé à l'initiative de M. René Quinton, président de la Ligue Nationale Aérienne avec le soutien du ministère des affaires Etrangères a pour objectif de renforcer l'image de la France à l'avant-garde du développement de l'aviation. L'itinéraire choisi passe par Munich, Vienne, Budapest, Bucarest, Constantinople, Alep, Beyrouth, Jérusalem, Port-Saïd, Le Caire. Des dépôts d'essence et d'huile ont été établis tout au long du parcours dans l'empire Ottoman et au Moyen-Orient.

Daucourt<sup>4</sup> est le premier à s'élancer à bord d'un monoplane Borel équipé d'un moteur Gnôme, avec un passager, Henri Roux, mécène de la société Borel. Le départ de l'aérodrome d'Issy-les-Moulineaux a lieu le 21 octobre 1913 à 9h heures du matin, mais un vent violent les

<sup>4</sup> Pierre-Henri Daucourt est né le 9/4/1879 à Troyes. Brevets de pilote civil n° 250 (15/06/1911) et militaire n°192 (16/12/1912). Vainqueur de la Coupe Pommery en effectuant un vol entre Valenciennes et Biarritz (6/10/1912). Pendant la guerre, pilote à l'escadrille N23, il participe au fameux raid aérien sur Essen le 24 septembre 1916. Il termine la guerre avec le grade de capitaine. Décédé en 1961.

contraint à atterrir après seulement 2 heures de vol à Sens, où ils restent bloqués pendant une journée. Le voyage reprend le 23 et les amène jusqu'à Schaffhouse (CH). Par suite d'une panne de moteur, ils n'en repartent que le 28 en direction du lac de Constance. Ils survolent Friedrichshafen, où le comte Zeppelin a interdit le survol de son terrain et atterrissent à Augsbourg. Le 29, peu après le décollage d'Augsbourg, une panne de moteur les contraint à un atterrissage de fortune où ils brisent une roue et leur hélice. Le 31, ils peuvent repartir et atteindre Vienne, qu'ils quittent le 2 novembre pour Budapest, où ils sont reçus chaleureusement par l'aéro-club de Hongrie et la colonie française. Le lendemain, ils suivent le Danube, franchissent les Portes de Fer jusqu'à Arad (Roumanie). Daucourt préfère être seul à bord pour survoler la chaîne des Carpates, qui va l'obliger à monter jusqu'à 2500 m d'altitude, et demande à Roux de prendre le train jusqu'à Craiova, où il peut reprendre place à bord du Borel.



Roux      Daucourt      Prince Bibesco  
Réception par les aviateurs roumains

Le 5 novembre, ils atteignent Bucarest, puis Varna en Bulgarie sur les bords de la Mer Noire le 6 novembre.

Le lendemain, ils longent la côte de la Mer Noire vers le sud en direction de Constantinople, mais les conditions météorologiques défavorables les contraignent à atterrir à Podima (Empire Ottoman). Il fait nuit, les habitants les prennent pour des Bulgares et ils doivent passer la nuit sous l'aile de leur avion. Le 8, un instituteur comprend qu'ils sont français ; l'accueil change et les paysans leur fournissent tout ce dont ils ont besoin. Le 9 novembre, ils peuvent reprendre leur voyage et se posent par un temps radieux sur le champ d'aviation de Safrakeuy à proximité de San Stefano (Constantinople). Une foule nombreuse les attend, et pendant 5 jours, les aviateurs sont fêtés par la colonie française et les autorités turques.

Le 15 novembre, ils décollent de San Stefano, franchissent le Bosphore, survolent Izmit (l'ancienne Nicomédie) pour une

courte étape de 150 km jusqu'à Ada-Bazar, où ils se trouvent à nouveau bloqués par la pluie et un vent violent jusqu'au 24 novembre. Le temps s'étant levé, le Borel peut rejoindre sans encombre la ville de Konya au pied de la chaîne des monts Taurus (600 km de long avec des sommets culminant entre 3000 et 3700 m).

Pour franchir le Taurus, Daucourt doit alléger l'avion et demande à Roux de rejoindre Adana en chemin de fer et en voiture.

Laissons Daucourt relater son accident du 26 novembre alors qu'il approche de Bozanti (versant sud des monts Taurus) : *« Il me fallait trouver une vallée car je n'étais pas assez haut pour survoler directement tout le massif montagneux. Je vis bientôt une faille dans les rochers en face de moi, une sorte de golfe dont la partie supérieure m'était cachée par la brume... A peine engagé dans cet étroit couloir, un courant d'air d'une violence inouïe me fit foncer en avant... mon appareil marchait à pleine allure, soit 110 km/h, mais la force du vent l'emportait à vitesse double. Bientôt je perdis tout contrôle sur les commandes et je fus emporté comme une feuille de papier dans un tourbillon... les différents postes où couchent les ouvriers travaillant au tunnel et à la voie signalèrent mon passage par télégraphe, et plus tard, en comparant les heures indiquées sur les dépêches, je m'aperçus que j'avais navigué à une allure de 250*

kilomètres à l'heure...je fonçais dans une sorte de cul-de-sac...Impossible d'atterrir, impossible de s'élever ; je compris que j'étais bien près de la fin....

Soudain une éclaircie jaillit devant moi. J'arrivais, toujours à la même allure, dans une sorte d'entonnoir couronné par les nuages. Une autre vallée y débouchait à droite, venant du versant méditerranéen, et les deux courants d'air s'y rencontraient, créant un malstrom aérien dans lequel mon appareil, pris brusquement de côté, se mit à virer sur lui même comme une toupie. Je fus déporté de côté le long de l'entonnoir et j'en fis presque le tour...J'eus quelques secondes d'indécision, toujours à 250 à l'heure ! Enfin j'avisai sur les flancs de la montagne, couverts d'un riche tapis vert sombre de bois, un espace presque dénudé où les arbres étaient plus rares. Je mis mon appareil face au vent, espérant que la vitesse de l'ouragan et la vitesse propre de mon monoplane se contrebalanceraient et me feraient rester sur place. Cet événement se produisit bien, mais le second courant d'air, celui de la Méditerranée, me prit alors de côté et je me mis à dérapier à plus de 100 à l'heure... Ce fut de cette façon que j'atterris. Projeté sur le flanc de la montagne, à peu près à l'endroit que j'avais choisi, je « rentrai » dans un arbre, le coupai comme avec une scie gigantesque et allai m'abîmer dans les débris de mon appareil à une cinquantaine de mètres plus loin...

Quand je revins à moi, car le choc m'avait bel et bien « knockouté », j'étais toujours sur mon siège. Les courroies d'attache n'avaient pas cédé. Devant moi, à travers le fuselage et à quelques centimètres de ma poitrine passait le tronc de l'arbre abattu tout à l'heure. Je n'avais pas une égratignure ! ».

L'avion est réparable, mais les gendarmes chargés de le garder pendant la nuit se font remplacer par un paysan qui allume du feu pour se réchauffer et s'endort. Vers huit heures du matin, on vient annoncer à Daucourt que son Borel achève de se consumer.



L'avion de Daucourt après l'accident



le lendemain après l'incendie

Dans le même temps, deux autres pilotes **Marc Bonnier** et **Jules Védrines** prennent le départ pour, comme le proclame de façon grandiloquente M. Quinton, « ramasser le drapeau laissé par Daucourt sur les pentes du Taurus et le porter jusqu'au pied des Pyramides » !

**Marc Bonnier**<sup>5</sup> décolle de Villacoublay le 10 novembre sur un Nieuport avec son mécanicien Joseph Barnier. Pour Bonnier, il s'agit d'une sorte de voyage de noces, car son épouse le suit

---

<sup>5</sup> Marc Bonnier né le 19/02/1887 à Paris abandonne ses études à l'Ecole des Sciences Politiques de Paris pour se consacrer à l'aviation. Il obtient le brevet de pilote civil n°478 (29/04/1911), puis le brevet de pilote militaire n°431 (24/04/1914). Pilote de l'escadrille VB 102 du 16/11/1914 au 30/09/1915, il prend part à de nombreuses missions de bombardement. Nommé sous-lieutenant (20/09/1915), il est affecté à compter du 20/04/1916 au détachement aviation de la mission militaire française en Russie, (5<sup>ème</sup> division d'aviation russe). Il trouve la mort le 27/07/1916 à Odessa (Ukraine) au cours d'un vol d'essai aux commandes de l'avion russe Anatra D n°190 à moteur Gnôme.



par train ou bateau, retrouve son mari d'étape en étape, et assure la logistique : hébergement, achats de carburant et d'huile, etc...



Marc Bonnier et Joseph Barnier

**Jules Védrines (1881-1919)**, connu pour ses sentiments ouvertement antigermaniques, est déterminé à entamer son voyage en survolant sans autorisation toute l'Allemagne afin de « *faire la nique aux douaniers, gendarmes et à l'armée du Kaiser* ». Révélé par la presse, son projet provoque les protestations anticipées de l'Allemagne. Pour éviter de nouveaux incidents diplomatiques, le gouvernement français interdit à Védrines de partir. Mais lorsqu'on vient lui signifier cet ordre, Védrines s'est déjà envolé de Paris le 15 novembre à bord de son Blériot XI à moteur Gnôme de 80 ch baptisé « *Nénette* », du surnom de sa fille aînée, et s'est posé à Nancy, où il se trouve bloqué par de violentes pluies. Aux gendarmes venus lui signifier l'interdiction officielle de partir, il montre l'avion « *hors d'usage* » avec les toiles des ailes détendues par la pluie. Les gendarmes se retirent, mais le 20 novembre à la première éclaircie, Védrines hurlant des imprécations à l'encontre de la maréchaussée « *qui fait le jeu de Guillaume* », décolle et met le cap sur l'Allemagne, qu'il traverse pour rejoindre Prague. Les Tchèques lui font un accueil enthousiaste pendant que la presse allemande tonne : « *Le vol de Védrines doit être considéré comme une tentative volontaire d'espionnage... Jules Védrines a franchi de façon délibérée des zones interdites. L'administration militaire est donc en droit de faire arrêter Védrines au cas où il mettrait le pied sur n'importe quel point du territoire de l'Empire Allemand* ».







Un mécanicien, dont l'histoire n'a conservé que le surnom de « Pomme Frite », rejoint Védrines aux étapes. Le 29 novembre, Védrines est à Vienne, puis à Belgrade le 2 décembre et à Sofia le 3 décembre. Bonnier déjà parvenu à Constantinople depuis le 3 décembre y est rejoint par Védrines quelques jours plus tard. Les deux pilotes sont reçus par l'ambassadeur de France, M. Bompard. Ils doivent attendre pendant deux semaines à Constantinople des conditions météorologiques favorables pour entamer la traversée de la Turquie et des monts du Taurus, où la température peut descendre à -15 voire -30°C en hiver.

Finalement, le 17 décembre 1913, Védrines et Bonnier décollent de Constantinople à quelques heures d'intervalle. Védrines, qui n'est pas avare de déclarations fracassantes déclare à la presse turque que le voyage du Caire n'est pour lui qu'un petit hors-d'œuvre. Il remplit la mission patriotique que lui a confiée la Ligue Nationale Aérienne (L.N.A.), mais annonce par avance qu'il repartira du Caire vers Alep, puis d'Alep vers Bagdad, le Golfe Persique, Bombay, Calcutta, Hanoï, Canton, Formose, Pékin...

Après une escale à Iznik (l'ancienne Nicée fameuse pour son concile en l'an 325), Bonnier atterrit à Eski-Cheïr le 18 décembre.



Recto d'une rare carte-photo datée du 18 décembre 1913 et signée par Marc BONNIER. Cette représente l'avion de Marc Bonnier s'apprêtant à atterrir à Eski-Cheïr lors de son raid de Paris au Caire.



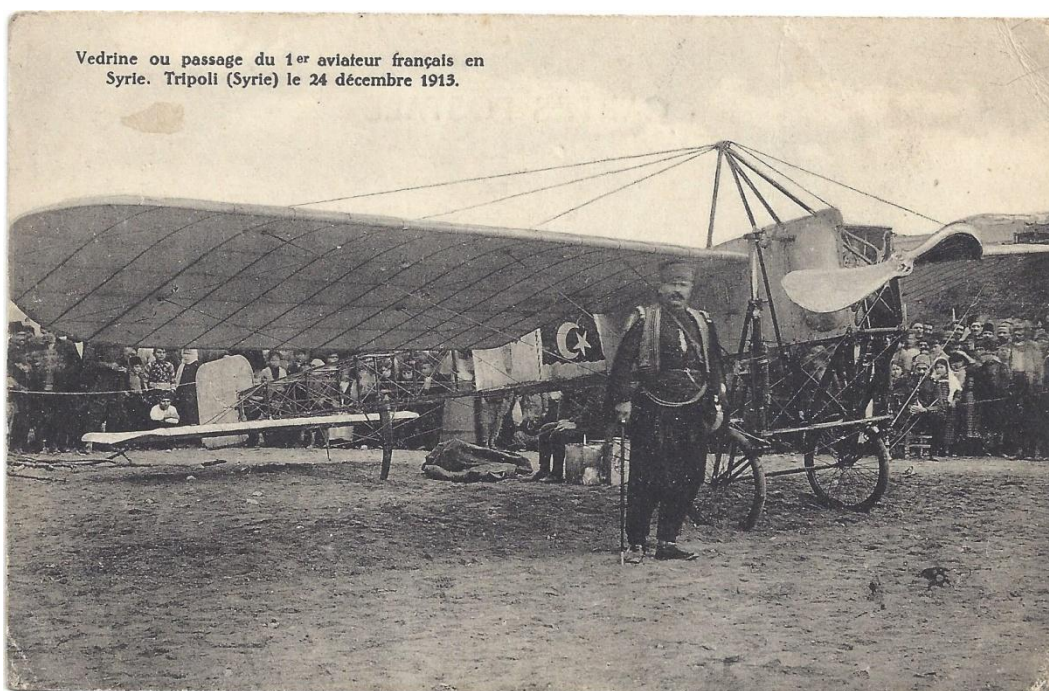


Traduction du texte manuscrit en allemand au verso de la carte postale envoyée à Eski-Cheir en Turquie adressée à Vienne (Autriche) : « **A Eski-Cheir, en route vers Angora, j'ai fait la connaissance de l'aviateur français Marc Bonnier qui arrive de Paris Vienne, Bucarest, Constantinople et s'apprête à rejoindre Bagdad...** »

Note : Bagdad était effectivement l'objectif de Bonnier, avant que la L.N.A. lui demande de se rendre au Caire

Instruits par l'accident de Daucourt, Védrières et Bonnier se gardent bien d'emprunter les gorges, et choisissent de survoler les Monts du Taurus.

Védrières emprunte la route la plus courte. A plus de 4000 mètres d'altitude et par  $-30^{\circ}\text{C}$ , il survole les Monts Taurus, rejoint Tripoli de Syrie le 24 décembre, puis se pose à Beyrouth le 25 décembre. A chaque arrêt, Védrières s'adresse au dépositaire des réserves d'essence et d'huile et se les voit refuser en vertu des instructions données par M. Roux qui a ordonné de les réserver pour l'aviateur Bonnier et lui seul. Le 27 décembre 1913, Védrières est néanmoins le premier aviateur à se poser en terre d'Israël sur la plage de Jaffa. Le 29 décembre, en suivant la route de la côte, il rejoint Le Caire où il se pose en vainqueur de ce raid sur le champ de polo d'Héliopolis, après seulement 10 étapes.



Le Blériot XI de Védrières à Tripoli le 24 décembre 1913

Alors que Védrines est déjà à Beyrouth, Bonnier est encore à Konya le 26 décembre bloqué par un froid intense. Il peut finalement rejoindre Adana, puis Alexandrette et Beyrouth. Le 31 décembre, Bonnier quitte Beyrouth. En deux heures, il atteint Jérusalem. Marc Bonnier et Joseph Barnier sont les premiers aviateurs à voler au-dessus de Jérusalem et s'y poser. Le 1<sup>er</sup> janvier 1914, après un arrêt à Port-Saïd, ils arrivent à leur tour à Héliopolis.



Marc Bonnier et Joseph Barnier devant leur Nieuport à Jérusalem le 31 décembre 1913



Le caractère très entier du pittoresque Védrines provoque un certain nombre d'incidents à l'occasion des réceptions officielles. Le violent antagonisme qui l'oppose à M. Roux débouche sur un conflit et des invectives qui font les choux gras de la presse et divisent la colonie française du Caire. Védrines donne des baptêmes de l'air, des conférences avec sa verve accoutumée, effectue des vols de démonstration. Le 9 février 1914, il est de retour en France par mer via Marseille.

Après avoir parcouru le delta du Nil à bord de leur avion, Bonnier et Barnier rejoignent Marseille par la voie maritime, puis Paris à bord du Nieuport. Ils atterrissent le 3 mars sur le champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux où une foule immense est venue les accueillir. Parmi les officiels, on remarque Henry Deutsch de la Meurthe, président de l'Aéro-Club, grand mécène du monde de l'aviation.



En décembre 1934, une personne résidant au Brésil décida d'envoyer ses vœux à des amis habitant la Principauté de Monaco. Il acheta une carte postale et se renseigna auprès de la poste pour connaître le tarif par avion à destination de l'Europe.

Le postier lui indiqua qu'il pouvait bénéficier du tarif réduit du nouvel an et qu'il devait affranchir sa carte à 1500 reis au lieu du tarif normal de 3900 reis (400 reis pour la carte et 3500 reis pour la surtaxe aérienne). Il écrivit sa carte le 27 décembre et l'affranchit comme prévu.

Cependant il ne la déposa à la boîte que le 7 janvier.



Malheureusement, on ne lui avait pas dit, ou il n'avait pas compris, que cette année là, au Brésil, ce tarif réduit n'était valable que jusqu'au 31 décembre.

La poste brésilienne refusa donc le transport par avion car l'affranchissement n'était pas au moins égal à la taxe aérienne (3500 reis).

Elle a apposé sur la carte la griffe **SELO DEFICIENTE / ENCAMINHE SE POR VIA ORDINARIA**, c'est-à-dire **AFFRANCHISSEMENT INSUFFISANT / ACHEMINEMENT PAR VOIE ORDINAIRE**.

Le destinataire a dû attendre bien longtemps pour recevoir les vœux....

→ Ce pli nous donne l'occasion de rappeler un point du règlement de la classe aérophilatélie. Bien que ce pli n'ait pas été transporté par avion, il peut être présenté dans une collection en compétition dans la classe aérophilatélie, car il a clairement été préparé pour le transport aérien.



Dès 1936, Juan Trippe, le célèbre président-fondateur de la Pan Am, envisage de lancer un service aérien transpacifique entre San-Francisco et l'Australie. Les négociations gouvernementales échouent, les Américains refusant d'accorder aux Britanniques les droits de desservir Hawaï qu'ils demandent en échange. Un compromis est laborieusement élaboré qui autorise la Pan Am à ne desservir que la Nouvelle-Zélande, en correspondance à Auckland avec la Tasman Empire Airways Ltd (TEAL) à destination de Sydney.

La ligne San Francisco-Honolulu-Canton Island-Nouméa-Auckland est enfin ouverte en juillet 1940. Elle est interrompue le 7 décembre 1941 par l'attaque japonaise sur Pearl Harbour et reprend en juin 1946... toujours à destination d'Auckland seulement. Ce n'est qu'en février 1947 que la Pan Am peut enfin desservir l'Australie. Ce pli posté au départ de Nouméa et illustré par un cachet commémoratif représentant un avion survolant Nouméa a été le témoin de cette première liaison.



La destination est tout aussi insolite puisqu'il s'agit d'une enveloppe adressée à un professeur du lycée français de Kaboul !

Cette lettre a été acheminée le 26 février 1947 de Nouméa à Sydney par la Pan Am, puis jusqu'à Karachi par la BOAC sur la ligne Australie-Londres exploitée conjointement avec la compagnie australienne Qantas. De Karachi elle a été transportée par voie de surface jusqu'à Peshawar qu'elle atteint le 9 mars. Elle traverse ensuite la Passe de Khyber qui sépare le Pakistan de l'Afghanistan pour atteindre Kaboul quelques jours plus tard.

L'affranchissement de 18frs est bien exact : il correspond au tarif international en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> novembre 1943, soit 4 F / 20g, majoré de la surtaxe aérienne applicable au 1<sup>er</sup> janvier 1947 soit 14F / 5g pour l'Afghanistan (destination explicitement prévue dans l'arrêté qui comprend 191 pays destinataires !)

Arrêté n° 1609 du 31 décembre 1946 (JONC du 13 janvier 1947)	
Les surtaxes postales aériennes applicables au départ de la Nouvelle-Calédonie aux correspondances avion à acheminer par toutes voies utilisables à partir de Nouméa et pour toutes destinations sont fixées par échelon de 5 grammes, conformément aux indications du tableau annexé à l'arrêté.	
ACORES (îles).....	8
ADEN.....	14
AFGHANISTAN.....	14
AFRIQUE DU SUD et SUD-OUEST.....	14
ARABIE SEoudITE.....	11
ARGENTINE (République).....	11
ARUBA (Iles sous le Vent).....	8
ASCENSION (Ile).....	17
AUSTRALIE.....	1
AUTRICHE.....	9
BAHAMA ou LUCAYES (Iles).....	6
BARBADE (La) (Ile du Vent).....	8
BELGIQUE.....	9
BELOUCHISTAN.....	17
BERMUDES (Iles).....	6
BIRMANIE.....	14
BOLIVIE.....	9
BONAIRE (Iles sous le Vent).....	8

# LA VIE DU CAF

## Nouvelles adhésions

Depuis avril 2020, nous avons eu le plaisir d'accueillir trois nouveaux membres et nous leur souhaitons la bienvenue :

N° 1004 : Le Timbre Classique (75 / Ile-de-France)

N° 1005 : M. Michel MELOT - Timbropresse (75 / Ile-de-France)

N° 1006 : M. Thierry HARMELIN (13 / Provence-Alpes-Côte d'Azur)

## Calendrier des expositions à venir comprenant de l'aérophilatélie... et non annulées à ce jour

- **21 au 24 mai 2021 : Phila-France 2021 à Valenciennes. Exposition Nationale et 94<sup>ème</sup> Championnat de France de Philatélie** à la Cité des Congrès de Valenciennes ([Inscriptions avant le 19 décembre 2020](#)), et Congrès de la FFAP
- **11 au 13 juin 2021 : Antwerpiade 2021.** Championnat national belge de philatélie.
- **25 au 30 août 2021 : PHILANIPPON 2021 à Yokohama. JAPAN WORLD STAMP CHAMPIONSHIP EXHIBITION 2021** sous le patronage de la FIP. [www.japan2021.jp](http://www.japan2021.jp)
- **19 au 22 novembre 2021 : NOTOS 2021 à Athènes Exposition FEPA** <http://www.hps.gr/notos2021> .
- **9 au 13 novembre 2021 : PHILATELICA 2021 à Cape Town,** patronage de la FIP.
- **19 au 26 février 2022 : LONDON 2022 à Londres. Exposition Philatélique Mondiale.** Cette exposition remplace l'exposition LONDON 2020 annulée pour cause de Covid-19.
- **25 au 28 mai 2023 : IBRA 2023 à Essen (D).** Cette exposition, qui commémore le 75<sup>ème</sup> anniversaire de la création de la poste fédérale allemande, devait se dérouler en 2021, a été reportée en 2023 pour cause de Covid-19. <https://ibra2023.de/willkommen/>

## Publications

- **ST EX un prince dans sa citadelle** par Bernard CHABBERT scénariste et Romain HUGAULT dessinateur. Pour les amateurs de BD sur l'aviation et les amoureux de Saint Exupéry aux éditions PAQUET, 174 pages, prix 29€, sortie le 7 octobre.

## Articles aérophilatéliques dans d'autres publications

- AIR POST JOURNAL (bulletin de l'AAMS) n°1078 avril 2020 : « *An elusive Air France cover with a twist* », article consacré à un rare pli de la traversée de l'Atlantique Sud n°8A par Dan GRIBBIN (CAF 964 et vice-président de l'American Air Mail Society).
- TIMBRES MAGAZINE n°223 juin 2020 : « *Le début des liaisons postales transatlantiques* », par François CHAUVIN.
- TIMBRES MAGAZINE n°224 juillet-août 2020 : « *Nadar et la compagnie des aérostiers* » par Bertrand SINAIS et « *Accidenté de Le Brix et Rossi, 21 décembre 1929 à Moulmein (Birmanie)* » par Alain JACQUART (seule lettre connue).
- TIMBRES MAGAZINE n°225 septembre 2020 : « *Le raid Istres-Pondichéry et retour par les commandants Girier et Weiss (1930)* » par Bertrand SINAIS
- TIMBRES MAGAZINE n°226 octobre 2020 : « *Le Hump : du courrier par dessus l'Himalaya* », par François CHAUVIN.
- REVUE DELCAMPE n°33 mai-juin et n°34 juillet-août 2020 : « *L'odyssée de Thor Solberg* » par Serge KAHN (CAF n°991)
- LA PHILATELIE FRANÇAISE n°695 juillet-août 2020 : « *La double traversée de l'Atlantique par Codos et Rossi (1933-1934)* » par Bertrand SINAIS.

## Service cessions

La prochaine cession aura lieu en novembre 2020.

La suivante aura lieu en janvier 2021. Vous pouvez dès maintenant préparer les lots que vous souhaitez inclure dans la cession de janvier 2021.

N'hésitez pas à contacter directement Michel Nempon pour le tenir informé de votre intention de lui confier des lots ([michel.nempon@sfr.fr](mailto:michel.nempon@sfr.fr) Tel: 03 21 96 76 19).

# 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 Associations 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**

**Compte tenu de la situation sanitaire actuelle, les réunions du CAF  
au restaurant "Au Pied de Cochon" sont annulées jusqu'à nouvel ordre.**



Parmi les documents transportés par voie aérienne, certaines provenances ou destinations peu usuelles présentent une certaine rareté.

Le pli commercial recommandé de 10 g présenté a été posté de la ville de **SULLANA (Pérou)** le 12 juin 1936. Située à 900 km de **LIMA**, elle y fut acheminée par voie terrestre (15 juin), puis par avion via **SANTIAGO, BUENOS AIRES** (le 28 juin), NATAL. Transportée par la compagnie Air France sur le Farman 2200 « *Centaure* » F-ANLG avec l'équipage Rouchon, Pichodou, Ezan, Néri, Pichard, elle arrive en France (Le Bourget Port-Aérien) le 1<sup>er</sup> juillet. Elle est distribuée à **Paris le 2 juillet**.



Elle fut affranchie à **3,35 Sols** aux tarifs suivants :

- Lettre pour l'Europe : 15 centavos
- + Recommandation : 20 centavos
- + Surtaxe aérienne pour l'Europe (1,5 S par 5g x 2) : 3,00 S

A remarquer la mention manuscrite indiquant qu'il n'y a pas de chèque dans la correspondance (circulaire du 12/6/36).

