

BULLETIN D'INFORMATION

MARS 1994

N° 3 - Nouvelle série

SOMMAIRE

Nouvelles de l'Aérophilatélie

Nouveautés

Les grands pilotes français :

Antoine de SAINT-EXUPÉRY

Curiosités : La Croisière Noire

Bibliographie



Antoine de SAINT-EXUPÉRY
(Photo Musée AIR FRANCE)

cercle aérophilatélique français

22, Avenue de la Mer 44380 PORNICHET
Tél. (16) 40 61 07 98

Membre de la

FSPF (Fédération des Sociétés Philatéliques Françaises) (FIP)

FISA (Fédération Internationale des Sociétés Aérophilatéliques)

NOUVELLES DE L'AÉROPHILATÉLIE

La prochaine Assemblée Générale de votre Cercle se tiendra à l'hôtel St. Roch à Martigues le 22 mai à 15h30. Cet hôtel est situé à proximité de l'Exposition Philatélique Nationale (20/23 mai 1994). Veuillez noter ces dates sur votre agenda et venez nombreux. Si vous voulez voir traiter certains sujets ou suggérer des aménagements dans le fonctionnement de votre Cercle, écrivez-nous dès maintenant pour que nous en débattions à l'Assemblée.

Dans toute correspondance avec le C.A.F., veuillez indiquer votre numéro de sociétaire.

Le prochain Congrès de la F.I.S.A. aura lieu à Mantoue du 27 au 29 mai 1994. Les détails pourront être envoyés sur demande. Une exposition, non compétitive, est prévue.

L'exposition AEROPEX 94 aura lieu à Adelaide (Australie) du 18 au 20 novembre 1994. Elle comprendra des expositions aérophilatéliques et astrophilatéliques nationales et une participation internationale. Nos amis britanniques organisent un voyage charter avec arrêt à Hong Kong, Bangkok ou Singapour pour un prix de l'ordre de 900 £. Si certains d'entre-vous sont intéressés, veuillez nous le faire savoir nous ferons les contacts nécessaires.

N'hésitez pas à nous écrire pour passer des articles dans le *Bulletin d'Information*, des sujets comme les catapultes, les anomalies postales, les tarifs spéciaux ou éphémères, les censures ou bien encore des documents originaux permettant d'élucider certains mystères intéressent la quasi totalité des sociétaires.

Une rubrique Astrophilatélie pourrait être créée; nous recherchons un responsable.

Pour ceux qui n'ont pas encore exposé leurs collections, nous rappelons qu'il y a 4 niveaux de participation : départemental, régional, national et international. Il faut commencer par le niveau départemental puis, en fonction de la note attribuée par les jurés, vous serez autorisés à accéder au niveau immédiatement supérieur. Chaque année, la Journée du Timbre, organisée dans presque tous les départements de France, vous permet d'exposer, sans frais, votre collection au niveau départemental.

L'année 1994 est déjà largement entamée et quelques sociétaires n'ont pas encore acquitté leur cotisation; nous leurs demandons de réparer cet oubli sans tarder et rappelons que le montant est de 100 francs (50 francs seulement pour les moins de 18 ans).

Exposition internationale " AVIATION ET ESPACE " d'Alicante

Le C.A.F. félicite chaleureusement ses sociétaires qui ont obtenu de superbes récompenses à l'Exposition Internationale d'Alicante du 12 au 21 novembre 1993.

Pierre SAULGRAIN

Médaille Grand Or et Grand Prix de l'exposition + Trophée (plat en argent offert par le Président de la région de Valence) pour sa collection " Les Précurseurs de la Poste Aérienne 1870-1920 ".

Michel de POMPIGNAN

Médaille d'Or + Trophée en bronze (offert par la Fédération espagnole des Sociétés Philatéliques) pour sa collection " La Ligne de l'Atlantique Sud " .

Raymond BOUYÉ

Médaille de Grand Vermeil pour sa collection " Ligne Jean DAGNAUX 1925-1935 - (France) - Algerie - Congo - Madagascar ".

Jean-Louis LAFON

Médaille de Vermeil avec Prix spécial pour la qualité du matériel exposé, collection "Les fusées européennes".

NOUVEAUTÉS

Deux enveloppes avec cachets de bureau temporaire concernant l'ANNÉE LATÉCOÈRE sont disponibles :

TOULOUSE ROSERAIE 5/7/93

TOULOUSE (exposition à Montaudran) 2 & 3 octobre 1993.



1993

**Pierre-Georges
LATÉCOÈRE**

Créateur de la poste
aérienne transcontinentale

« J'ai refait tous les calculs...
notre idée est irréalisable,
il ne nous reste qu'une chose
à faire : la réaliser ! »



Laté 28 à flotteurs



CERCLE AÉROPHILATÉLIQUE FRANÇAIS

22, Avenue de la Mer
44380 PORNICHE

LES GRANDS PILOTES FRANÇAIS

Antoine de SAINT-EXUPÉRY

L'année 1994 est celle de la commémoration nationale du cinquantenaire de la disparition de SAINT-EXUPÉRY et le C.A.F. se doit de lui consacrer son premier *Bulletin d'Information* de l'année. Il serait prétentieux de vouloir rédiger une biographie complète de l'auteur du *Petit Prince* aussi nous bornerons nous à rappeler brièvement quelques faits essentiels pour nous consacrer plus amplement aux événements liés à l'Aéropostale et à l'aérophilatélie correspondante.

Antoine de Saint-Exupéry naît à Lyon le 29 juin 1900. Il est le 3ème enfant d'une famille qui en comptera 5 au décès de son père en 1904. Enfant robuste, gai et franc, Antoine est aussi turbulent que rêveur.

Après avoir passé son baccalauréat en 1917, il entre à l'école Bossuet à Paris pour préparer l'Ecole Navale mais il échoue avec une note de 7 sur 20 en français. Son recteur, l'abbé Sudour, qui s'est rendu compte de la valeur intellectuelle et morale d'Antoine, grand garçon d'un mètre quatre-vingts quatre, aux larges épaules, aura une influence déterminante sur sa carrière.

Après un court passage aux Beaux-Arts, il est appelé à faire son service militaire le 9 avril 1921 et est affecté au 2ème Régiment d'aviation de Strasbourg. Mais il n'est qu'un "rampant" et n'est pas autorisé à voler tant qu'il n'aura pas obtenu son brevet civil. Il décide donc de prendre des leçons de pilotage et après quelques vols en double commande il est lâché le 9 juillet sur un petit SOPWITH. Moins d'un mois plus tard il est muté au 37ème R.A. de Rabat où il passe son brevet de pilote militaire. Admis aux E.O.R. en mars 1922, il fait un stage à Villacoublay puis est affecté au 34ème R.A. du Bourget comme sous-lieutenant. En janvier 1923, un grave accident sur Hanriot HD-14 lui vaut une fracture du crâne mais sa robuste constitution lui permet de se rétablir rapidement.

Libéré de ses obligations militaires le 5 juin, il se met en quête d'un emploi. Les temps sont durs! Il y a pléthore de pilotes de la Grande Guerre à la recherche d'un emploi; il se contente d'une petite situation aux *Tuileries de Boiron* puis de vendeur de camions aux *Automobiles SAURER*. Début 1926, il parvient à se faire embaucher à la C.A.F. (Compagnie Aérienne Française) pour donner des baptêmes de l'air alors qu'il n'a piloté que très épisodiquement les trois années précédentes. Il se perfectionne et passe son brevet de pilote de transport public (n° 933) le 3 juillet 1926. C'est alors que son ancien professeur de l'école Bossuet, l'abbé Sudour, avec lequel il a conservé des relations, le recommande à Mr. Beppo de Massimi, directeur des *Lignes Aériennes Latécoère*.

Le très délicat examen de passage avec Didier Daurat dure 3 minutes et, selon l'habitude, se termine par une affectation à l'atelier de mécanique pour apprendre à dégrupper et remonter des moteurs. Après quelques semaines de travail, les mains dans la graisse, Saint-Exupéry est engagé comme pilote, sa démonstration de pilotage devant le redouté Chef d'Exploitation n'ayant pas été éliminatoire.

D'abord affecté au tronçon Toulouse - Casablanca, Saint-Ex, comme l'appelle ses camarades, ne tarde pas à voler sur la ligne Casa-Dakar où il peut se familiariser avec le désert et ses traîtrises. Parfois rêveur dans la monotonie des vols calmes il sait aussi être là dans les coups durs et aplanir les difficultés dans son entourage. En 1927, alors qu'il est en congé en France, Saint-Ex reçoit une dépêche le rappelant d'urgence et lui annonçant sa nomination de Chef de l'aéropole de Cap Juby. Sa mission : renouer les contacts avec le gouverneur espagnol, porter secours aux avions égarés et dialoguer, autant que faire se peut, avec les indigènes. Aucun rôle ne pouvait mieux lui convenir; en quelques semaines il sait apaiser les ressentiments du colonel de la Pena, gouverneur espagnol de Cap Juby, et s'attirer la sympathie curieuse des indigènes qu'il traite avec égards mais fermeté. Avec sa logique, sa gentillesse et sa sagesse il est bientôt considéré comme un marabout que l'on vient consulter des quatre coins du désert pour résoudre des conflits ou calmer des douleurs. Pour les pilotes de la ligne, Cap Juby devient une escale recherchée car les soirées avec Saint-Ex sont inoubliables; sa conversation, jamais superficielle, est ponctuée de tours de cartes dans lesquels il excelle.

Dans ce lieu de méditation où il ne passe que deux avions dans chaque sens par semaine, Antoine de Saint-Exupéry écrit *Courrier Sud*, publié chez Gallimard en 1929.

Pendant les 12 mois passés à Cap Juby, il participe à de nombreux sauvetages d'équipages en panne dans le désert ou retenus en otage par les Maures.

Pour son oeuvre à Cap Juby, Antoine de Saint-Exupéry est nommé Chevalier de la Légion d'Honneur au titre de l'Aéronautique Civile dont un extrait de l'éloge mentionne : *"par son zèle, par son dévouement, par son noble désintéressement, n'hésitant pas à subir les rigueurs du désert, ni à mettre chaque jour sa vie en péril, a grandement servi la cause de l'aéronautique française et largement contribué à l'essor de notre aviation commerciale, facilitant en particulier le développement de la ligne Toulouse - Casablanca - Dakar "*.

Il rentre en France fin 1928 pour prendre des congés et suivre des cours de navigation aérienne à Brest.

En octobre 1929, il débarque à Buenos Aires pour prendre la responsabilité de l'exploitation des lignes de l'AEROPOSTA ARGENTINA, filiale de l'AÉROPOSTALE, en remplacement de Paul Vachet, rappelé par le directeur Marcel Bouilloux-Lafont, pour créer et organiser les lignes aériennes au Vénézuéla. L'AEROPOSTA ARGENTINA exploite 3 lignes aériennes au départ de la capitale argentine : B.A. - Asuncion (Paraguay), B.A. - Santiago (Chili) et B.A. - Comodoro Rivadavia (Patagonie). Du 14 au 17 octobre il fait un vol de reconnaissance (1) avec Paul Vachet sur la ligne de Patagonie et l'inaugure officiellement le 31 octobre en volant seul, de Comodoro Rivadavia à Bahia Blanca puis, le lendemain, de Bahia Blanca à Comodoro Rivadavia (2).

Le 6 janvier 1930, Saint-Exupéry en compagnie de Vicente Almandos Almonacid, à bord d'un LATÉ 25, inaugure une nouvelle ligne reliant Buenos Aires à Mar del Plata, station balnéaire sur la côte atlantique (7).

L'AEROPOSTA ARGENTINA voulant étendre sa ligne de Patagonie jusqu'au détroit de Magellan, Saint-Ex fait un premier vol de reconnaissance aller-retour Buenos Aires - Rio Gallegos en compagnie de l'aviateur argentin Luro Cambaceres du 14 au 19 janvier 1930 (3)

suivi d'un second limité à Bahia Blanca - Santa Cruz du 12 au 17 mars (4). Enfin, du 29 mars au 3 avril, Saint-Exupéry, accompagné d'Elisée Négrin, copilote et d'Alexandre Collenot, mécanicien, inaugure sur LATÉ 28 la ligne de Patagonie dans sa totalité: Buenos Aires - Rio Gallegos et retour. En plus de l'équipage il y avait à bord des passagers de marque : Marcel Bouilloux-Lafont, président de l'AÉROPOSTALE, Vicente Almandos Almonacid, directeur technique de l'AEROPOSTA ARGENTINA, Jacques Delalot, directeur de l'agence Havas, Julien Pranville, directeur de l'AÉROPOSTALE en Amérique du Sud et Enrique Gutiérrez, journaliste du quotidien "*La Razon*" (5). A l'atterrissage à l'escale de Comodoro Rivadavia lors du voyage retour, l'avion casse une roue en heurtant un monticule de terre durcie formé par le vent violent de Patagonie. Le LATÉ 28 est alors solidement amarré avec piquets et haubans pour effectuer les réparations mais le vent redoublant de violence retourne complètement l'appareil. Le voyage se poursuit jusqu'à Buenos Aires sur un LATÉ 25 (6).

Le 13 juin, Saint-Exupéry est à Buenos Aires attendant son ami Guillaumet qui assure, seul, le courrier hebdomadaire Chili - Argentine. Ce courrier avait un jour de retard car, la veille, Guillaumet avait déjà rebroussé chemin dans l'impossibilité de traverser la Cordillère des Andes prise par le mauvais temps. Le soir arrive et on est toujours sans nouvelles de Guillaumet; l'angoisse succède alors à l'inquiétude. Les jours suivants, Saint-Ex va à la recherche de son ami et sillonne la Cordillère, sans succès. On connaît la suite, le 20 juin il apprend que Guillaumet est en vie; il saute alors dans son avion et le retrouve près de San Carlos. Cette odyssee est une des très belles pages de "*Terre des Hommes*" qui sortira chez Gallimard en 1939 et obtiendra le Grand Prix du Roman de l'Académie française.

Son séjour en Argentine se termine en février 1931, la Patagonie et le Paraguay lui ont inspiré "*Vol de Nuit*" qui obtiendra le Prix Fémina en décembre 1931.

Le 12 avril 1932, son mariage religieux avec Consuelo Suncin de Sandoval est célébré à Agay par l'abbé Sudour. Après quelques semaines de congé il pilote à nouveau sur le secteur Casablanca - Port-Etienne puis sur la ligne d'hydravions Marseille - Alger dans une ambiance démoralisante due à la mise en liquidation judiciaire de l'AÉROPOSTALE. Didier Daurat est fortement critiqué et évincé de la Société; Saint-Exupéry prend alors ouvertement la défense de son ancien patron et certaines personnes ne le lui pardonnent pas. Il n'entre donc pas à AIR FRANCE au moment de sa création en août 1933 mais est pris comme pilote d'essai chez Latécoère et est affecté à la mise au point du prototype LATÉ 293, hydravion monomoteur pour l'Aéronavale. Sa carrière de pilote d'essai s'arrête dès le 21 décembre 1933 avec son accident sur ce prototype dans la baie de Saint-Raphaël où il fallit périr noyé.

En avril 1934, il entre à AIR FRANCE au service de la propagande, fait de nombreuses missions en France et à l'étranger et écrit un certain nombre d'articles pour divers journaux. Le pilotage lui manque; avec ses petites économies et de gros emprunts, il achète un Caudron "Simoun" (F-ANRY) et tente de battre le record Paris - Saïgon détenu par André Japy. Au petit matin du 29 décembre, avec son mécanicien Prévost, Saint-Exupéry décolle du Bourget mais est obligé de s'arrêter à Marignane pour réparer une fuite d'essence et refaire le plein. Ensuite c'est la mer, Tunis puis le désert de Tripolitaine où, pris dans une masse nuageuse, l'avion volant à 250 km/h, touche le sol et y trace un long sillon. Par miracle, l'avion ne prend pas feu et les deux occupants, indemnes, sont récupérés deux jours plus tard par des nomades.

En 1936 et 1937 il continue d'écrire des articles pour les journaux. Il se rend en Espagne pendant la guerre civile pour *l'Intransigeant* et *Paris-Soir* et en revient bouleversé car il pressent l'imminence d'un conflit généralisé. Avec la somme versée par sa Compagnie d'assurances, il peut à nouveau s'acheter un Caudron Simoun et voler; c'est là toute sa joie, voler! Il fait un voyage de prospection de 15000 km en Afrique pour le compte d'AIR FRANCE et passe par Casablanca, Tindouf, Tombouctou, Bamako, Dakar, Atar, Taoudeny, Oran et Alger.

En janvier 1938, il traverse l'Atlantique sur le "NORMANDIE" et débarque à New York pour tenter un raid New York - Terre de Feu avec son nouvel avion (Caudron Simoun F-ANXK). Un très grave accident se produit au décollage de Guatemala, l'avion est détruit et Saint-Exupéry, grièvement blessé, souffre d'une commotion cérébrale et de fractures multiples dont il ne se remettra jamais complètement. Il reste quelques mois aux Etats-Unis puis rentre en France et, en juillet 1939, fait la traversée de L'Atlantique Nord à bord de l'hydravion hexamoteur LATÉ 521 "*Lieutenant de Vaisseau Paris*", piloté par son ami Guillaumet.

Mobilisé à Toulouse le 4 septembre, le capitaine de Saint-Exupéry est affecté à l'enseignement technique. Il se fait verser dans un groupe de reconnaissance et effectue de nombreuses missions qui lui inspireront "*Pilote de Guerre*". En décembre 1940, il se rend à Lisbonne et arrive à rejoindre New York où il fait éditer "*Pilote de Guerre*" sous le titre "*Flight to Arras*" en 1942 puis, "*Lettre à un Otage*" et "*Le Petit Prince*" en 1943.

Malgré ses 44 ans et grâce à l'intervention du fils du Président Roosevelt il parvient à se faire affecter dans une unité aérienne sous commandement américain basée en Algérie.

Mis en réserve de commandement pendant quelque temps, il se consacre à la rédaction de "*Citadelle*" puis en juillet 1944, son escadrille est transférée en Corse. Le 31 juillet il finit par "arracher" une dernière mission et n'en reviendra malheureusement pas. Les circonstances de sa disparition ne sont pas établies avec certitude; un Lockheed Lightning comme le sien aurait été abattu ce jour-là au large de la Corse....

Gérard Collot

(1) Lors du vol retour Comodoro Rivadavia - Buenos Aires effectué dans la journée du 17 octobre, du courrier aurait été transporté (10 kg).

(2) Entre Bahia Blanca et Buenos Aires (et vice versa), le courrier fut acheminé par le train. La surtaxe aérienne fut fixée à 15 centavos par 5 grammes en plus du tarif de la lettre simple de 5 centavos. Toutes les escales expédièrent ou reçurent du courrier : Bahia Blanca, San Antonio Oeste et Trelew.

(3) Lors du retour de ce vol de reconnaissance, 100 kg de courrier auraient été transportés : 40 pour les diverses escales et le reste pour Buenos Aires. Pour la première fois dans l'histoire postale de l'Argentine du courrier posté à Rio Gallegos arrive le jour même à ses différentes destinations. L'avion (LATÉ 25 n° 635 F-AIKO) décolle de Rio Gallegos le 19 janvier à 3h du matin, fait escale à Santa Cruz, San Julian, Puerto Deseado, Comodoro Rivadavia puis les autres étapes habituelles de la ligne. Il atterrit à l'aérodrome General Pacheco de Buenos Aires à 20h après avoir couvert 2500 km.

(4) Pour le vol aller du 12 au 13 mars, Saint-Exupéry aurait transporté du courrier de Bahia Blanca à Puerto Deseado et Santa Cruz. Pour le vol retour du 17 mars, du courrier fut transporté pour les diverses escales de la ligne ainsi que pour l'Uruguay.

(5) Le 30 mars, 500 plis environ auraient été transportés de Comodoro Rivadavia à Rio Gallegos par un LATÉ 25 d'accompagnement piloté par Luro Cambaceres.

(6) Ce premier courrier reçut une empreinte rectangulaire de couleur violette avec la mention : "2 DE ABRIL DE 1930 / INAUGURATION DE LA LINEA AERO.POSTAL / RIO GALLEGOS.BUENOS AIRES.EUROPA".

(7) 77 plis furent transportés pour le vol aller et 121 pour le vol retour. La surtaxe aérienne fut fixée à 10 centavos par 20 grammes ou par carte postale.

NOTA : Les remarques référencées de (1) à (5) sont extraites du livre " LA AEROPOSTA ARGENTINA Y EL CORREO AEREO " de Augusto Victor Bousquet.



Références

- Oeuvres d'Antoine de Saint-Exupéry.
- ICARE , 7 tomes (des numéros 69 à 108).
- La vie de Saint-Exupéry de René Delange - Le Seuil 1948.
- Saint-Exupéry par lui-même de Luc Etang - Le Seuil 1956
- La Aeroposta Argentina y el Correo Aereo de Augusto Victor Bousquet - Sociedad Argentina de Aerophilatelia, Buenos Aires 1992.
- Ligne MERMOZ, histoire aérophilatélique de Gérard Collot et Alain Cornu - B. Sinais 1990.

Toute reproduction, totale ou partielle, des articles de ce bulletin est interdite sans autorisation préalable du Comité d'Administration du **C.A.F.**

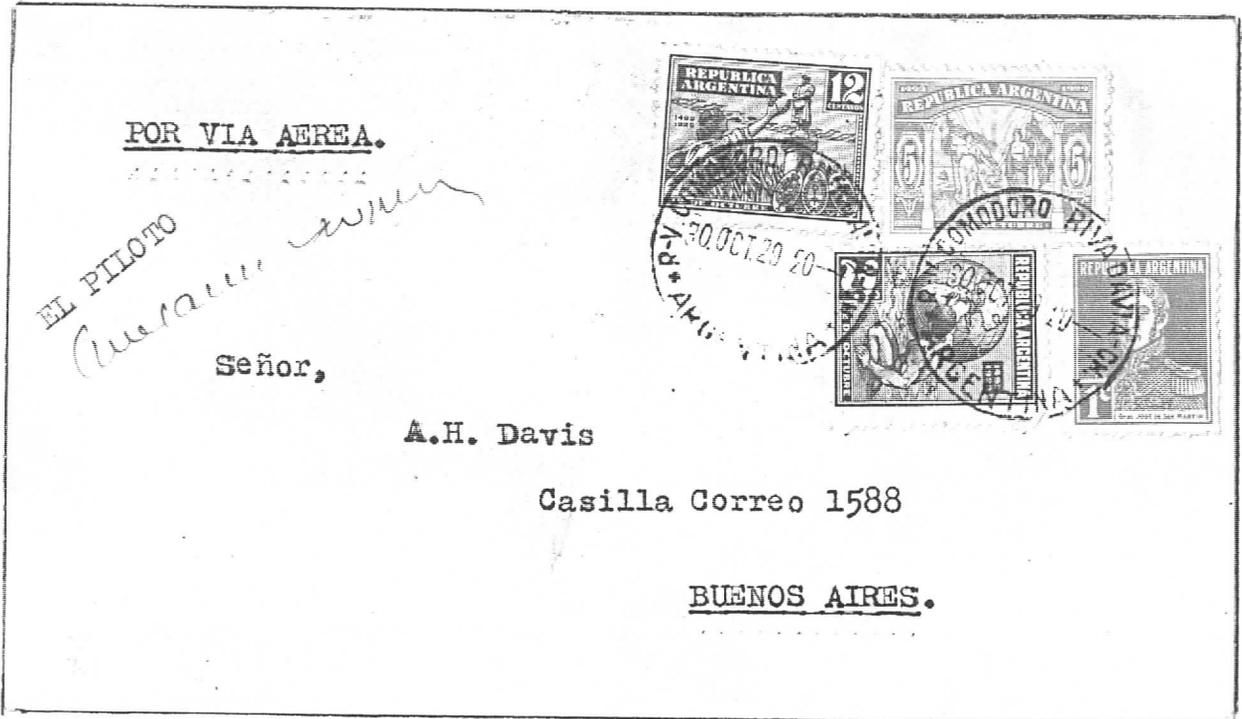
DOCUMENTS AÉROPHILATÉLIQUES

1/ Ouverture de la ligne de Patagonie : vol aller Comodoro Rivadavia - Buenos Aires

Oblitérations : départ C.R. 30/10/29-20h., arrivée B.A. 31/10/29 (probablement à la Gare).

70 plis ont été transportés sur ce parcours. Pli signé : Antoine de Saint-Exupéry.

Au verso : grande griffe rouge rectangulaire POR VIA AEREA apposée au départ de C.R.



2/ Ligne de Patagonie : vol aller - pli d'escale Trelew - Bahia Blanca

Oblitérations : départ Trelew 29/10/29, arrivée Bahia Blanca 31/10/29-14h30.

22 plis ont été transportés entre ces deux escales. Enveloppe de l'Aeroposta Argentina signée par Antoine de Saint-Exupéry.



3/ Ouverture de la ligne de Patagonie : vol retour Buenos Aires - Comodoro Rivadavia

Oblitérations : départ B.A. 30/10/29-17h, arrivée C.R. 1/11/29-17h.

89 plis ont été transportés sur ce parcours. Enveloppe de la Cie Générale Aéropostale.



4/ Ligne de Patagonie : vol retour - pli d'escale Bahia Blanca - San Antonio Oeste

Oblitérations : départ B.B. 1/11/29-6h, arrivée San Antonio Oeste 1/11/29.

42 plis ont été transportés entre ces deux escales. Pli signé : Antoine de Saint-Exupéry.



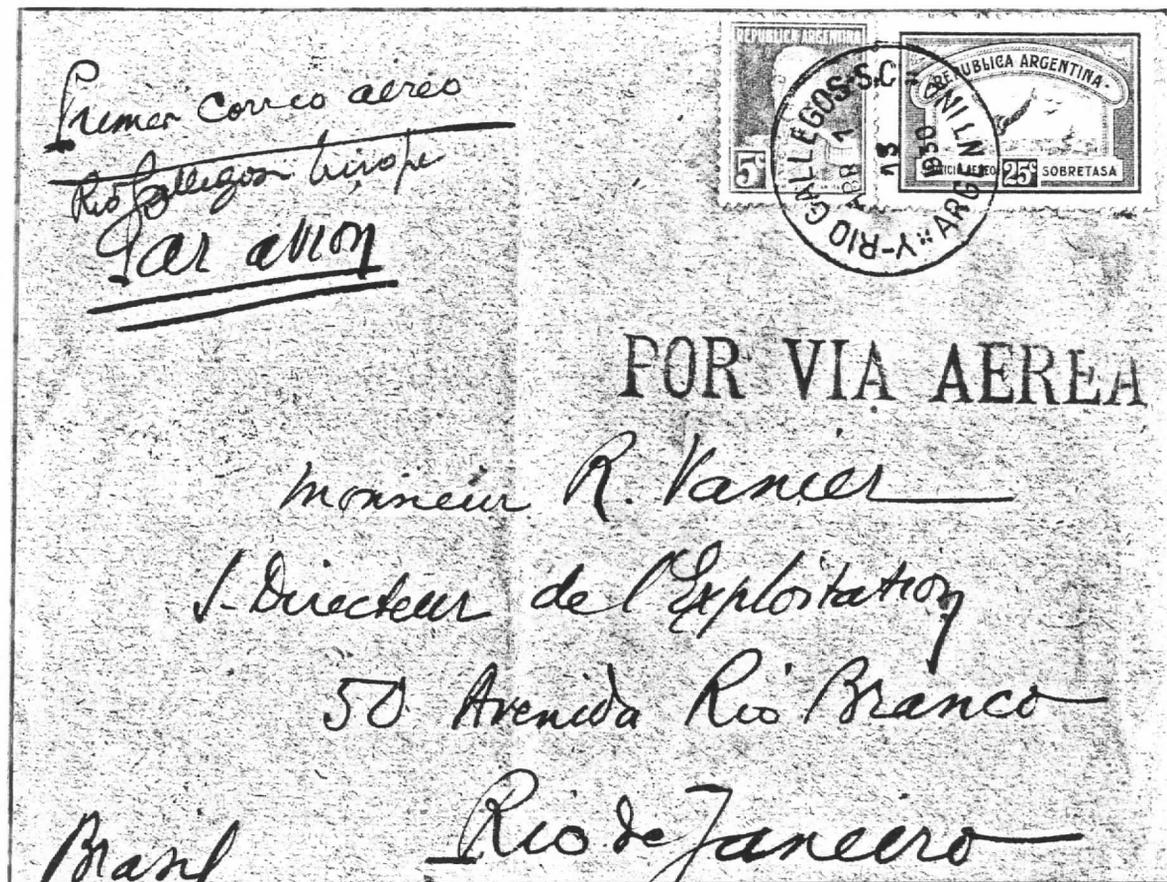
5/ Ligne de Patagonie : inauguration de la ligne Rio Gallegos - Buenos Aires - Europe

Pli R.G. - Paris : oblitérations, dép. R.G. 2/4/30, transit B.A. 4/4/30-20h, sans arrivée à Paris.

Au départ l'affranchissement a été de 12c.+90c. de surtaxe aérienne; un complément de surtaxe de 54c. a été ajouté à Buenos Aires. Griffes rectangulaires violettes apposées au départ.



Pli Rio Gallegos - Rio de Janeiro: oblitération dép. Rio Gallegos 1/4/30, sans arrivée à Rio. Affranchissement 5c.+25c. de surtaxe aérienne. Mention manuscrite.



CURIOSITÉS

La Croisière Noire

La Croisière transafricaine, appelée aussi Croisière Noire ou Croisière Vuillemin ou bien encore Croisière des Cocottes, commencée le 8 novembre 1933 avec 30 appareils POTEZ 25 au départ d'Istres, était de retour à Alger le 18 décembre avec 28 appareils.

Cette croisière fut un grand succès, même si elle n'eût pas le retentissement de celle du général Italo Balbo effectuée au dessus de l'Atlantique Nord quelques mois auparavant, elle démontra l'excellente fiabilité du "vieux" POTEZ 25 T.O.E., sesquiplan en bois et toile équipé d'un moteur Lorraine 450 CV, dans les sévères conditions climatiques de l'Afrique.

La Croisière Noire, organisée par le général VUILLEMIN ancien chef de l'escadrille C11 à l'insigne de la Cocotte Rouge pendant la Grande Guerre et par son adjoint, le Lt. Colonel Bouscat, parcourut environ 22000 km en 180 heures de vol. Elle traversa le Sahara de Colomb Béchar à Gao et l'Afrique équatoriale de Dakar à Bangui.

L'escadre était ainsi composée :

COMMANDEMENT (cocottes rouges)

3 avions sous la responsabilité du Général Vuillemin, commandant d'escadre.

PREMIER GROUPE (cocottes blanches)

12 avions sous la responsabilité du Lt Colonel Rignot, commandant le 1er groupe.

DEUXIEME GROUPE (cocottes bleues)

12 avions sous la responsabilité du Lt Colonel Girier, commandant le 2ème groupe.

CELLULE " HAUT LE PIED " , rattachée au 2ème groupe

3 avions sous la responsabilité du Commandant Pelletier-Doisy, chef de la cellule.

Deux avions furent accidentés et ne finirent pas cette croisière : l'avion du Capitaine Cazabonne du 1er groupe (cocotte blanche) capota lors de l'atterrissage à Los Alcazares le 8 novembre et celui du Lieutenant de Vaisseau Chassin du 2ème groupe (cocotte bleue) fut retourné par le vent lors de l'atterrissage à Rabat le 9 novembre.

Cette escadre était équipée de moyens radio très limités. En effet, deux avions seulement sur les 28 qui décollèrent de Rabat possédaient des "appareils de TSF". La navigation pour ces vols en formation se fit essentiellement à vue.

Extrait du reportage de Didier Poulain paru dans *le Journal* de décembre 1933 :

" Comme nos routes de France sont jalonnées de bornes, les grandes voies de pénétration saharienne sont maintenant jalonnées de balises. Le mérite de l'organisation en revient au général Vuillemin qui a conçu le plan d'ensemble.

L'axe Adrar - Gao par Bidon V comporte tous les 10 kilomètres une sorte de maison en tôle, peinte en blanc pour être plus visible. Cette construction a 6 mètres de long, 3 mètres de haut et 2 mètres de large. En outre, devant et derrière, deux flèches immenses indiquent la direction des prochaines balises. A 1000 mètres d'altitude, par beau temps, on peut en distinguer trois à la fois "

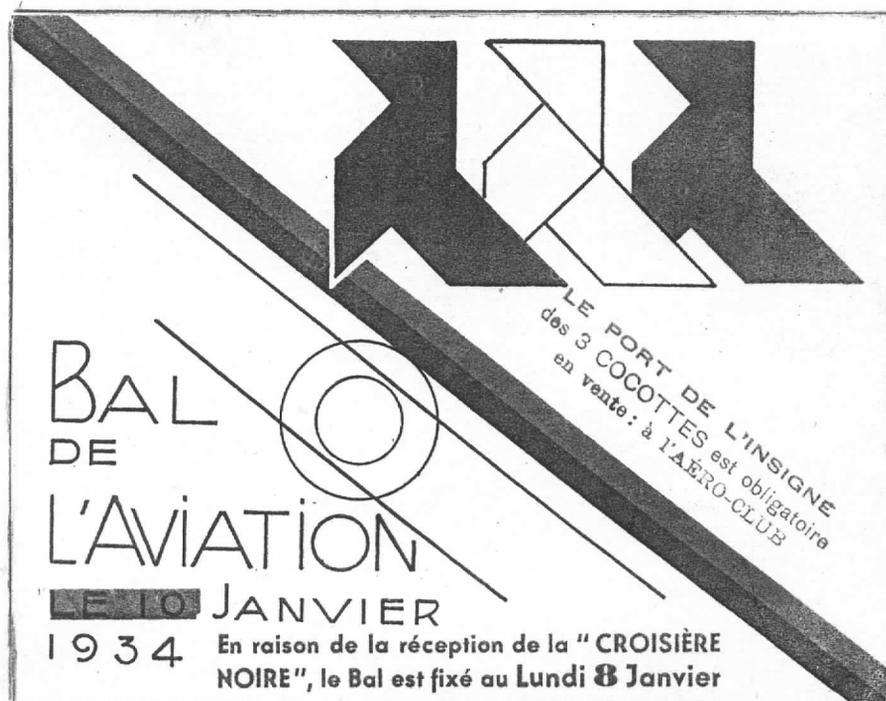
Le Ministre de l'Air, Pierre Cot, se déplaça en personne à Alger , terme de la Croisière africaine, pour féliciter les aviateurs de l'escadre. Le général Vuillemin resta au Maroc avec son avion et c'est donc une escadre de 27 avions qui rejoignit Paris le 15 janvier 1934.

Gérard COLLOT

TABLEAU DE MARCHÉ

Les plis transportés reçoivent une oblitération postale aux étapes marquées (*).

VOYAGE ALLER			VOYAGE RETOUR		
KM	ETAPE	DATE	KM	ETAPE	DATE
0	Istres* - Perpignan	8 nov. 1933	0	Bangui*	5 déc. 1933
910	Los Alcazares	8 / 9 nov.	605	Fort-Archambault	5 / 6 déc.
740	Rabat*	9 / 11 nov.	495	Fort-Lamy*	6 / 7 déc.
545	Colomb-Béchar	11 / 12 nov.	690	Zinder*	7 / 8 déc.
485	Adrar	12 / 13 nov.	785	Niamey	8 déc.
650	Bidon V	13 / 14 nov.	400	Gao*	8 / 12 déc.
705	Gao*	14 / 16 nov.	705	Bidon V	12 déc.
530	Mopti	16 nov.	650	Adrar	12 / 13 déc.
490	Bamako	16 / 19 nov.	435	El-Goléa	13 / 14 déc.
500	Kayes*	19 / 20 nov.	420	Touggourt*	14 / 15 déc.
720	Dakar	20 nov.	585	Tunis*	15 / 18 déc.
350	St-Louis-du-Sénégal*	20 / 23 nov.	640	Alger*	18 / 21 déc.
790	Kayes	23 / 24 nov.	405	Oran*	21 / 22 déc.
610	Ségou	24 / 25 nov.	515	Meknès	22 / 23 déc.
555	Ouagadougou	25 / 26 nov.	670	Los-Alcazarès	23 déc.
485	Niamey*	26 / 29 nov.		Perpignan	23 déc.
785	Zinder*	29 / 30 nov.	910	Istres*	24 déc. 1933 9 jan. 1934
690	Fort-Lamy	30 nov/1er déc.		Lyon	9 / 10 jan.
495	Fort-Archambault*	1er/ 2 déc.		Etampes	10 / 15 jan.
605	Bangui*	2 déc.	700	Paris - Le Bourget	15 jan. 1934



Carton d'invitation au Bal de l'Aviation donné dans les salons du Palais d'Hiver de Lyon le lundi 8 janvier 1934 en l'honneur de la Croisière Noire

Références

- Plaquette de prestige des moteurs LORRAINE (1934)
- La Science et la Vie, mai 1934
- Forces Aériennes Françaises, 1963.

CARTE DE LA CROISIÈRE et DOCUMENT AÉROPHILATÉLIQUE

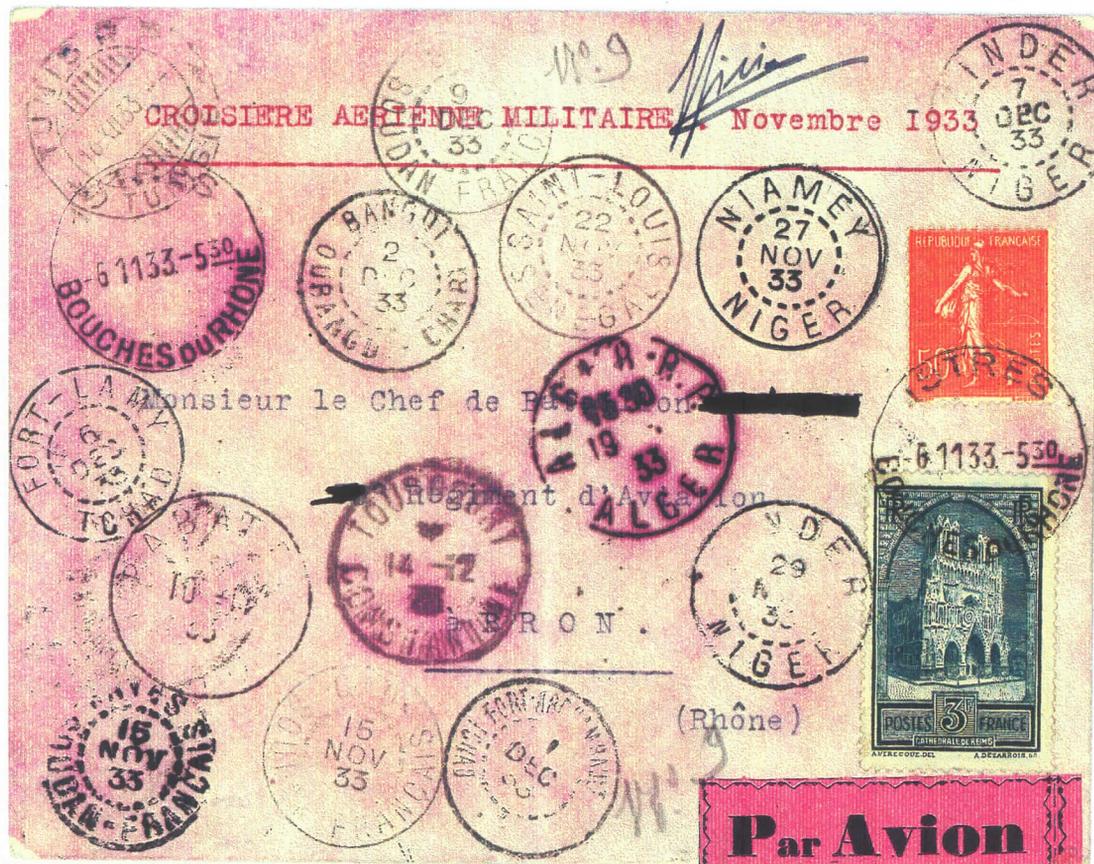


Il y eut 27 ou 28 plis transportés (Muller indique 28), autant que d'avions à l'arrivée .

Cela veut-il dire qu'il y avait un pli par avion ? Les nombreux documents consultés n'en font pas état.

Un sociétaire posséderait-il des informations à ce sujet ?

Le pli illustré ci-dessous possède les oblitérations indiquées dans le tableau précédent ainsi que la signature du Lt. Colonel Girier, pilote de l'avion n°1, commandant le 2ème groupe.



BIBLIOGRAPHIE

Pour les membres du C.A.F., nous avons en stock, ou nous pouvons nous procurer un certain nombre d'ouvrages traitant de l'aérophilatélie ou de l'aviation. Les prix indiqués sont nets, franco de port pour la France métropolitaine avec envoi en recommandé pour les commandes supérieures à 150 francs.

Ouvrages en langue française.

- AIR BLEU - Postale de nuit par Madame M. Pierre et J. Houlteau. 120 Frs.
in-8 broché de 56 pages, nombreuses reproductions de cachets, griffes. Etude très complète de ce service aéropostal en France métropolitaine 1935-1961. Ed. C.A.F. 1964
- LA LIGNE MERMOZ par Dumont-Fouya. 100 Frs.
in-8 broché de 38 pages, répertoire des plis de la "ligne Mermoz" dans la période 1911-1955. Illustrations de griffes et cachets spéciaux. Ed. C.A.F. 1960.
- TRAVERSÉES AÉRIENNES DE L'ATLANTIQUE SUD par l'Aéropostale et AIR FRANCE (1930 - 1940) par P. Labrousse. 100 Frs
in-8 broché de 52 pages, quelques reproductions de griffes "Transporté par Avion". Liste exhaustive des traversées de l'Atlantique Sud de la LIGNE MERMOZ.
- POSTE AÉRIENNE FRANÇAISE VOL. 1 : Afrique du Nord par H. Truc. 140 Frs.
in-8 broché de 136 pages, histoire aérophilatélique très complète des origines jusqu'à 1949 des plis transportés par voie aérienne en Algérie, Maroc et Tunisie. Ed. C.A.F. 1950.
- LIGNE MERMOZ-Histoire aérophilatélique (1918 - 1940) LATÉCOÈRE, AÉROPOSTALE, AIR FRANCE par G. Collot et A. Cornu. 420 Frs
in-4 relié pelliculé couleur de 320 pages. Histoire très complète de cette prestigieuse ligne aérienne. Très nombreuses reproductions de plis, griffes et cachets ainsi que de photographies d'avions, équipages, accidents, etc. Reproduction d'affiches anciennes en couleurs. Ed. B. Sinais 1990.
- LIGNE NOGUÈS - Histoire aérophilatélique (1911 - 1941) AIR ORIENT, AIR FRANCE par G. Collot et A. Cornu. 400 Frs
in-4 relié pelliculé couleur de 264 pages. Histoire très complète de cette grande ligne aérienne française. Très nombreuses reproductions de plis, griffes et cachets ainsi que de photographies d'avions, équipages, accidents, etc. Reproductions d'affiches anciennes en couleurs. Ed. B. Sinais 1992.
- AFFICHES AIR FRANCE 1933 à 1983 par J. Peignot. Ed. Hazan 1988 360 Frs.
très bel album in-4 de 132 pages, relié sous jaquette couleur, recapitulant les affiches de la Compagnie Nationale et de ses prédécesseurs (Aéropostale, CIDNA, Farman, Air Orient, Air Union, etc.). Nombreuses illustrations en noir et en couleurs en pleine page. Texte bilingue français-anglais. Épuisé en librairie, reste quelques exemplaires pour le Cercle.

Ouvrages en langue anglaise

FRENCH SOMALI COAST - The postal history 1939 - 45 par A. R. Torrance 60 Frs.
in-8 de 24 pages, broché, cartes géographiques, reproduction de cachets, griffes et censures. Petite étude des courriers et censures dans la période précédant et durant la seconde guerre mondiale. Ed. 1992.

THE HORSESHOE ROUTE - par Chavril Press. Ed. 1992. 60 Frs.

in-8 de 24 pages, broché, cartes géographiques. Petite étude de l'acheminement du courrier vers l'Inde et l'Australie par les hydravions de la B.O.A.C. dans la période 1939-41.

THE ITALIAN SOUTH ATLANTIC AIR MAIL SERVICE 1939 - 1941 par R. Beith 120 Frs.

format A4, 56 pages, broché, nombreuses illustrations de plis, avions, cartes postales et étude très complète des tarifications et des traversées aériennes de l'Atlantique Sud par la ligne italienne LATI.

NOUVEAUTÉS**Nouveautés en langue française**

CENT ANS DE POSTE AÉRIENNE EN FRANCE 1870-1969 . Catalogue descriptif et historique par Pierre Saulgrain 370 Frs

in-4 relié pelliculé couleur de 408 pages. Plus de 4200 plis répertoriés dont 1750 manifestations aériennes départementales. Reproduction de nombreux cachets et nombreuses illustrations notamment d'affiches anciennes. Ed Roumet 1993 - Paris.

LES PIONNIERS DE L'AVIATION - Levallois, mémoire. Ed 1993 130 Frs

Très bel album relié pelliculé couleur, format carré 28X28, de 200 pages abondamment illustré, édité par la Mairie de Levallois-Perret à l'occasion de l'exposition "Les Pionniers de l'Aviation" .

Au sommaire : Ader, Clément-Bayard, Blériot, Voisin, Garros, Couzinet, Mermoz, Hilsz, Amiot, Potez, Hispano-Suiza, etc....

Livre intéressant par certains documents inédits et par la qualité de l'édition .

Nouveautés en langue anglaise

THE AIRPOSTS OF GREECE 1912-1991 par M. A. Goddard. Philathens Ltd. 220 Frs

Catalogue broché, format A5, de 196 pages de tous les premiers vols postaux au départ ou à l'arrivée en Grèce. Nombreuses illustrations de griffes et cachets. Découverte de plis, non mentionnés au Muller, transportés par les lignes françaises : CIDNA, AÉROPOSTALE, AIR UNION, AIR ORIENT, AIR FRANCE.

EAST AFRICAN AIRMAILS 1920 - 1939 par Bill Colley 160 Frs

format A5, broché de 120 pages. Histoire des lignes de l'Afrique Orientale britannique et de ses liaisons avec l'Europe. Répertoire des vols principaux - marques postales et tarifs d'affranchissement.