

HENRI TRUC
de l'Académie de Philatélie

POSTE AÉRIENNE FRANÇAISE

- HISTORIQUE -
- PLIS TRANSPORTÉS PAR VOIE AÉRIENNE -
- MARQUES AÉROPOSTALES -

VOL. 1 : AFRIQUE DU NORD



R. PASQUIER, IMPR.-ÉDITEUR

6, Rue des Petits-Hôtels - PARIS-X^e

- 1950 -

ALGERIE

(y compris le territoire du FEZZAN)

	PAGES
CHAPITRE I. — Généralités sur la situation géographique et l'activité aéronautique	21
CHAPITRE II. — Liste chronologique des liaisons aériennes - Description des plis aéropostaux	31
CHAPITRE III. — Marques aéropostales, entiers aéropostaux et divers	69

CLICHES MIS A LA DISPOSITION DE L'AUTEUR

Par l'Association Amicale Aérophilatélique :

Chapitre II - Clichés AL. — 1, 3, 17, 22, 23, 25, 26, 27, 29, 30, 37, 38, 39 et enveloppe Alger-Marseille du n° 95.

Chapitre III - Clichés AL. M — 8, 11, 34.

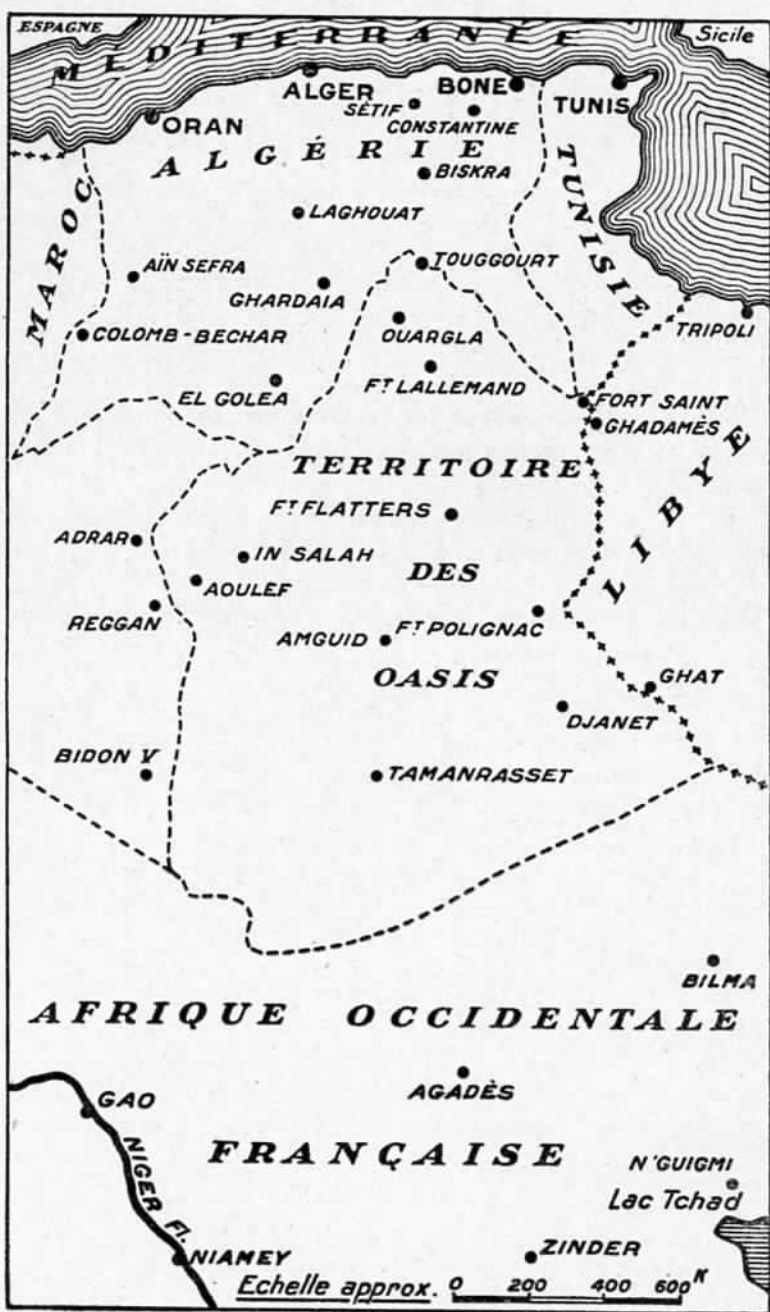
Par M. Jean Silombro :

Chapitre II - Clichés AL. — 2, 7, 9, 12, 13, 15, 19, 20, 21, 24 et carte du n° 45.

Chapitre III - Clichés AL. M — 1, 2, 4, 5, 6, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 23, 26, 28.

Par M. Paul Maincent :

Chapitre II - Clichés AL. — 10 et griffes des n° 6 et 7.



CHAPITRE PREMIER

GENERALITES SUR LA SITUATION GEOGRAPHIQUE ET L'ACTIVITE AERONAUTIQUE

L'Algérie couvre 2 300 000 kilomètres carrés environ, y compris les territoires du Sud; la superficie de l'Algérie proprement dite est de l'ordre de 280 000 kilomètres carrés. Elle forme, sous l'autorité d'un Gouverneur Général, trois départements français : Alger, Constantine et Oran et est peuplée de 9 millions d'habitants, dont 1 200 000 Européens, en presque totalité de nationalité française.

Les territoires du Sud doivent, en exécution de la loi du 20 septembre 1947, portant statut de l'Algérie, former dans un avenir plus ou moins prochain, des départements ou des parties des départements existants.



Les principales villes sont :

Alger, Blida, Médéa, Orléansville, Ténès.
Constantine, Batna, Biskra, Bône, Bougie, Guelma, Philippeville, Sétif.
Oran, Aïn-Sefra, Mascara, Mostaganem, Sidi-Bel-Abbès, Tlemcen.

Dans le Sud : Colomb-Béchar, Adrar, Laghouat, Ghardaïa, El-Goléa, Ouargla, In-Salah, Djanet, Tamanrasset.

Ressources multiples et abondantes : céréales, vigne, alfa, tabac, primeurs, élevage, minerais, phosphates...

Le trajet maritime entre la France et l'Algérie est effectué par paquebots rapides, en 18 à 20 heures.

Une trentaine de services aériens relie, chaque semaine, les principales villes d'Algérie à la Métropole. Nombreux services réguliers également vers le Maroc, la Tunisie et le Sud.

A l'Algérie est rattaché administrativement, à l'heure actuelle, le territoire ex-italien du Fezzan, comprenant un groupe important d'oasis sahariennes : Sebha, Mourzouk, Gatroum, Ubari, Brack..., peuplées de 47 000 habitants et s'étendant sur 500 000 kilomètres carrés.

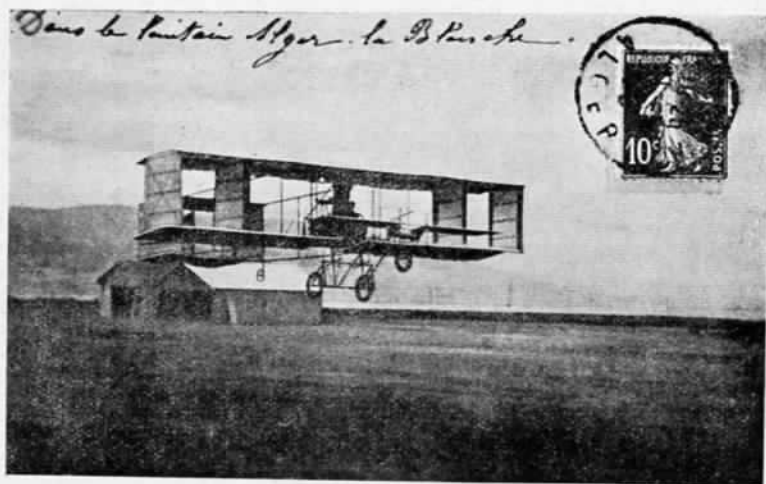
Le franc algérien est à la parité du franc français.

C'est en Algérie qu'eurent lieu les premières manifestations de l'Aéronautique française dans les territoires français d'outre-mer. Dès novembre 1909, en effet, Métrot et Tarin volaient à Blida et à Alger. De son côté, Julien Serviès volait à Oran; il devait réussir, les 14 et 15 juin 1911, le premier vol, aller et retour, de ville à ville, en Afrique du Nord, entre Oran et Saint-Denis-du-Sig.

Le président de la Ligue Nationale Aérienne demanda à cette époque au Ministre de la Guerre, de faciliter par le concours des troupes de terre, les études préliminaires concernant l'organisation d'un service postal par aéroplanes dans le Sahara.

L'oasis de Biskra devint ainsi un véritable centre d'expériences. Le colonel Hirschauer y installa, à la fin de 1911, la première escadrille saharienne, commandée par le lieutenant de La Fargue (biplans Henry Farman à moteur Gnome rotatif de 50 Ch.). Le premier envol eut lieu le 17 février 1912 et, du 22 au 27 mars de cette même année, le lieutenant de La Fargue et le lieutenant Reimbert reconnaissent l'itinéraire Biskra-Touggourt et retour. Ce voyage fut une véritable révélation, surtout pour les indigènes; il constitua également un très bel exploit, car il fut effectué par un violent vent de sable.

Du 26 février au 3 mars 1913, quatre appareils de l'escadrille, ayant respectivement comme pilotes les lieutenants Reimbert, Cheutin et Jolain, ainsi que le maréchal-des-logis Hurars, réussissent le raid sensationnel Biskra-Tunis, par Tozeur, Gabès, Sfax et Sousse. Ces appareils forment ensuite le noyau du centre d'aviation de Tunis-El Aouina, sous le commandement du lieutenant Reimbert.



L'AVIATION A ALGER

M. Métrot, sur son biplan Voisin, en 1910.
(reproduction d'une carte postale de l'époque)

Notons également un voyage Biskra-Touggourt, le 14 avril 1913.

Nous ne savons pas si ces voyages furent utilisés pour des transports postaux; mais, le 14 mars 1918, en pleine guerre, le courrier postal est transporté, pour la première fois, au Sahara, d'Ouargla à In-Salah, par un groupe de trois avions militaires, commandé par le lieutenant Bernard. Retour du 23 au 25 mars, également avec le courrier.

Après la guerre de 1914-1918, commence réellement l'étude des grandes liaisons aériennes intéressant l'Algérie, c'est-à-dire :

- liaison avec la Métropole,
- liaison avec le Soudan, le Tchad et le Congo (liaison saharienne),
- liaison transversale Maroc-Algérie-Tunisie.

Ce sont les réalisations obtenues pour chacune de ces grandes liaisons que nous allons énumérer, en nous attachant plus particulièrement à la période d'étude et de début d'exploitation.

I. — LA LIAISON AVEC LA METROPOLE

Nous traiterons cette question, en détail, au titre **France**. Bornons-nous ici à rappeler les résultats essentiels.

Dans l'impossibilité de créer, à l'époque, une liaison aérienne directe entre la Métro-

pole et l'Algérie, en raison :

- de la difficulté du parcours (parcours maritime, vents violents et irréguliers),
- de l'absence d'installations au sol ou au port, en Algérie;
- du manque de puissance et de rayon d'action des appareils,

on s'orienta d'abord vers des solutions d'attente.

La Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques (Latécoère), qui exploitait régulièrement, depuis le 1^{er} septembre 1919, une ligne aérienne France-Maroc, en suivant la côte orientale espagnole, prolongea cette ligne en 1922 de Casablanca à Oran. Puis, en mars 1924, elle ouvrit un service régulier entre Oran et Alicante en liaison, dans cette dernière ville, avec la ligne France-Maroc.

La ligne Casablanca-Oran, desservie par des avions terrestres, fonctionna dans d'excellentes conditions; quant à la ligne d'hydravion Oran-Alicante, elle fut, du fait de la déficience des appareils, un vrai calvaire pour le personnel, qui accomplit des exploits sensationnels. S'illustrèrent notamment, sur cette ligne, les pilotes Enderlin, Givon, Mingat, Poulin, Vachet, etc., les radios Ducaud, Munar, Urvoy, etc., ainsi que les marins des vedettes de dépannage, qui étaient plus souvent en mer qu'au port.

Les deux lignes Casablanca-Oran et Oran-Alicante furent supprimées à partir du 1^{er} janvier 1928, les subventions de l'Etat étant reportées sur la ligne Marseille-Alger, en cours de réalisation.

Entre temps, la Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques mettait en service (mai 1925) une ligne Alger-Alicante, qui fut arrêtée en décembre de la même année,



les subventions de l'Etat étant réservées également à la future ligne Marseille-Alger.

Il y eut des protestations de l'Algérie, pour la suppression de toutes ces lignes, surtout en ce qui concerne la ligne Oran-Casablanca.

Mais la politique suivie consistait à réaliser au plus tôt la ligne Alger-Marseille à travers la Méditerranée. Tout fut mis en œuvre pour y arriver.

Cinq voyages d'études furent effectués en 1926, par la Compagnie France-Algérie; c'est au cours de l'un d'eux que fut transporté le premier courrier postal d'Alger à Marseille (Journée Aéropostale du 19 novembre 1926). Puis, la même Compagnie effectua 25 voyages d'essais en 1927, sur la ligne, tous plus ou moins mouvementés. Elle fut rachetée fin 1928 par la Compagnie Générale Aéropostale, nouvelle raison sociale de la Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques.

Des difficultés considérables étaient à vaincre; d'abord le mauvais temps, principalement dans le sens Algérie-France; ensuite et surtout l'insuffisance de la base d'Alger (mauvaise protection des plans d'eau); enfin la mise au point incomplète des appareils, pour lesquels un concours fut ouvert (hydravion Météore).

Des accords signés à Madrid, en mars 1928, permirent l'escale aux Iles Baléares, ce qui eut pour effet d'activer la mise en service de la ligne, qui fut ouverte définitivement dans le sens Alger-Marseille, le 22 août 1928.

Le courrier postal d'Algérie pour les Baléares ne fut admis qu'à partir du 1^{er} juillet 1937. A cette époque, l'escale était temporairement dans l'île Minorque, à Fornells-Mahon, au lieu d'Alcudia, dans l'île Majorque.

Notons qu'Oran et Bône avaient protesté énergiquement contre le choix d'Alger comme unique tête de ligne en Algérie. Oran, en particulier, ne désarma jamais; nous ne citerons, à cet effet, que la première phrase d'un article d'un grand quotidien d'Oran, le 14 juillet 1935, lors de l'ouverture d'un itinéraire France-Maroc, par Oran et Fez, certains jours de la semaine : « Les Oranais obtiennent enfin satisfaction... », écrivait le rédacteur de ce journal.

C'est que la ligne France-Algérie, déjà intéressante en elle-même, n'était, en réalité, que le premier jalon des grandes liaisons aériennes France-Afrique, vers le Tchad, le Congo et Madagascar.

Le choix de l'aéroport algérien de transit et de base avait donc une extrême importance. Nous allons le voir en ce qui concerne les liaisons sahariennes.

Pour terminer, signalons les premiers voyages Alger-Paris, sans escale, effectués, tant à titre de démonstration que pour étude d'une ligne directe éventuelle. C'est d'abord Détrouy, à bord, le 19 avril 1928; puis de Verneilh, le 7 avril, le 28 mai et le 9 juin 1933 (le dernier voyage étant postal); Givon et Launay, à bord du trimoteur « Emerald », le 3 décembre 1933; Mermoz et Gimié en 1935 (avec courrier postal), etc.

II. — LA LIAISON SAHARIENNE

Il ne s'agissait pas spécialement de desservir le Sahara par une ligne aérienne, mais de franchir cette contrée inhospitalière, pour aboutir aux riches territoires de l'Afrique Centrale et de l'Océan Indien. Il fallait, pour cela, étudier un itinéraire approprié, l'équiper convenablement et le survoler avec des appareils suffisamment puissants et rapides pour éliminer tous risques de panne et franchir au plus vite les zones indésirables.

L'axe central : Alger - In-Salah - Tamanrasset

Sous l'impulsion du général Laperrine, diverses missions à terre reconnurent le trajet dit « central », d'Ouargla à In-Salah et Tamanrasset, de 1916 à 1919; c'est l'itinéraire **le plus riche en puits et la route la plus directe vers le Tchad.**

A partir du 14 mars 1918, une liaison aérienne postale aller et retour était effectuée entre Ouargla et In-Salah, comme nous l'avons écrit plus haut.

Au début de 1919, une reconnaissance de 4 avions et 6 tracteurs effectua le trajet Alger, Colomb-Béchar, Beni-Abbès, Aoulef, In-Salah, Ouargla, Biskra et Alger. Enfin, le 6 février 1920, le commandant Vuillemin et le lieutenant Dagnaux, venus de Villacoublay, s'envolaient d'Alger pour Tombouctou et Dakar par le Hoggar, précédés à trois jours d'intervalle par une escadrille de trois avions de l'aviation d'Algérie, sous les ordres du commandant Rolland. Les aviateurs eurent des sorts divers : l'équipage Rolland d'Aleman copota dans les dunes; le lieutenant Dagnaux dut interrompre son voyage à Arak; le commandant Vuillemin et le lieutenant Challus purent arriver jusqu'à Gao et, de là, poursuivre leur raid sur Dakar (arrivée le 31 mars), tandis que l'appareil ayant quitté Tamanrasset, piloté par l'Adjudant Bernard, avec comme passager le général Laperrine, s'égarait dans le désert, où Bernard était retrouvé quelques jours après, en piteux état, auprès du général Laperrine, mort de soif et faute de soins.

Il fallut attendre onze ans pour que d'autres aviateurs atterrissent à Tamanrasset; cette gloire revint au lieutenant Bernard, l'ex-adjudant de 1920, et au commandant Weiss, venus d'Alger (novembre 1931).

M. Estienne, à la tête de la Société Algérienne des Transports Tropicaux, choisit plus tard cet axe pour le service automobile Alger-Tchad qui fonctionna depuis lors parfaitement et qui fut même doublé, en 1938 et 1939, d'un service aérien non postal, du moins officiellement.

Aucune ligne aérienne régulière n'emprunta cet axe « central » avant la guerre.

L'axe occidental, par le Tanesrouft

Cet itinéraire suit sensiblement le méridien géographique Alger-Gao; il est peu accidenté, mais il traverse la zone désertique du Tanesrouft ou pays de la soif. Il n'y passe pas de caravane.

C'est cependant lui que reconnurent, en automobile, la mission Estienne (novembre-décembre 1923) et la mission Gradis (janvier-mars 1924) pour le compte de la Compagnie Générale Transsaharienne, fondée en 1923 par M. Gradis, dans le but d'étudier, de réaliser et d'exploiter les communications terrestres et aériennes dans les diverses provinces de l'Afrique Française, en suivant un itinéraire aussi court que possible, se rapprochant du tracé probable du chemin de fer transsaharien.

Nous n'entrerons pas dans le détail de ces raids, mais nous écrivons simplement que le tracé une fois arrêté, on effectua d'abord la construction de l'infrastructure de la route et son balisage, principalement entre Reggan et Gao, par des bidons de 50 et 200 litres

(Bidon V au milieu du trajet); une ligne automobile (bientôt doublée d'une ligne aérienne), s'étendant jusqu'à Fort-Lamy, par Niamey, fut ensuite ouverte par la Compagnie Générale Transsaharienne.

C'est cet axe qu'empruntèrent tous les équipages des raids effectués vers le Congo et Madagascar à partir de 1924. L'aviation militaire, sous les ordres du capitaine Paolacci, contribua grandement à l'étude de son tracé et à l'établissement de son balisage.

Il y a lieu de noter que, pour rejoindre l'axe occidental, on peut, soit partir d'Alger en passant par El-Golèa et In-Salah, soit partir d'Oran en passant par Colomb-Béchar (chemin de ter) et Adrar.

L'axe oriental : Ouargla - Djanet, par Fort-Flatters

Proche de la zone d'opérations possibles contre la Tripolitaine, cet axe a présenté un intérêt plus stratégique que commercial.

Entre Djanet et le Tchad, se trouvent des pays désertiques (Tibesti, Ténéré, Fezzan). Le premier avion ayant atterri à Djanet fut celui de Germain et Volmerange, le 11 novembre 1932. Au début de 1933, le capitaine Wauthier, à la tête d'une mission aérienne et automobile, explorait le Ténéré (après avoir suivi l'axe central).

La Compagnie Saharienne Automobile, qui exploitait depuis 1925, la liaison Ouargla-Djanet par automobile, remplaça ce service par une liaison aérienne, pendant deux mois en 1938.

Enfin, de septembre 1939, à juin 1940, la Société Africaine des Transports Tropicaux exploita une ligne aérienne régulière d'Alger à Ouargla et Fort-Flatters, en partie pour les liaisons du commandement militaire.

LES REALISATIONS AERIENNES POSTALES AU SAHARA (par ordre chronologique)

a) **La ligne Alger-Biskra.** — Dans le programme élaboré en 1921 par le Sous-Secrétaire d'Etat à l'Aéronautique, figurait l'axe de pénétration Alger-Biskra, amorce d'une future ligne vers le Hoggar et le Tchad.

Les terrains avaient été reconnus par l'aviation militaire : la Société Nungesser-Aviation s'était même formée, à l'effet d'exploiter la ligne.

C'est finalement la Société du Réseau Aérien Transafricain, dont le président était le colonel Dhé, qui passa à la réalisation. Le directeur de la ligne était M. Ducas.

La ligne fut ouverte le 22 avril 1922; interrompue au début de l'été, le 2 juin 1922, elle fut reprise le 2 octobre 1922 pour être arrêtée définitivement le 2 juin 1923. Entre temps, elle avait été prolongée jusqu'à Touggourt (30 janvier 1923) et Ouargla (6 mars 1923), sans transport de courrier postal.

Les résultats furent assez satisfaisants aux points de vues de la régularité et du transport de passagers; quant au courrier, il fut insignifiant. Seul le courrier algérien était admis au départ d'Alger, avec une surtaxe relativement élevée. La Société ne percevait que le montant de cette surtaxe.

L'Administration des P.T.T. ne se faisait d'ailleurs aucune illusion sur le peu de succès de la ligne au point de vue postal. Le Service Central d'Alger répondait, comme suit, au Directeur des P.T.T. de Constantine, le 28 avril 1922, à la suite d'une demande d'étiquettes Guynemer, à apposer obligatoirement sur les plis : « On vous a déjà expédié 50 étiquettes, on vous en réexpédie 30. Cet approvisionnement semble suffisant pour l'instant ».

b) **Le premier transport de plis par voie aérienne d'Algérie au Niger à travers le Sahara.** — Bien qu'il ne s'agisse pas d'une réalisation postale au sens propre du terme, nous devons mentionner le premier transport de courrier effectué (à titre privé) au cours du raid de la Mission de Goys (janvier-février 1925) de France à Niamey par Oran et l'itinéraire occidental saharien. Il s'agissait de plis français et non algériens. La mission, comme on le sait, fut interrompue à Niamey le 10 février, à la suite de l'accident survenu à l'avion Jean Casale, à bord duquel se trouvait le colonel Vuillemin, le capitaine Dagnaux, le mécanicien Knecht et le radio Vandelle.

c) **La convention franco-belge de 1930 et les premiers essais de poste aérienne, d'Algérie au Soudan, par l'aviation militaire.** — Les Belges, comme les Français, avaient intérêt à posséder une ligne aérienne les reliant au Congo. Une convention fut arrêtée en 1930 et signée en 1931, entre les gouvernements des deux pays.

L'itinéraire saharien occidental était prévu, étant entendu que la ligne passerait par Alger ou Oran, ce qui voulait dire que les Belges passeraient par Oran, alors que les Français passeraient par Alger, terminus de la ligne Marseille-Alger.

Mais rien n'était au point et les problèmes à résoudre étaient nombreux (types d'avion, terrains, matériels, etc.), dans des pays de brousse où les tornades sont fréquentes. Diverses missions étudièrent ces problèmes sur place (Poulin-Guillaumet-Collet, d'une part; Richard et Lalouette, de l'autre. L'aviation militaire d'Algérie, d'A.O.F. et d'A.E.F. apporta également sa contribution à ces études.

Le 17 mai 1929 était créé un groupe d'études sous le nom de Compagnie Transafricaine d'Aviation. La direction générale en fut confiée à Dagnaux; Poulin fut le directeur de l'exploitation. Cette compagnie effectua deux voyages au Tchad et diverses reconnaissances aériennes sur les différents terrains du parcours, pendant que des missions à terre (Simon-des Pallières au Tchad, de Neufbourg au Soudan et au Niger) organisaient les bases.

Entre temps, les Italiens étudiaient l'établissement d'une ligne aérienne de Tripoli au Congo; de leur côté, les Belges avaient confié leur courrier à la ligne anglaise du Caire au Cap, comme d'ailleurs la France, pour le courrier destiné au Congo et à Madagascar.

Les accords franco-belges risquaient de devenir caducs et la France pouvait se trouver, du jour au lendemain, devant des situations acquises, mettant en péril l'existence de sa ligne africaine.

Le Ministre de l'Air décida donc brusquement de faire effectuer au printemps de 1933, une liaison aérienne postale hebdomadaire par l'aviation militaire entre l'Algérie, le Soudan et le Niger.

L'itinéraire choisi était l'itinéraire **occidental**, avec départ d'Oran. Le lieutenant-colonel Bouscat fut chargé d'effectuer le premier voyage. Mais, en définitive, à la suite d'interventions très puissantes, la ligne fonctionna avec départ d'Alger, sans passer par Oran; le voyage du lieutenant-colonel Bourcat fut cependant réalisé comme prévu, mais cet officier supérieur partit sans le courrier de France, qui subit donc, de ce fait, un retard d'une semaine.

Les parlementaires oranais protestèrent avec violence contre cet état de choses. Ils firent valoir qu'il était inconcevable de vouloir équiper deux lignes, celle partant d'Alger et celle partant d'Oran, alors que les Belges avaient choisi la seconde.

L'expérience de 1933 fut extrêmement intéressante du point de vue de la régularité; elle ne fut pas très concluante en ce qui concerne le courrier transporté, puisque 66 kg. seulement de courrier furent acheminés au cours des 7 voyages aller et retour effectués; mais l'itinéraire **algérois** était reconnu définitivement viable et c'est lui qui fut adopté par la suite.

d) Les services aériens postaux de la Compagnie Générale Transsaharienne. — Au printemps de 1934, la Compagnie Générale Transsaharienne doubla son service automobile, de Colomb-Béchar à Gao, par un service aérien, en principe limité au parcours Reggan-Gao, et elle effectua des vols d'études en A.O.F.

A vrai dire, pendant l'hiver 1931-32, elle avait déjà fait un essai semblable qui dut être arrêté au deuxième voyage, par suite d'un accident ayant détruit l'avion.

Après l'expérience du printemps 1934, la Compagnie Générale Transsaharienne ouvrit, en octobre de la même année, un service aérien régulier de Colomb-Béchar à Niamey, qu'elle prolongea fin novembre jusqu'à Cotonou au Dahomey. Elle essaya même d'organiser la tête de ligne algérienne de ce service à Alger puis à Oran; mais elle dut interrompre ses transports postaux, fin mars 1935, par suite de la mise en application de la convention franco-belge (voir ligne Alger-Congo).

Il faut bien noter que la Compagnie Générale Transsaharienne ne perçut aucune subvention pour le service postal aérien. Les lettres étaient transportées sans surtaxe.

e) La ligne Alger-Congo et son prolongement jusqu'à Madagascar. — La loi de finances du 28 février 1934 autorisait le Ministre de l'Air à exploiter provisoirement en régie, au cours de l'année 1934, une ligne aérienne d'Alger au Congo; un décret, en date du 11 mai 1934, fixait les conditions de fonctionnement de la Régie, dont Dagnaux fut ensuite nommé directeur.

Entre temps, c'est-à-dire en mars-avril, M. Hirschauer, ingénieur en chef de l'Aéronautique, et le chef-pilote Poulin, sur un trimoteur colonial Marcel Bloch, entreprenaient un ultime voyage d'étude pour le choix du tracé. Empruntant à Alger l'itinéraire saharien central, ils arrivaient à Fort-Lamy le 2 avril et revenaient à Alger le 11, par l'itinéraire occidental.

Ce fut ce dernier itinéraire qui fut finalement choisi. Les étapes journalières étaient les suivantes: Alger-Aoulef, Aoulef-Gao, Gao-Zinder, Zinder-Fort Lamy, Fort-Lamy-Bangui, Bangui-Brazzaville, avec une escale intermédiaire à Coquilhatville, au Congo belge.

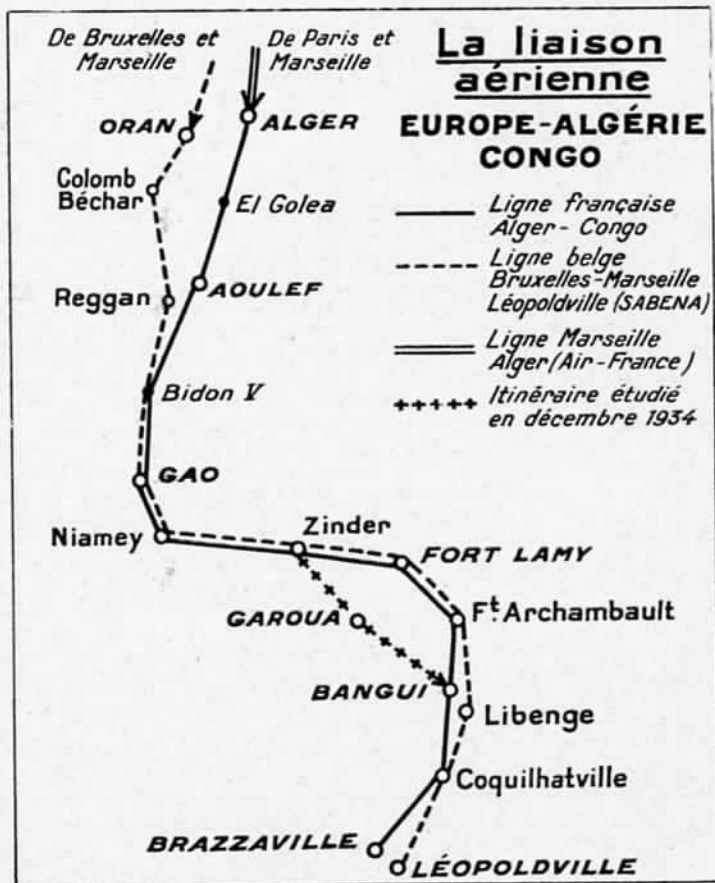
Dix voyages furent effectués, à titre d'expérience, de septembre 1934 à février 1935, au cours desquels fut transportée la poste, au départ d'Alger et des différentes

escales (sauf en ce qui concerne le premier voyage où aucun courrier postal officiel ne fut chargé sur l'avion, au départ d'Alger).

Aucune mesure générale n'avait été prise pour le transport du courrier de France; celui-ci arrivait d'Alger par le bateau, à l'exception du courrier affranchi au tarif avion; il en était de même au retour et le courrier du Congo, arrivé en quatre jours à Alger, n'était distribué à Paris que deux ou trois jours plus tard.

A la date du 23 février 1935, les Belges ouvraient la ligne Belgique-Congo, au départ de Bruxelles, en suivant le trajet Bruxelles-Marseille-Alicante-Oran-Colomb Béchar-Reggan-Gao, puis le trajet de la ligne française, cette dernière étant inaugurée officiellement le 2 mars au départ d'Alger.

Dès le début, à l'occasion de la recherche d'un avion accidenté, le trajet de plus de 6.000 kilomètres d'Alger à Brazzaville fut accompli en trois jours et demi; cet exploit devint d'ailleurs courant par la suite, jusqu'en 1939. On put faire beaucoup mieux



depuis; mais à l'époque, c'était un résultat remarquable.

Du 25 avril au 9 mai 1935, l'équipage Plamont-Barbier, à l'occasion de la livraison d'un appareil du même type que ceux en service sur l'itinéraire Alger-Congo, relia Alger à Tananarive, accomplissant du même coup un voyage d'étude sur l'itinéraire complet de cette ligne qui fut ouverte en novembre 1935. La Régie Air-Afrique (ligne Alger-Congo) effectuait le trajet Alger-Brazzaville et le prolongeait jusqu'à Elisabethville où le courrier était remis à la Régie de Madagascar (Lefèvre et Assolant) qui le conduisait jusqu'à Tananarive.

La grande voie africaine, ainsi créée de bout en bout, fonctionna jusqu'en juin 1940, avec une seule interruption de quelques mois au début de la guerre.

Le trajet fut raccourci en février 1937; de Bangui, on rejoignit directement Elisabethville par Stanleyville, au lieu de faire le détour par Brazzaville. Une bretelle desservait Brazzaville, avec départ de Bangui.

En novembre 1938, deux départs eurent lieu chaque semaine d'Alger ou d'Oran, un seul de ces deux voyages étant en correspondance avec le service de Madagascar.

En avril 1939, le courrier de Madagascar n'était plus confié qu'à la Régie Air-Afrique (service 100 % français).

De nouveaux appareils devaient être mis en ligne au moment de la guerre. Sur un Lockheed Electra 14, Poulin reliait Paris à Brazzaville, soit 7.690 km, en 36 h. 50, à titre de démonstration, en mai 1939.

Notons un point extrêmement important : A la date du 1^{er} janvier 1939, la Compagnie belge Sabena adoptait le trajet d'Air-Afrique, c'est-à-dire celui passant par Alger.

Toutes les autres lignes créées : Gao-Bamako-Dakar; Niamey-Cotonou; Dakar-Cotonou-Pointe Noire et autres lignes locales, furent mises en concordance avec la grande ligne Alger-Congo-Madagascar. Le réseau aérien français d'Afrique était enfin réalisé.

f) La liaison aérienne postale sur l'itinéraire oriental. — Les premiers essais de transport de poste aérienne sur cet itinéraire furent effectués en avril 1938 entre Ouargla et Djanet par la Compagnie Saharienne Automobile, pour suppléer au service automobile alors défaillant. Mais l'Administration des P.T.T. se refusa à être placée devant le fait accompli; elle se borna à autoriser cinq voyages l'un après l'autre. Au moment de la guerre, une convention était en cours d'établissement pour la création d'une ligne postale Alger-Ouargla-Djanet, entre l'Administration des P.T.T. et la Société Africaine des Transports Tropicaux. La guerre eut pour effet d'ajourner la mise en service de cette ligne; mais, à la demande de l'autorité militaire, une ligne postale fut exploitée du 21 septembre 1939 à fin juin 1940, par la Société en question, d'Alger à Ouargla et Fort-Flatters. L'aviation militaire effectua cependant à son compte les derniers voyages.

III. — LA TRANSVERSALE NORD-AFRICAINE CASABLANCA - ALGER - TUNIS

De multiples voyages de reconnaissance furent effectués, dès 1920, sur la transversale complète ou entre certaines de ses escales, tant par les compagnies aériennes déjà sur place (ligne Latécoère, Société du Réseau Aérien Transafricain, Air Union, etc...) que par les pilotes isolés. La réalisation de cette transversale présentait un grand intérêt, notamment en raison de la lenteur des communications ferroviaires entre Casablanca et Tunis.

Voici, en résumé, les principales étapes de la réalisation de cette transversale :

- | | |
|------------------------------|--|
| Octobre 1922 — Fin 1927 | — Oran-Casablanca, par la Société des Lignes Aériennes Latécoère (passagers et poste). |
| 1928 à 1933 | — Tunis-Bône, par Air Union (essais en 1928, passagers et poste de 1929 à 1933, en été seulement). |
| Mai 1930 | — Voyage d'ouverture, resté d'ailleurs unique, d'Alger à Casablanca, par la Cie Générale Aéropostale (passagers et poste). |
| Mai 1930 | — Voyage unique Alger-Tunis, par la Société pour le Développement de l'Aviation (postal). |
| 6 août — 31 octobre 1934 | — Bône-Tunis, par la Cie Générale Transsaharienne (passagers seulement). |
| 6 décembre 1934 | — Alger-Oran, par la Société des Lignes Aériennes Nord-Africaines (LANA), passagers seulement. |
| 20 avril 1935 | — Alger-Constantine-Bône, par la Société des Lignes Aériennes Nord-Africaines (passagers). |
| 13 juillet 1935 | — Oran-Casablanca, par Air-France, par détournement périodique de la ligne France-Maroc (passagers et poste). |
| 7 novembre 1935 | — Prolongement de la ligne Alger-Bône jusqu'à Tunis (passagers seulement). |
| 14 ou 16 novembre 1935 | — Ouverture du service postal sur les lignes Alger-Oran et Alger-Constantine-Bône ci-dessus (LANA). |
| 1 ^{er} février 1936 | — Ouverture du service postal sur la ligne Alger-Tunis (Alger-Tunis le 3, Tunis-Alger le 1 ^{er}). |
| Fin 1936 | — Fin de l'exploitation des services Alger-Oran et Alger-Tunis. |
| 15 avril 1937 | — Reprise de ces services par la Régie d'Etat Air-Afrique, en vertu des diverses lois de finances depuis 1934 (passagers et poste). |
| 15 novembre 1938 | — Mise en concordance des lignes Tunis-Alger et Alger-Oran, avec le service Oran-Casablanca d'Air-France, permettant pour la première fois d'assurer |

un service Tunis-Casablanca dans la journée (passagers et poste), trois fois par semaine. Noter que le service Tunis-Alger était quotidien.
Suppression de l'escale de Constantine et remplacement de cette escale par une bretelle Constantine Bône; l'escale de Constantine fut d'ailleurs rétablie par la suite.

OBSERVATION

Nous avons cru devoir nous étendre un peu longuement sur les liaisons aériennes algériennes, pour cette époque d'avant-guerre, car elles sont à la base de toutes les liaisons aériennes entre la France et les territoires français d'outre-mer. Alger était devenue, autant que Marseille, la véritable tête de ligne de toutes ces liaisons, surtout au début de la guerre et après l'armistice où la seule liaison aérienne entre la Métropole et l'Afrique du Nord fut la ligne Marseille-Alger.

Nous avons pensé qu'il était intéressant pour le lecteur de lui présenter les différents itinéraires possibles, afin de mieux lui faire comprendre les hésitations sur le choix de celui qui semblait le plus favorable et de lui faire apprécier les magnifiques résultats obtenus.

SITUATION DEPUIS NOVEMBRE 1942

Après le débarquement allié en Afrique du Nord, le 8 novembre 1942, suivi du débarquement allemand en Tunisie, la liaison aérienne Algérie-Métropole et celle d'Alger à Tunis furent arrêtées.

Les autres services aériens vers le Maroc et l'A.O.F. furent simplement suspendus pendant un certain temps.

En avril 1943, Alger fut rattaché au réseau des Lignes Aériennes Militaires (L.A.M.) de la France Combattante, fonctionnant sous la direction du colonel de Marmier, par une ligne Alger-Damas qui passa au début par Biskra et, dès mai 1943, par Tunis qui venait d'être libérée.

A ce moment, fut effectuée la jonction de ces Lignes Aériennes Militaires, dont le centre d'exploitation était Damas, avec le réseau d'Air-France, dont le siège était resté à Alger.

Alger devint peu après le centre d'exploitation du Réseau Aérien français, dont la réorganisation sous le nom de Réseaux Aériens Militaires Français (R.A.M.F.), puis Transports Aériens Militaires (T.A.M.), eut lieu en 1944, sous la direction du Commissaire à l'Air du Gouvernement Provisoire de la République Française installé à Alger.

Deux lignes supplémentaires temporaires avaient été créées entre temps : Alger-Ajaccio et Alger-Naples-Rome.

En septembre 1944, après l'installation du Gouvernement à Paris, Alger fut reliée à la Métropole par une ligne Alger-Paris et une ligne Alger-Marseille. La reprise du transport régulier du courrier postal privé eut lieu fin octobre 1944.

Notons que de 1943 à 1945, l'Algérie devint un point de passage pour certaines lignes étrangères, par exemple :

Londres-Lisbonne-Gibraltar-Alger-Le Caire, au début de 1943 (service anglais).

Alger-Malte (service anglais), ouvert au service postal le 29 mars 1944.

Léopoldville...-Gao-Aoulef (Algérie)-Casablanca-Lisbonne puis Londres (ligne belge), en septembre 1944.

Le territoire du Fezzan, conquis sur les Italiens par Colonna d'Ornano et Leclerc, est rattaché administrativement à l'Algérie. Nous avons inclus le Fezzan dans notre chapitre Algérie en raison de ce rattachement (postal en particulier), le territoire de Ghadamès restant rattaché à la Tunisie.

Une ligne aérienne d'Air-France relie depuis 1943 Tunis à Ghadamès et à Sebha. Une ligne militaire relie Alger à Sebha.

Pour desservir les postes sahariens, le Groupe des Moyens Militaires de Transports ouvre, en mars 1945, deux circuits avec départ d'Alger.

L'utilisation de matériels plus modernes, rendant plus rapides les liaisons aériennes, on assiste à la création par Air-France, à la date du 28 mai 1946, d'un service aérien Paris-Alger, avec retour dans la même journée (voyages d'études depuis le 12) et d'un service rapide Paris-Léopoldville par Alger en 27 heures (9 juillet).

La Compagnie américaine T.W.A. (Transcontinental World Airlines) se voit attribuer Alger comme escale d'un de ses services Washington-Lisbonne-Madrid-Le Caire-les Indes et l'utilise dès le 10 juillet 1946.

Alger est bien resté un des grands centres aériens de nos territoires d'outre-mer et, le point de croisement de nombreuses lignes desservant ces territoires.

Bône et Oran sont également desservies directement depuis la Métropole, à partir de 1947.

Notons pour terminer, qu'un réseau aérien postal intérieur à l'Algérie est en voie d'organisation; il desservira directement 22 localités, y compris Alger, centre du réseau.

LISTE CHRONOLOGIQUE DES LIAISONS AERIENNES

DESCRIPTION DES PLIS AEROPOSTAUX

1. — 1918 (mars). — **Premier transport de courrier postal au Sahara.**

Le 14 mars, trois avions militaires, sous le commandement du lieutenant Bernard, transportaient, d'Ouargla à In-Salah, le courrier arrivé d'Alger par la voie ordinaire. Retour du 23 au 25 mars, également avec le courrier postal. Nous n'avons pas encore examiné de tels plis.

2. — 1922 (26 avril). — **Ouverture du service aérien régulier entre Alger et Biskra, assuré par la Société du Réseau Aérien Transafricain.**

Escale éventuelle à Bordj bou Arreridj.

Au cours des deux premiers voyages aller et retour, 22-24 avril et 24-25 avril, le pilote Perrier transporta le courrier du Président de la République, M. Millerand, en visite à Biskra.

Service ouvert au public le 26 avril au départ d'Alger et le 28 au départ de Biskra.

Période d'essai jusqu'au 1^{er} juin 1922, au cours de laquelle furent transportés dix plis, soit :

un pli d'Alger à Biskra, le 31 mai 1922;
neuf plis de Biskra à Alger (en mai).

Affranchissement : 1 franc, dont 0 fr. 75 de surtaxe aérienne.

Étiquette Guynemer. Pas de griffe spéciale.

Reprise du service, du 2 octobre 1922 au 1^{er} juin 1923.

Surtaxe aérienne ramenée à 0 fr. 25 à partir de fin mars.

Aucune griffe spéciale. Griffe de poste aérienne AL. M 21 sur les plis au départ d'Alger et quelquefois sur les plis de Biskra (sans doute apposée à Alger à l'arrivée), en plus de l'étiquette Guynemer ou remplaçant cette étiquette dont l'apposition était en principe obligatoire. Environ 240 plis furent transportés au cours de cette période. Le courrier originaire de France n'était pas admis sur la ligne Alger-Biskra.

A : Alger-Biskra (date quelconque), griffe AL. M 21 ou étiquette Guynemer oblitérée.

R : Biskra-Alger ou France (date quelconque), avec griffe AL. M 21 ou étiquette Guynemer.

Les plis ne furent pas toujours timbrés à date à l'arrivée; ils sont cependant reconnaissables assez facilement.

POSTE AÉRIENNE

POSTE AÉRIENNE

AL. M 21 - Alger - 49,5 × 8 mm.

AL. M 22 - Oran - 44,5 × 8 mm.

3. — 1922 (6 octobre). — **Ouverture du service aérien régulier Oran-Fez-Casablanca par la Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques (Lignes Aériennes Latécoère).**

Appareil Bréguet. Pilote : Vachet. Trois passagers. Poids du courrier : pour le Maroc, 62 plis (3 kg. 950); pour Toulouse, 21 plis (0 kg. 400). Griffe AL. M 21, sur les plis originaires d'Alger et AL. M 22 sur les plis originaires d'Oran. Pas de griffe spéciale commémorative. Étiquette Guynemer.

Le service prit fin le 31 décembre 1927.

— Alger ou Oran (5 oct.), Fez ou Casablanca (6 oct.) ou France : plis non connus.

a) Alger ou Oran (6 oct.), Fez ou Casablanca (7 oct.) ou France; 156 plis, non retrouvés (2^e voyage).

b) Alger ou Oran (11 oct.), Fez ou Casablanca (12 oct.) ou France; 358 plis, griffe AL. M 21 à Alger ou AL. M 22 à Oran; premiers plis connus (3^e voyage).

c) Algérie (1922-27), Maroc (1922-27) ou France; plis avec griffe AL. M 21 ou AL. M 22 et ayant emprunté la voie aérienne Oran-Casablanca.

4. — 1924 (18 mars). — **Ouverture du service aérien régulier Oran-Alicante par la Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques (Lignes Aériennes Latécoère).** Correspondance, dans les deux sens, à Alicante avec la ligne France-Maroc, et à Perpignan avec la bretelle Perpignan-Marseille. Hydravion Lioré-Olivier H 13.
Fin du service : 31 décembre 1927.
Affranchissement unitaire : 50 centimes.

Les P.T.T. d'Oran formaient ordinairement quatre dépêches, une pour Toulouse, une pour l'ambulant Montauban à Limoges, une pour Marseille-Gare, une pour Perpignan. Pas de courrier pour Alicante.

Le premier voyage semble avoir eu lieu le 18 mars : départ d'Oran à 8 h. 35 ; arrivée à Alicante à 11 h. 20. Pilote : Vachet. Trois passagers (1).

Perpignan avec la bretelle Perpignan-Marseille. Hydravion Lioré-Olivier M 13.

— Oran (17 mars, après-midi ou soirée), France (sans timbre à date).
Griffe AL. M 22 ; 3 kg. 210. 1^{er} voyage.

a) Oran (18 mars après-midi ou soirée), France (21 ou 22 mars) ; griffe AL. M 22 ; 5 kg. 050. 2^e voyage.

b) Oran (1924-27), France (1924-27) ; plis transportés sur cette ligne, avec la griffe AL. M 22 en général.

Nota. — Seul l'examen des dates de départ et d'arrivée, ainsi que la comparaison avec les horaires, permettent d'établir la discrimination entre les plis 3 c et 4 b.

5. — 1925 (19 mai). — **Ouverture du service aérien régulier Alger-Alicante, par la Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques (Lignes Aériennes Latécoère).** Correspondance à Alicante avec la ligne France Maroc, dans les deux sens. Pas de courrier pour Alicante.

Hydravion Lioré-Olivier. Pilote : Mingat ; radio : Lacoste.

Le service prit fin le 17 décembre 1925. Affranchissement unitaire : 50 centimes.

— Alger (18 mai), France (Paris, 22 mai). 3 kg. 870.

a) Alger (autre date de 1925), France - avec identification certaine.

6. — 1926 (8 juin). — **Transport de courrier-témoin d'Alger au Caire lors du tour de la Méditerranée en avion de tourisme**

**ESSAI DE LIAISON AÉRIENNE
PAR AVION LÉGER
Circuit de la Méditerranée
MISSION HIRSCHAUER
1926**

Itinéraire. — Paris (20 mai) . . . ; le 29 mai : Guercif-Oran ; le 30 mai : Oran-Alger ; le 8 juin : Alger-Sétif ; le 9 juin : Sétif-Tunis ; le 12 juin : Tunis-Gabès ; le 13 juin : Gabès-Ben Gardane ; le 21 juin : Ben Gardane-Tripoli ; le 23 juin : Tripoli-Syrie ; le 25 juin : Syrie-Benghazi-Tobrouk-Alexandrie (Aboukir) ; le 26 juin : Alexandrie-Le Caire (Héliopolis), etc... Arrivée le 25 août à Paris.

Pilote : adjudant Couret ; passager : Hirschauer. Avion Morane-Saulnier, moteur Salmson 120 Ch.

— Alger (8 juin), Le Caire (28 juin) ; 10 cartes. Griffe provisoire ci-dessus non officielle.

7. — 1926 (19 novembre). — **Transport de courrier postal d'Alger à Marseille, à titre de propagande, lors des essais de traversée effectués par la Compagnie France-Algérie (2).**

Les cinq essais préliminaires à l'ouverture de la ligne furent effectués aux dates ci-après, dans le sens Alger-Marseille :

12 septembre 1926 : Pilote : Enderlin. Hydravion Latécoère 21.

25 octobre 1926 : Pilote : Burri ; radio : Conan ; mécanicien : Minoto. Hydravion Météore.

9 novembre 1926 : Même équipage et même appareil.

19-20 novembre 1926 : Même équipage et même appareil. Départ d'Alger le 19 ; mais retour au bout d'une heure de vol, en raison du mauvais temps. Traversée accomplie le 20, sans incident, en 4 h. 10.

9 décembre 1926 : Même équipage et même appareil.

Seul le vol du 19-20 novembre fut postal à titre de démonstration et de propagande.

(1) Ce voyage était, en effet, prévu pour le mardi 18 mars ; les journaux d'Oran l'annoncent comme ayant eu lieu le 19 ; l'Administration des P.T.T. forma cependant une dépêche pour le départ du 18. Noter que, de toute façon, le service du 19 devait également avoir lieu, les départs d'Oran étant prévus les mardi, mercredi et samedi de chaque semaine.

(2) Président : M. Dal Piaz (Compagnie Générale Transatlantique) ; administrateur délégué : M. Pierre Latécoère.

Détail du courrier transporté :

	Avec les 3 vignettes (1 fr., 1 fr. 50 et 2 fr.) et griffe de contrôle	Avec 1/2 vignettes et griffe de contrôle	Avec griffe en rempla- cement de vignettes	TOTAUX
Cartes spéciales	60	25	36	121
Enveloppes spéciales	100	45	80	225
Courrier ordinaire	482	104	474	1.060
	<hr/> 642	<hr/> 174	<hr/> 590	<hr/> 1.406



AL. 1

AÉRO CLUB DE PROVENCE
Cachet de Contrôle
des
Vignettes Commémoratives
MARSEILLE-ALGER
1^f + 1^f50 + 2^f



Pli transporté lors de la journée aéropostale d'Alger, avec timbre à date spécial; les trois vignettes sont annulées à l'aide de la griffe de contrôle.

Griffe remplaçant les vignettes

Sur le courrier, timbre postal commémoratif à date d'Alger du 19 novembre 1926 à 6 heures (voir cliché AL. 1). Au verso, timbre postal commémoratif à date de Marseille, du 20 novembre 1926 à 14 heures.

— Pli Alger (19 nov.), Marseille (20 nov.); 3 vignettes normales, timbres à date commémoratifs, annulation des vignettes avec la griffe de contrôle.

a) Même pli, avec griffe en remplacement de vignettes.

Nota. — Signalons comme variétés et curiosités les plis avec vignettes non dentelées, surchargées « Garros 1913 », ou 1/2 vignettes.

8. — **1927 (11 avril).** — **Ouverture de l'exploitation aérienne d'essai Alger-Marseille, par la Compagnie Générale Aéropostale.**

Appareil Laté 21. Pilote : Enderlin; un pilote-adjoint, un radio, un mécanicien. départ d'Alger le 11 avril à 6 h. 45; escale forcée à Perpignan à 12 h. 45; arrivée à Marseille à 16 h. 30.

Il y eut 25 voyages aller et retour, du 8 avril au 20 octobre 1927.

Affranchissement unitaire : 1 fr. 30. Seul le premier voyage semble avoir été postal.

— Alger (10 avril, 24 heures), France (Toulouse, 12 avril); quelques plis.

9. — **1928 (22 août).** — **Ouverture du service aérien régulier Alger-Marseille, par la Compagnie Générale Aéropostale (1).**

Hydronav Laté 23. Pilote : Leclair; radio : Munar; mécanicien : Dupont.

Alger (5 h. 50), Palma de Majorque (8 h. 25-9 h. 46); escale forcée à Perpignan par suite du mauvais temps (14 h. 50-15 h. 50), Marseille (17 h. 15).

Courrier affranchi à 1 fr. 30; pas de griffe commémorative.

— Alger (21 août ou 22 août, 3 h.), France (23 août); 1 kg. 377.

10. — **1929 (21 juillet) - 1933 (30 septembre).** — **Ouverture du service postal sur la ligne saisonnière Bône-Tunis, exploitée par la Compagnie Aéro-navale Air-Union, pendant l'été.**

Ce service était le prolongement, pendant l'été, du service régulier Marseille-Ajaccio-Tunis. Il fonctionna d'abord du 16 avril au 8 octobre 1928, sans courrier postal.

(1) Nouvelle raison sociale de la Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques.

Ouverture en 1929, le 21 juillet, de 11 heures à 12 h. 50. Pilote : Pons; radio : Raoul. Hydravion F. AIIJM.

- Bône (21 juillet), Tunis (21 juillet); plis non connus.
- a) Bône-Tunis (1930) (ouvert 18 avril); plis non connus.
- b) Bône-Tunis (1931) (ouvert 21 avril); plis non connus.
- c) Bône-Tunis (1932) (ouvert inconnu); plis non connus.
- d) Bône-Tunis (1933) (ouvert 1^{er} mai); plis non connus.

Nous n'avons pu recueillir, de ce service temporaire, qu'un seul pli, sur enveloppe de l'Air Union, timbré au départ de Bône le 28 septembre 1933 à 4 h. 30 et à l'arrivée à Marseille le même jour à 17 heures.

11. — 1930 (31 janvier). — **Transport de courrier postal d'El-Golèa à Alger, par la Compagnie Générale Aéropostale, à titre de propagande.**

Transport effectué pendant le Congrès de la Rose et de l'Orange qui se tenait à El-Golèa. Propagande et étude du terrain d'El-Golèa.

Pilote : Poulin; quatre passagers.

AL. 2



Alger-El-Golèa, le 29 janvier sans courrier connu. Au retour, départ d'El-Golèa le 31 janvier à 7 heures; arrêt à Laghouat de 10 heures à 13 h. 25; retour à Laghouat après survol de Djelfa, par suite du mauvais temps; nouveau départ de Laghouat le 1^{er} février à 9 heures; arrivée à Alger à 12 h. 55.

Plis timbrés à El-Golèa le 31 janvier à 8 h. 15, à l'aide d'un timbre à date à contour hexagonal pointillé et bloc dateur de travers, quelquefois illisible; timbre à date d'arrivée à Alger le 1^{er} février ou à Marseille gare avion le 2.

A — Alger (29 janv.), El-Golèa (29 janv.); courrier inconnu.

R — El-Golèa (31 janv.), Alger (1^{er} fév.) ou Marseille (2 fév.); griffe AL. 2 bleue.

12. — 1930 (20 avril). — **Démonstration de transport de courrier aérien d'Alger à Paris en douze heures, à l'occasion des fêtes du centenaire de l'Algérie.**



**MAUVAIS TEMPS
DEPART RETARDE**

← AL. 3

↑ AL. M 30

Prévue pour le 15 avril, la démonstration n'eut lieu que le 20, par suite du mauvais temps. Il s'agissait d'ailleurs uniquement de concordance, à Marseille, des horaires des services réguliers.

Les cartes spéciales de l'Exposition Philatélique EPIAN (5000) et les enveloppes ordinaires sont timbrées à Alger aux deux dates du 15 et du 20 avril; timbre à date d'arrivée à Paris-Gare du Nord, du 20 avril à 17 heures. Griffe spéciale AL. 3 et griffe bleue sur deux lignes AL. M 30 en vert ou en bleu « Mauvais temps - Départ retardé ». Vignette spéciale représentant un avion survolant Alger.

— Alger (15 et 20 avril), Paris (20 avril); carte spéciale comme ci-dessus.

a) Alger-Paris, enveloppe ordinaire comme ci-dessus.

13. — 1930 (10 mai). — **Démonstration de transport rapide de courrier aérien d'Alger à Casablanca à l'occasion des fêtes du centenaire de l'Algérie, par la Compagnie Générale Aéropostale.**

Départ d'Alger à 10 h. 08; arrivée à Casablanca à 17 h. 35, après escales à Oran, de 12 h. 15 à 13 heures, et à Fez. Equipage : Antoine, Collet, Santenac. Appareil Laté 28 (1).

(1) Un voyage Alger-Oran, effectué par le même équipage, avait eu lieu le 5 mai (10 h. - 12 h. 10); retour le 6 mai, de 7 h. 25 à 9 h. 05; le 6 mai également, par le même appareil, Alger-Sétif-Alger (18 h.); pas de poste.

- Alger (10 mai, 8 h., ou 9 mai), Casablanca (10 mai, 19 h.). Carte de l'exposition avec griffe AL. 4 bleue, vignette spéciale (voir Alger-Paris n° 12). 5.000 cartes transportées.
a) Alger-Casablanca, sur enveloppe ordinaire, même griffe spéciale.



AL. 4

14. — 1930 (15 mai). — **Transport de courrier, à titre de propagande, d'Alger à Tunis, au cours des fêtes du centenaire de l'Algérie, par Max Knipping.**

Départ d'Alger à 8 heures. Arrivée à Tunis à 16 h. 30, après escales à Sétif et à Constantine. Plis timbrés **en rouge** à Alger le 14 mai à 19 heures ou le 15 mai à 5 heures, et en noir à Tunis, le 15 mai à 20 heures. Eventuellement, distribution à Paris le 19 mai au matin.

En principe, les plis devaient être revêtus de vignettes non officielles, émises par la Société pour le développement de l'aviation (administrateur : M. Finat) et cependant oblitérées par les P.T.T. (boîte spéciale placée à l'Aéro-Club d'Algérie à Alger).

Le Directeur des P.T.T. de l'Office postal de Tunis, non prévenu, refusa d'abord les plis; il ne les accepta que sur les explications du service postal d'Alger, attestant leur régularité.

— Alger (14 ou 15 mai), Tunis (15 mai), comme ci-dessus; 3.500 plis (6 kg. 350).

1^{er} juin 1930. — A partir de cette date, la recette principale des P.T.T. d'Alger forma des dépêches-avion directes pour Bruxelles, Rotterdam, Amsterdam, Genève et Stuttgart, acheminées par les lignes existantes; Alger formait déjà des dépêches directes pour Marseille, Paris, Lyon, Londres, Alicante et Barcelone, acheminées également par les lignes existantes, dont Alger-Marseille.

15. — 1930 (6 juillet). — **Formation et transport d'une dépêche-avion spéciale Alger-Clermont-Ferrand, à l'occasion des fêtes aériennes d'Auvergne.**



AL. 5

La dépêche, transportée d'Alger à Marseille et Lyon, par les services aériens réguliers normaux, devait être reprise à Lyon par un avion de la Compagnie Aérienne Française, pour être amenée à Clermont-Ferrand. Ce dernier avion eut un accident avant son départ de Lyon, et la dépêche fut transportée par voie de terre. Elle était convoyée depuis Alger par M. Geneste, de l'Aéro-Club d'Algérie.

— Alger (6 juillet, à 3 h.), Clermont-Ferrand Aviation (6 juillet, à 14 h. 15) (1); griffe spéciale AL. 5 d'origine privée; 900 plis environ.

a) Carte des fêtes aéronautiques d'Auvergne, transportée de la même manière : 195.

16. — 1930 (9 décembre). — **Transport de plis lors d'un voyage d'étude effectué d'Alger à Fort-Lamy, par la Compagnie Transafricaine d'Aviation (2).**

Pilote : Poulin. Avion « Général Laperrine ».

— Alger (8 ou 9 déc.), Fort-Lamy (17 déc.); plis inconnus.

(1) Etoile à la place du millésime.

(2) Un premier voyage avait été effectué du 16 au 21 décembre 1929.

17. — 1931 (10 juin). — **Transport aérien exceptionnel de courrier sans surtaxe, d'Alger à Bône, par la Compagnie Air-Union.**

Retour d'un voyage Tunis-Alger. Autorisation donnée par le service central des P.T.T. d'Alger.

— Alger (10 juin), Bône (10 juin); plis inconnus.

18. — 1931 (29 novembre). — **Essais de liaison mixte auto-avion de Colomb-Béchar à Gao (Soudan) par la Compagnie Générale Transsaharienne et la Compagnie Aérienne Française.**

De Colomb-Béchar à Reggan en automobile (Cie Générale Transsaharienne); de Reggan à Gao par avion (Cie Aérienne Française).

Avion Farman 190. Pilote: Obrecht.

Il y eut deux voyages. Le premier voyage par avion eut lieu les 29 et 30 novembre 1931 de Reggan à Gao, avec escale à Bidon V. Un second départ eut lieu le 27 décembre de Reggan; arrivé à Bidon V le même jour, le pilote en repartit le 28, mais dut se poser brusquement dans le désert, où il fut retrouvé peu après, son avion étant brisé; il fut conduit avec le courrier à Gao, le 31 décembre.

Nous n'avons pas examiné de plis ainsi transportés.

19. — 1932-1937. — **Acheminement du courrier d'Algérie vers l'Amérique du Sud et l'Amérique du Nord par les services assurés par les dirigeables allemands Graf-Zeppelin (LZ 127) et Hindenburg (LZ 129).**

Les plis étaient d'abord dirigés sur Friedrichshafen, en général par Marseille. A notre connaissance, les premiers plis originaires d'Algérie furent transportés lors du huitième voyage effectué, du 9 au 19 octobre 1932, de Friedrichshafen à Pernambouc, par le Graf-Zeppelin; griffe commémorative allemande spéciale à ce voyage et griffe du bord.

Le service prit fin en 1937 (1).

20. — 1933 (1^{er} mars). — **Transport aérien de cartes postales d'Oran à Budapest par les aviateurs hongrois Bisifstibor et Bauhidy au cours d'un voyage circulaire en Méditerranée.**

AL. 6

PAR AVION „GERLE“ HA-AAI ORAN—BUDAPEST

Voyage organisé par l'« Union des Aviateurs Sportifs Hongrois ». Appareil biplan Quarlin 13. Le Directeur général des Postes royales de Hongrie informa le Gouverneur général de l'Algérie (P.T.T.) qu'il formerait une dépêche postale composée de cartes pour Oran et il demanda à l'Administration française d'autoriser le transport de cartes à titre gratuit, d'Oran à Budapest, jusqu'à concurrence d'un kilogramme.

L'autorisation fut envoyée au service des P.T.T. d'Oran, le 10 février.

Les caractéristiques des cartes sont les suivantes :

Timbre à date de départ d'Oran du 1^{er} mars, à 9 h. 45; timbre à date d'arrivée : Budapest 72 Legiposta 24 mars 1933 MAR 24 N 4).

Petite griffe violette sur deux lignes. AL. 6.

Vignette grand format représentant un avion survolant le bassin méditerranéen avec indication de l'itinéraire, et griffe hongroise commémorative verte du voyage (non reproduite).

Affranchissement ordinaire pour l'étranger (0,90).

Itinéraire après le départ d'Oran : Alger, Tunis, Tripoli, Benghazi, Konnia, Istamboul, Athènes, Naples, Rome, Venise, Budapest.

— Oran (1^{er} mars), Budapest (24 mars).

21. — 1933 (7 mars). — **Transport de plis de Tamanrasset à N'Guigmi (Niger) au cours de la mission d'exploration du Ténéré, accomplie par le capitaine Wauthier.**

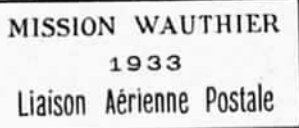
Voyage de reconnaissance d'une route automobile et aérienne entre le Hoggar et le Tchad, sous la direction du capitaine Wauthier, à l'aide d'un avion trimoteur

(1) Notons que sur un pli timbré d'Alger le 28 avril 1936, avec la mention manuscrite : « Par Zeppelin LZ 129 » et destiné à New-York, figure l'inscription « Voie non admise par le service postal »; le pli a donc été acheminé jusqu'à Marseille par avion et de là, vers New-York, par voie ordinaire.

SPCA (1). Une partie de cette mission était composée de deux camions Latil, sous les ordres du lieutenant de vaisseau Bréard.

La mission se constitua le 16 février à In-Salah; départ le 27 pour Tamanrasset; départ de Tamanrasset le 7 mars; le 11 mars, arrivée à Assaoua; le 28 à Bilma d'où la mission automobile retourna à Alger, pendant que le capitaine Wauthier continua sur N'Guigmi le 14 avril puis revint vers Alger.

AL. 7



AL. 8

Onze plis-témoins furent transportés de Tamanrasset à N'Guigmi par le capitaine Wauthier. Timbre à date de départ hexagonal du 6 mars, timbre d'arrivée du 14 avril.

Étiquette rose spéciale AL. 7 reproduite ci-contre, tirée à 300 exemplaires. Griffes circulaire rouge « Reconnaissance saharienne, Mission Wauthier 1933 », non reproduite. Griffes encadrées sur trois lignes AL. 8.

— Tamanrasset (6 mars), N'Guigmi (14 avril).

Le capitaine Wauthier correspondait, avec la mission à terre, par messages lestés indiquant notamment des renseignements sur l'itinéraire à suivre. Sur ces messages était apposée l'étiquette rose et la griffe circulaire de la mission. Ces messages sont rares.

A titre documentaire, signalons que quelques plis circulaires ont été transportés par la mission automobile. Aucune griffe spéciale. Timbres à date : Alger 1^{er} février; El-Golèa 14 février; In-Salah 18 février; Tamanrasset 3 mars; Bilma 8 avril; Agadez 14 avril; In-Salah 6 mai; El-Golèa 8 mai; arrivée à Alger le 10 mai; plis non timbrés à l'arrivée.

22. — 1933 (7 mars). — **Liaison aérienne postale d'Oran à Zinder (A.O.F.) effectuée par le lieutenant-colonel Bouscat et l'aviation militaire d'A.O.F.**

Appareil Bréguet 330 R 2, Hispano 650 Ch., celui à l'aide duquel les aviateurs Codos et Robida avaient relié Hanoï à Paris dans le temps record de 3 jours 4 h. 17' en 1932.

L'itinéraire fixé était Oran, Colomb-Béchar, Adrar, Gao, Niamey, Zinder.

Le Lt-colonel Bouscat, venant de France, atterrit à Oran le 27 février et se rendit le 28 à Alger sur un avion militaire, pour préparer cette liaison. Mais il fut finalement décidé que le service régulier se ferait avec départ d'Alger, par Laghouat, El-Golèa et Adrar, évitant ainsi Oran et Colomb-Béchar. Il en résulta un retard d'une semaine pour l'ouverture de l'exploitation. Le voyage du lieutenant-colonel Bouscat fut cependant maintenu au départ d'Oran, puisqu'il était annoncé et préparé comme tel. Le lieutenant-colonel Bouscat retourna à Oran le 5 mars; il devait en partir le 7 à 6 heures; mais il retarda son départ jusqu'à 8 heures, pour attendre le courrier devant arriver d'Alger par le train de nuit (2). Ce courrier n'arriva pas, ce qui motiva vis-à-vis du pilote « les regrets de l'Administration ».

Le dernier courrier expédié d'Alger sur Oran pour cette liaison fut formé à Alger le 5 mars à minuit et expédié à Oran par chemin de fer le 6 au matin.

Le lieutenant-colonel Bouscat n'emporta donc d'Oran qu'un courrier très restreint comprenant cinq dépêches postales originaires d'Algérie (3) d'un poids total de 835 gr., soit 137 lettres et cartes.

Aucune griffe commémorative officielle sur les plis.

Il n'y a pas eu de dépêche postale chargée à Colomb-Béchar et à Adrar, escales en Algérie.

Cette liaison n'eut pas de retour; le lieutenant-colonel Bouscat resta temporairement en A.O.F. pour accomplir une autre mission.

A partir de Gao, le courrier fut transporté par les appareils de l'aviation militaire d'A.O.F., sous les ordres du capitaine Marie.

— Oran (avant 6 mars 21 h.), Zinder (11 mars); 65 lettres et cartes.

(1) Cet avion devait être utilisé par l'aviateur Lefèvre, à partir de 1934, sur la ligne Tananarive-Broken Hill.

(2) Comportant en particulier le courrier de France arrivé à Alger le 6 dans la journée, par l'hydravion du service régulier Marseille-Alger.

(3) Peut-être également quelques plis de France postés à l'avance et arrivés à Oran avant le 7 mars; ils seront décrits au titre « France ».

- a) Oran-Colomb-Béchar (7 mars); 33 lettres et cartes.
- b) Oran-Adrar (8 mars); 9 lettres et cartes.
- c) Oran-Gao (9 mars); 20 lettres et cartes.
- d) Oran-Niamey (10 mars); 10 lettres et cartes.

23. — 1933 (14 mars). — **Essai d'exploitation régulière, à titre d'expérience, d'une ligne aérienne postale Alger-Zinder par l'aviation militaire.**

Courrier transporté d'Alger à Gao par Laghouat, El-Coléa, Adrar, Bidon V, par l'aviation militaire d'Algérie (1^{er} groupe d'Aviation d'Afrique sous les ordres du commandant Weiss) et de Gao à Niamey et Zinder par l'aviation d'A.O.F. sous les ordres du capitaine Marie.

Le 13 mars, deux patrouilles de chacune deux avions, composées comme suit :

1^o Commandant Weiss, caporal-chef Lamur, sergent Pradier, sergent Dalicieux;

2^o Lieutenant Kéromnès, sergent Libert, lieutenant Levrey, sergent Dumont,

décollaient d'Alger-Maison Blanche à 8 h. 30 pour Laghouat, afin d'y attendre le courrier postal; elles y arrivèrent à 11 heures.

Le 14 mars, dès amérissage, à 12 h. 30, de l'hydravion Marseille-Alger piloté par Espitalier, les sacs postaux, soit : 4 kg. 635, en instance à Alger depuis le 6 et jours suivants, 2 kg. 367 arrivés par l'hydravion du 14 et 3 kg. 100 provenant de l'Algérie, furent remis à l'aviation militaire et, à 13 h. 40, deux avions Potez 25, pilotés par les lieutenants Arzac et Meyrieux, décollaient, pour atterrir à Laghouat à 15 h. 45.

La patrouille du commandant Weiss prit en charge le courrier d'Alger en même temps que 80 grammes de plis provenant de Laghouat, et s'envolait le 15 pour El-Coléa; elle était le 16 à Bidon V et le 17 à 11 heures à Gao. Très mauvais temps sur le parcours.

La patrouille du lieutenant Kéromnès rentrait purement et simplement à Alger; elle devait primitivement attendre à Adrar le retour du lieutenant-colonel Bouscat, retour qui n'eut pas lieu (voir n^o 22).

De Gao à Zinder par Niamey, l'aviation militaire d'A.O.F., sous les ordres du capitaine Marie, transporta le courrier; arrivée à Zinder le 18 mars à 11 heures.

Les plis ne présentent aucune marque particulière. Timbre à date de départ Avion du 14 mars à 12 heures. Timbre à date d'arrivée à Zinder du 18 mars ou des escales intermédiaires entre le 14 et le 18. Les aviateurs du 1^{er} groupe d'Aviation d'Afrique ont quelquefois apposé sur les plis une griffe commémorative qui leur était particulière (non officielle).

Il y eut sept voyages aller et retour.

Description des plis

1^{er} voyage.

- 1 - A - 1 — Alger (14 mars), Zinder (18 mars); 308 plis (1 kg. 070).
 - a) Alger (14 mars), autres escales; 2 kg. 030 (1).
- 2 — Laghouat (14 mars); El Coléa (15 mars); 5 gr.
 - a) Laghouat (14 mars), Gao (17 mars); 75 gr.
- 3 — Adrar (16 mars); Gao (17 mars); 6 lettres.
- R - 1 — Adrar, Alger (23 mars); 47 plis.
- 2 — El-Coléa-Alger (23 mars); 0 kg. 147.
- 3 — Laghouat-Alger (23 mars); 0 kg. 035.

2^e voyage.

- 2 - A - 1 — Alger (23 mars) (2), Zinder (26 mars); 0 kg. 050.
 - a) Alger (23 mars), autres escales; 1 kg. 990.
- R - 1 — Adrar-Alger (30 mars); 0 kg. 082.
- 2 — El-Coléa Alger (30 mars); 0 kg. 290.

3^e voyage.

- 3 - A - 1 — Alger (28 mars), Zinder (1^{er} avril); 0 kg. 190.
 - a) Alger (28 mars), autres escales; 0 kg. 260.
- 2 — Adrar (31 mars), Gao (31 mars); 6 lettres.
- R - 1 — Adrar (5 avril), Alger (6 avril); 0 kg. 248.
- 2 — El Coléa-Alger (6 avril); 0 kg. 245.
- 3 — Laghouat-Alger (6 avril); 0 kg. 011.

4^e voyage.

- 4 - A - 1 — Alger (4 avril), Zinder (7 avril); 0 kg. 400.

(1) Soit 40 grammes pour Laghouat; 40 grammes pour El-Coléa; 800 grammes pour Adrar; 790 grammes pour Gao et 360 grammes pour Niamey.

Pour tous les voyages, les plis les plus rares, originaires d'Alger, sont ceux destinés à Laghouat, El-Coléa et Adrar.

(2) Le départ d'Alger eut lieu le 23 à 4 heures, le courrier de France étant arrivé le 22 par paquebot, au lieu du 21 par avion, en raison du mauvais temps.

- a) Alger (4 avril), autres escales; 0 kg. 305.
 R - 1 — Adrar (12 avril) Alger (13 avril); 0 kg. 341.
 2 — El-Goléa-Alger (13 avril); 0 kg. 258.
 3 — Laghouat-Alger (13 avril); une lettre.

5^e voyage.

- 5 - A - 1 — Alger (11 avril), Zinder (15 avril); 0 kg. 130.
 a) Alger (11 avril), autres escales; 0 kg. 605.
 2 — Laghouat-El Goléa (12 avril); 0 kg. 006.
 R - 1 — Adrar (19 avril), Alger (20 avril); 0 kg. 254.
 2 — El-Goléa-Alger (20 avril); 0 kg. 220.
 3 — Laghouat-Alger (20 avril); une lettre.

6^e voyage.

- 6 - A - 1 — Alger (18 avril), Zinder (21 avril); 0 kg. 160.
 a) Alger (18 avril), autres escales; 0 kg. 175.
 2 — Adrar (20 avril), Zinder (21 avril); 0 kg. 012.
 R - 1 — Adrar (27 avril), Alger (28 avril); 0 kg. 245.
 2 — El-Goléa Alger (28 avril); 0 kg. 228.

7^e voyage.

- 7 - A - 1 — Alger (25 avril), Zinder (2 mai); 0 kg. 200.
 a) Alger (25 avril), autres escales; 0 kg. 445.
 R - 1 — Adrar (7 mai), Alger (8 mai); 0 kg. 305.

Tous les poids indiqués sont des poids nets (lettres et cartes). Il ne s'agit dans ce qui précède, que des plis originaires d'Algérie, à l'aller et au retour. On trouvera aux chapitres « France » et « A.O.F. » les caractéristiques des plis originaires de ces pays.

Aucune marque commémorative spéciale sur les plis, sauf des inscriptions d'origine privée.

D'une façon générale, les plis originaires d'Adrar, El-Goléa et Laghouat, pour le retour et destinés à la France ou à l'Europe, étaient adressés en transit au bureau d'Alger-Gare section avion, dont le timbre à date fut frappé au verso des plis, lesquels furent alors dirigés sur Marseille par l'hydravion Alger-Marseille du service régulier (en général, mais pas toujours). Distribution en France un à trois jours après l'arrivée des plis à Alger.

24. — 1933 (7 avril). — **Transport de courrier-témoin d'Alger à Paris, sans escale, par Charles de Verneilh, à bord de l'avion trimoteur Couzinet « Biarritz ».**

Equipage : de Verneilh, pilote; Thomasset, radio; passager, M. Helbronner, secrétaire général de la Compagnie Générale Aéropostale.

Après avoir conduit Mermoz, de Paris à Saint-Louis-du-Sénégal, et aux îles du Cap-Vert, de Verneilh revint à Dakar le 25 mars et rentra en France, en passant par le Maroc et Alger.

Le départ d'Alger, prévu pour le 6 avril, fut retardé jusqu'au 7, le mécanicien Rejenge ayant eu un bras cassé lors de la mise en marche d'une hélice.

Départ d'Alger le 7 avril à 7 h. 05; arrivée au Bourget vers 16 heures. Un courrier-témoin, composé de quelques cartes, fut transporté à titre privé.

— Alger (Alger, gare section avion, 7 avril, 4 h. 55), Le Bourget-Aviation (7 avril, 16 h. 35); mention manuscrite de la main de de Verneilh : « Transporté par le trimoteur Couzinet « Biarritz » le 7-4-33, d'Alger à Paris en 8 h. 20' (signature du pilote) ».

25. — 1933 (9 juin). — **Essai de transport rapide du courrier d'Algérie jusqu'à Paris par l'aviateur Charles de Verneilh.**

Avion Couzinet « Biarritz » à trois moteurs Gipsy 105 Ch.
 Equipage : de Verneilh, pilote; Viré, radio; Lebas, mécanicien; passager, M. Noguès, directeur de l'exploitation de la Compagnie Air-Orient.

Il s'agissait d'une démonstration de voyage rapide Paris-Alger-Paris dans la journée. Arrivé à Alger à 14 h. 05, venant sans escale de Paris, de Verneilh reprenait son vol à 14 h. 15. Ayant rencontré un très fort vent du Nord en cours de route, l'aviateur fut retardé et décida de faire escale à Marignane où il se posa à 20 h. 22 pour en repartir le 10 juin à 6 h. 15 et atterrir au Bourget à 11 h. 20, après escale à Lyon.

L'Administration des P.T.T. d'Alger confia au pilote une dépêche-avion pour Paris, formée avec le courrier parvenu normalement le 9 juin dans la matinée au bureau centralisateur d'Alger-Gare, après le départ de l'hydravion du service aérien régulier Alger-Marseille. Ce courrier, provenant principalement du département d'Oran, représentait un poids net de 1 kg. 150, soit 5 lettres recommandées et environ 250 correspondances ordinaires surtaxées; il porte au verso le timbre à date de transit du Bureau d'Alger, gare section avion du 9 juin 1933 à 12 heures. Il fut timbré à l'arrivée à Paris-R.P. Avion le 10 juin à 12 h. 45.

3 décembre 1933. — On remarque, à la date du **3 décembre 1933**, des plis annoncés comme ayant été transportés par l'avion trimoteur « *Émeraude* », d'Alger à Paris, sans escale.

L'avion effectua en effet le voyage Paris-Alger, le 2 décembre, et retourna le 3, d'Alger à Paris, entre 8 h. 10 et 13 h. 25, sans escale; mais il n'emporta pas le courrier postal. Les plis que nous signalons furent en réalité transportés d'Alger à Marseille par l'hydravion du service régulier d'Air-France; ils portent d'ailleurs le timbre à date de transit du bureau de Marseille gare avion, à la date du 3 décembre à 18 heures; ils furent distribués à Paris le 4 décembre au matin (de Marseille à Paris, par voie ferrée).

20 décembre 1933. — On nous a présenté des plis timbrés à Alger le 20 décembre 1933 et à Casablanca le 22, indiqués comme ayant été transportés par la croisière aérienne commandée et dirigée par le général Vuillemin (3 cocottes); la croisière, de retour d'Afrique Centrale, était en effet arrivée à Alger le 18 décembre et le voyage fut considéré comme terminé; les avions rejoignirent Istres dans les conditions ci-après : Alger-Oran, le 21 décembre; Oran-Meknès, le 22 décembre; Meknès, Los Alcazarès, Perpignan, Istres, les 23 et 24 décembre.

Nous ne croyons pas, jusqu'à nouvel ordre, que du courrier ait été transporté par les avions de la croisière, d'Alger à Istres; les plis ont vraisemblablement été confiés aux services aériens réguliers; ils portent d'ailleurs, en général, le timbre à date de transit à Marseille gare avion du 21 décembre à 17 heures.

26. — 1934 (février-mai). — Essais d'exploitation d'un service aérien régulier d'Algérie au Niger par la Compagnie Générale Transsaharienne.

Après les essais de 1931 (voir n° 18), la Compagnie Générale Transsaharienne décida de doubler son service automobile régulier Colomb Béchar-Gao par un service mixte auto-avion sur le même trajet, alternant avec le premier.

En principe, le service mixte devait être assuré de Colomb Béchar à Reggan par automobile et de Reggan à Gao par avion (appareil Caudron). Cette disposition fut modifiée en cours d'exploitation, comme cela est indiqué plus loin, et le service postal fut même poussé jusqu'à Niamey, **entièrement par avion depuis Colomb Béchar.**

Lors du premier voyage, le pilote Monteil effectua le trajet Colomb Béchar-Reggan le 18 février 1934, pour se mettre en place; il n'accomplit le trajet Reggan-Gao que le 26 février et il revint à Reggan le 5 mars, avec le courrier d'A.O.F. (voir à ce titre).

Le courrier chargé sur l'avion de Monteil, à Colomb Béchar, le 18 février (timbré du 17 en général) fut remis à Reggan au service automobile et arriva à Gao le 21 février tard dans la soirée (timbré du 22).

Le service des P.T.T. de Gao nous a affirmé, à l'époque, n'avoir reçu **directement** aucun courrier avion à Gao avant le 29 avril; nous indiquons cependant ci-après, à titre documentaire, les voyages accomplis entre celui du 18 février et celui du 28-30 avril.

- 1 - A - Colomb-Béchar (17 fév.), Gao (22 fév.); de Reggan à Gao le courrier fut transporté en automobile. Pilote : Monteil, de Colomb-Béchar à Reggan; courrier de Colomb-Béchar connu (1).
- 2 - A - Reggan-Gao (26 fév.); courrier postal inconnu, probablement inexistant. Pilote : Monteil.
- 3 - A - Reggan-Gao (17 mars) (2); pas de courrier postal. Pilote : Monteil.
- 4 - A - Colomb Béchar-Reggan (19 mars); Reggan-Gao (25 mars); courrier inconnu. Pilote : Fouquet.
R - Reggan-Colomb Béchar (17 avril); courrier de Reggan inconnu. Pilote : Fouquet.
- 5 - R - Reggan-Colomb Béchar (26 avril); courrier de Reggan inconnu. Pilote : Monteil.
- 6 - A - 1 — Colomb Béchar (28 avril), Niamey (30 avril); courrier connu, timbré d'Alger le 24 avril. Pilote : Fouquet.
a) Colomb-Béchar (28 avril), Gao (29 avril); courrier connu, de France et d'Algérie. Pilote : Fouquet.
- 2 — Courrier postal de Reggan inconnu. Pilote : Fouquet.

(1) Il semble bien, qu'à l'exception de ce courrier de Colomb-Béchar, confié au pilote après le départ du service automobile, aucun autre courrier n'était à bord de l'avion; par suite, les plis timbrés de Gao à l'arrivée, le 22 février et provenant de France, semblent avoir été transportés de bout en bout par voie non aérienne.

(2) Entre le 17 mars et le 26 avril, le pilote Monteil accomplit une mission d'étude en A.O.F. (voir à ce titre).

- R - Reggan-Colomb-Béchar (5 mai); courrier inconnu. Pilote : Fouquet.
7 - A - 1 — Colomb-Béchar (11 mai), Niamey (13 mai). Pilote : Monteil.
a) Colomb-Béchar (11 mai), Gao (12 mai); courrier connu, timbré d'Alger le 8 mai. Pilote : Monteil.
2 — Courrier postal de Reggan inconnu. Pilote : Monteil.
R - Reggan-Colomb-Béchar (24 mai); courrier inconnu. Pilote : Monteil.

Nota. — Tout le courrier dont il est fait mention ci-dessus est du courrier **non surtaxé** (affranchissement 0,50). Aucune marque spéciale. Le timbre à date de transit à Colomb-Béchar fait foi. Le courrier était, en temps normal, transporté en automobile par la Compagnie Générale Transsaharienne. Le service aérien d'essai ne motiva aucune mesure particulière de la part de l'Administration des P.T.T.; il fut cependant annoncé dans l'indicateur des P.T.T. d'avril 1934 et dans les journaux parisiens et locaux dès le 22 mars. Le service aérien fut interrompu pendant l'été de 1934.

27. — 1934 (24 mars). — **Voyage d'étude Alger-Fort-Lamy par MM. Poulin et Hirschauer.**

Il s'agit de l'ultime reconnaissance du parcours de la ligne transafricaine avant l'exploitation régulière. Voyage non postal au départ d'Alger. Trois plis-témoins portent le timbre à date de l'arrivée à Fort-Lamy du 3 avril (arrivée de l'avion le 2). Itinéraire : Alger, Reggan, Aoulef, Arak, Tamanrasset, In-Guezzam, Agadès, Zinder, Fort-Lamy.
— Alger (24 mars), Fort-Lamy (13 avril); 3 plis, dont un aller et retour.

28. — 1934 (2 mai). — **Acheminement du courrier algérien, à destination de Rome, entièrement par avion.**

Le 2 mai, pour la première fois, la ligne aérienne italienne Barcelone-Marseille-Gênes-Rome, accepta le courrier français pour Rome. Départs de Marseille les lundi, mercredi et vendredi à 16 h. 15.

Le courrier algérien du mercredi 2 mai, arrivé trop tard à Marseille, fut acheminé sur Rome, par l'hydravion italien du 4 mai.

— Alger (2 mai, 4 h. 45 ou 6 heures), Marseille-Gare avion (4 mai, 5 h. 30), Roma-Posta Aerea (5 mai, 21 heures).

29. — 1934 (28 mai). — **Acheminement du courrier d'Algérie lors de la première liaison aérienne d'expérience France-Amérique du Sud, de l'avion « Arc-en-Ciel ».**

A partir du 28 mai 1934, la Compagnie Air-France entreprit une série de voyages d'essais entièrement aériens de France en Amérique du Sud en attendant l'ouverture de la ligne. Le premier voyage fut effectué le 28 mai de Saint-Louis-du-Sénégal à Natal par Mermoz, à bord du trimoteur « Arc-en-Ciel ».

— Alger (24 mai), Marseille-Gare avion (25 mai), Pernambuco (29 mai 1934).

30. — 1934 (7 septembre). — **Voyages d'expérience et ouverture officielle de la ligne aérienne régulière Alger-Congo exploitée en régie.**

Directeur de la Régie : M. Dagnaux. Appareil Bloch 120, trimoteur. Itinéraire : Alger, El-Goléa (facult.), Aoulef, Bidon V (facult.), Gao, Niamey, Zinder, Fort-Lamy, Fort-Archambault, Bangui, Coquilhatville (Congo Belge), Brazzaville.

Les dix premiers voyages furent considérés comme voyages d'expérience. Départs d'Alger les 7 septembre, 10 octobre, 7 novembre, 21 novembre, 5 décembre, 19 décembre 1934, 2 janvier, 16 janvier, 30 janvier et 13 février 1935. Trajet en six jours.

Inauguration, au départ d'Alger, le 2 mars 1935.

Transport de courrier postal à partir du deuxième voyage (départ 10 octobre), sans surtaxe (affranchissement à 0,50). On connaît toutefois des plis originaires d'Alger, transportés à titre de témoins, lors du premier voyage (7 septembre).

Surtaxe de 0,50 à partir d'avril 1935.

Aucune marque spéciale sur les plis; griffe de transport exceptionnel AL. M 19 apposée à Alger, à partir du dixième voyage d'expérience (départ le 13 février 1935); voir plus loin.

1^{er} voyage d'expérience (non postal au départ d'Alger) (1).

Equipage : Poulin et Pharabod, pilotes; Lefebvre, mécanicien; Massias, radio. A bord : M. Dagnaux.

- 1 - A - 1 — Alger (7 sept.), Fort-Archambault (13 sept.); plis-témoins; aucune marque spéciale à Alger; griffe de transport exceptionnel apposée à Fort-Archambault (voir A.E.F.).
Courrier postal inconnu au départ d'Aoulef et d'El-Goléa, aller et retour.

(1) Voyage postal au retour; voir A.E.F. et A.O.F.; postal également, à l'aller, à partir de Gao.

2^e voyage d'expérience (1^{er} voyage postal).

Equipage : Poulin et Lambert, pilotes; Lefebvre, mécanicien; Guignier, radio.
Courrier non surtaxé au départ d'Alger (affranchissement 0,50). Aucune marque spéciale. Dépêches formées à Alger-Gare section avion le 9 octobre à 20 heures. Départ de l'avion le 10 octobre, arrivée à Brazzaville le 15.

2 - A - 1 — Alger (9 oct.), Brazzaville (15 oct.); 190 gr.

- a) Alger (9 oct.), El-Goléa (10 oct.); 70 gr.
- b) Alger (9 oct.), Gao (11 oct.); 180 gr.
- c) Alger (9 oct.), Niamey (12 oct.); 30 gr.
- d) Alger (9 oct.), Fort-Lamy (13 oct.); 85 gr.
- e) Alger (9 oct.), Fort-Archambault (14 oct.); 40 gr.
- f) Alger (9 oct.), Bangui (14 oct.); 60 gr.
- g) Alger (9 oct.), Coquilhatville (15 oct.); 75 gr.

2 — Pas de courrier connu au départ d'El-Goléa et d'Aoulef.

2 - R - Pas de courrier connu au départ d'El-Goléa (1); retour de l'avion à Alger le 23 octobre.

3^e voyage d'expérience (2^e voyage postal).

Equipage : Poulin et Avignon, pilotes; Lefebvre, mécanicien; Guignier, radio.
Courrier non surtaxé. Aucune marque spéciale. Poids du courrier formé à Alger : 8 kg.
Départ d'Alger le 7 novembre et arrivée à Brazzaville le 12.

3 - A - 1 — Alger (7 nov.), Brazzaville (12 nov.).

- a) Alger (7 nov.), escales intermédiaires.

R - Courrier provenant des escales algériennes inconnu; retour de l'avion à Alger le 20 novembre.

4^e voyage d'expérience (3^e voyage postal).

Equipage : Poulin et Pharabod, pilotes; Carrey, mécanicien; Massias, radio.
Courrier formé à Alger : 9 kg. environ; pas de surtaxe. Aucune marque spéciale. Départ d'Alger le 21 novembre, arrivée à Brazzaville le 26 novembre.

4 - A - 1 — Alger (20 nov.), Brazzaville (26 nov.).

- a) Alger (20 nov.), escales intermédiaires.

R - Courrier inconnu; retour à Alger le 4 décembre.

5^e voyage d'expérience (4^e voyage postal).

Equipage : Pharabod et Lambert, pilotes; Lefebvre, mécanicien; Guignier, radio.
Courrier formé à Alger : 7 kg. environ; pas de surtaxe. Aucune marque spéciale. Départ d'Alger le 5 décembre, arrivée à Brazzaville le 10 décembre.

5 - A - 1 — Alger (4 déc.), Brazzaville (10 déc.).

- a) Alger (4 déc.), escales intermédiaires.

R - Courrier inconnu; retour à Alger le 18 décembre.

6^e voyage d'expérience (5^e voyage postal).

Equipage : Poulin et Avignon, pilotes; Carrey, mécanicien; Guignier, radio. A bord : MM. Hirschauer, inspecteur de l'Aviation civile et Joseph, ingénieur.

Itinéraire modifié pour ce voyage, afin de reconnaître des terrains au Cameroun pour un raccourcissement possible de la ligne. De Zinder, l'avion rejoignit directement Garoua et Bangui. Le courrier pour Fort-Archambault et Fort-Lamy fut acheminé, à partir de Brazzaville, par voie de terre; arrivée le 1^{er} janvier à Fort-Lamy.

Courrier formé à Alger : 10 kg.; pas de surtaxe. Aucune marque spéciale. Départ d'Alger le 19 décembre, arrivée à Brazzaville le 24 décembre.

6 - A - 1 — Alger (18 déc.), Brazzaville (24 déc.).

- a) Alger (18 déc.), escales intermédiaires.

R - Courrier inconnu; retour à Alger le 1^{er} janvier.

7^e voyage d'expérience (6^e voyage postal).

Reprise de l'itinéraire normal.

Courrier formé à Alger : 11 kg. environ; pas de surtaxe. Aucune marque spéciale. Départ d'Alger le 2 janvier 1935, arrivée à Brazzaville le 7 janvier.

7 - A - 1 — Alger (1^{er} janv. 1935), Brazzaville (7 janv.).

- a) Alger (1^{er} janv. 1935), escales intermédiaires.

R - Courrier inconnu; retour à Alger le 16 janvier.

8^e voyage d'expérience (7^e voyage postal).

Courrier formé à Alger : 12 kg. environ; sans surtaxe. Pas de marque spéciale. Départ d'Alger le 16 janvier, arrivée à Brazzaville le 21 janvier.

8 - A - 1 — Alger (15 janv.), Brazzaville (21 janv.).

- a) Alger (15 janv.), escales intermédiaires.

R - Courrier inconnu; retour à Alger le 29 janvier.

9^e voyage d'expérience (8^e voyage postal).

Mêmes caractéristiques; poids inconnu. Départ le 29 janvier, arrivée le 4 février.

9 - A - 1 — Alger (29 janv.), Brazzaville (4 fév.).

(1) Il y eut certainement du courrier postal aux escales sahariennes à l'aller et au retour, pour tous les voyages; mais nous n'avons pas encore d'indications précises à ce sujet.

- a) Alger (29 janv.), escales intermédiaires.
R - Courrier inconnu; retour à Alger le 12 février.

10^e voyage d'expérience (9^e voyage postal).

Sans surtaxe; poids inconnu. Au départ d'Alger le 13 février, la griffe AL. M 19 reproduite ci-contre fut apposée sur le courrier. Mise en service de la griffe le 8 février. Arrivée à Brazzaville le 18 février.

Transporté Exceptionnellement par Avion à titre de Propagande

AL. M 19

- 10 - A - 1 — Alger (12 fév.), Brazzaville (18 fév.).
a) Alger (12 fév.), escales intermédiaires.
R - Courrier inconnu; retour à Alger le 26 février.

Ouverture officielle de la ligne Alger-Congo.

Equipage : Pharabod et Plamont, pilotes; Lefebvre, mécanicien; Massias, radio. Courrier algérien, environ 14 kg., non surtaxé; revêtu en général de la griffe AL. M 19. Départ le 2 mars, arrivée le 7 mars.

- 11 - A - 1 — Alger (1^{er} mars), Brazzaville (7 mars).
a) Alger (1^{er} mars), escales intermédiaires.
R - Courrier inconnu; retour à Alger le 15 mars.

Nota. — 1^o Indépendamment du courrier originaire d'Algérie, l'avion a transporté depuis le voyage d'octobre 1934, un volumineux courrier provenant de France, revêtu en général de griffes de transport exceptionnel. Nous décrivons ce courrier au titre « France ».

2^o A partir du 2 mars 1935, les voyages sur la ligne française Alger-Congo alternèrent, chaque semaine, avec les voyages Bruxelles-Oran-Léopoldville, effectués par le service régulier belge, de la Sabena (voir n^o 34).

3^o On trouve quelquefois, à cette époque, des plis originaires d'Algérie, adressés en A.O.F. et en A.E.F., avec des griffes de transport exceptionnel du type utilisé en France, donc différentes de la griffe AL. M 19. Il s'agit de plis sans surtaxe dirigés primitivement par erreur sur Marseille par paquebot et retournés ensuite à Alger dans les sacs postaux formés en France pour l'A.E.F. Sur quelques-uns de ces plis, le bureau de Marseille-Gare avait auparavant apposé la griffe « Affranchissement insuffisant pour transport aérien » et la croix ou les barres annulant la mention « Par avion », ce qui n'empêcha pas les plis d'être réellement transportés par avion à partir d'Alger.

31. — 1934-35 (17 octobre 22 mars). — Reprise du service aérien, à titre d'essai, par la Compagnie Générale Transsaharienne, entre l'Algérie et le Niger, avec extension ultérieure vers le Dahomey.

Ce service aérien alternait, comme au printemps de 1934 (voir n^o 26) avec le service automobile exploité par la même Compagnie à travers le Sahara. Il fut annoncé par les journaux et mentionné à l'indicateur des P.T.T.

Le courrier était transporté sans surtaxe (affranchissement 0,50).

Avions Caudron-Phalène, moteur Renault.

Voici la liste des voyages aériens effectués; les poids indiqués ne comprennent pas le courrier originaire de France (voir à « France »).

De Colomb-Béchar à Niamey, par Reggan, Bidon-V et Gac.

1^{er} voyage. — Pilote : Duchesne. Aucune marque spéciale sur les plis.

- 1 - A — Colomb-Béchar (17 oct.), Niamey (19 oct.).

a) Colomb-Béchar (17 oct.), escales intermédiaires.

R — Courrier inconnu au départ des escales africaines de Bidon-V et Reggan; retour à Colomb-Béchar le 24 octobre.

2^e voyage. — Pilote : Duchesne. Aucune marque sur les plis.

- 2 - A — Colomb-Béchar (31 oct.), Niamey (2 nov.).

a) Colomb-Béchar (31 oct.), escales intermédiaires.

R — Courrier inconnu; retour à Colomb-Béchar le 7 novembre.

3^e voyage. — Pilote : Duchesne. Aucune marque spéciale sur les plis.

- 3 - A — Colomb-Béchar (14 nov.), Niamey (15 nov.).

a) Colomb-Béchar (14 nov.), escales intermédiaires.

R — Courrier inconnu; retour à Colomb-Béchar le 21 novembre.

Prolongement du service précédent jusqu'à Cotonou (Dahomey).

1^{er} voyage. — Pilote : Monteil. Aucune marque sur les plis.

- 4 - A — Colomb-Béchar (28 nov.), Cotonou (30 nov.).

2^e voyage.

- 5 - A — Colomb-Béchar (12 déc.), Cotonou (14 déc.).

3^e voyage.

- 6 - A — Colomb-Béchar (26 déc.), Cotonou (28 déc.).

4^e voyage.

- 7 - A — Colomb-Béchar (9 janv. 1935), Cotonou (11 janv.).

Pour ces derniers voyages, pilotes Duchesne ou Monteil. Aucune marque spéciale; plis des retours, inconnus (retours à Colomb-Béchar les 5 décembre, 19 décembre, 2 janvier, 16 janvier).

Voyage vers Cotonou avec départ d'Alger.

Pilotes : d'Alger à Gao, Monteil; de Gao à Parakou (Dahomey), Duchesne.

L'avion fut plaqué au sol et détruit à Parakou le 24 janvier; équipage et courrier indemnes; acheminement du courrier sur Cotonou, par voie de terre.

8 - A — Alger (22 janv. 1935), Cotonou (26 janv.); 1 kg. 180; accid.

a) Alger (22 janv.), Colomb-Béchar (22 janv.); 12 kg. 600 de poste.

b) Alger (22 janv.), Gao (24 janv.); 0 kg. 130.

c) Alger (22 janv.), Niamey (24 janv.); 1 kg.

2 — Colomb-Béchar (23 janv.); diverses escales; 67 kg. courrier de toute nature, y compris le courrier de France.

Reprise du service avec départ de Colomb-Béchar (2 voyages).

9 - A — Colomb Béchar (5 fév.), Cotonou (7 fév.).

10 - A — Colomb-Béchar (20 fév.), Cotonou (22 fév.).

Report de la tête de ligne algérienne à Oran (2 voyages).

Pilotes : Rome et Duchesne. Pas de marque sur le courrier, sans surtaxe. Sur les plis



originaires d'Alger, on remarque quelquefois la griffe de transport exceptionnel AL. M 19.

11 - A — Oran (5 mars), Cotonou (9 mars); 0 kg. 330 de courrier algérien; escale forcée à Kandi, au Dahomey, le 8 mars, par suite du mauvais temps.

12 - A — Oran (22 mars), Cotonou (25 mars); 0 kg. 310 de courrier algérien.

Notc. — Le Ministre des P.T.T. ayant fait connaître au Gouvernement général de l'Algérie qu'il y avait lieu de se borner à l'application de la convention franco-belge, pour le transport du courrier postal, ce dernier ne fut plus confié à la Compagnie Générale Transsaharienne qui arrêta ainsi son exploitation en Algérie, qu'elle ne devait reprendre qu'en 1946 (voir n° 84).

32. — 1934 (6 décembre). — Transport de plis d'Oran à Alger au cours du voyage d'inauguration de la ligne aérienne Oran-Alger par la Société des Lignes Aériennes Nord-Africaines.

Il s'agit de l'ouverture de la ligne pour les passagers, l'ouverture au trafic postal n'ayant eu lieu que le 16 novembre 1935 (voir n° 42); quelques plis furent transportés par le pilote Georges Descamps à titre de souvenirs; non timbrés au départ d'Oran, ils furent postés à l'arrivée à Maison-Blanche-Alger (timbre à date du 6 décembre à 19 h.). Ils sont certifiés par la mention manuscrite du voyage et la signature du pilote.

— Oran (non timbré), Maison Blanche (6 déc.); signé.

33. — 1935 (8 janvier). — **Services aériens postaux d'essai d'Alger à Tunis et d'Alger à Rabat par l'aviation militaire d'Afrique du Nord.**

Par décision du 3 décembre 1934, le Ministre de l'Air prescrivit l'exécution d'une liaison aérienne militaire de commandement Maroc-Algérie-Tunisie, en attendant l'ouverture de la ligne aérienne civile nord-africaine.

Cette liaison était réservée aux personnalités civiles et militaires et, en ce qui concerne le service postal, **au courrier officiel.**

Des mesures spéciales avaient été prises pour assurer au transport de ce courrier toute la garantie désirable (sac spécial numéroté et plombé).

L'horaire prévu était le suivant :

- le mardi : Alger-Maison Blanche (6 h. 45), Sétif, Tunis (11 h. 30) ;
- le jeudi : Tunis (6 h. 45), Sétif, Alger (11 h. 30) ;
- le vendredi : Alger (6 h. 45), Oran, Meknès (13 h.) et Meknès-Rabat ;
- le samedi : Rabat-Meknès (dans l'après-midi) ;
- le dimanche, Meknès (6 h. 45), Oran, Alger (13 h.).

La ligne Alger-Tunis et le tronçon Alger-Meknès étaient exploités par la 5^e escadrille d'Algérie, le tronçon Meknès-Rabat, par le 37^e Régiment d'Aviation du Maroc.

Appareils Lioré-Ollivier, gros porteurs, anciennement utilisés sur la ligne Paris-Londres.

A l'arrivée à destination, les plis étaient remis au Commandant de la Base militaire qui, le cas échéant, les faisait parvenir à leurs destinataires, par la voie postale ordinaire.

1^{er} voyage postal Alger-Tunis, le 8 janvier 1935. — Equipage : chef de bord, capitaine Benson ; pilote, sergent-chef Arnould ; radio, lieutenant Bonnenfant ; autres membres : adjudant-chef Pouey, adjudant Bouvard, sergent Bergero. Retour le 15 janvier.

1^{er} voyage postal Alger-Meknès, le 11 janvier 1935. — Equipage : chef de bord, lieutenant Dumarçet ; pilote, adjudant Villeval ; radio, sergent Alonnard ; autres membres : sergent-chef Schott, sergent Schikora, sergent Lefèvre. Retour le 13 janvier.

Il y eut au total 9 voyages postaux hebdomadaires Alger-Tunis et retour, et 4 voyages hebdomadaires Alger-Meknès (Rabat) et retour.

Ci-après, la description des seuls plis que nous avons pu recueillir :

1. — **Pli de la 1^{re} liaison Alger-Meknès-Rabat (11 janvier).**

Pli de service, avec griffe de l'organe militaire expéditeur et date du 10 janvier dans le coin gauche en bas de l'enveloppe ; au passage à Meknès, ce pli a été pris en charge par le 37^e Régiment d'Aviation du Maroc qui y a apposé son timbre humide (République) violet, puis il a été mis à la poste à Rabat (timbre à date « Rabat R.P. Maroc 11-1-35 20 h. ») et acheminé sur Casablanca (lieu de destination).

2. — **Pli de la 2^e liaison Alger-Tunis (15 janvier).**

Chef de bord : lieutenant Dumarçet.

Pli de service, comme le précédent, avec griffe du 14 janvier apposée par l'organe expéditeur. Le courrier, à l'arrivée à l'aéroport de Tunis-El-Aouina, fut remis au service des P.T.T. ; il porte donc le timbre à date d'El-Aouina du 16-1-35 (sans heure) et, au verso, le timbre à date de Tunis R.P. 16-1-35, 12 h., ainsi que la griffe du service destinataire.

34. — 1935 (24 février). — **Acheminement du courrier algérien vers le Soudan, le Niger, le Tchad et le Congo, lors de l'ouverture de la ligne aérienne belge Bruxelles-Léopoldville, faisant escale à Oran, Colomb-Béchar et Reggan en Algérie.**

Compagnie exploitante belge Sabena.

Equipage : Coquyt, Schoonbroodt, Maupertuis.

Appareil trimoteur Fokker « Edmond-Thieffry ».

L'avion arrivé à Oran le 24 février dans la matinée, venant de Bruxelles, repartait d'Oran le jour même pour Colomb Béchar et Reggan ; le 25, il était à Gao et Niamey ; le 26 à Zinder ; le 27 à Fort-Lamy, Fort-Archambault et Bangui ; le 28 à Coquilhatville et Léopoldville.

A - 1 — Oran (24 fév.), Léopoldville (28 fév.) ; 140 gr.

- a) Oran (24 fév.), Colomb-Béchar ; 50 gr.
- b) Oran (24 fév.), Gao (25 fév.) ; 70 gr.
- c) Oran (24 fév.), Niamey (25 fév.) ; 60 gr.
- d) Oran (24 fév.), Zinder (26 fév.) ; 30 gr.
- e) Oran (24 fév.), Fort-Lamy (27 fév.) ; 1.500 gr.
- f) Oran (24 fév.), Fort-Archambault (27 fév.) ; 100 gr.
- g) Oran (24 fév.), Bangui (27 fév.) ; 170 gr.
- h) Oran (24 fév.), Coquilhatville (28 fév.) ; 20 gr.
- i) Oran (24 fév.), Brazzaville (28 fév.) ; 800 gr. (1).

(1) Courrier transporté jusqu'à Léopoldville par avion.

A - 2 — Colomb-Béchar (25 fév.), Léopoldville (28 fév.); 53 gr.

- a) Colomb-Béchar (25 fév.) Gao (25 fév.); 25 gr.
- b) Colomb-Béchar (25 fév.), Niamey (25 fév.); 250 gr.
- c) Colomb-Béchar (25 fév.), Zinder (26 fév.); 60 gr.
- d) Colomb-Béchar (25 fév.), Fort-Lamy (27 fév.); 35 gr.
- e) Colomb-Béchar (25 fév.), Fort-Archambault (27 fév.); 25 gr.
- f) Colomb-Béchar (25 fév.), Brazzaville (28 fév.); 45 gr. (1).

Nous ne connaissons pas de plis originaires de Reggan à l'aller et au retour, ainsi que de Colomb-Béchar et d'Oran au retour vers Bruxelles.

Aucune marque particulière sur les plis. Pas de surtaxe pour les colonies françaises. Nous accordons une certaine plus-value aux plis avec enveloppe spéciale de la Sabena, émise spécialement pour l'inauguration de la ligne.

Comme nous l'avons écrit, à la fin du n° 30 (nota n° 2) ce service belge alterna chaque semaine avec le service français Alger-Congo.

Noter qu'à partir du 9 janvier 1939, le service belge ne passa plus par Oran, mais par Alger.

35. — (Novembre 1934 - Septembre 1939.) — Acheminement du courrier postal d'Algérie pour le Dahomey, par voie entièrement aérienne, à travers le Sahara.

Le courrier amené d'Alger ou d'Oran, à Gao ou Niamey, soit par le service français Alger-Congo, soit par le service belge Oran-Léopoldville, pouvait être acheminé rapidement sur le Dahomey, par le service Colomb Béchar-Gao-Niamey-Cotonou, puis Gao-Cotonou, exploité par la Compagnie Générale Transsaharienne, ensuite par le service Niamey-Cotonou de l'Aéromaritime (voir « Algérie » n° 30, 31 et 34; voir également « A.O.F. »).

1. — Le premier service mixte Alger-Cotonou par le service français Alger-Congo et la Compagnie Générale Transsaharienne eut lieu du 30 mars au 2 avril 1935. Correspondance à Gao le 1^{er} avril. Aucune marque spéciale.

2. — Le premier service mixte Oran-Cotonou, par le service belge et la Compagnie Générale Transsaharienne, eut lieu du 5 au 8 avril 1935. Correspondance à Gao le 7 avril. Aucune marque spéciale.

3. — Interrompus fin mai 1935, les services mixtes ci dessus furent repris au début de juillet par suite de la création du service Niamey-Cotonou exploité par l'Aéromaritime. Le premier courrier de cette nature arriva à Cotonou le 9 juillet.

Pour identifier ces divers plis avec ceux de la ligne Alger-Congo notamment, il faut examiner les timbres à date, surtout ceux de transit (Colomb-Béchar et Niamey principalement).

36. — 1935 (2 avril). — Inauguration, par la Compagnie Air-France, du service Alger-Paris dans la journée.

AL 9

PREMIER VOL
ALGER-PARIS
dans la journée
2 Avril 1935

<p>PREMIER VOL PARIS { ALGER AJACCIO-TUNIS DANS LA JOURNÉE 2 AVRIL 1935</p>

AL 10

Il s'agit de la mise en correspondance à Marseille, d'une façon régulière, des lignes Alger-Marseille et Marseille-Paris, d'ailleurs déjà effectuée les années précédentes à diverses reprises.

L'hydravion, piloté par Capillon, quitta Alger à 9 h. 20 et arriva à Marseille à 15 h. 25; l'avion de correspondance ne quitta Marseille qu'à 17 h. 35, après l'arrivée de l'hydravion de Tunis, en retard; atterrissage tard dans la soirée à Paris.

Les plis du premier service timbrés à Alger-Gare section avion (centralisateur) le 2 avril à 8 heures portent le timbre à date d'arrivée à Paris R.P. Avion du 3 avril à 1 heure.

Ils ont été munis de la griffe AL 9 (en violet ou en noir) accompagnée quelquefois de la griffe AL 10 qui semble cependant être une griffe originaire de France.

- Alger (1^{er} ou 2 avril avant 8 h.), Paris R.P. Avion (3 avril, 1 h.); griffe AL 9.
- a) Id., avec les deux griffes AL 9 et AL 10.

(1) Voir renvoi page précédente.

37. — 1935 (27 avril). — **Voyage postal d'étude d'Alger à Tananarive en vue de l'exploitation d'une ligne régulière.**

Un avion trimoteur Bloch 120 de la Régie d'Etat Air-Afrique (nouveau nom de la Régie Alger-Congo), piloté par Plamont, avec le radio Barbier, quitta Alger le 25 avril à 9 h. 20 pour Tananarive pour être livré au service exploitant la ligne française Tananarive-Broken Hill.

Cet avion n'emportait pas de courrier postal; mais il devait prendre à Bangui le courrier de France et d'Algérie destiné à Madagascar, qui devait lui être amené par le trimoteur du service régulier Alger-Brazzaville.

L'avion du service régulier quitta Alger le 27 avril à 5 h. 10, ayant comme équipage : Pharabod et Dupuy, pilotes; Massias, radio, et Carrey, mécanicien; il arriva à Aoulef le même jour, à Gao le 28, à Zinder le 29, à Fort-Lamy le 30 et à Bangui le 1^{er} mai.

Le trimoteur de Plamont, qui était arrivé à Bangui le 29 avril, prit son vol le 2 mai avec le courrier transbordé; il était le soir même à Luluabourg, le 3 à Elisabethville et le 9 à Tananarive.

Le courrier chargé à Alger le 27 avril, comprenait deux sacs de France (1) et une dépêche formée le 26 au soir à Alger-Gare section avion, pour Tananarive, comprenant seulement une douzaine de lettres, sans surtaxe, d'un poids net de 30 gr., malgré l'annonce faite dans les journaux d'Alger et à la radiodiffusion, quelques jours avant le départ.

— Alger-Gare section avion (26 avril 20 h.), Tananarive (10 mai 9 h. 20); griffe AL.M 19 déjà reproduite au n° 30 (10^e voy.).

38. — 1935 (14 et 14 juillet). — **Ouverture, au trafic public, des liaisons aériennes Oran-Casablanca et Oran-Alicante-France, par déviation de la ligne aérienne France-Maroc.**

A la demande des autorités oranaises, la ligne France-Maroc fut détournée deux fois par semaine à partir du 13 juillet 1935, passant ainsi par Oran.

13 juillet : Oran-Casablanca. Pilotes : Dubourdieu et Arin; radio : Macaigne; 9 passagers. Pas de griffe spéciale. Affranchissement unitaire : 1 franc.

A. — Oran (13 juill.), Fez ou Casablanca (13 juill.).

14 juillet : Oran-Alicante-Barcelone-France. **C'était la première fois qu'une dépêche aérienne était formée pour l'Espagne.** Pas de griffe spéciale.

R. — Oran (14 juill.), Alicante (14 juill.); quelques plis.

a) Oran (14 juill.), Barcelone (14 juill.); quelques plis.

b) Oran (14 juill.), Toulouse-Gare avion (14 juill.); 650 gr.

c) Oran (14 juill.), Paris-R.P. avion (dist. le 15); 3.200 gr.

d) Oran (14 juill.), Le Bourget, pour l'étranger (14 juill.); 180 gr.

39. — 1935 (6 septembre). — **Transport occasionnel de courrier postal, d'Alger à Paris, lors du voyage rapide effectué de Paris à Alger et retour, dans la même journée, par l'aviateur Mermoz.**

Mermoz et Gimé, à bord d'un bimoteur Comet, effectuant un vol de démonstration, arrivèrent à Alger à 11 h. 50 et en repartirent à 13 h. 13 pour se poser au Bourget à 17 h. 45 après un vol sans escale (vitesse moyenne horaire d'Alger à Paris : 304,200 km.-h.), emportant une dépêche postale de 270 grammes formée au bureau centralisateur d'Alger-Gare section avion pour le Bourget.

— Alger (6 sept.), Paris (6 sept.). Aucune griffe spéciale.

40. — 1935 (9 novembre). — **Inauguration de la ligne aérienne, entièrement française, Alger-Tananarive.**

Ligne réalisée :

d'une part, par le prolongement de la ligne Alger-Brazzaville jusqu'à Elisabethville, par Port-Franqui et Luluabourg (Exploitant : Régie d'Etat Air-Afrique);

d'autre part, par la jonction de cette ligne, à Elisabethville, avec la ligne Tananarive-Broken Hill prolongée elle-même jusqu'à Elisabethville (Exploitant : Régie malgache).

Horaires et équipages :

Départ d'Alger le 9 novembre à 6 h. 40 (équipage : Poulin et Lambert, pilotes; Massias, radio; Lefebvre, mécanicien; 2 passagers; avion trimoteur Bloch 120); d'Aoulef le 10, de Gao le 11, de Fort-Lamy le 12, de Coquilhatville (Congo belge) le 13, de Port-Franqui pour Elisabethville le 14 (arrivée à 13 h. 15).

Départ d'Elisabethville le 16 à 3 h. 40 (équipage : Lefèvre, pilote; Chollet, mécanicien; un passager; avion trimoteur Bloch 120); arrivée à Tananarive le 17 novembre

(1) Ces plis seront décrits au titre « France ».

à 11 heures par Broken Hill, Quelimane et Mozambique.

Au départ d'Alger, l'avion emportait un volumineux courrier de France (77 kg. environ), que nous décrivons au titre « France », et le courrier algérien.

Le courrier algérien timbré à Alger Gare section avion, jusqu'au 8 novembre à 20 heures, a été revêtu de la griffe commémorative AL 11, apposée en noir, qui rappelle volontairement celle apposée sur le courrier, transporté de Paris à Tananarive en 1926-27, par l'aviateur Dagnaux lors du premier voyage France-Madagascar par avion terrestre.

AL 11



1. — **Courrier surtaxé normalement** (cliché AL 12).

— Alger (8 nov., 20 h.), Tananarive (17 nov.); 2.470 gr.

a) Alger (8 nov. 20 h.), Elisabethville (14 nov.); 120 gr.

b) Alger (8 nov. 20 h.), Mozambique (16 nov.); 15 gr.

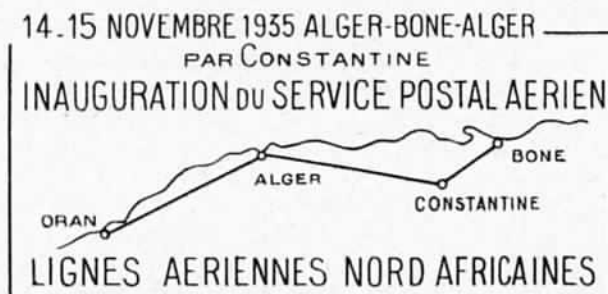
1'. — **Courrier non surtaxé, chargé en supplément** (cliché AL 13).

— Alger (8 nov. 20 h.), Tananarive (17 nov.); 15 plis.

a) Alger (8 nov. 20 h.), Elisabethville (14 nov.); 6 plis.

41. — 1935 (14 et 15 novembre). — **Inauguration de la ligne aérienne régulière Alger-Constantine-Bône par la Société des Lignes Aériennes Nord-Africaines (L.A.N.A.).**

AL 14



Avion bimoteur Dragon de Haviland. Pilote : Descamps. Aller le 14 novembre, retour le 15.

Surtaxe aérienne : 0 fr. 35; griffe spéciale commémorative AL 14 apposée à Alger; pas de griffe au retour.

A - 1 — Alger-Bône (14 nov.); 205 gr.; griffe AL 14.

a) Alger-Constantine (14 nov.); 205 gr.; griffe AL 14.

2 — Constantine-Bône (14 nov.); 150 gr.

R - 1 — Bône-Alger (15 nov.) ou France (17 nov.); 1.715 gr. au total.

a) Bône-Constantine (15 nov.) ou France (17 nov.); 150 gr. au total.

2 — Constantine-Alger (15 nov.) ou France (17 nov.); 1.182 gr. au total.

La ligne cessa d'être exploitée par les L.A.N.A. le 31 décembre 1936; elle fut reprise, en avril 1937, par la Régie Air-Afrique (n° 52).



AL. 12 — Pli normalement surtaxé, sur enveloppe de la Régie d'Etat Air-Afrique.



AL. 13 — Pli non surtaxé

Inauguration de la ligne aérienne entièrement française
Alger-Elisabethville-Tananarive (9 novembre 1935)

42. — 1935 (16 novembre). — **Inauguration de la ligne aérienne régulière Alger-Oran par la Société des Lignes Aériennes Nord-Africaines (L.A.N.A.).**

Même pilote et même appareil que pour la ligne Alger-Bône (n° 41). Aller et retour le 16 novembre. Griffes commémoratives AL. 15, à Alger seulement. Surtaxe : 0 fr. 35.



A — Alger-Oran (16 nov.); 435 gr.; griffe AL. 15.

R — Oran-Alger (16 nov.); 425 gr.

Fin du service le 31 décembre 1936, comme pour la ligne Alger-Bône.

43. — 1935 (16 novembre). — **Inauguration du service aérien régulier Oran-Tananarive par Elisabethville.**

De même que la ligne aérienne française Alger-Brazzaville fut prolongée jusqu'à Elisabethville pour établir une liaison Alger-Elisabethville-Tananarive (n° 40), la ligne belge Bruxelles-Oran-Léopoldville fut, elle aussi, prolongée jusqu'à Elisabethville, par Port-Franqui et Luluabourg, en liaison également avec le service français Elisabethville-Tananarive.

On avait ainsi chaque semaine une relation Europe-Algérie-Tananarive; une semaine par la ligne entièrement française passant par Alger, l'autre semaine par la ligne mixte belgo-française passant par Oran.

Le trimoteur belge « Léopold Roger », de la Sabena, venant de Bruxelles, quitta Oran le 16 novembre et arriva à Elisabethville le 21 novembre. Assolant transporta ensuite le courrier jusqu'à Tananarive.

AL. 16



Griffe AL. 16 sur le courrier, apposée à Oran sur tout le courrier, probablement même sur le courrier destiné aux escales avant Elisabethville, ce qui n'était pas normal.

La Compagnie Sabena avait fait éditer des enveloppes spéciales.

1 — Oran (16 nov.), Tananarive (24 nov.); 800 gr.; gr. comm. AL. 16.

a) Oran (16 nov.), Elisabethville (21 nov.); 60 gr.; gr. comm. AL. 16.

b) Oran (16 nov.), Broken Hill (22 nov.); 40 gr.; gr. comm. AL. 16.

c) Oran (16 nov.), Quelimane (23 nov.); 45 gr.; gr. comm. AL. 16.

Nous ne connaissons pas de courrier originaire de Colomb-Béchar.

44. — 1936 (5 janvier). — Acheminement du courrier algérien, lors de l'inauguration du service 100 % aérien hebdomadaire France-Amérique du Sud, exploité par la Compagnie Air-France.

Inauguration de la liaison aérienne transatlantique hebdomadaire 5 janvier 1936

La correspondance originaire de France quitta Toulouse et Marseille le 5 janvier au matin; au passage à Casablanca, le courrier d'Algérie pour l'Amérique du Sud, primitivement dirigé sur cette escale marocaine, fut déposé à bord de l'avion après opposition de la griffe spéciale reproduite ci-contre.

Arrivée du courrier à Buenos-Ayres le 8 janvier à 20 h. 10, après un arrêt forcé de douze heures à Rio-de-Janeiro, en raison du mauvais temps.

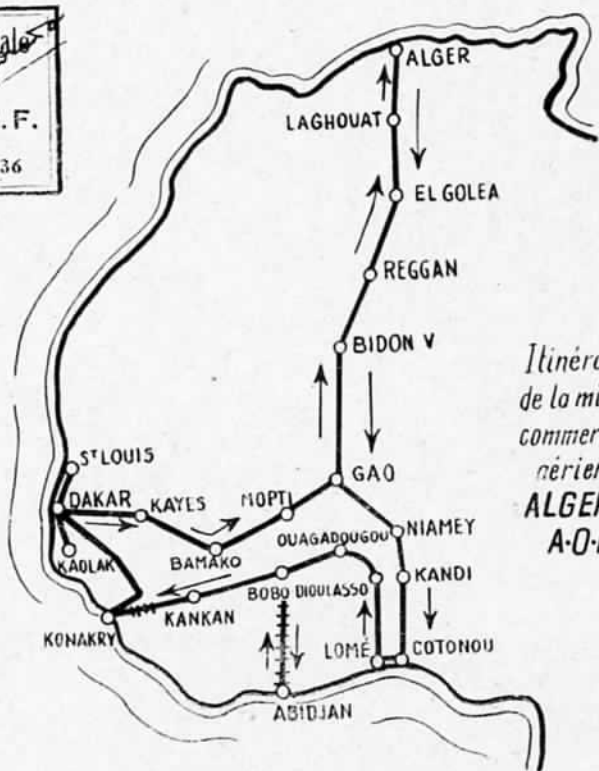
L'avion transatlantique était baptisé « Croix du Sud » et avait comme équipage de Dakar à Natal : Rouchon et Carriou, pilotes; Comet, navigateur; Néri, radio, et Lavidalie, mécanicien.

— Alger (2-1-36 ou autre date avant le 5), Buenos Ayres (8 janvier); griffe commémorative ci-contre.

45. — 1936 (12 janvier). — Transport circulaire de colis, à titre de démonstration, par les avions de la croisière commerciale algérienne en Afrique Occidentale Française.



AL. 17



*Itinéraire
de la mission
commerciale
aérienne
ALGERIE
A.O.F.*

Croisière d'étude et de propagande organisée par la Chambre de Commerce d'Alger, avec le concours des autres organes analogues d'A.O.F. Cette mission officielle fut effectuée à bord de 10 avions militaires Potez 29, sous les ordres du commandant Delcroix, mis à la disposition de la Chambre de Commerce, par le gouvernement français.

Itinéraire : Blida (départ 12 janvier), El-Goléa, Reggan, Bidon V, Gao, Niamey,

Kandi, Cotonou, Lomé, Sansané-Mango, Ouagadougou, Bobo-Dioulasso (circuit Bobo-Bouaké-Abidjan-Bouaké-Bcbo en auto), Kankan, Lobé (circuit Lobé-Mamou-Kindia-Conakry et retour en auto et chemin de fer), Tambacounda, Dakar, Kaolack, Saint-Louis, Dakar, Kayes, Bamako, Ségou, Mopti, Gao, Bidon V, Reggan, El-Goléa, Laghouat, Alger (arrivée le 1^{er} mars), soit 16.440 km., dont 13.690 en avion (voir carte).

A titre de souvenir et de démonstration, les organisateurs de la croisière transportèrent 110 enveloppes à en-tête de la Chambre de Commerce d'Alger, qu'ils firent revêtir de timbres-poste, timbrés à date, dans les différents territoires traversés.

Au recto, on remarque :

la griffe spéciale AL. 17 avec la signature de M. Maurice Cardinal, organisateur principal, et le numéro de l'enveloppe, les timbres à date (sur timbres-poste) de Blida (12 janvier), Gao (16 janvier), Niamey (17 janvier), Cotonou (22 janvier), Lomé (24 janvier), Bobo-Dioulasso (27 janvier), Abidjan (31 janvier), Conakry (7 février), Dakar (13 février), Bamako (20 février).

Au verso figurent :

les timbres à date, sans timbre-poste, de Gao (24 février) et Maison Blanche-Alger (1^{er} mars) ainsi que le timbre humide du chef de poste de Reggan (sans date) et les signatures du commandant Delcroix et de MM. Poulailon, Cardinal et Grau, organisateurs de la croisière.

46. — 1936 (3 février). — **Inauguration de la ligne aérienne postale Alger-Tunis par la Société des Lignes Aériennes Nord-Africaines (L.A.N.A.).**

Ouverture, au service postal, du tronçon Bône-Tunis de la ligne Alger-Tunis déjà existante, pour les passagers, depuis le 2 décembre 1935; c'est en même temps le prolongement, au point de vue postal, de la liaison Alger-Bône créée le 14 novembre 1935 (voir n° 41).

Pilote : Descamps; avion trimoteur Dragon de Haviland.

Départ d'Alger à 7 h. 45, arrivée à Tunis à 12 h. 15 après escale à Bône, l'escale de Constantine n'ayant pas été utilisée en raison du mauvais temps.

Surtoxe aérienne : 0 fr. 50.

A - 1 — Alger-Tunis (3 fév.); griffe spéciale AL. 18; 500 plis environ.

2 — Bône-Tunis (3 fév.); pas de griffe; 95 plis.

3 — Constantine-Tunis (7 fév.) (1); pas de griffe spéciale; 65 plis environ.

88 kg. 600 de courrier algérien furent transportés sur cette ligne du 3 février au 31 décembre 1936, date de la cessation du service assuré par les L.A.N.A.

LIGNES AÉRIENNES

NORD-AFRICAINE

1^{er} VOL POSTAL

ALGER



TUNIS

3 FEV. 1936

ALGER-LONDRES
en 12 Heures



Inauguration du Service

← AL. 18

↑ AL. 19

47. — 1936 (2 juin). — **Inauguration du service aérien Alger-Londres en douze heures par la Compagnie Air-France.**

Mise en concordance des lignes aériennes Alger-Marseille-Paris et Paris-Londres avec départ d'Alger à 10 heures et arrivée à Londres à 22 heures. Service quotidien effectué, en 1936, jusqu'au 31 août.

Timbre à date de départ d'Alger-Gare section Avion du 2 juin à 9 h. 40 (date et heure extrêmes). Griffe commémorative AL. 19. Le timbre à date d'arrivée à Londres manque le plus souvent. Lorsqu'il existe, il est à la date du 3 juin.

Les plis destinés à Paris ont reçu également l'empreinte de la griffe spéciale.

— Alger (2 juin), Londres (3 juin); griffe AL. 19.

(1) C'est la date de la première escale postale à Constantine. Les plis déposés le 3 février à Constantine et non conservés jusqu'à l'ouverture de l'escale, à la demande des expéditeurs, furent acheminés sur Tunis, par chemin de fer; arrivée le 5.

48. — 1936 (6 octobre). — Admission du courrier ordinaire, par avion, d'Algérie vers la France, à titre de propagande.

TRANSPORTÉ EXCEPTIONNELLEMENT PAR AVION A TITRE DE PROPAGANDE

AL. M 20

Démonstration faite pendant quelque temps, à partir du 6 octobre, sur la ligne Alger-Marseille-Paris; affranchissement ordinaire à 0 fr. 50.

Griffe AL. M 20, apposée à Alger et la plupart du temps, au verso, griffe encadrée : « VOUS POUVEZ REpondRE CE SOIR PAR AVION », apposée à Marseille, à l'arrivée.

— Alger-Gare section Avion (6 octobre 36 à 7 h. 15), Marseille-Arrivée (6 octobre 36 à 14 h. 30); griffe AL. M 20.

a) Pli analogue d'un des jours suivants.

49. — 1936 (25 octobre). — Inauguration du service aérien accéléré belge Bruxelles-Oran-Elisabethville (Tananarive).

L'accélération du service décrit au n° 43, résulta de l'emploi d'appareils plus puissants, d'un réaménagement des horaires et de l'adoption d'un itinéraire plus direct au Congo belge, par Stanleyville.

L'avion Savoia-Marchetti, passant par Oran, le 25 octobre, y chargeait le courrier parvenu dans cette ville jusqu'au 24 et parvenait à Stanleyville le 28 octobre. Un autre avion conduisait le courrier à Elisabethville le 29 octobre. L'avion de la régie malgache amenait le courrier à Tananarive le 31 octobre.

Nous ne connaissons pas de plis originares d'Algérie (voir nota du n° 50); mais sur les plis transitant à Oran, nous avons remarqué le timbre à date de transit à Coquilhatville du 28 et les timbres à date de distribution à Stanleyville et à Elisabethville, du 5 novembre; ce qui laisse à penser que les dépêches postales avaient été établies pour l'ancienne escale de la ligne au Congo belge, Coquilhatville, qui n'était plus desservie par le nouvel itinéraire et que, par suite, le courrier est resté en attente de l'avion français de la semaine suivante à Coquilhatville (voir n° 50).

50. — 1936 (1^{er} novembre). — Inauguration du service aérien accéléré sur la ligne Alger-Congo-Madagascar.

ALGERIE CONGO-MADAGASCAR

AL. 20



1^{er} COURRIER ACCÉLÉRÉ

Le trajet fut effectué en cinq jours et demi au lieu de sept.

Bien que l'itinéraire de la ligne française n'ait pas été modifié (il le sera à partir du 13 juin 1937 - voir n° 54), l'Administration des P.T.T. d'Alger fit apposer sur le courrier originaire d'Algérie la griffe ci-contre AL. 20 en noir, puisqu'une accélération dans le temps était néanmoins réalisée.

Equipages. — D'Alger à Coquilhatville : Lambert, pilote; Barbier, Carrey. - De Coquilhatville à Luluabourg et Elisabethville : Dupuy, Fouché, Basile. - D'Elisabethville à Tananarive : Assolant, Vye.

- Alger (1^{er} nov.), Tananarive (7 nov.); 1.505 gr.
 - a) Alger (1^{er} nov.), à différentes étapes jusqu'à Bangui (4 nov.); 4.395 gr.
 - b) Alger (1^{er} nov.), Coquilhatville (4 nov.); 35 gr.
 - c) Alger (1^{er} nov.), Brazzaville (5 nov.); 255 gr.
 - d) Alger (1^{er} nov.), Léopoldville (5 nov.); 30 gr.
 - e) Alger (1^{er} nov.), Elisabethville (5 nov.); 25 gr.
- } gr. AL. 20

Nota. — On trouve des plis de ce voyage, originares d'Alger, portant, outre la griffe spéciale commémorative, la griffe PAS DE DEPART PAR AVION (AL. M 27, voir page 73). Il s'agit de plis postés le 24 octobre au soir, après le départ du train de nuit pour Oran, qui devaient être acheminés sur Oran, par l'avion du 25 (ligne Alger-Oran du n° 42), afin d'être chargés sur l'avion belge, du premier service accéléré Bruxelles-Oran-Léopoldville (voir n° 49). Or le service Alger-Oran du 25 fut annulé par suite du mauvais temps; le courrier fut donc conservé en attente à Alger, jusqu'au 1^{er} novembre, ce qui explique l'apposition de la griffe en question.

51. — 1937 (26-27 février). — Acheminement du courrier algérien pour la Côte Occidentale d'Afrique par le service aérien aéromaritime Dakar-Cotonou, ouvert le 1^{er} mars 1937.



Il existe deux sortes de plis, suivant qu'ils ont été transités à Marseille ou à Casablanca.

Acheminement par Marseille :

- 1 — Alger (27 fév.), Cotonou (3 mars) ; griffe ci-contre, à gauche, apposée à Marseille.

Acheminement par Casablanca :

- 2 — Alger (26 fév.), Cotonou (3 mars) ; griffe ci-contre, à droite, apposée à Casablanca.

On connaît également des plis originaires d'Algérie pour les escales françaises intermédiaires, entre Dakar et Cotonou, c'est-à-dire Ziguinchor, Conakry et Abidjan (voir A.O.F., 1^{er} mars 1937).

52. — 1937 (15-17 avril). — Reprise, par la régie d'Etat Air-Afrique, de l'exploitation régulière sur les lignes Alger-Oran et Alger-Tunis.

Les lignes ouvertes en novembre 1935 et février 1936 (voir n^{os} 41, 42 et 46) avaient été exploitées par la Société des Lignes Aériennes Nord-Africaines jusqu'à fin 1936. En exécution des dispositions de la loi de finances de 1937, elles cessèrent de fonctionner à cette date, pour être reprises, le 15 avril 1937, par la régie d'Etat Air-Afrique, Avions bimoteurs Potez 56.

	1 ^{ER} SERVICE AÉRIEN	1 ^{ER} SERVICE AÉRIEN	
AL. 21	ALGER-ORAN	ORAN-ALGER	AL. 22
	PAR	PAR	
	AIR-AFRIQUE	AIR-AFRIQUE	

Ligne Alger-Oran

Aller le 15 avril ; retour le 17 avril. Pilotes : Dupuy et Duterriez ; radio : Faucher.

- 1 - A — Alger-Oran (15 avril) ; griffe AL. 21.
R — Oran-Alger (17 avril) ; griffe AL. 22.

AL. 23	1 ^{ER} SERVICE AÉRIEN	
	ALGER-TUNIS	
	PAR	
	AIR-AFRIQUE	

Ligne Alger-Tunis

Aller le 16 avril, retour le 17 avril. Pilote : Descamps.

- 2 - A — Alger-Tunis (16 avril) ; griffe AL. 23.
a) Constantine-Tunis (16 avril).
b) Bône-Tunis (16 avril).
R — Bône-Alger (17 avril) ou France (18 ou 19 avril).
a) Constantine-Alger (comme Bône-Alger).

53. — 1937 (16 mai). — Acheminement du courrier postal algérien vers Pointe-Noire (A.E.F.) par les services aériens Alger-Niamey de la régie Air-Afrique, Niamey-Cotonou de l'Aéromaritime et Cotonou - Pointe-Noire, également de l'Aéromaritime.

1^{ère} LIAISON POSTALE AÉRIENNE ALGER-POINTE NOIRE 16 MAI 1937

AL. 24

C'est en définitive l'acheminement du courrier algérien, lors de l'inauguration du service Cotonou - Pointe-Noire exploité par l'Aéromaritime (voir « A.O.F. », 15 mai 1937).

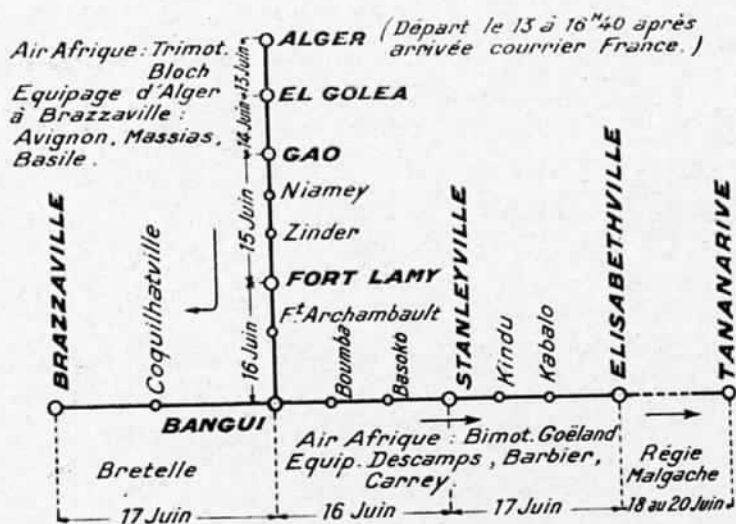
Horaire : Alger, 16 mai 16 h. 30; Niamey 18 mai; Niamey-Cotonou le 18 mai; Cotonou - Pointe-Noire les 19 et 20 mai, par Douala, Libreville et Port-Gentil.
— Alger (15 ou 16 mai), Pointe-Noire (20 mai); griffe AL. 24.

54. — 1937 (13 juin). — Mise en service de l'itinéraire Alger-Tananarive par Stanleyville au lieu de Brazzaville, par la Régie Air-Afrique.

1^{er} SERVICE ALGERIE-MADAGASCAR VIA STANLEYVILLE 13 JUIN 1937

AL. 25

Le nouvel itinéraire est figuré sur le croquis ci-dessous.



Les plis au départ d'Alger ont reçu l'empreinte de la griffe commémorative AL. 25, en noir.

- Alger (13 juin), Tananarive (20 juin); gr. AL. 25.
a) Alger (13 juin), Brazzaville (17 juin); gr. AL. 25.

55. — 1937 (15 juin). — Ouverture du service Alger-Amsterdam dans la journée par la Compagnie Air-France, en liaison avec la Compagnie hollandaise K.L.M.
Mise en concordance des lignes Alger-Marseille-Paris d'Air-France et Paris-Bruxelles-Rotterdam-Amsterdam de la K.L.M.
Départ d'Alger à 6 h. 45; arrivée à Amsterdam à 23 h. 25.
Timbres à date de départ d'Alger du 14 juin au soir ou du 15 à 6 h. 15

(extrême), de transit au Bourget-Port aérien du 15 à 18 h. 30 ou 19 h. 15, et de distribution à Amsterdam du 16 juin à 7 heures.

ALGER 6^h 45
AMSTERDAM 23^h 25
PAR AIR FRANCE / K.L.M

AL. 26



15 JUIN 1937

Griffe spéciale noire AL. 26, apposée à Alger.

— Alger (14 ou 15 juin), Amsterdam (16 juin); griffe AL. 26.

56. — 1937 (1^{er} juillet). — **Admission du courrier postal pour les îles Baléares, au départ d'Alger, sur la ligne Alger-Marseille.**

L'escale aux Baléares sur la ligne Marseille-Alger, d'abord installée à Palma, puis à Alcudia, dans l'île Majorque, fut transférée dans le courant de 1937 à Fornells-Mahon, dans l'île Minorque, à la suite des événements de la guerre civile d'Espagne. Le premier courrier postal de Fornells pour Alger, fut transporté le 15 mai 1937 et le premier courrier postal Alger-Mahon, seulement le 1^{er} juillet. C'était la première fois qu'une dépêche postale était formée à Alger pour l'escale des Baléares sur la ligne Alger-Marseille, depuis le début de fonctionnement de cette ligne en 1928.

Nous n'avons pas pu retrouver de plis de cette première dépêche, d'un poids de 45 grammes (lettres et cartes). Un pli que nous avons examiné a été transporté le 26 octobre 1937. Timbres à date de départ d'Alger du 25 et d'arrivée à Mahon du 26. Griffe de la censure militaire espagnole.

Cette escale ne fut ouverte que pendant un temps très court.

— Alger, Mahon (date quelconque de 1936).

57. — 1938 (8 janvier). — **Transport circulaire de courrier à titre de souvenir, au cours du rallye du Hoggar.**

Il s'agit d'un rallye de grand tourisme organisé par l'Association Générale des Sociétés d'Assurance contre les accidents, avec le concours des Aéro-Clubs de France et d'Algérie, sur l'itinéraire : Alger, Laghouat, Ghardaïa, El Goléa, Fort Miribel, El Goléa, In Salah, gorges d'Arak, Tamanrasset, gorges d'Arak, In Salah, Fort Miribel, El Goléa, Ouargla, Touggourt, Biskra, Alger. M. Goetze fut le premier du classement.

Des plis-souvenirs de l'Aéro-Club de l'Algérie, portant au verso le tracé du Rallye et l'image d'un Touareg, furent transportés et revêtus des timbres à date ci-après :

Alger rue de Strasbourg, 8-1-38; El-Goléa - Alger, 9-1-38; In-Salah - Constantine, 10-1-38; Tamanrasset-Constantine, 11-1-38; In-Salah - Constantine, 15-1-38; Ouargla-Constantine, 16-1-38; Alger - rue de Strasbourg, 16-1-38 à 6 h. 30.

58. — 1938 (20 février). — **Ouverture du service aérien Alger-Gao-Bamako par la régie Air-Afrique.**

1^{ère} LIAISON POSTALE AERIENNE
ALGER-BAMAKO
VIA GAO
20 FÉVRIER 1938

AL. 27

Service résultant de l'ouverture de la ligne Gao-Bamako (voir « A.O.F. » à cette date).

Départ d'Alger, après arrivée du courrier venant de France le 20 février, par le service régulier d'Air-Afrique jusqu'à Gao (arrivée le 21 février).

Le 22 février : Gao, Tombouctou, Mopti, Ségou, Bamako, par l'équipage : Boirre, pilote; Chartier, radio; Rebout, mécanicien, Avion Caudron « Goéland ».

— Alger (20 fév.), Bamako (22 fév.); gr. spéciale AL. 27; 3.205 gr.

a) Alger (20 fév.), Tombouctou (22 fév.); gr. AL. 27; 300 gr.

b) Alger (20 fév.), Mopti (22 fév.); gr. AL. 27; 135 gr.

c) Alger (20 fév.), Ségou (22 fév.); gr. AL. 27; 205 gr.

59. — 1938 (1^{er} avril). — **Service aérien postal temporaire entre Ouargla et Djanet pour suppléer au service régulier automobile rendu impossible par suite des intempéries.**

Il y eut cinq voyages effectués; sauf le premier, décidé brusquement par la Société exploitante, ces voyages furent autorisés l'un après l'autre par la Direction des P.T.T. du Gouvernement Général de l'Algérie, en **raison des circonstances**, tout le matériel automobile de la Compagnie étant en panne ou hors d'état de servir.

C'est ainsi, en particulier, que le courrier automobile était en panne depuis le 18 mars à 30 kilomètres au Nord de Fort-Polignac.

Société exploitante : Compagnie Saharienne Automobile.

Equipage : René Froment, pilote, accompagné en général d'un autre pilote ou mécanicien.

Appareil Farman 192, moteur Salmson.

Courrier sans surtaxe; les poids indiqués ci-dessous comportent non seulement le courrier algérien, mais tout le courrier de France ou d'ailleurs.

1^{er} voyage.

Départ de Ouargla le 1^{er} avril à 6 heures (courrier timbré jusqu'à 4 h. 30); à Fort-Flatters à 10 heures; à Fort-Polignac à 14 h. 30; une tempête de sable immobilise l'avion jusqu'au 5 avril; départ le 5 avril à 7 heures et arrivée à Djanet à 9 h. 30.

236 kg. de poste au départ de Ouargla (courrier ordinaire de France et d'Algérie, gros plis et paquets).

Griffe AL. 28 apposée à Ouargla (semble être d'origine privée).

Retour de Djanet à Ouargla, le 6 avril, de 6 à 17 heures.

1 - A — Ouargla (1^{er} avril), Djanet (5 avril); griffe AL. 28.

a) Plis de France et d'Algérie sans griffe spéciale; arrivée à Djanet le 5 avril.

R — Djanet (avant le 6 avril), Ouargla (6 avril) ou France (10 ou 12 avril).

a) Plis provenant des escales intermédiaires.

2^e voyage.

2 - A — Ouargla (avant le 15 avril), Djanet (15 avril).

a) Plis de France et d'Algérie; arrivée à Djanet le 15; 344 kg.

R — Djanet (avant le 17 avril), Ouargla (17 avril) ou France (20-22 avril).

a) Plis provenant des escales intermédiaires.

3^e voyage.

3 - A — Ouargla (avant le 1^{er} mai), Djanet (1^{er} mai).

a) Plis de France et d'Algérie; arrivée à Djanet le 1^{er} mai; 175 kg.

R — Djanet (avant le 4 mai), Ouargla (4 mai) ou France (8-10 mai);

550 lettres.

a) Plis provenant des escales intermédiaires.

4^e voyage.

4 - A — Ouargla (avant le 14 mai), Djanet (14 mai).

a) Plis de France et d'Algérie; arrivée à Djanet le 14 mai; 130 kg.

R — Djanet (avant le 16 mai), Ouargla (16 mai) ou France (20-22 mai);

6 sacs de poste.

a) Plis provenant des escales intermédiaires.

5^e voyage.

5 - A — Ouargla (avant le 2 juin), Djanet (2 juin).

a) Plis de France et d'Algérie; arrivée à Djanet le 2 juin; 333 kg.

R — Djanet (avant le 6 juin), Ouargla (6 juin) ou France (10-12 juin);

80 kg.

a) Plis provenant des escales intermédiaires.

1^{er} Avril - 2 Avril 1938

5 AVRIL 1938

VOL INAUGURAL
du Courrier régulier
AL. 28 OUARGLA - FLATTERS
POLIGNAG - DJANET

1^{er} SERVICE QUOTIDIEN
ALGER-TUNIS
PAR AIR-AFRIQUE

AL. 29

Le Pilote :

60. — 1938 (5 avril). — **Ouverture du service aérien quotidien Alger-Tunis par Air-Afrique.**

C'est le service tri-hebdomadaire du n° 52 rendu quotidien.

Pilote : Rome. Avion Caudron « Goéland ».

— Alger-Gare section avion (5 avril, 6 h.), Tunis (5 avril, 16 h.);
griffe spéciale AL. 29.

61. — 1938 (4 novembre). — **Ouverture du service bi-hebdomadaire sur la ligne aérienne Alger-Congo exploitée par la régie Air-Afrique.**

Départ d'Alger le 4 novembre à 3 h. 30 (pilote : Descamps; radio : Chartier; mécanicien : Basile; sept passagers), de Gao le 5, de Fort-Lamy le 6. Arrivée à Brazzaville le 6 à 15 h. 15.

4 NOVEMBRE 1938

1^{ER} SERVICE BI-HEBDOMADAIRE

ALGERIE - CONGO

AL 30

Le courrier pour Elisabethville et Tananarive (arrivé le 12) avait été laissé à Bangui, d'où il était reparti le 9 sur un avion de la Sabena jusqu'à Elisabethville.

— Alger-Gare section avion (jusqu'au 4 novembre 1 heure), Brazzaville (6 novembre); griffe spéciale AL 30.

a) Alger, autres escales ou destinations; griffe spéciale AL 30.

62. — 1938 (12 novembre). — **Essai de transport de courrier aérien d'El-Goléa à Tamanrasset par la Société Algérienne des Transports Tropicaux (S.A.T.T.).**

L'exploitation d'une ligne aérienne Alger-Tamanrasset avait été annoncée par les journaux, mais l'autorisation de transporter du courrier ne fut pas accordée. Le premier avion devait partir d'Alger le 4 novembre et être à Tamanrasset le 5.

Tout le courrier pour le Sud partit d'Alger, par la ligne Alger-Congo, le 4 novembre et fut muni, par conséquent, de la griffe commémorative reproduite au numéro précédent (AL 30); timbrage au passage à El-Goléa le même jour (4 novembre). Le courrier pour Tamanrasset fut placé dans une enveloppe dépêche-avion, le 10 novembre, à El-Goléa. L'avion « Caudron-Frégate », piloté par Jumeau, quitta El-Goléa le 12 à 8 h. 30, atteignit In-Salah à 10 h. 35, mais retourna le même jour à El-Goléa (arrivée à 13 h. 30). Les plis furent de nouveau timbrés à El-Goléa à cette date (12 novembre) et acheminés ensuite sur Tamanrasset par la voie ordinaire automobile (non timbrés à l'arrivée).

Nous connaissons des plis partis d'Alger pour Tamanrasset également le 4 novembre et dirigés non sur El-Goléa, mais sur Aoulef, autre escale de la ligne Alger-Congo; ils portent le timbre à date de transit d'Aoulef du 5 novembre et le timbre à date d'arrivée à Tamanrasset du 13 novembre. Le trajet Aoulef-Tamanrasset a été effectué en automobile, par la S.A.T.T., via In-Salah (service régulier).

— Alger (4 nov.), El-Goléa (4 et 12 nov.), Tamanrasset (sans date); griffe spéciale AL 30.

a) El-Goléa (10 et 12 nov.), Tamanrasset (sans date); mention manuscrite.

b) Alger (4 nov.), Aoulef (5 nov.), Tamanrasset (13 nov.); griffe spéc. AL 30.

63. — 1938 (15 novembre). — **Réorganisation du réseau nord-africain exploité par la régie d'Etat Air-Afrique.**

Cette réorganisation comportait :

— la mise en concordance des horaires des lignes Tunis-Alger et Alger-Oran avec la ligne France-Oran-Maroc, permettant de réaliser la liaison Tunis-Casablanca dans la journée (voir à « Maroc » et à « Tunisie »);

— la suppression de l'escale de Constantine sur la ligne Alger-Tunis (escale rétablie le 16 avril 1939);

— la création d'une bretelle Constantine-Bône reliant Constantine à la ligne Alger-Tunis (bretelle supprimée le 16 avril 1939).

Inauguration
Ligne Aérienne
CONSTANTINE - BONE

Inauguration ligne aérienne
Bône Constantine

AL 31

AL 32

- A — Constantine (14 nov. 23 h. 35), Bône (15 nov. 13 h. 30); griffe spéciale rouge AL 31 (1); arrivée réelle de l'avion à Bône à 7 h. 10; pilote : Boirre.
R — Bône (15 nov. à 7 h. 40), Constantine (15 nov. à 12 heures); griffe spéciale violette AL 32 (1); arrivée réelle de l'avion à Constantine à 8 h. 30; même pilote.

(1) Les griffes commémoratives AL 31 et AL 32 paraissent être d'origine privée.

64. — 1939 (21 février). — **Transport occasionnel de courrier postal de Fort-Polignac à Ouargla par avion militaire.**

Un avion Bloch militaire de surveillance prit à Ouargla (à une date exacte inconnue), le courrier destiné aux postes du Sud et il ramena à Ouargla, au retour, le courrier du Sud, sans surtaxe à l'aller et au retour (affranchissement : 0 fr. 90).

A — Ouargla, un des postes du Sud.

R — Fort-Polignac (21 fév.), Ouargla (23 fév.), éventuellement Paris (28 fév.).

Nota. — Il y a lieu de souligner que de tels transports occasionnels par des avions militaires et civils ont été assez fréquents, en l'absence de ligne aérienne régulière. Nous cataloguons seulement ce pli, parce que c'est le seul que nous ayons examiné, présentant des marques indiscutables de transport aérien (dates et nature de la correspondance intérieure).

17 avril 1939. — On rencontre, timbrés à cette date, en général du bureau d'Alger-Aéropart, des plis adressés à Paris (distribution le 18 avril à 15 heures), portant la mention dactylographiée sur deux lignes : « 1^{er} SERVICE POSTAL ALGER/MARSEILLE PAR HYDRAVION ». Il ne s'agit nullement d'un premier vol, mais simplement de la mise en application du service d'été sur la ligne Alger-Marseille. De tels plis ne présentent donc pas d'intérêt particulier.

65. — 1939 (25 mai). — **Acheminement du courrier postal algérien pour les Etats-Unis, au départ de Marseille, par la ligne aérienne américaine Marseille - New-York, lors de son inauguration.**

Trajet par Lisbonne, les îles Açores et les îles Bermudes (voir « France » et « Maroc »).



— pli d'Algérie (22 ou 23 mai). Au verso : Marseille-Gare avion (24-5-39 à 24 h.) et New-York (27 mai); griffe commémorative rouge ci-contre opposée à Marseille.

Septembre 1939. — A la mobilisation générale (2 septembre 1939), les lignes aériennes desservant l'Algérie furent arrêtées, comme toutes les lignes du réseau français; elles furent ouvertes de nouveau, le 19 septembre, et Alger devint le centre aérien de l'Afrique du Nord, puisque les services aériens France-Afrique du Nord passèrent obligatoirement par Alger. Nouvel arrêt des services le 25 juin 1940, à l'armistice.

66. — 1939 (21 septembre). — **Ouverture du service aérien régulier hebdomadaire Alger-Ouargla - Fort-Flatters, par la Société Africaine des Transports Tropicaux (S.A.T.T.).**

La S.A.T.T. avait exploité, de novembre 1938 à mai 1939, un service aérien sur la ligne Alger - El-Goléa - In-Salah - Tamarasset, doublant ses services automobiles, sans transport de courrier postal par avion, du moins officiellement et à notre connaissance. L'ouverture du service aérien Alger - Ouargla - Fort-Flatters, dont il était question depuis quelque temps, fut réalisée assez brusquement, à la demande de l'autorité militaire, afin de desservir les postes voisins de la frontière algéro-tripolitaine.

Horaire du premier voyage :

21 sept. : Alger (Maison Blanche), 6 h. 55; Ouargla, 11 h. 35.

22 sept. : Ouargla, 6 h. 35; Fort-Flatters, 10 h. 40 et Fort-Flatters, 15 h. 10; Ouargla, 18 h. 00.

23 sept. : Ouargla, 6 h. 05; Biskra, 8 h. 05-9 h. 05; Alger, 11 h. 20.

Pilote : Jumeau; passagers : M. Etienne, Directeur de la S.A.T.T. et, de Ouargla

à Flatters, ainsi qu'au retour, de Flatters à Alger, le colonel Azan, commandant supérieur du Front Est-Saharien.

Appareil Farman 190 (ancien avion de Maryse Hilsz).

Les services militaires (Air-Algérie) prirent l'exploitation à leur compte à partir d'avril 1940, avec des avions Potez 25 et des équipages militaires.

La ligne cessa de fonctionner fin juin 1940.

A - 1 — Alger (Alger-Gare section avion, 21 sept, 5 h. 30), Ouargla (21 sept. 10 h.).

2 — Ouargla (21 sept. 12 h.), Fort-Flatters (21 sept. par erreur, arr. le 22).

R - 1 — Fort-Flatters (22 sept.), Alger (Alger-Gare section avion, 23 sept. 15 h. 30); éventuellement, distribution à Paris le 27 septembre.

2 — Ouargla (22 sept. 20 h. 35), Alger (Alger-Gare section avion 23 sept. 15 h. 30).

Poids du courrier : Alger-Ouargla : 875 gr.; Ouargla-Flatters : 48 kg.; Flatters-Ouargla : 53 kg.; Ouargla-Alger : 8 kg.

Dans ces poids figure un important courrier militaire, ainsi que les plis provenant de France ou destinés à la France. La dépêche postale formée à Alger-Gare pesait 190 grammes, celle formée à Flatters (à titre civil) pesait 55 grammes.

Aucune marque spéciale sur les plis.

67. — 1940 (21 août). — **Reprise des services aériens civils en Algérie, après l'armistice du 25 juin 1940.**

Dates des premiers départs d'Algérie :

— de Bône et d'Oran sur Alger : 21 août 1940;

— d'Alger sur Marseille : 21 août 1940 (corresp. avec les précédents);

— d'Alger sur Casablanca et sur Dakar : 23 août 1940;

— d'Alger sur Gao, Zinder (Brazzaville et Libreville) : 25 août 1940.

Aucune griffe commémorative sur les plis.

1 — Alger (21 août, 11 heures), Marseille, distribution PR (22 août à 8 heures).

2 — Autres plis non connus.

68. — 1940-42. — **Transports occasionnels de courrier postal originaire d'Algérie.**

1. — *Par le Service Civil des Liaisons Aériennes en Afrique du Nord (S.C.L.A. - A.F.N.).*

Le service prévenait les P.T.T. de l'exécution d'une mission et les P.T.T. lui remettaient le courrier en souffrance, pour cette destination et les localités avoisinantes, mal desservies par les moyens terrestres, principalement les postes sahariens.

A notre connaissance, le premier transport eut lieu le 14 décembre 1940, d'Ouargla à Flatters, avec 12 kg. 500 de postal.

Nous indiquons ci-dessous les plis que nous avons réellement examinés :

a - Ouargla, Fort-Flatters, In-Salah, Tamanrasset et retour (4-8 mai 1941);

b - Ouargla, El-Goléa et retour (4-5 mai 1941);

c - Colomb Béchar, Rabat. Pilote : Marchal; deux passagers. Le courrier timbré à Colomb Béchar le 14 mai 1941, au soir, fut distribué en France le 18; de Rabat en France, par Alger (service d'Air-France);

d - Colomb Béchar, Oran. Pilote : Raynaud (12 juillet 1941).

2. — *Par des avions accomplissant des voyages d'inspection avec des hautes personnalités militaires françaises.*

a' - Oran-Alger-Vichy, par l'avion du général Bergeret, Secrétaire d'Etat à l'Aviation, de retour d'une inspection en A.O.F., au Maroc et en Algérie (premier voyage d'information en Afrique Française). - 11 et 12 novembre 1940. - Pilote : lieutenant Person.

69. — 1940-41. — **Transport de courrier algérien lors des liaisons exceptionnelles France-Levant (Syrie-Liban).**

Un certain nombre de liaisons exceptionnelles furent effectuées en 1940 et 1941 entre la France et le Levant (Syrie-Liban) (voir « France » et « Levant »).

Le courrier algérien fut transporté sans surtaxe au cours de ces liaisons. Nous ne cataloguons cependant que les plis originaires d'Algérie lorsqu'Alger fut escale des liaisons en question, l'itinéraire étant alors Marseille-Alger-Tunis-Beyrouth (liaisons des 28 février-1^{er} mars; 12 et 13 mars; 11 au 16 juin 1941, à l'aller. Appareils Farman quadrimoteurs.

a - Alger (avant 28 février), Beyrouth (1^{er} ou 2 mars); chef-pilote: Durmon;

b - Alger (avant 12 mars), Beyrouth (13 ou 14 mars); chef-pilote : Dufour;

c - Alger (avant le 14 mars), Beyrouth (16 mars); chef-pilote : Gambade.

A titre documentaire, signalons qu'Alger fut escale de la liaison Beyrouth-Marseille des 5-6 mars 1941; chef-pilote : Durmon.

8 novembre 1942. — Tous les services aériens desservant l'Algérie furent suspendus le jour du débarquement des Forces Alliées en Afrique du Nord, le 8 novembre 1942. Nous décrivons au Chapitre III, « Marques Aéropostales », les griffes apposées sur les plis prêts à être chargés dans les avions du 8 novembre, pour la France, et retournés aux expéditeurs.

70. — 1943 (janvier). — **Acheminement du courrier d'Algérie à destination des pays d'Europe non occupés par les Allemands, via Gibraltar et Lisbonne (ligne anglaise Londres-Le Caire) ou par les services américains.**

Nous avons examiné un pli timbré d'une localité du département d'Alger, le 25 janvier 1943, adressé à Genève; timbré au passage à Lisbonne le 2 février et portant une griffe sur une ligne « JUSQU'A LISBONNE » (AL. M 6), sous l'étiquette « PAR AVION » et une griffe circulaire de censure américaine : « PASSED BY US EXAMINER BASE 1107 ARMY ».

JUSQU'A LISBONNE

AL. M 6

71. — 1943 (16 avril). — **Ouverture du service régulier Alger-Damas, par le service des Lignes Aériennes Militaires.**

Alger (15 avril 18 heures), Beyrouth (20 avril), Damas (21 avril). Exploitation du service régulier par Biskra (puis Tunis), Tripoli, El-Adem et Le Caire; date exacte de l'ouverture inconnue, probablement le 16 avril.

Pas de griffe commémorative; griffe de censure, avec croix de Lorraine.

Exploitation assurée par le service des Lignes Aériennes Militaires (L.A.M.), sous la direction du colonel de Marmier.

72. — 1943-44. — **Liaisons aériennes occasionnelles entre le territoire du Fezzan nouvellement conquis, d'une part, l'Afrique du Nord et l'A.E.F. d'autre part.**

Dès avril 1943, d'importants envois par avion étaient effectués, d'une part vers l'Algérie, et d'autre part, pour le courrier des tirailleurs, vers l'A.E.F. et le Cameroun. Nous décrivons ces plis au fur et à mesure que nous aurons pu les examiner.

73. — 1943 (28 septembre). — **Ouverture du service Alger-Bône-Ajaccio.**

Pilote : Dupuy. Plis inconnus.

74. — 1943 (19 octobre). — **Transport de courrier de Sebha (Fezzan) à Tunis, lors du retour de la première liaison postale d'étude entre les deux villes.**

Sebha (timbre circulaire de fortune, avec date ajoutée au centre : 19 octobre 1943), Tunis (sans timbre à date d'arrivée), signature du Directeur du service militaire de transports légers, le colonel Gonin.

75. — 1943-45. — **Acheminement du courrier aérien de la Poste Navale Française en Algérie, à destination des Etats-Unis.**

C'est à cette rubrique « Algérie » que nous indiquons les grandes lignes du fonctionnement du transport du courrier aérien de la Poste Navale Française, puisque le siège de la Direction de cet organisme se trouvait à Alger en 1943 et 1944, en attendant qu'il soit réinstallé en France (1).

Ces indications sont d'ordre général et on s'y reportera pour les autres pays de l'Union Française, où la Poste Navale avait été installée à cette même époque.

Comme en 1939-40, on ouvrit en 1943 des bureaux navals dans divers ports de l'Union Française; en Algérie, de l'Ouest à l'Est : à Nemours, Oran, Alger, Bougie et Bône (1).

Le courrier acheminé par ces bureaux de la Poste Navale, dits **bureaux navals**, était de deux sortes :

— courrier du personnel en mer ou à terre, rattaché à ces bureaux et ayant le droit de les utiliser (en principe personnel de la Marine);

— courrier civil, à destination de marins en mer ou dans des ports.

Le courrier avion était centralisé à Casablanca-Naval qui conservait et timbrait les plis, alors que les bureaux expéditeurs apposaient leur timbre à date à côté de la

(1) La Poste Navale avait déjà fonctionné de septembre 1939 à juin 1940 en France et dans certains territoires français d'Outre-Mer; le courrier avion des marins, parvenu dans les bureaux de la Poste Navale, était dirigé sur les bureaux centralisateurs habituels des P.T.T. par les lignes aériennes existantes, en même temps que les plis provenant des navires (timbre à date hexagonal); ces indications seront développées à la partie « France ».

(2) Nemours : bureau naval n° 69; Oran : bureau naval n° 83; Alger : bureau naval n° 74; Bougie : bureau naval n° 65; Bône : bureau naval n° 92.

vignette postale.

Tous les bureaux navals, quel que soit leur stationnement à terre, ainsi que les agences postales installées à bord de certains navires de guerre, quelle que soit la situation en mer de ces navires, utilisaient uniformément des timbres-poste algériens (en 1939-40, c'étaient des timbres français, de même qu'à partir de 1945), lorsque les lettres n'étaient pas admises ou bénéficiaient de la franchise postale.

Les plis, en quantité importante, destinés aux Etats-Unis et au Canada, furent admis au transport par voie ordinaire en franchise, lorsqu'ils ne dépassaient pas 20 gr.; ils ne furent, par contre, admis au transport par voie aérienne (américaine) que contre paiement d'une surtaxe aérienne fixée à 6 cents (3 francs) par 14 grammes, surtaxe représentée par un timbre-poste des Etats-Unis (n° 26 pour la Poste aérienne du catalogue Yvert) ou un entier aéropostal de 6 cents.

Le timbre à date anonyme du Bureau Naval avec simple légende « POSTE NAVALE » ne devait pas être apposé sur la figurine postale, mais dans le coin gauche supérieur de l'enveloppe; c'était, au fond, une simple empreinte d'identification d'origine des plis; c'est le Fleet Post Office américain qui oblitérait la figurine.

(Circulaires en date du 9 novembre 1943 et du 2 mai 1944 de la Direction de la Poste Navale.)

Le 22 juin 1944, la Direction de la Poste Navale à Alger faisait connaître, qu'à la demande de la Poste Navale Américaine à Casablanca, les correspondances pour les U.S.A. et le Canada devaient désormais réunir les conditions suivantes :

- sur les lettres affranchies à 6 cents, la figurine, ou l'impression en relief correspondante des entiers postaux, devait être revêtue d'un timbre (1) **comportant l'empreinte « RF »**;
- la figurine de 6 cents devait être oblitérée, par le bureau de dépôt, au moyen du timbre à date anonyme « **Poste Navale** » dont chaque Bureau Naval était muni (interdiction d'utiliser le timbre à date indiquant le numéro du Bureau).

AL. 33



I

Alger

II

Oran

Les bureaux navals étaient donc invités notamment à faire confectionner un timbre « RF » par la Marine locale.

Dans le cas particulier d'Alger, un timbre en bois fut fabriqué au couteau et mis en service dès le 23 juin 1944 (type I du cliché AL. 33); le timbre (ou griffe) de la Marine ne fut prêt à servir qu'à partir du 26 juillet (type II du cliché AL. 33) et semble avoir été beaucoup moins employé.

Nous n'avons eu connaissance, jusqu'à présent, que des empreintes « RF » reproduites sur le cliché AL. 33 représentant les deux types utilisés à Alger et celui utilisé à Oran.

Les plis réellement transportés par avion, d'Afrique du Nord aux Etats-Unis, non de complaisance et timbrés normalement à l'arrivée, sont rares.

Les agences postales des navires de guerre français avaient reçu des vignettes de 6 cents et des entiers postaux, en principe avec un des types « RF » du Bureau Naval de Casablanca (voir « Maroc »). Ces agences devaient apposer leur timbre à date hexagonal pointillé, en haut et à gauche des enveloppes.

Les dispositions ci-précédent semblent avoir cessé d'exister vers la fin de 1945.

Nous décrivons ci-après les différentes sortes de plis que l'on peut rencontrer, en ce qui concerne l'Algérie :

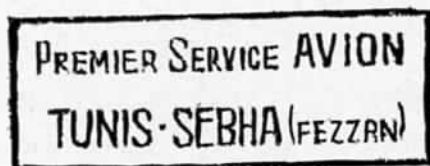
- 1 — Pli originaire d'un bureau naval d'Algérie avec oblitération « POSTE NAVALE » de ce bureau, à côté du timbre américain; timbre de 6 cents sans marque « RF », annulé par le Fleet Post Office américain : « U.S. NAVY » (période fin 1943 - 22 juin 1944), portant en plus quelquefois un deuxième timbre à date « POSTE NAVALE » apposé par le Bureau de Casablanca-Naval.

(1) Par **timbre**, il faut entendre la **marque RF** elle-même et non la figurine postale.

- 2 — Pli analogue, avec timbre rose carminé de 6 cents revêtu de la griffe « RF » (période 23 juin 1944-fin 1945) :
 - a) Originnaire d'Oran (« RF » dans le cercle) ;
 - b) Originnaire d'Alger (type I) ;
 - c) Originnaire d'Alger (type II) .
- 3 — Entier sans « RF », timbrés comme les plis 1 ci-dessus.
- 4 — Entier avec « RF » :
 - a) D'Oran ;
 - b) D'Alger.
- 5 — Pli ou entier recommandé avec « RF » sur le timbre américain ou sur l'empreinte en relief et affranchissement de recommandation en timbres-poste algériens (Alger ou Oran) .
- 6 — Pli envoyé par un navire de guerre français, avec timbre à date hexagonal en pointillé, à côté du timbre avion de 6 cents ou de l'empreinte de 6 cents, sans « RF », ce timbre ou cette empreinte étant annulé par la Fleet Post Office américain.
- 7 — Même pli mais timbre avion ou entier avec « RF », annulé par le timbre à date « POSTE NAVALE » d'Alger ou d'Oran.

avec marques de censure et timbres à date d'arrivée aux Etats-Unis ou au Canada.

76. — 1944 (21 février). — **Ouverture du service aérien régulier Sebha-Chadamis-Tunis.**



- Sebha (Poste militaire n° 560, 20-2-44). Tunis (sans timbre à date d'arrivée, mais griffe spéciale du vol Tunis-Sebha, ci-contre). Affranchissement en timbres algériens (500 plis environ).
- a) Même pli affranchi avec timbres italiens surchargés Fezzan (4 cartes).

77. — 1944 (29 mars). — **Admission du courrier algérien pour l'île de Malte, par voie aérienne anglaise.**
— Plis inconnus.

78. — 1944 (fin octobre). — **Reprise des relations aériennes régulières avec la France.**
Timbres à date de départ des jours précédant le 25, date à partir de laquelle la reprise était annoncée; timbre à date de distribution en France vers le 30 ou 31 octobre. Aucune marque spéciale. Lignes militaires Alger-Toulouse-Paris ou Alger-Marseille-Lyon puis Paris. Le premier service régulier semble avoir eu lieu le 29 ou le 30 octobre. Il fut peut-être précédé de services irréguliers.

79. — 1945 (26 mars). — **Ouverture du circuit aérien Est-Saharien par l'aviation militaire.**
Groupement des Moyens Militaires de Transports Aériens (G.M.M.T.A.) : groupe de transport 1/62, sous les ordres du colonel Poulin.
Itinéraire : Alger, Ouargla, Fort-Flatters, Ghat et retour.
Le 25 juin, nouvelles escales à Fort-Polignac et à Djanet; le 27 août, nouvelle escale à Tamanrasset. En août et septembre, le poste d'Amguid est desservi. Plusieurs postes recevaient le courrier par parachute.
Le courrier civil est remis au Bureau Central Militaire d'Alger (B.C.M.A.). Départs quelquefois irréguliers. Fréquence d'abord mensuelle, puis bi-mensuelle, à partir du 15 novembre 1945. Avions Simoun, puis Junkers.
Les plis se reconnaissent aux dates de départ et d'arrivée. Pas de griffe spéciale. Les plis de 1945 et du début de 1946 sont rares.
Circuit encore en service.

80. — 1945 (2 juillet). — **Admission du courrier aérien pour la France, sans surtaxe.**
— Alger (2 juillet), distribution en France (4 ou 5 juillet).
81. — 1945 (20 août). — **Ouverture du circuit aérien Ouest-Saharien par l'aviation militaire.**
Même organisme et même unité que pour le circuit Est (n° 79).
Itinéraire : Alger, Colomb Bèchar, Timimoun, Adrar, In-Salah, puis à partir du 19 novembre, El-Goléa et Aoulef; également Ouargla. Mêmes caractéristiques et même rareté que les plis transportés sur le circuit Est-Saharien.
Circuit encore en service.
82. — 1945 (10 septembre). — **Inauguration du transport du courrier sans surtaxe par la voie aérienne pour la Tunisie et le Maroc.**
— Constantine (10 sept., 9 heures), Casablanca (12 sept., 12 heures).
- **13 février 1946.** — Nous ne citons que pour mémoire les cartes de l'Exposition Philatélique « Prisonnier » portant la mention « PAR AVION/ALGER-PARIS », et une griffe spéciale, ainsi que le timbre à date de l'Exposition. Ces plis n'ont pas été transportés par un avion spécial. L'Exposition se tenait à Paris.
83. — 1946 (24 juin). — **Acheminement du courrier algérien pour les Etats-Unis, lors de l'ouverture de la ligne Paris - New-York.**



Compagnie Air-France, D'Alger à Paris, par les services aériens existants (1).
Griffe spéciale de France apposée à Paris.
— Alger (21 ou 23 juin), New-York (26 juin).

84. — 1946 (20-23 juillet). — **Ouverture de services aériens intérieurs en Algérie, par la Compagnie Générale Transsaharienne.**
Avions Junkers. Premier voyage (non postal) : Alger-Constantine le 18 juillet (pilote : Demouveau; radio : Defrain; mécanicien : Gerbert).

Ligne Alger-Laghouat-Ghardaïa

AL 34

**1^{re} LIAISON POSTALE AÉRIENNE
ALGER-GHARDAÏA**

- L'inauguration eut lieu le 20 juillet.
- 1 - A — Alger (jusqu'au 20-7-46 à 4 h. 30), Ghardaïa (20-7-46); griffe spéciale AL 34.
- a) Alger (jusqu'au 20-7-46 à 4 h. 30), Laghouat (20-7-46); griffe spéciale AL 34.
- plis Laghouat-Ghardaïa et plis du voyage retour inconnus.

Ligne Alger-Sétif-Constantine

AL 35

**1^{re} LIAISON POSTALE AÉRIENNE
ALGER-CONSTANTINE**

- Inauguration le 22 juillet.
- 2 - A — Alger (jusqu'au 22-7-46 à 5 h.), Constantine (22-7-46 à 10 ou 12 h.); griffe spéciale AL 35.
- a) Alger (jusqu'au 22-7-46 à 5 h.), Sétif (22-7-46 à 10 ou 12 h.); griffe spéciale AL 35.
- plis Sétif-Constantine et plis du voyage retour inconnus.

(1) Avant l'ouverture de ce service, le courrier algérien pour les Etats-Unis était acheminé par Air-France jusqu'à Lisbonne, via Casablanca et Tanger.

Ligne Alger-Colomb Béchar

Inauguration le 23 juillet. Une escale était prévue à Ain-Sefra; elle fut décommandée au dernier moment. La ligne aurait eu ensuite une escale à Tiaret.

**1^{ère} LIAISON POSTALE AÉRIENNE
ALGER — COLOMB-BECHAR**

AL 36

3 - A — Alger (jusqu'au 23-7-46 à 5 h.), Colomb Béchar (24-7-46); griffe spéciale AL 36.

a) Alger (jusqu'au 23-7-46 à 5 h.), Ain-Sefra (27-7-46 à 16 h.); transport probable jusqu'à Colomb Béchar, par avion, et, de là, par voie de terre jusqu'à Ain-Sefra; griffe spéciale AL 36.

- plis du voyage retour inconnus.

Nota. — Poids du courrier pour chacune de ces trois lignes : de 0 kg. 500 à 1 kg. 500 environ, au départ d'Alger.

85. — **1946-1948. — Admission du courrier algérien pour le Portugal, les Etats-Unis et l'Espagne sur la ligne américaine New-York - Le Caire - Indes, exploitée par les Transworld Airlines (T.W.A.) - FAM 27.**

La ligne avait été inaugurée le 10 juillet à 18 h. 15, lors de l'arrivée à Alger du Skymaster « Taj Mahal », venant de Washington, Lisbonne et Madrid. Départ le même jour pour Tunis et Le Caire sans courrier postal. Retour à Alger le 12 juillet et départ le même jour pour Washington, également sans courrier postal (1).

I. — Admission du courrier pour le Portugal

Cette admission eut lieu le **19 septembre 1946**. Le courrier fut pris, à cette date, pour Lisbonne. Le seul pli que nous avons examiné n'est pas muni de timbre à date à l'arrivée. Aucune griffe spéciale.

1 — Alger (18 septembre), Lisbonne (sans timbre à date).

II. — Admission du courrier pour les Etats-Unis

Cette admission eut lieu le **23 juin 1947** (2). Les plis, tout ou moins les plis ordinaires, n'ont pas été timbrés à l'arrivée, malgré la demande adressée au service des Postes de New-York. La dépêche, d'un poids de 4 kg. environ, avait été formée pour New-York. Aucune griffe spéciale.

2 — Alger (22 juin ou Alger-Gare section Avion 23 juin à 4 h.), ville des E.U. (sans date).

III. — Admission du courrier pour l'Espagne

Cette admission eut lieu le **21 mars 1948** et elle constitue la **prise des relations postales** aériennes entre l'Algérie et l'Espagne. Poids de la dépêche postale : 1 kg. 700 de lettres et cartes. Pas de griffe spéciale.

3 — Alger (20 mars ou 21 mars à 5 heures), Madrid (21 mars pour les plis ordinaires ou 22 mars pour les plis recommandés).

86. — **1947 (25 mars). — Acheminement rapide du courrier d'Alger pour Rome, grâce à l'ouverture de la ligne Tunis-Rome.**

Exploitation : Air-France. Départ d'Alger : 11 h. 45; arrivée à Rome à 18 h. 10, après correspondance à Tunis. Pilote : Dupuy.

- **4 avril 1947.** — Ouverture d'un service Alger-Le Caire par Tunis, Tripoli, Benghazi et El-Aden, par Air-France (pour mémoire, le service postal aérien existant déjà entre ces deux villes).

87. — **1947 (5 avril). — Inauguration du service aérien Casablanca-Alger-Tunis-Rome.**

La ligne Tunis-Rome avait été ouverte le 25 mars 1947 (voir n° 86).

— Alger-Gare section Avion (5 avril à 4 heures), Rome-Distribution (8 avril) (3); 150 lettres.

88. — **1947 (27 avril). — Première dépêche aérienne postale directe Alger-Saïgon par Tunis.**

Auparavant, le courrier d'Algérie était acheminé sur Marseille et Paris; l'acheminement par Tunis permet de raccourcir la liaison entre Alger et Saïgon. Société Air-

(1) Les plis timbrés d'Alger des 10, 11 et 12 juillet, et distribués aux Etats-Unis le 18 juillet, furent acheminés par les voies déjà existantes Alger-Paris et Paris-New-York.

(2) A partir de cette date, le courrier algérien pour les Etats-Unis fut acheminé suivant les jours, soit par la ligne américaine, soit par Air-France.

(3) Nous ignorons les raisons de ce timbrage tardif à Rome.

France.

— Alger (27 avril, 4 heures), Saïgon (30 avril, 17 heures); pas de griffe spéciale. Poids de la dépêche postale : 450 grammes net, de lettres et de cartes.

89. — 1947 (1^{er} mai). — **Ouverture du service aérien postal de nuit Alger-Marseille-Paris.**

Société Air-France (réseau postal). Départ d'Alger à 2 heures (3 heures de la Métropole); arrivée au Bourget un peu avant 10 heures. Pilote : Brun. Avion trimoteur JU 52.

— Courrier surtaxé : 119 kg. 060 brut, dont 58 kg. 210 de lettres (en principe de plus de 20 grammes);
— Courrier non surtaxé : 241 kg. 100 (lettres de moins de 20 grammes et plis officiels).

Le 1^{er} mai étant jour férié, les lettres ne furent distribuées que le 2 mai.

— Alger (30 avril à 22 ou 23 h. 15), Paris-Aviation (1-5-47) ou Paris-Distribution (2 mai).

a) Alger (30 avril à 22 ou 23 h. 15), Marseille (1^{er} ou 2 mai).

Pas de griffe spéciale officielle sur le courrier.

90. — 1947 (9 juillet). — **Inauguration de la ligne aérienne Oran-Paris sans escale.**

Société Air-France. Le voyage fut effectué dans l'après-midi avec des avions Languedoc.

Pas de plis connus.

- **4 août 1947.** — Les plis timbrés d'Alger à cette date à 16 h. 50, adressés à Lyon et portant la mention manuscrite ou dactylographiée « PAR 1^{er} SERVICE ALGER-LYON » n'ont pas été transportés par ce service direct ouvert, dans le sens Alger-Lyon le 5 août, sans transport de courrier.

- **23 août 1947.** — Réouverture d'un service direct sur l'ancienne ligne Oran-Toulouse par Air-France (pour mémoire, le service postal aérien existant déjà entre ces deux villes).

91. — 1947 (7 octobre). — **Inauguration de la ligne directe Bône-Paris.**

Société Air-France. Avion quadrimoteur Languedoc F. BATY; pilote commandant de bord : Chaume.

AL. 37



Départ le 7 octobre, à 8 h. 35. Accident en cours de décollage : l'avion prend feu, mais on peut heureusement évacuer à temps passagers et équipage; courrier également sauvé, comprenant 699 plis (3 kg. 300), qui fut laissé à Bône en l'attente d'un deuxième avion qui quitta Bône le 9 octobre à 7 h. 24, pour arriver au Bourget à 11 h. 56; cdt de bord : Carmille; aucun autre courrier à bord que celui du 7 octobre.

— Bône (7 octobre à 7 heures), Paris-Aviation (9^e octobre 14 h. 30); griffe spéciale commémorative AL. 37; quelquefois, au verso, griffe d'origine privée rappelant l'accident.

92. — 1947 (20 octobre). — **Première dépêche directe Alger-Mombasa (Kénia).**

Acheminement par Tunis (ligne Paris-Tunis-Tananarive). Mombasa ne fut escale de la ligne que pendant un temps assez court.

— Alger-Gare section Avion (20 octobre, 4 heures), Mombasa (23 octobre); 100 grammes de lettres.

93. — 1947 (25 novembre). — **Ouverture du service aérien Bône-Marseille direct.**
Service résultant de la création de l'escale de Marseille, sur la ligne Bône-Paris, ouverte le 7 octobre (voir n° 91). Départ de Bône à 8 h. 06; arrivée à Marseille à 11 h. 10; Paris, dans l'après-midi. Pilote : Chansel.

— Bône (25 novembre, 6 h. 15), Marseille (26 novembre) (1). La griffe spéciale que l'on voit sur les plis est d'origine privée.

A la date du 12 janvier 1948, une ligne Bône-Marseille remplaça la ligne Bône-Marseille-Paris.

Début janvier 1948. — On a signalé l'inauguration, au début de janvier 1948, d'un service aérien exploité par la Société Africaine des Transports Tropicaux, reliant Casablanca à Tunis par les oasis du Sud Algérien : Timimoun, Adrar, El-Goléa et Ouargla. Nous ne savons pas si du courrier originaire de ces oasis fut admis à emprunter ce service.

94. — 1948 (2 mars). — **Commémoration du 20^e anniversaire de la ligne France-Amérique du Sud.**



AL. 38 (Alger)



Griffe de France

I. — **Plis originaires d'Alger**

1 — Alger (2 mars), Buenos-Aires (10 mars) ; griffe AL. 38 et quelquefois griffe de France, lors du transit des plis. D'Alger à Paris, par l'avion du 3 mars. Départ de Paris le 7 mars.



AL. 39

• **1928-1948** •

II. — **Plis originaires de Bône**

2 — Bône (2 mars à 20 heures), Buenos-Aires (10 mars) ; griffe AL. 39 imprimée et, **au verso**, griffe de France ci-dessus, apposée au transit à Paris. Acheminement, comme pour les plis d'Alger. Enveloppes spéciales (700 ex.). Plis retournés par le même avion, timbrés à Bône, le 26 mars au retour.

(1) Grève des P.T.T., à cette époque.

- **21 mars 1948.** — Reprise des relations aériennes Algérie-Espagne et acheminement de la première dépêche postale Alger-Madrid par les TWA (voir n° 85, III).
95. — 1948 (22 août). — **Commémoration de l'ouverture du service aérien régulier Alger-Marseille.**



Des enveloppes spéciales, au nombre de 600, furent éditées à cette occasion par l'Amicale Philatélique Franco-Coloniale (voir cliché). Couleurs : bleue et rouge. Elles furent transportées d'Alger à Marseille par un avion du service régulier d'Air-France. — Alger (22-8-48 à 4 h.), Marseille-Arrivée (22-8-48).

96. — 1949 (11 novembre). — **Essai de transport de courrier postal par ballon, lors de l'Exposition Philatélique d'Alger.**

Premier Envol Postal
PAR BALLON
Exposition Philatélique d'Alger
des 10 au 13 Novembre 1949

AL. 40

Le ballon, baptisé « Ville d'Alger », monté par MM. Pierre Jacquet et Georges Cormier, aéronautes, et Charlie Finaltéri, de Radio-Algérie, fut lâché de la place du Forum, à Alger, à 11 h. 45. Bien que jetant du lest, les aéronautes ne purent empêcher le ballon de descendre et, par suite du vent, de heurter un lampadaire qui détruisit son enveloppe. Par suite de la présence de lignes électriques, un accident grave aurait pu se produire; il fut évité de justesse.

Le ballon transportait 2.060 plis spéciaux édités par l'Union Philatélique Algérienne, revêtus du timbre à date de l'Exposition et de la griffe AL. 40, dont 60, numérotés, étaient réservés à diverses personnalités.

Seuls, 1.992 plis furent mis dans le commerce, huit étant mal marqués.

Après l'accident, une petite griffe : « COURRIER ACCIDENTE » fut frappée en rouge au recto des plis, par l'Administration des P.T.T. (voir Chapitre III, C, 7, g); le timbre à date d'Alger-RP 12 heures fut également frappé, au verso des plis.

— Pli comme décrit ci-dessus.

97. — 1950 (1^{er} mars). — **Acheminement du courrier algérien lors de la commémoration du 20^e anniversaire de la première liaison aérienne France-Indochine.**
C'est la commémoration de la première liaison d'étude effectuée par Maurice Noguès, du 22 février au 9 mars 1930, au titre d'une Compagnie aérienne de navigation (Air Union - Lignes d'Orient).

En même temps, la Société Air France inaugurerait du 1^{er} au 3 mars 1950, le service aérien ultra-rapide Paris-Saïgon en moins de 33 heures.

L'avion Constellation, piloté par Hennequin, quitta Orly le 1^{er} mars en fin de soirée et arriva à Saïgon le 3 mars au matin.

Le courrier algérien pour l'Indochine, acheminé d'abord sur Paris, y reçut l'empreinte de la griffe commémorative du voyage.

— Alger (jusqu'au 28 février), Saïgon (3 mars); gr. comm. sur 4 lignes apposée à Paris : 20^e ANNIVERSAIRE/DE LA LIAISON AERIENNE/PARIS-SAIGON/1930-1950.

CHAPITRE III

**MARQUES AEROPOSTALES
ENTIERS AEROPOSTAUX ET DIVERS**

**A. — TIMBRES A DATE DES BUREAUX CENTRALISATEURS
DU COURRIER « AVION » ET GRIFFES CORRESPONDANTES**

1. — Timbres à date du format ordinaire (diam. 27 mm.)

a - AL. M 1 — **Alger RP précédé de la lettre A.** — Bien que ne contenant pas le mot AVION, ce timbre à date semble avoir été réservé au courrier avion. On le trouve au départ en 1924-25 (et peut-être plus tard) et à l'arrivée, au verso des plis destinés à Alger, depuis cette époque jusqu'en 1937 ou 1938. On ne doit pas le trouver sur les plis en même temps que le timbre à date de la section avion d'Alger-Gare.

- 1 — A Alger RP au départ (période 1924-25).
- 2 — A Alger RP au verso à l'arrivée (période ultérieure).



AL. M 1



AL. M 2



AL. M 3

b - AL. M 2 et AL. M 3 — **Alger-Gare section Avion.** — Section spécialisée pour le courrier avion **en transit** à Alger, créée le 1^{er} octobre 1930. Aucune opération postale n'a lieu dans cette section et, en principe, on ne devrait trouver ce timbre à date qu'au verso des plis. Petit à petit, l'habitude a été prise de recevoir des plis, de la main à la main, et d'apposer le timbre à date sur les vignettes postales.

- 1 — Alger, gare section Avion (de 1930), au verso (AL. M 2).
 - a) Alger, gare section avion (date ultérieure), au verso (AL. M 2).
 - b) Alger, gare section avion (de 1930 à 1933), au recto, annulant les timbres (AL. M 2).
- 2 — Alger, gare section avion (timbre à date refait, à partir de 1937 - AL. M 3).



AL. M 4



AL. M 5



AL. M 6

c - AL. M 4 — **Bône Avion**, mis en service le 22 novembre 1938.

- 1 — Bône Avion (22 novembre 1938).
 - a) Bône Avion (autre date non récente).

d - AL. M 5 — **Constantine RP Avion**, mis en service le 22 novembre 1938.

- 1 — Constantine RP Avion (22 novembre 1938).
 - a) Constantine RP Avion (autre date non récente).

e - AL. M 6 — **Oran RP Avion**, mis en service le 22 novembre 1938.

- 1 — Oran RP Avion (22 novembre 1938).
 - a) Oran RP Avion (autre date non récente).

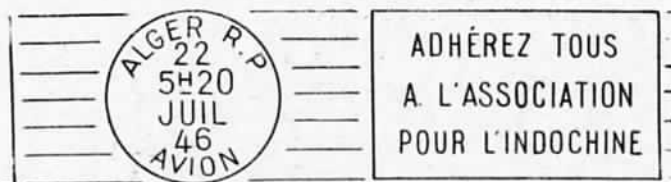
f - AL. M 7 — **Oran RP Avion - Oran.** — Mis en service le 7 janvier 1939 pour le timbrage des plis au verso à l'arrivée ou en transit, le timbre AL. M 6 étant utilisé au départ. Cette distinction ne fut d'ailleurs pas respectée.



- 1 — Oran RP Avion - Oran (au verso, le 7 janvier 1939).
a) Oran RP Avion - Oran (verso ou recto, date non récente).

2. - **Timbres à date sans fin, avec ou sans texte de réclame ou de propagande**

a - AL. M 8 — Timbre à date circulaire, diamètre 23 mm., texte ALGER RP AVION; 7 barres horizontales; textes divers dans un rectangle; sans fin.



1 — Avec texte sur trois lignes : VISITEZ L'ALGERIE - PAYS DE LUMIERE - AU CLIMAT IDEAL (mise en service : 8 novembre 1938; première date vue : 10 novembre 1938); apposé à l'arrivée, au verso des plis.

2 — Avec texte sur trois lignes : ADHEREZ TOUS - A L'ASSOCIATION - POUR L'INDOCHINE (première date vue : 22 juillet 1946); au départ.

3 — Avec texte sur deux lignes : LOTERIE ALGERIENNE - PORTE VEINE (première date vue : 4 janvier 1949); au départ.

4 — Avec texte sur trois lignes : SOUSCRIVEZ AUX - BONS D'EQUIPEMENT - DE L'ALGERIE (première date vue : 26 juillet 1949); au départ.

3. - **Griffes AVION, avec nom du bureau**

AL. M 9

ALGER GARE SECTION AVION

Il s'agit de griffes de service; mais elles servent également à annuler à l'arrivée ou en transit les affranchissements non oblitérés, par oubli, aux bureaux de départ.

Nous ne connaissons que la griffe AL. M 9 ci-contre, d'ailleurs encore en service :
a - ALGER GARE SECTION AVION (de 1930 ou 1931).

B. — **TIMBRES A DATE ET GRIFFES DES SERVICES POSTAUX ET BOITES POSTALES INSTALLEES AUX AERODROMES ET AEROPORTS**

1. - **Timbres à date (par ordre chronologique de mise en service)**

a - **Alger-Aéroport** (AL. M 10). — Bureau ouvert le 1^{er} avril 1936 à la base d'hydravions d'Alger-Agha, fonctionnant au départ et à l'arrivée de l'hydravion du service Marseille-Alger.

- 1 — Alger-Aéroport (1^{er} avril 1936); 30 plis.
a) Même griffe (autre date 1936-39).

b - **La Sénia-Aéroport** (AL. M 11). — Bureau auxiliaire rattaché au bureau de la Sénia, qui dessert l'aéroport d'Oran; ouvert le 1^{er} septembre 1939 pour le courrier de dernière heure.

Il ne fonctionna que ce jour-là, en raison de l'arrêt des services aériens à la mobilisation.

A la reprise du service, le courrier fut obligatoirement dirigé sur le bureau d'Oran RP.

Le courrier du 1^{er} septembre 1939, le seul timbré de cette manière, comprenait les dépêches suivantes pour :

Casablanca	5 grammes
Rabat	7 —
Toulouse	59 —
Marseille	9 —
Paris-Ville	49 —
Paris-Banlieue et passe	7 —
Alger	9 —

Au total..... 145 grammes (25 plis env.)



AL. M 10



AL. M 11



AL. M 12

c - **Maison Blanche Aéroport d'Alger** (AL. M 12). — Aéroport desservant Alger. Date de mise en service inconnue, très proche du 17 septembre 1946.

2. - Griffes

AL. M 13 **ALGER-AEROPORT** **ALGER-AEROPORT** AL. M 14

- a - AL. M 13 — Pour les étiquettes de recommandation (1^{er} avril 1936).
 b - AL. M 14 — Pour les documents de service (1^{er} avril 1936).

C. — GRIFFES DIVERSES

1. - Affranchissement perçu



AL. M 15

a - Griffes AL. M 15 mise en service le 21 août 1939 à la recette principale d'Alger, pour les plis dont l'affranchissement dépassait 50 francs (tout compris).

Sur ces plis, doivent en principe figurer également, le timbre à date de départ (obligatoire), le poids du pli et le visa du Contrôleur. Le montant de la somme perçue est indiqué à la plume.

- 1 — Griffes à la date du 21 août (pièce unique).
 a) Griffes à une autre date non récente.

b - Aucune griffe d'affranchissement perçu ne fut utilisée en Algérie pour les **cartes postales interzone** en 1941-42; les cartes étaient remises à la poste sous enveloppe ouverte affranchie au montant de la surtaxe aérienne pour la France. Elles étaient acheminées sur la section avion du bureau d'Alger-Gare qui annulait les affranchissements et dirigeait les cartes sur le bureau de Marseille, après avoir détruit les enveloppes.

2. - **Affranchissement insuffisant**

a - Griffes AL. M 16 apposées sur les plis avion recommandés, insuffisamment affranchis et donnant, par suite, lieu à l'établissement d'un procès-verbal (date approx. 1936).

AFFRANCHISSEMENT INSUFFISANT

AL. M 16

**P. V. 165-167 ETABLI PAR
ALGER - GARE SECTION-AVION**

b - Griffes AL. M 17 sur trois lignes pour affranchissement insuffisant avec indication de poids (approx. 1941). Il y aurait eu un autre type, plus petit, de cette griffe au début, vers 1930.

AFFRANCHISSEMENT INSUFFISANT

Insuffisance
d'affranchissement

POUR TRANSPORT AÉRIEN

POIDS

← AL. M 17

↑ AL. M 18

c - Petite griffe AL. M 18. **Insuffisance d'affranchissement**, vue sur un pli d'Oran de mai 1948.

3. - **Transport exceptionnel par avion**

a - Pour mémoire. Une griffe de transport exceptionnel avec texte encadré sur deux lignes : **TRANSPORTE EXCEPTIONNELLEMENT PAR AVION** ou **LETTRE TRANSPORTEE EXCEPTIONNELLEMENT PAR AVION** (voir « Tunisie », Chapitre II, TU. M 14 et TU. M 15) a été envoyée en Algérie, par la métropole, en 1930, en vue d'être apposée sur le courrier non surtaxé admis au transport par voie aérienne à titre de propagande pour parfaire le poids des sacs postaux; il ne semble pas que cette griffe ait réellement été utilisée; tout au moins nous ne l'avons pas examinée sur des plis originaux d'Algérie.

AL. M 19

**Transporté Exceptionnellement par Avion à
titre de Propagande**

b - Griffes AL. M 19 mise en service le 8 février 1935 à Alger et ayant été principalement utilisée sur les plis transportés sans surtaxe lors des voyages vers l'A.O.F. et le Congo (voir Chapitre II, n° 30-10 A).

1 — Pli avec cette griffe à une date entre le 8 février et le 13 février, date de départ de l'avion vers le Congo.

a) Pli avec cette griffe, à une autre date 1935-39.

TRANSPORTE EXCEPTIONNELLEMENT

AL. M 20

**PAR AVION
A TITRE DE PROPAGANDE**

c - Griffes AL. M 20 utilisée à partir du 6 octobre 1936, pendant un mois environ, sur les plis transportés vers la France, sans surtaxe, à titre de propagande (voir chapitre II, n° 48).

1 — A la date du 6 octobre 1936.

a) A une autre date de 1936.

4. - **Griffes d'acheminement par avion remplaçant les étiquettes**

a - AL. M 21 — Utilisée à Alger RP (49,5 × 8 mm.) d'octobre 1922 à 1924 environ et tardivement en 1931 et peut-être encore actuellement. Les empreintes en d'autres couleurs que le noir sont de fantaisie.

1 — Utilisée en 1922-24.

a) Après cette date par intermittence.

b - AL. M 22 — Utilisée à Oran RP (44,5 × 8 mm.) en principe de 1922 à 1927 (vue seulement à partir de février 1923). Vue également en 1949 sur des paquets postaux transportés par avion.

1 — Utilisée en 1922-23.

a). Utilisée éventuellement de 1924 à 1939.

POSTE AÉRIENNE

POSTE AÉRIENNE

AL. M 21 — Alger

AL. M 22 — Oran

AVION AVION AVION

Bône (1933)

Bône (1934)

Constantine (1938)

AVION AVION ParAvion

Hussein-Dey (1941)

Mers-el-Kébir (1941)

Oran RP (1938)

c - AL. M 23 — **PAR AVION** ou **AVION**. — Griffes diverses de nombreux types, de formats différents, utilisées dans la plupart des bureaux d'Algérie. Il ne peut être question de les reproduire toutes; nous nous bornons donc à reproduire six griffes choisies parmi les plus caractéristiques et qui ont été utilisées pendant un temps assez long à la place d'étiquettes.

 **PAR AVION**

AL. M 24

d - AL. M 24 — Nous reproduisons également la griffe de fortune utilisée à Sebha (Fezzan) en 1943.

5. - Griffe indiquant le trajet aérien

JUSQU'À LISBONNE

AL. M 25

Griffe AL. M 25 vue sur un pli originaire d'Algérie pour l'Europe via Lisbonne, en janvier 1943 (voir Chapitre II, n° 69).

6. - Incidents d'acheminement

a - AL. M 26 — Vue en 1930, au recto d'un pli d'Alger pour la France; vue également, au verso, sur des plis d'autres localités, transitant à Alger, apposée par le bureau d'Alger-Gare section Avion lorsqu'il n'y avait pas de service aérien (lundi); la ligne Alger-Marseille n'est quotidienne que depuis le 26 juin 1933).

PAS DE DEPART PAR AVION

**Pas de départ
par avion aujourd'hui**

AL. M 27

AL. M 26 →

b - AL. M 27 — Vue à partir de 1933 (deux modèles légèrement différents) sur des plis de provenances diverses lorsque le service aérien ne pouvait fonctionner pour une cause quelconque.

c - AL. M 28 — Vue en janvier 1931 (apposée par le même bureau).

AL. M 28

AVION PARTI

Avion parti

AL. M 29

d - AL. M 29 — Vue sur des plis du département de Constantine, à partir de 1938, probablement arrivés trop tard au bureau centralisateur Alger-Gare section avion, pour bénéficier de l'hydravion Alger-Marseille du matin.

e - AL. M 30 — Vue sur les cartes et plis destinés à la démonstration du voyage Alger-Paris dans la journée, en mai 1930 (Chapitre II, n° 12).

AL. M 30

MAUVAIS TEMPS DEPART RETARDE

f - INACHEMINABLE. Griffe linéaire, à des types divers, apposée en noir ou en rouge sur les plis avion Algérie-France, déposés le 7 novembre 1942 et n'ayant pu être acheminés par avion, en raison du débarquement allié en Afrique du Nord. Vue sur plis d'Oran.

7. - Griffes diverses et mentions manuscrites apposées lors d'accidents d'avion

Nota. — Il s'agit des griffes et mentions apposées en Algérie même, sur des plis aériens de toute provenance, recueillis après accident, dans un bureau postal algérien.

a - Texte ronéotypé sur papillon collé à Oran, après séchage, au début de mars 1930, sur les plis recueillis après l'accident survenu le 25 janvier précédent à l'avion du service régulier français Amérique du Sud-Maroc-France, entre Ceuta et Melilla, au Maroc, et ayant entraîné la mort du pilote Bruyère et du radio Aubry (ci-dessous, reproduction approximative d'un des deux types dudit papillon). Une grande quantité des lettres recueillies dut être versée aux rebuts, les adresses ayant été complètement effacées par le long séjour dans l'eau.

Correspondance rejetée par la mer sur la plage de Mostaganem le 1^{er} mars 1930.

Doit provenir du naufrage de l'avion postal qui s'est perdu corps et biens le 25 Janvier dernier aux environs de Tanger.

b - COURRIER RETARDE (non reproduite). — Griffe linéaire apposée le 22 février 1932 à Alger, sur des plis partis la veille, avec l'hydravion du service régulier Alger-Marseille, piloté par Mermoz, recueillis après amérissage forcé de l'appareil, sans accident de personnes, et ramenés à Alger.

Courrier aérien SABENA accidenté

AL. M 31

ORAN 28 Janvier 1937

c - AL. M 31 — Apposée à Oran le 28 janvier 1937, sur une partie du courrier récupéré après l'accident de l'avion belge Léopoldville-Bruxelles, près de La Sénia. Type habituel en rouge; type légèrement différent en noir.

d - Mentions manuscrites diverses telles que, par exemple : **détérioré en cours de transport avion Alger-Dakar, accident du 27/9/42**, sur les plis récupérés après cet accident qui eut lieu près de Blida et causa la mort de 25 personnes. Les plis sont en général fortement brûlés.

e - COURRIER ACCIDENTE (non reproduite). — Griffe linéaire apposée probablement en Algérie sur les plis recueillis après l'accident de l'avion du service régulier Maroc-Algérie, près de Taza, le 25 février 1944. Plis abîmés.

f - Mention manuscrite.

*Avion accidenté
contraint d'atterrir aux Baléares le 4-2-46
Courrier saisi par les autorités Espagnoles puis
remis au Consul de France après intervention
de l'Administration auprès du Ministre des
Affaires Etrangères, pour être acheminé (1470 EP. 1)
Parvenu à (ici, griffe horizontale ALGER GARE SECTION AVION)
le 1-10-46 à 15 h.
(ici, timbre à date circulaire Alger-Gare Section Avion)*

La mention fut portée, par les soins du bureau d'Alger-Gare, sur les premiers plis recommandés arrivés de Paris; devant le nombre croissant de plis, on renonça à inscrire un texte aussi long, il est même possible qu'on l'on n'inscrivit plus rien.

Reconnaissance des plis par les timbres à date de départ de Paris (2 ou 3 février 1946) et éventuellement de distribution à Alger (1-2 octobre 1946).

Les griffes non manuscrites que l'on trouve sur les plis ont été apposées en France, où les plis avaient d'abord été dirigés sur leurs bureaux d'origine, après récupération aux Baléares.

g - **Courrier accidenté** (non produite). — Griffes linéaires apposées à Alger en rouge, sur les 2.052 plis chargés sur un ballon postal, le 11 novembre 1949, lors de l'Exposition Philatélique, et récupérés après l'accident survenu au ballon peu après le départ (voir Chapitre II, n° 96).

8. - **Griffes de propagande, indiquant que les plis ont été entièrement transportés par avion**

- Néant -

9. - **Griffes de propagande, n'entraînant pas le transport aérien**

- Néant -

10. - **Griffes RF de la Poste Navale**

Voir Chapitre II, n° 75, pour l'explication de l'existence de ces griffes, sur les plis aériens de la Poste Navale, soit sur le timbre avion américain de 6 cents rose carminé, soit sur les entiers américains.

D. — **ENTIERS ET CARTES AVION**

Nous ne connaissons pas d'entier ou de carte émis spécialement par les P.T.T. en Algérie pour la poste aérienne.

Nous croyons cependant devoir signaler une carte avion grisâtre de franchise militaire, qui semble avoir été mise en service en 1944, de format 128 x 87 mm., portant sur une face, en bleu :

en haut, à gauche : Carte Aux Armées,

en haut, au centre : Drapeau français et REPUBLIQUE FRANÇAISE - ARMEE D'AFRIQUE.

en haut, à droite : PAR AVION - F.M.

Ces cartes sont oblitérées de la Poste aux Armées.

E. — **MANIFESTATIONS AERONAUTIQUES OU AEROPHILATELIQUES A CARACTERE POSTAL**

1 — 19 novembre 1926 — Journée aéropostale d'Alger (p.m., voir Chapitre II, n° 71). Timbre à date AL. 1 ci-dessous.

2 — 13 février 1946 — Carte spéciale Alger-Paris éditée lors de l'Exposition Philatélique « Prisonniers » (p.m.) ; voir Chapitre II, à cette date.

AL. 1



AL. M 32

3 — 15-16 octobre 1949 — Journées Aéronautiques d'Oran, La Sénia.

Deux cartes spéciales furent éditées par le Groupement Philatélique Oranais et oblitérées à l'aide du timbre à date AL. M 32 ci-contre. Une carte se rapporte à la course internationale de vitesse pour avions légers (Grand Prix de l'Orange d'Oranie), l'autre au rallye international des vins fins d'Oranie, pour avions de tourisme.

F. — AIRGRAPHS, AIR LETTERS

1 — **Airgraphs.** — On connaît des Airgraphs et des Greetings Airgraphs (Christmas greetings from "the Mediterranean") provenant de militaires anglais stationnés en Algérie en 1943-45.

- a) Airgraphs.
- b) Greetings Airgraphs.

2 — **Air-letters.** — Le service des Air-letters d'Algérie pour la Grande-Bretagne, d'abord réservé aux militaires, fut étendu aux usagers civils. Les Air-letters sont munies d'une petite étiquette blanche, avec texte en rouge sur deux lignes : USAGERS CIVILS - SEULEMENT. Griffes et bandes de censure. Durée d'acheminement et de distribution, d'Algérie en France, environ un mois.

G. — DIVERS

1 — **Timbre à date AL. M 33**, du bureau de poste de la localité de Jean-Mermoz,

AL. M 33



nouveau nom donné à la commune de Bou-Henni, près de Perrégaux (Oran), à partir du 1^{er} janvier 1940. C'est la première fois, à notre connaissance, que le nom d'un pilote de ligne, mort glorieusement à son poste, a été donné à une localité dans un pays de l'Union Française.

— Oblitération Jean Mermoz, sur pli avion du 1^{er} janvier 1940.

2 — **Publicité faite**, en 1938, sur certains carnets de timbres d'Algérie, à 0 fr. 50, rouge, type mosquée. La bande supérieure de cinq timbres porte le texte :

EXPEDIEZ VOS LETTRES - PAR AVION - ALGER - MARSEILLE

- a) 1. Bande neuve.
- a) 2. Bande sur lettre avion.

3 — **Cartes de nouvel an.** — Depuis 1936, l'Administration des P.T.T. admet au transport aérien, avec une surtaxe réduite, pendant la période de fin d'année, s'étendant jusqu'au milieu de janvier de l'année suivante, les cartes contenant cinq mots au maximum. La surtaxe est égale au cinquième de la surtaxe aérienne des A.O. (autres objets), déjà réduite par rapport à celle des lettres.

Air-France édite des cartes spéciales chaque année, la même pour tous les pays desservis par son réseau aérien.

4 — **Journaux par avion.** — Nous connaissons des exemplaires de journaux d'Alger transportés par avion jusqu'à Tunis, en 1945, avec une griffe rouge PAR AVION de grand format.

Pour les journaux venant de France, les griffes seront décrites à ce titre, bien qu'il soit possible que certaines de ces griffes aient été apposées à l'arrivée; nous ne sommes pas, en effet, en mesure d'établir une discrimination suffisante; au surplus, la collection des journaux transportés par avion est une collection à part, qui mérite une étude spéciale qu'il est dans notre intention de faire ultérieurement.