

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<sup>e</sup>

- 1950 -

# M A R O C

---

	PAGES
CHAPITRE I. — Généralités sur la situation géographique et l'activité aéronautique .....	81
CHAPITRE II. — Liste chronologique des liaisons aériennes - Description des plis aéropostaux .....	83
CHAPITRE III. — Marques aéropostales, entiers aéropostaux et divers .....	100

---

## CLICHES MIS A LA DISPOSITION DE L'AUTEUR

### Par l'Association Amicale Aérophilatélique :

Chapitre II. - Clichés MC. — 2.

### Par M. Jean Silombra :

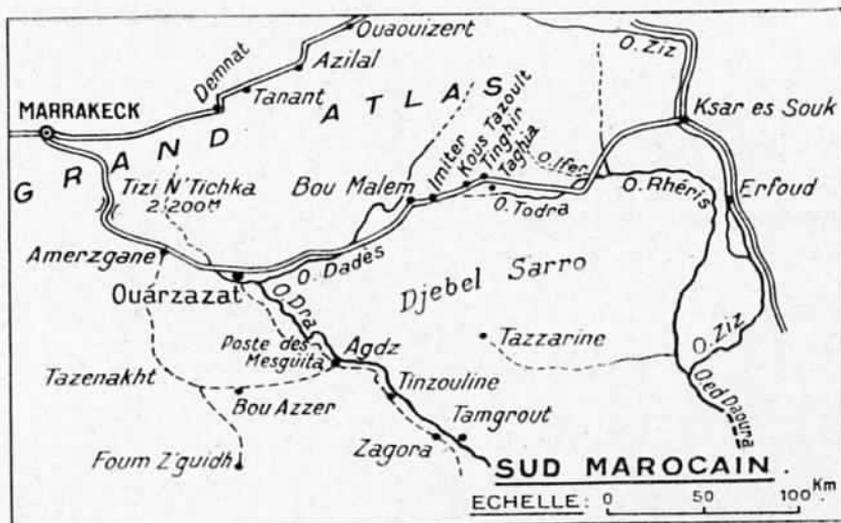
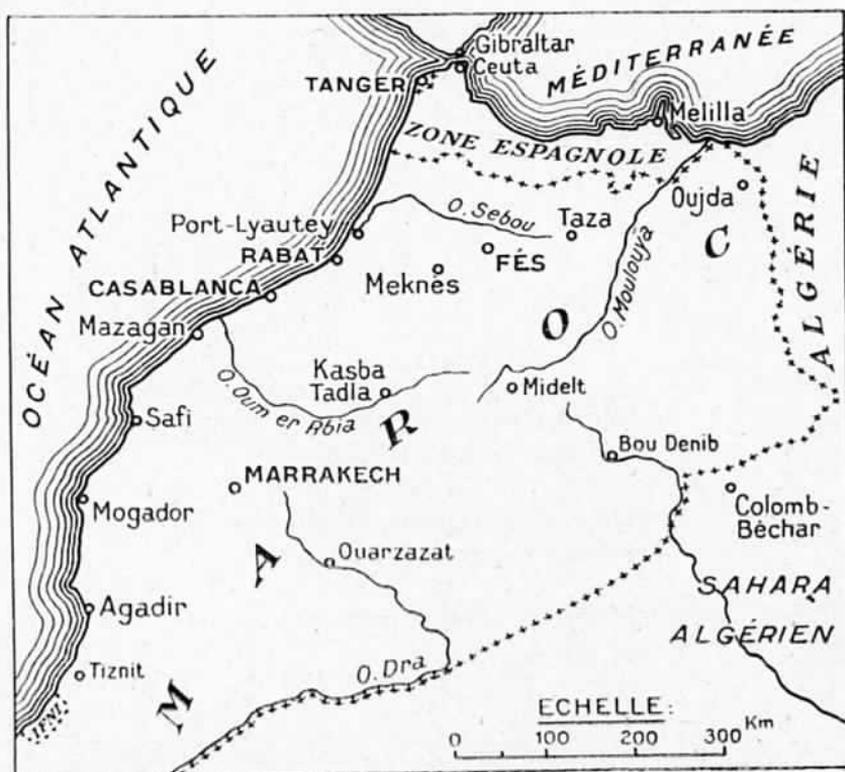
Chapitre II. - Clichés MC. — 5, 8 et carte du vol du « Petit Journal ».

Chapitre III. - Clichés MC. M — 9 à 14.

### Par M. Paul Maincent :

Chapitre II. - Clichés MC. — 9 et 10.

---



## CHAPITRE PREMIER

# GENERALITES SUR LA SITUATION GEOGRAPHIQUE ET L'ACTIVITE AERONAUTIQUE

Le Maroc français, pays de protectorat, est situé à l'ouest de l'Afrique du Nord; il forme un vaste pays de 520 000 kilomètres carrés, peuplé de 8 500 000 habitants, en grande partie indigènes.

Villes principales : Rabat, Casablanca, Meknès, Fez, Marrakech, Oudjda, etc...

La ville de Tanger et le territoire immédiatement avoisinant, formant enclave dans le territoire du Maroc espagnol, jouissent d'un statut propre.

Pays essentiellement agricole et d'élevage.

Ressources industrielles : phosphates, minerais divers, pétrole, etc...

Des lignes maritimes relient le Maroc à la France (Marseille ou Bordeaux) en trois jours.

Depuis 1919, le Maroc est relié à la France par une ligne aérienne, prolongée en 1925 jusqu'au Sénégal et plus tard jusqu'à l'Amérique du Sud.

Le Maroc est également relié à l'Algérie par des services aériens réguliers.

Depuis 1934, Casablanca est relié à Tunis par la voie ferrée normale.

Le franc marocain est à la parité du franc français.



L'aviation semble avoir fait sa première apparition au Maroc en 1911. Au cours de cette année, les lieutenants Trétarre et Do-Hu-Vi exécutent des missions dans la région de Fez, tandis que, les 12 et 13 octobre, l'aviateur algérien Serviès participe à des opérations militaires autour d'Oudjda.

C'est surtout, cette même année, le vol célèbre, organisé par le « Petit Journal », du 13 au 20 septembre 1911, entre Casablanca et Fez par Rabat et Meknès (pilote : Brégi; passager : Lehaut, rédacteur en chef du « Petit Journal ») et au cours duquel fut transporté pour la première fois, dans un pays de l'Union Française, un courrier postal aérien d'une ville à une autre. Des tracts rédigés en langue arabe furent jetés sur les populations, au cours de ce voyage mémorable (voir Chapitre II, n° 1).

L'Aéronautique militaire s'organise de 1911 à 1919; elle contribue à maintenir le calme au Maroc pendant la guerre.

Une de ses missions était-elle de caractère postal? Nous l'ignorons; nous ne rappelons donc que pour mémoire, les plis revêtus de griffes diverses de l'Aviation militaire du Maroc, portant la mention **Service postal du Parc** ou autre analogue; peut-être ne s'agissait-il que de griffes de vagemestres.

Dès 1919, le Maroc est relié à la France par les Lignes Aériennes Latécoère, à partir de Rabat, puis de Casablanca, jusqu'à Toulouse, ce qui constitue la première ligne aérienne régulière entre la France et un des territoires français d'outre-mer, ligne prolongée en octobre 1922 jusqu'à Oran, afin de réaliser une liaison entièrement aérienne, donc rapide, France-Algérie (voir « Algérie ») en l'absence d'une liaison directe.

En 1922, un premier essai est fait vers le Sud (Casablanca-Saffi-Mogador). En 1923, est étudié le parcours complet Maroc-Sénégal, pour le compte des Lignes Aériennes

Latécoère (mission Roig) et la ligne est ouverte définitivement le 1<sup>er</sup> juin 1925.

L'histoire de l'exploitation de cette ligne à son début est une longue suite d'exploits extraordinaires, accomplis avec un matériel et des moyens insuffisants.

Il fallut d'abord convaincre les Espagnols de laisser les aviateurs organiser des escales dans les possessions espagnoles, à Cap-Juby et à Villa-Cisneros; c'est le courage et la ténacité des équipages, dirigés par Didier Daurat, qui gagnèrent la partie et provoquèrent l'estime et l'admiration des Espagnols. Il y eut également à soutenir une lutte incessante contre les guerriers maures. Toute panne risquait d'être mortelle; les premiers pilotes qui faillirent être leurs victimes furent Ville et Rozès, le 22 juillet 1925, entre Agadir et Juby. Le destin de la ligne fut même remis en question. Grâce au maréchal Lyautey, qui donna les ordres nécessaires aux postes militaires marocains, la ligne vécut.

D'autre part, Daurat négocia avec les chefs des tribus maures. Chaque fois qu'un équipage serait en panne dans la zone de dissidence, la tribu la plus proche devrait recueillir le personnel et le ramener, ainsi que courrier, contre une certaine somme d'argent. En outre, des interprètes maures ou chleus devaient prendre place à bord des avions, pour expliquer et éventuellement rappeler aux tribus, les accords passés.

Rappelons sommairement, pour adresser un hommage sincère et fervent à leur mémoire, les noms des pilotes tombés à leur poste, aux débuts de l'exploitation de cette ligne. Ce sont : Martin des Pallières, carbonisé à l'atterrissage (1925), Erable, tué le 11 novembre 1926, Gourp, son coéquipier, mort des souffrances endurées lors de sa captivité chez les Maures (novembre 1926), etc...

Souvenons-nous également des captivités de Dubourdieu, Mermoz, Reine, Serre, et combien d'autres.

Nous reparlerons plus en détail de cette ligne et de son prolongement vers l'Amérique du Sud, à partir de mars 1928, au titre « France ».

L'aviation militaire, de son côté, se développe; elle accomplit de multiples missions de toute sorte, apportant une contribution précieuse à la pacification du Maroc; pour la partie qui nous intéresse, elle transporta le courrier postal des postes avancés vers l'arrière ou, lors de l'interruption des communications terrestres par les dissidents ou les intempéries (1925-26, pendant la guerre du Rif; 1931-32, pendant les opérations au Sud et à l'Est de Marrakech, etc...).

Elle reconnaît, en 1934 et 1935, en liaison avec l'aviation militaire de l'Afrique occidentale française, les itinéraires possibles du Sud marocain et de la Mauritanie vers l'A.O.F. Un des résultats de ces reconnaissances et du travail qui suivit, fut la possibilité de réouvrir, fin 1940, la ligne Maroc-Sénégal en se conformant aux conditions de l'armistice, c'est-à-dire en passant uniquement en territoire français.

Elle participe enfin, entre Meknès et Rabat, au début de 1935, à l'exploitation de la ligne aérienne militaire éphémère Tunis-Alger-Rabat.

Notons qu'en 1935, la ligne Casablanca-France fut détournée par Oran, de juillet à octobre, ce service étant d'ailleurs rétabli les années suivantes, pendant la période d'été.

Depuis septembre 1939, la ligne directe Casablanca-France n'existait plus; il devenait nécessaire de passer par Alger; mais, au cours des années qui suivirent la Libération, de nombreux services directs entre le Maroc et la France furent inaugurés. Casablanca est maintenant à six heures de Paris, en vol de nuit. Quels progrès, depuis 1919 !

La ligne aérienne Casablanca-Oran de 1922 est devenue une ligne aérienne Casablanca-Alger-Tunis-Rome, le parcours étant effectué dans la même journée.

De 1942 à 1945, les aéroports marocains, principalement ceux de Rabat et de Casablanca, furent utilisés comme escales sur certaines lignes aériennes anglaises et américaines (1). Le bureau postal naval de Casablanca était le bureau centralisateur du courrier de la poste navale échangée entre l'Afrique du Nord et l'Amérique du Nord, Etats-Unis et Canada (voir Chapitre II, n° 31), transporté par les services aériens militaires transatlantiques américains.

Fin 1946 et début 1947, diverses Compagnies aériennes privées se créèrent pour l'exploitation de lignes aériennes au Maroc et entre le Maroc, l'Algérie et la France; parmi ces Compagnies, citons Air-Atlas, créée avec participation d'Air-France, qui a

(1) Par exemple sur l'itinéraire : Londres, Lisbonne, Rabat, Port-Etienne, Dakar, Bathurst, Freetown, Takoradi, Accra-Lagos (anglais); sur l'itinéraire : E.-U., Bermudes, Açores, Casablanca (américain); sur l'itinéraire : Léopoldville, Gao, Aoulef, Casablanca, Lisbonne, Londres (belge).

pris entièrement à son compte certaines liaisons exploitées précédemment soit par l'aviation militaire, soit par Air-France, en particulier :

— Casablanca-Rabat-Tanger (exploitée depuis le 1<sup>er</sup> février 1947, en parallèle avec Air-France, reprise entièrement par Air-Atlas le 1<sup>er</sup> décembre 1947) ;

— Agadir-Marrakech-Casablanca-Rabat-Tanger-Valence-Perpignan-Toulouse et Agadir... Alger (depuis le 1<sup>er</sup> février 1947).

## CHAPITRE II

# LISTE CHRONOLOGIQUE DES LIAISONS AERIENNES

### DESCRIPTION DES PLIS AEROPOSTAUX

1. — 1911 (13 septembre). — Voyage de démonstration, de Casablanca à Fez, par Rabat et Meknès, effectué par le sapeur Henri Brégi et le journaliste René Lebaut, sur l'initiative du « Petit Journal ».



MC. 1

### AEROPOSTE

du **PETIT JOURNAL**

MC. 2

☆ **BREGUET MILITAIRE N° 40** ☆

Le sapeur Brégi avait été mis en permission d'un mois, par l'autorité militaire.

Le montage de l'appareil, l'avion Bréguet n° 40, venu de France par bateau, eut lieu à Casablanca au début de septembre. Après divers vols de démonstration effectués les 11 et 12 septembre, les aviateurs décollèrent de Casablanca le 13 septembre, à 6 h. 45, pour Rabat, première étape d'un voyage plein de péripéties, qui fut finalement exécuté comme suit :

13 septembre : Casablanca (6 h. 45), Rabat (7 h. 35).

19 septembre : Rabat (5 h. 35), Meknès (1) (7 h. 10).

20 septembre : Meknès (5 h. 50), Fez (6 h. 25).

Une panne survenue à Fez, à la magnéto de l'appareil, obligea l'équipage à arrêter ce voyage qui devait être poussé, plus à l'est, vers Taza et Oudjda.

M. Lebaut avait fait confectionner, à son passage à Tanger, la griffe commémorative circulaire en caoutchouc MC. 1 qui fut apposée sur le courrier, en noir ou en violet, avec texte en français et en arabe, après avoir indiqué la date de départ de l'escale, également en français et en arabe.

Le service des P.T.T. de Casablanca fit, de son côté, confectionner la griffe commémorative MC. 2, avec texte sur trois lignes.

On trouve exceptionnellement les deux griffes sur le même pli.

(1) On disait à l'époque **Méquinez**.

Le courrier peu volumineux (au total 250 à 300 plis pour l'ensemble de toutes les escales) était surtout composé de cartes postales (1). Affr. : 0 fr. 10 (lettres) et 0 fr. 05 (cartes).

Certains plis ayant effectué le voyage Casablanca-Rabat le 13 septembre sont timbrés au départ à des dates antérieures, en particulier du 10 septembre; c'est en effet à cette dernière date qu'était primitivement fixé le départ; le mauvais temps entraîna sa remise au 13.

Au cours du voyage, des tracts rédigés en arabe furent jetés sur les territoires survolés.

Ces tracts sont assez rares, bien que dix mille exemplaires aient été imprimés (2).

- 1 — Casablanca (13 septembre, 7 h. 05), Rabat (13 septembre, 8 h.); griffe MC. 1 violette.
    - a) Même pli, mais avec griffe MC. 2 violette.
  - 2 — Rabat (Trésor et Postes aux Armées, 19 septembre), Meknès (19 septembre); griffe MC. 1 noire.
    - a) Rabat (Trésor et Poste aux Armées, 19 septembre), Fez (20 septembre, 6 h. 55); griffe MC. 1 noire.
  - 3 — Meknès-Fez (20 septembre); quelques plis ou cartes, non retrouvés.
  - 4 — Tract en langue arabe.
2. — 1919 (12 mars). — Voyage de reconnaissance, de Casablanca en France, par le lieutenant Lemaître et M. Pierre Latécoère.

MC. 3



Effectuant un voyage de reconnaissance sur la ligne France-Maroc, M. Pierre Latécoère, ayant comme pilote le lieutenant Lemaître, arrivé à Casablanca le 9 mars 1919, sur un avion Bréguet 14 T Renault, en repartit le 12 à 6 h. 30. Il était le jour même, à 15 heures, à Malaga, après escale à Rabat (7 h. 15 - 8 h.) et Arbaoua (9 h. - 13 h.); le lendemain, les aviateurs, partis de Malaga à 6 h. 30, faisaient escale à Alicante (10 h. - 12 h.) et à Barcelone (15 h. 30 - 16 h. 30) pour se poser au Canat, près de Perpignan, à 18 heures, par suite du temps très mauvais.

Des plis furent transportés à titre de démonstration; ils furent timbrés au verso à l'arrivée, soit à Toulouse, le 14 mars, soit à Paris, boulevard Haussmann, le 15 mars (le bureau de poste du boulevard Haussmann était le plus proche des bureaux de la Société Latécoère à Paris) et ensuite acheminés postalement vers leurs destinataires. On

(1) « M. Martin (le receveur des P.T.T. de Casablanca) avait prévenu tout le monde, et s'il m'eut fallu tout prendre, un wagon eut été nécessaire. Je me contentai d'un paquet contenant principalement des cartes. » (Extrait du livre « De Casablanca à Fez en aéroplane »; voir Bibliographie.)

(2) Voici la traduction du manifeste arabe qui devait être lancé de l'aéroplane :  
« Voyageurs venus du pays de France, transportés sur les ailes du vent et passant très haut dans la voûte céleste, nous vous apportons le salut de notre pays, votre voisin, qui compte chez vous tant d'amitié.

« Apôtres du pays de la science, nous venons pour vous montrer ce que peut engendrer l'esprit quand il est cultivé, et combien on trouve dans cette science, de moyens ingénieux pour être transportés à travers les pays. Nous traversons les airs, si haut au-dessus de vos têtes, parmi vos tribus, que les cavaliers les plus audacieux, en nous voyant, inclinent la tête, arrêtés dans leur élan.

« Notre vol est plus rapide que celui du ramier et nous avons soumis à notre volonté les nuages eux-mêmes, pour nous diriger, avec l'appui de Dieu dont la puissance est infinie, car « tout vient de Dieu et tout se ramène à lui. »

« Les voyageurs qui traversent votre pays ne foulent pas du pied votre territoire, ils ne viennent pas en conquérants et ils ne vous apportent pas des paroles de mensonge.

« Ils ont vu, de haut, le désordre parmi vous et, dans ces mots écrits à votre intention, ils vous invitent à faire régner la paix entre vous et vous recommandent l'ordre et le travail.

« Ils ne sont ni prophètes ni messies, mais simplement des créatures soumises de Dieu et « Dieu fait des miracles par ses créatures ».

« Travaillez donc avec confiance, car la confiance est le gage du succès.

« Le pays que nous avons quitté et dont les habitants vous envoient le salut, emploie, en ce moment, sa puissance pour défendre l'Islam. Soyez sensibles à ses sentiments de sincérité en donnant l'hospitalité à ses enfants qui sont parmi vous. »

« L'Histoire nous apprend, d'ailleurs, la fidélité de l'amitié arabe.

« Que Dieu nous dirige les uns et les autres dans la voie véritable, sur terre et dans les airs.

« Et le salut soit sur vous. »

trouve certains de ces plis sans adresse, ce qui marque bien leur caractère de souvenirs.  
— Casablanca (12 mars, 7 heures), Toulouse (14 mars) ou Paris (15 mars); griffe spéciale MC. 3, en violet rouge. Environ 20 à 25 plis.

3. — 1919 (3 septembre). — **Ouverture de la ligne aérienne régulière Rabat-Toulouse par la Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques (Lignes aériennes Latécoère).**

Avion Bréguet XIV, moteur Renault 300 Ch. Départ de Rabat le 3; arrivée le 4 à Toulouse (escale de nuit à Alicante). Pilote: Daurat.

Itinéraire et escales: Rabat, Malaga, Alicante, Barcelone, Toulouse.

Nous ne connaissons pas de plis transportés au cours de ce voyage; nous devons donc nous borner à mentionner les plis transportés aux dates les plus rapprochées du 3 septembre, jusqu'au 31 décembre 1919.

a) Plis de septembre 1919;

b) Plis d'octobre 1919;

c) Plis de novembre et de décembre 1919.

Les plis se reconnaissent à l'affranchissement (1 fr. 40); à l'étiquette PAR AVION (de France) avec encadrement sans ombre, sur papier solférino, à la mention « Par avion Rabat-Toulouse » à la plume, et aux timbres à date de départ, de transit à Toulouse et d'arrivée à destination. Il n'est d'ailleurs pas rare de constater un assez long écart entre les dates de ces différents timbres à date, le respect de l'horaire n'ayant pu être assuré, au début, avec une grande régularité.

Le point de départ de la ligne au Maroc fut porté de Rabat à Casablanca, le 1<sup>er</sup> décembre 1919; Tanger fut desservie pour la première fois le 1<sup>er</sup> janvier 1923.

Le service, d'abord assuré huit fois par mois, subit petit à petit des modifications d'horaires; il devint quotidien à partir du 1<sup>er</sup> septembre 1922, et il s'effectua alors en une journée au lieu de deux.

4. — 1922 (6 avril). — **Voyage d'étude, de Casablanca à Mogador, par Saffi, et retour, dans la journée, par la Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques.**

## Inauguration AVION Saffi - Casablanca TOULOUSE

MC. 4

Voyage considéré, à l'époque, comme l'inauguration du premier tronçon de la future ligne aérienne Casablanca-Dakar. Le départ eut lieu en présence du Président de la République Française, M. Millerand, en voyage en Afrique du Nord.

Plis affranchis en général à l'aide du timbre avion de 75 centimes bleu, ne portant aucune griffe commémorative spéciale, sauf une vingtaine de plis originaires de Saffi, qui portent l'empreinte de la griffe MC. 4 qui paraît être d'origine privée.

A - 1 — Casablanca (5 avril, 19 h.), Mogador (6 avril, 10 h.).

a) Casablanca (5 avril, 19 h.), Saffi (6 avril, 19 h.).

2 — Saffi, Mogador (6 avril); p.m. non connus.

R - 1 — Mogador (6 avril, 14 h.), Casablanca (6 avril, 19 h.).

a) Mogador, Saffi (6 avril).

2 — Saffi (6 avril, 15 h.), Casablanca (6 avril, 19 h.).

2 bis — Même pli avec griffe spéciale MC. 4.

Plis affranchis  
avec le 0 fr.75 bleu  
de la poste  
aérienne.

5. — 1922 (6 octobre). — **Inauguration de la ligne aérienne régulière Casablanca-Oran, dans les deux sens, par la Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques.**

Cette ligne constituait un prolongement de la ligne France-Maroc vers l'Algérie.

Un premier voyage d'essai sans courrier, croyons-nous, avait été effectué le 29 septembre par Vachet et Pranville.

La cérémonie d'inauguration, le 6 octobre, fut présidée à Casablanca par M. Laurent Eynac, Sous-Secrétaire d'Etat chargé de l'Aéronautique et des Transports aériens.

Quatre avions quittèrent Casablanca pour Fez et Oran à 9 heures.

L'avion postal piloté par Daurat, ayant à son bord M. Roig et le lieutenant Bédier, représentant le service de la navigation aérienne au Ministère de la Guerre,

atterrit à Oran, à 17 heures, après escale à Fez, avec un millier de plis du Maroc d'un poids de 9 kilos environ.

Dans l'autre sens, l'avion ayant quitté Oran également le 6 octobre à 9 heures (pilote Vachet, un passager) atterrissait à Casablanca dans la soirée après escale à Fez (voir « Algérie », Chapitre II, n° 3).

- |   |  |  |
|---|--|--|
| <p>A - 1 — Casablanca (5 octobre, 19 h.), Oran (6 octobre, 20 h.), ou Rabat-Oran.</p> <p>2 — Fez (6 octobre), Oran (6 octobre, 20 h.).</p> <p>R - Fez (6 octobre, 14 h.), Casablanca 6 octobre, 19 h.).</p> | <p>a) Casablanca (5 octobre, 19 h.), Fez (6 octobre, 14 h.).</p> | <p>} Aucune gr. comm.<br/>Affranchissement :<br/>0,50 pour le Maroc.<br/>0,80 pour l'Algérie,<br/>Etiquette Guynemer</p> |
|---|--|--|

Cette ligne fonctionna très régulièrement jusqu'au 31 décembre 1927, à raison de deux voyages dans chaque sens, par semaine.

6. — 1923 (3 mai). — Voyage d'étude sur le trajet Casablanca-Dakar par la mission Roig, pour le compte de la Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques.



MC. 5

Trois avions Bréguet 14 quittèrent Casablanca le 3 mai à 4 h. 15, pilotés par Delrieu, Hamm et Ceuille, avec, comme passagers : MM. Roig, chef de mission; Louis, rédacteur en chef à la « Vigie Marocaine »; Bonnard et Lefroit, mécaniciens. Ils atterrirent à Cap-Juby le même jour, après escale à Agadir; le 4 mai, fut effectué le trajet Cap Juby-Villa Cisneros-Port Etienne.

Le 5 mai, tard dans l'après-midi, l'avion Ceuille-Roig-Louis arriva à Dakar, après escale à Saint-Louis, avec le courrier; les deux autres appareils s'arrêtèrent à Saint-Louis et rejoignirent Dakar le 6 mai. L'appareil de Hamm avait eu une panne d'essence, peu après Villa-Cisneros.

- Casablanca (2 mai, 20 h.), Dakar (5 mai, 0 h.); griffe spéciale rouge MC. 5.
- a) Même pli, mais sans griffe spéciale.
- Total des plis transportés : environ 250.

9 avril 1924. — Des plis, timbrés en général à Casablanca, le 8 avril à 19 heures, et à Oran le 10 avril à 20 h. 5 (distribués le 11 à 9 h. 45 à Alger) portent la mention manuscrite « Par avion spécial Rabat-Oran — 2<sup>e</sup> conférence nord-africaine ». Il s'agit d'un voyage supplémentaire sur la ligne existant depuis 1922 (voir n° 5); au cours de la conférence, ladite ligne devait fonctionner tous les jours.

7. — 1925 (1<sup>er</sup> juin). — Inauguration du service aérien régulier Casablanca-Dakar par la Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques (1).

OUVERTURE LIGNE POSTALE AÉRIENNE

**LATÉCOÈRE**

**MAROC DAKAR Sénégal**

MC. 6

Deux avions Bréguet, pilotés par Lécivain et Lassalle, inaugurèrent cette ligne;

(1) Ce voyage avait été précédé d'un voyage de mise en place de personnel et de matériel aux escales.

Quatre appareils Bréguet venus de Toulouse à Casablanca (par Alicante), du 29 avril au 1<sup>er</sup> mai, pilotés par Dubourdiou, Denis, Gourp et Joly, quittèrent Casablanca le 4 mai pour effectuer la première étape vers Dakar, les conduisant à Agadir; Dubourdiou dut atterrir avant Mogador; Gourp brisa son appareil dans cette ville; tous deux rejoignirent Agadir par voie de terre; deux avions de secours furent envoyés de Casablanca et le voyage se poursuivit le 9 mai, avec trois appareils, Joly restant à Agadir; arrivée le jour même à Cap Juby. Les Espagnols ayant refusé l'autorisation d'organiser une escale à Cap Juby, Dubourdiou repartit le 12 mai avec Gourp et Denis, pour arriver à Villa-Cisneros et à Port-Etienne dans la même journée (Dubourdiou ne devait revenir à Juby qu'avec le premier courrier Dakar-Casablanca); le 13, arrivée des trois appareils à Saint-Louis-du-Sénégal, Denis ayant dû, en cours de route, effectuer trois atterrissages par suite de fuite de radiateur; le 14 mai, arrivée à Dakar.

un seul avion arriva à Dakar, avec le courrier et les deux pilotes, l'autre avion ayant eu une panne aux environs de Port-Etienne et ayant dû être abandonné.

Au départ de Casablanca, environ 500 plis.

Le courrier pour Agadir fut transporté au cours du deuxième voyage.

- 1 — Casablanca (jusqu'au 1<sup>er</sup> juin, 4 h.), Dakar (3 juin); griffe spéciale commémorative MC. 6, paraissant être d'origine privée et qu'on ne trouve que sur certains plis.
- a) Casablanca-Dakar; même pli que ci-dessus, mais sans griffe spéciale.
- 2 — Casablanca (9 juin, 4 h.), Agadir (Poste aux Armées, 9 juin); pli de la première dépêche Casablanca-Agadir, transportée lors du deuxième voyage.

8. — 1925. — Poste aérienne assurée par l'aviation militaire au Maroc.

## PAR AVION Poste Militaire secteur 404

MC. 7

L'aviation militaire fut appelée, au cours de la guerre du Rif, en 1925, à transporter le courrier postal depuis certains postes jusqu'à la grande rocade aérienne Oran-Fez-Casablanca. Nous avons relevé ainsi un pli recommandé (timbré à 2 fr.) avec timbre à date : POSTE AUX ARMEES \* 404 \* 17 8 25 et griffe violette MC. 7 (1).

Ce pli a été vraisemblablement transporté par l'aviation militaire, de Taza à Fez, et de là acheminé vers la France, soit par Casablanca, soit par Oran.

9. — 1926 (27 mai). — Transport de courrier-témoin, de Rabat à Tunis, pendant le Tour de la Méditerranée, en avion de tourisme.

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

Pilote : adjudant Couret; passager : L. Hirschauer.

Itinéraire de Rabat à Tunis : 27 mai : Rabat, Casablanca, Fez; 28 mai : Fez, Guercif; 29 mai : Guercif, Oran; 30 mai : Oran, Alger; 8 juin : Alger, Sétif; 9 juin : Sétif, Tunis.

— Rabat (27 mai), Tunis (11 juin); dix cartes.

10. — 1926 (15 octobre). — Transport occasionnel de courrier-témoin de Casablanca à Las Palmas (Canaries) au cours du voyage France-Madagascar, par hydrovions, effectué par les lieutenants de vaisseau Guilbaud et Bernard.

## VOYAGE AÉRIEN FRANCE - MADAGASCAR

Quinze cartes postales furent ainsi transportées.

— Casablanca (14 octobre, 4 h.), Las Palmas (16 octobre, 11 M); griffe horizontale du voyage France-Madagascar reproduite ci-dessus et griffe de la Marine à Casablanca.

11. — 1928 (2 mars). — Acheminement du courrier postal du Maroc lors du prolongement du service régulier France-Sénégal vers l'Amérique du Sud.

Le courrier, parti de Toulouse le 2 mars et de Casablanca le même jour, était le 5 à Saint-Louis du Sénégal, par les services aériens habituels (pilote : Négrin). Il en repartit le 6 à 13 heures, sur le CAMS 51 piloté par le lieutenant de vaisseau Paris et arriva le 7 à 1 heure à Porto-Praia (îles du Cap-Vert). Chargé sur un avis de la

(1) A cette époque, le S.P. 404 était celui de la 11<sup>e</sup> Division d'Infanterie, en opérations au Nord de Taza.

Compagnie Générale Aéropostale (nouveau nom de la Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques), le courrier était à Pernambouc le 12, à Rio-de-Janeiro le 15 (de Pernambouc à Rio par Delaye) et à Buenos-Aires le 17 mars à 15 h. 40 (de Rio à Buenos-Aires par Mermoz).

- Casablanca (jusqu'au 2 mars, 10 h.), Buenos-Aires (17 mars, 22 h.); griffe MC. 6 du n° 7 sans la troisième ligne du texte et carte (non reproduite) indiquant le trajet, toutes deux d'origine privée.
- a) Même pli, sans griffe ni carte (pli normal).

12. — 1930 (11 mai). — **Transport du courrier marocain pour l'Amérique du Sud, lors de la première traversée aérienne commerciale de l'Atlantique Sud.**

Pilote : Mermoz; radio : Gimié; navigateur : Dabry.

Compagnie Générale Aéropostale.

Le courrier régulier parti de Toulouse le 11 mai à 5 h. 10 faisait escale à Casablanca vers 16 heures et arrivait à Saint-Louis-du-Sénégal le 12 mai au matin; il était chargé aussitôt sur le Laté 28-3, « Comte de la Vaulx », de Mermoz, qui le conduisait d'un seul vol, en 22 h. 24', jusqu'à Natal.

Aucune marque officielle sur le courrier du Maroc; griffes d'origine privée, en particulier, la carte du parcours, dont il a déjà été fait mention au n° 11.

- Casablanca (avant le 11 mai) (1), Buenos-Aires (13 mai, à 8 h.), ou autre ville d'Amérique du Sud à une date correspondante (par exemple, Santiago-du-Chili 15 mai).

11 juin 1930. — On trouve à cette date des cartes de couleur jaune portant la mention : CARTES AEROPOSTALES... JOURNEES NATIONALES DE L'AVIATION VINCENNES - 8/9 Juin 1930 ».

Il s'agit de cartes officielles destinées, dans un but de propagande, à effectuer un aller et retour rapide Vincennes-Casablanca-Paris; au recto, on remarque l'affranchissement français et l'adresse au Maroc; au verso figure l'adresse en France et un affranchissement marocain à 1 fr. 50, annulé avec le timbre à date de Casablanca, du 10 juin à 24 heures.

Ces cartes aller et retour seront mentionnées au Chapitre « France ».

Nous connaissons également des plis portant le timbre à date de départ de Casablanca du 11 juin 1930, adressés en France et transportés vraisemblablement en même temps que les cartes ci-dessus, par le service régulier Maroc-France. Sur ces plis figure une griffe sur quatre lignes : « Journées Nationales d'Aviation/Vincennes 8 et 9 Juin 1930/PAR AVION POSTAL DIRECT/CASABLANCA-VINCENNES ».

Cette griffe est d'origine privée, et les plis, comme les cartes, ont été transportés par un avion du service régulier (voir Chapitre III, « Marques Aéropostales »).

13. — Mars 1931 - début 1933. — **Transport de courrier postal dans la région de Marrakech par l'aviation militaire du Maroc, au cours des campagnes de pacification du Sud-Marocain en 1931, 1932 et 1933.**

Transport effectué par le 3<sup>e</sup> Groupe du 37<sup>e</sup> Régiment d'Aviation stationné à Marrakech (voir la carte de la page 80).

1. — 1<sup>re</sup> période : mars 1931. — Pour suppléer aux moyens de transports terrestres défectueux, l'aviation militaire fut chargée du transport du courrier postal, non seulement officiel, mais également privé, entre Marrakech et Ouarzazat, à partir du 14 mars 1931; le service automobile put être rétabli presque aussitôt, le 22 mars.

**POSTE AÉRIENNE**  
 MC. 8 **MARRARECH - OUARZAZAT**  
 Le ..... 193.....

**POSTE AÉRIENNE**  
 MC. 9 **OUARZAZAT - MARRAKECH**  
 Le **17 MARS 1931** —

Griffes spéciales sur le courrier : MC. 8 à Marrakech, MC. 9 à Ouarzazat, en noir ou en violet, à partir du 15 mars; la griffe fut plus utilisée à Ouarzazat qu'à Marrakech.

Figurent, en outre, sur le courrier, les timbres à date normaux de la Poste aux Armées ou des bureaux civils, suivant le cas, ainsi que des empreintes de timbres humides divers.

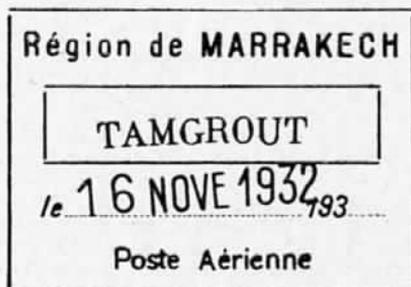
Noter que sur les plis de la région d'Ouarzazat adressés en France, figure le timbre à date de transit de Casablanca.

(1) Courrier posté dès le 3 mai; la liaison fut retardée.

Inversement, sur les plis de France destinés à Ouarzazat, figure souvent la griffe MC. 8 de Marrakech, apposée en transit.

- I - A — Marrakech (t. à d. civil ou Poste aux Armées 405), Ouarzazat (Poste aux Armées 405); dates des 15, 16, 17 ou 19 mars; gr. spéc. MC. 8.  
 R — Ouarzazat (Poste aux Armées 405), Marrakech (timbre à date civil ou Poste aux Armées 405) ou France (avec timbre à date de transit à Casablanca); dates des 15, 17 ou 18 mars; gr. sp. MC. 9.

II. — 2<sup>e</sup> période : hiver 1931-32, année 1932 et début 1933. — Les mêmes griffes furent utilisées à différentes reprises au cours de cette période, dans les mêmes conditions, sans qu'il ait été question de service régulier.



MC. 10

En outre, pour les opérations du Sud-Marocain de 1932 (région du Djebel-Sogho), des liaisons aériennes furent créées au fur et à mesure des besoins, pour assurer la liaison entre les troupes et les postes; les postes servant de bases temporaires reçurent une griffe spéciale du type général MC. 10 qu'ils apposèrent sur le courrier dirigé par avion, jusqu'à Marrakech ou Ouarzazat, suivant le cas. Nom du poste et date au composteur.

Les plis étaient timbrés soit à l'aide des timbres de la Poste aux Armées, soit à l'aide du timbre humide du vagemestre d'étapes ou du commandant du poste.

**Tableau résumé des plis examinés (par ordre alphabétique des postes)**  
 avec indication des dates d'emploi des griffes

- 2 - a — **Agdz** : du 26 janvier 1932 au 6 janvier 1933 (1); griffe du vagemestre d'étapes du Poste des Mesquita ou timbre humide rectangulaire, en violet rouge, de la Poste aux Armées; griffe spéciale MC. 10.  
 b — **Azilal** : du 11 décembre 1931 au 27 juin 1932 (2); S.P. 431, Poste d'Azilal ou timbre circulaire de la Poste aux Armées d'Azilal; griffe spéciale MC. 10 (en vert sur un pli du 27 juin 1932).  
 c — **Bou-Malem** : du 16 novembre 1931 au 3 octobre 1932 (3); Poste aux Armées, Bou-Malem; griffe spéciale MC. 10.  
 d — **Foum-Z'guidh** : du 22 décembre 1931 au 3 janvier 1933 (4); timbre humide du vagemestre d'étapes de Foum-Z'guidh.  
 e — **Imiter** : du 11 février au 1<sup>er</sup> juin 1932 (5).  
 f — **Marrakech** : à partir du 6 février 1932 (6).  
     1 — Pli avec griffe MC. 10 et inscription MARRAKECH en petit format, les 6, 11 février et 10 mars 1932.  
     2 — Pli avec griffe MC. 10 et inscription MARRAKECH plus grande : du 17 février au 20 décembre 1932.  
 g — **Ouarzazat** : à partir du 19 décembre 1931 (7).  
     1 — Pli avec griffe MC. 9 : 14 voyages, du 19 décembre 1931 au 23 mai 1932.

(1) **Agdz**. — 1932 : 26 janvier; 11 février; 7 mars; 11 avril; 21, 25 et 29 novembre; 7, 13, 22 et 30 décembre - 1933 : 6 janvier.

(2) **Azilal**. — 1931 : 11 décembre - 1932 : 31 mars et 27 juin.

(3) **Bou-Malem**. — 1931 : 16 novembre; 10 et 31 décembre - 1932 : 3 janvier; 11 février; 31 mars; 16 avril; 8 août; 3 septembre; 3 octobre.

(4) **Foum-Z'guidh**. — 1931 : 22 décembre - 1932 : 26 janvier; 3 septembre; 8 et 18 octobre; 1<sup>er</sup> novembre; 6 décembre - 1933 : 3 janvier.

(5) **Imiter**. — 1932 : 11 et 17 février; 30 mars; 9 avril; 1<sup>er</sup> juin.

(6) **Marrakech**. — Avec nom petit format : 1932 : 6 et 11 février; 10 mars - Avec nom grand format : 1932 : 17, 18, 24, 26 et 27 février; 1<sup>er</sup>, 16, 18, 19, 20, 24, 29 mars; 2 et 4 avril; 29 juillet; 22 novembre; 11, 17 et 20 décembre.

(7) **Ouarzazat**. — Avec griffe MC. 9 : 1931 : 19, 27 et 30 décembre; 1932 : 2 et 7 janvier; 16, 20, 22 et 23 février; 10, 21, 22 et 23 mars; 23 mai (avion sanitaire). Avec griffe MC. 10 : 1932 : 23 janvier; 16, 20, 24 février; 10, 18, 20, 21, 22, 23, 24 et 31 mars; 20 avril; 13 novembre.

- 2 — Pli avec griffe MC. 10 : 14 voyages, du 23 janvier au 13 novembre 1932.
- h — **Tamgrout** : du 24 février au 14 décembre 1932 (8) ; Poste aux Armées 432 ou timbre humide du Poste de Zagora ; griffe spéciale MC. 10.
- i — **Tinzouline** : du 18 février au 16 novembre 1932 (9) ; Poste de Zagora ; griffe spéciale MC. 10.
- j — **Todgha** : du 31 décembre 1931 au 1<sup>er</sup> juin 1932 (10).
- 1 — 31 décembre 1931 : Poste de Todgha, S.P. 431 ; gr. sp. MC. 10.
- 2 — A partir du 6 février 1932 : Poste de Tinghir ou vagemestre d'étapes de Taghia ; gr. sp. MC. 10.
- 3 — 1<sup>er</sup> juin 1932 (avion sanitaire) : Poste de Kous-Tazoult ; gr. sp. MC. 10.

**21 septembre 1931.** — A cette date, les Gibraltar Airways Ltd auraient inauguré un service aérien reliant Gibraltar à Tanger, avec transport de courrier postal. Ce service fut d'ailleurs brusquement interrompu le 25 octobre 1931.

Nous ne savons pas si du courrier marocain fut réellement et officiellement transporté sur cette ligne éphémère que nous devons cependant mentionner.

**14. — 1932-1937. — Acheminement du courrier du Maroc pour l'Amérique du Sud et l'Amérique du Nord, par les services réguliers assurés par les dirigeables allemands Graf-Zeppelin (LZ 127) et Hindenburg (LZ 129).**

Les plis étaient d'abord dirigés sur l'Allemagne, en général par Marseille. A notre connaissance, les premiers plis originaires du Maroc furent transportés lors du 7<sup>e</sup> voyage effectué du 26 septembre au 4 octobre 1932, de Friedrichshafen à Pernambouc, par le Graf-Zeppelin. Griffe commémorative allemande spéciale à ce voyage et griffe de bord.

**22 décembre 1933.** — On nous a signalé un pli timbré à Meknès le 22 décembre 1933 à 12 h. 30 et distribué à Paris le 25 décembre au matin, portant la mention **Croisière Vuillemin Afrique 1933** et l'emblème de la croisière : les trois cocottes, une bleue, une blanche et une rouge ; le pli provient d'un des aviateurs ayant participé à la croisière.

Jusqu'à plus ample informé, nous pensons qu'il s'agit d'un pli posté par l'aviateur à son passage à Meknès (1), mais non remis aux appareils de la croisière, qui d'ailleurs n'ont jamais transporté officiellement de courrier. Notre opinion aurait pu être modifiée si le pli avait porté le timbre à date de Los Alcazarès ou d'Istres, ou bien s'il avait eu un double affranchissement, marocain et français, ce dernier annulé lors du dépôt du pli dans une boîte postale, après l'arrivée de la croisière en France.

**15. — 1934 (mai-décembre). — Transport rapide du courrier du Maroc, d'une part vers l'Amérique du Sud par les services d'essai entièrement aériens France-Maroc-Sénégal-Amérique du Sud et, d'autre part, jusqu'à Paris, par le service d'acheminement rapide du courrier provenant de l'Amérique du Sud.**

En 1934, sept voyages postaux d'essai France-Amérique du Sud, comportant la traversée aérienne de l'Atlantique Sud, furent effectués par Air-France. Le courrier du Maroc était chargé au passage à Casablanca. De Casablanca à Villa-Cisneros, Saint-Louis et Dakar, il était transporté par le service aérien habituel.

- A - 1 — Casablanca (26 mai), Amérique du Sud (arrivée à Natal le 28 mai). Avion **Arc-en-Ciel** ; pilote : Mermoz.
- 2 — Casablanca (28-29 juillet), Amérique du Sud (arrivée à Natal le 31 juillet). Hydravion **Croix-du-Sud** ; pilote : capitaine du corvette Bonnot.
- 3 — Casablanca (1<sup>er</sup> septembre), Amérique du Sud (arrivée à Natal le 4 septembre). Avion **Arc-en-Ciel** ; pilote : Mermoz.
- 4 — Casablanca (9 septembre), Amérique du Sud (arrivée à Natal le 11 septembre). Hydravion **Croix-du-Sud** ; pilote : capitaine de corvette Bonnot.
- 5 — Casablanca (30 septembre), Amérique du Sud (arrivée à Natal le 3 octobre). Avion **Arc-en-Ciel** ; pilote : Mermoz.

(8) **Tamgrout.** — 1932 : 24 février ; 21 et 29 mars ; 3 et 13 avril ; 15 août ; 4 et 16 septembre ; 7 novembre ; 16 novembre (S.P. 432) ; 14 décembre (S.P. 405).

(9) **Tinzouline.** — 1932 : 18 février ; 4 mars ; 16 novembre.

(10) **Todgha.** — 1931 : 31 décembre - 1932 : 6, 13 et 14 février ; 9, 18, 23, 26 et 30 mars ; 18 avril, 1<sup>er</sup> juin.

(1) Les avions de la Croisière arrivèrent à Meknès le 22 décembre à partir de 12 h. 20 et en repartirent le 23 à 24 heures pour arriver à Istres le 24 décembre dans la matinée (arrivées échelonnées).

- 6 — Casablanca (25 novembre), Amérique du Sud (arrivée à Natal le 27 novembre). Hydravion **Santos-Dumont**; pilote : Bossoutrot.  
7 — Casablanca (9 décembre), Amérique du Sud (arrivée à Natal le 11 décembre). Hydravion **Santos-Dumont**; pilote : Bossoutrot.  
Aucune marque particulières sur les plis.

R - Au retour des traversées transatlantiques ci-dessus, le courrier était dirigé rapidement de Toulouse sur Paris, par un avion spécial, au lieu d'être acheminé de Toulouse à Paris par chemin de fer; à ce transport rapide était admis non seulement le courrier d'Amérique du Sud, mais, dans une certaine mesure, le courrier d'A.O.F. et même celui du Maroc, qui était alors revêtu à Paris de la griffe ci-contre. Seul, un de ces voyages fut terminé à Toulouse le 24 octobre au lieu de se terminer à Paris (acheminement de Toulouse à Paris par chemin de fer).

**ENTIEREMENT  
TRANSPORTE  
PAR AVION**

A titre indicatif, voici les dates et heures du timbrage des six courrier rapides de 1934, au bureau centralisateur Paris RP Avion, à l'arrivée :

2 août, à 11 heures; 6 septembre, à 20 heures; 21 septembre, à 22 heures;  
27 septembre, à 8 h. 30; 5 décembre, à 20 heures; 20 décembre, à 16 heures.

Tous ces plis présentent le même intérêt, revêtus de la griffe de transport **entièrement par avion** apposée à Paris; noter que cette griffe est différente de celle de Casablanca (MC. M 17) reproduite au n° 24.

**Nota.** — Présentent à peu près également le même intérêt, les plis de 1935 revêtus de la même griffe, certains courriers du début de 1935 ayant en effet bénéficié du transport aérien rapide jusqu'à Paris.

**14 juin 1934.** — A cette date, l'hydravion du croiseur « Foch » transporta, depuis le croiseur jusqu'à Casablanca, un certain nombre de plis affranchis à l'aide du timbre de 50 centimes ligné « Semeuse » de France, surchargé F.M., et qui portent un complément d'affranchissement en timbres marocains, dûment oblitérés à Casablanca, pour être acheminés sur leurs destinations définitives. Tous les plis de cette nature seront rassemblés au Titre « France ».

**16. — 1934 (14 octobre).** — **Inauguration du service aérien régulier Tanger-Lisbonne par la Compagnie Aero Portuguesa.**

Equipage français : Denis, pilote; Faugeux, mécanicien; appareil trimoteur Fokker. Départ de Tanger à 8 h. 30, arrivée à Lisbonne à 11 h. 15. Poids du courrier postal : 5 kg. 550, y compris le courrier provenant de l'Amérique du Sud, la ligne étant en correspondance à Tanger avec le service d'Air-France, Amérique du Sud-France.

— Tanger (13 octobre), Lisbonne (15 octobre, le 14 étant un dimanche).

Les plis adressés en France ne portent pas en général de timbre à date d'arrivée, sauf les plis recommandés.

**Nota.** — La Compagnie Aéro-Portuguesa était une Société portugaise filiale d'Air-France, créée le 22 juin 1934.

La ligne Tanger-Lisbonne fut interrompue par suite des événements d'Espagne, fin 1936; elle fut reprise le 20 janvier 1937 avec départ de Casablanca (voir n° 22).

**1934-1936.** — Bien qu'aucune mesure spéciale n'ait été prise, comme par exemple la création d'un service aérien ou d'un service automobile d'apport, il est certain que du courrier marocain a été transporté lors des voyages français et belges reliant la Belgique, la France et l'Algérie à l'A.O.F., à l'A.E.F., et à Madagascar (Air-Afrique, Sabena, Transsaharienne).

Nous avons plusieurs exemples de plis ainsi acheminés. Mais il ne nous est pas possible de leur réserver une numérotation particulière; nous serions en effet obligé d'en faire autant pour presque tous les pays et nous sortirions du cadre, pourtant déjà assez souple, que nous nous sommes tracé.

De tels plis peuvent cependant intéresser les spécialistes; ils doivent être placés sur le même plan que les plis originaires des escales de rattachement; par exemple, un pli Casablanca (ou Tanger) pour Stanleyville, escale d'un premier vol, sur la ligne Bruxelles-Elisabethville, service accéléré d'octobre 1936, est à égalité d'intérêt, avec les plis originaires d'Oran, escale de cette ligne, par laquelle il a transité.

17. — 1935 (13 janvier). — **Services aériens postaux d'essai de Rabat — et Meknès — à Alger, par l'aviation militaire d'Afrique du Nord.**  
Ce sont les retours des services ouverts le 11 janvier d'Alger à Rabat (voir « Algérie », Chapitre II, n° 33).  
Nous ne connaissons pas de plis ainsi transportés.

18. — 1935 (7 mai). — **Essai d'acheminement rapide du courrier Maroc-France, par l'équipage Mermoz-Gimié.**

En essayant un appareil rapide Comet, l'équipage Mermoz (pilote), Gimié (radio), quitta Toulouse pour Paris dans l'après-midi du 7 mai 1935, avec le courrier du Maroc parvenu peu d'instants auparavant, par le service régulier quotidien Casablanca-Toulouse, d'Air-France. Le but était d'amener rapidement ce courrier à Paris. Une panne d'alimentation immobilisa l'appareil à Limoges. Le courrier fut alors transféré sur un Caudron Phalène avec le même équipage. Arrêt en campagne à La Motte-Beuvron vers 20 h. 40, par suite de la nuit et du fort vent debout. Le courrier fut alors acheminé sur Paris par la route.

Aucun autre courrier que celui du Maroc n'était à bord de l'appareil, ce qui motive notre classement à « Maroc ».

Il n'y a aucune marque spéciale sur les plis qui sont, presque en totalité, perdus pour les collectionneurs.

— Casablanca (6 mai soirée ou 7 mai 4 heures), Paris RP Avion (8 mai 2 heures).

**Nota.** — Un service bi-hebdomadaire Toulouse-Paris, en correspondance avec le service Casablanca-Toulouse, fut inauguré le 22 mai (pilotes : Burello et Chatelard) après un voyage le 15.

19. — 1935 (13-14 juillet). — **Détournement de la ligne aérienne Casablanca-Marseille (Toulouse), par Oran.**

Le nouvel itinéraire était emprunté le mercredi et le dimanche dans le sens Maroc-France (la veille, dans le sens France-Maroc); les autres jours, le courrier suivait la voie habituelle.

Compagnie Air-France. Avion bimoteur Bréguet; pilotes : Dubourdieu et Arin; radio : Macaigne.

L'avion était arrivé à Casablanca le 13 dans l'après-midi, venant d'Oran et de Fez.

Itinéraire : Casablanca (5 heures), Fez (6 h. 15-6 h. 25), Oran (8 h. 45-9 h.), Alicante (10 h. 30-12 h. 55); arrivée à Toulouse à 15 h. 55 (à Marseille à 16 h. 30), à Paris à 19 h. 40.

Aucune griffe spéciale sur le courrier.

A — Fez-Casablanca, le 13 juillet.

R — Casablanca (13 juillet soirée), Oran (14 juillet à 10 heures) ou Paris RP Avion du 14 à 23 heures.

a) Fez-Oran ou Paris, comme pour les plis de Casablanca.

Le service prit fin en 1935, le 5 octobre; il fut rétabli par la suite et fut même le seul utilisé pendant un certain temps en 1939.

20. — 1936 (5 janvier). — **Inauguration de la liaison entièrement aérienne hebdomadaire France-Amérique du Sud par la Compagnie Air-France (escale de Casablanca au Maroc).**

MC. 11  
**Inauguration de la liaison  
aérienne transatlantique  
hebdomadaire 5 janvier 1936**

MC. 12  
**Inauguration de la liaison aérienne  
transatlantique hebdomadaire 5 janvier 1936**

La traversée de l'Atlantique Sud fut assurée de Dakar à Natal, les 6-7 janvier, par l'hydravion **Croix-du-Sud**, piloté par Rouchon et Carriou.

— Casablanca (jusqu'au 5 janvier), Amérique du Sud (7 au 9 janvier); griffe spéciale MC. 11 ou MC. 12.

21. — 1936 (22 avril). — **Transport régulier du courrier du Maroc entièrement par avion jusqu'à Paris.**

Le transport du courrier avion du Maroc jusqu'à Paris, par le service hebdomadaire Amérique du Sud-Maroc-France d'Air-France, devint régulier à partir de la mise en vigueur du service d'été en avril 1936. Premier départ de Casablanca le 22 avril.

— Casablanca (22 avril, à 12 heures), Paris (23 avril, à 10 heures); griffe apposée à l'arrivée à Paris (déjà reproduite au n° 15 R).

**Nota.** — La griffe violette MC.M17 (voir n° 24) fut apposée à Casablanca sur les plis originaires de France, le 19 avril, date de mise en vigueur du service régulier d'été France-Amérique du Sud, au départ de Paris.

22. — 1937 (20 janvier). — **Inauguration du service aérien régulier Casablanca-Tanger-Lisbonne par la Compagnie Aero Portuguesa.**

Il s'agit de la reprise de la ligne Maroc-Portugal du n° 16, mais avec origine à Casablanca, l'escale de Tanger n'étant plus desservie par la ligne Maroc-France dont l'itinéraire venait d'être détourné par Fez et Oran (événements d'Espagne).

— Casablanca (19 janvier, soirée), Lisbonne (23 janvier, par suite de défaut de concordance d'horaires).

a) Casablanca-Tanger (arrivée 20 janvier à 10 heures).

23. — 1937 (28 février). — **Inauguration de la ligne aérienne (France)-Dakar-Cotonou (escale de Casablanca au Maroc).**



MC. 13

De Casablanca à Dakar par Air-France; de Dakar à Cotonou (inauguration) par l'Aéromaritime. Départ de Dakar le 1<sup>er</sup> mars; pilotes : Hervieu et Janet.

— Casablanca (27 ou 28 fév.), Cotonou (3 mars).

a) Casablanca (27 ou 28 février), Ziguinchor (1<sup>er</sup> mars).

c) Casablanca (27 ou 28 février), Takoradi (2 mars).

d) Casablanca (27 ou 28 février), Abidjan (2 mars).

c) Casablanca (27 ou 28 février), Monrovia (2 mars).

b) Casablanca (27 ou 28 février), Conakry (1<sup>er</sup> mars).

} sur tous ces plis,  
griffe spéciale MC. 13  
en différentes  
couleurs.

Les plis Casablanca-Lomé (Togo) ont été transportés par avion, de Casablanca à Cotonou, Lomé n'étant pas escale de la ligne.

24. — 1937 (15 avril). — **Acheminement du courrier du Maroc par la ligne aérienne Oran-Alger lors de la réouverture de cette ligne par la Régie d'Etat Air-Afrique.**



MC. M 17

Nous ne cataloguons ces plis qu'en raison de la griffe spéciale MC.M 17 dont ils sont quelquefois munis, la ligne Casablanca-Oran d'Air-France n'étant pas, en effet, à cette époque, en correspondance avec la ligne Oran-Alger.

— Casablanca (15 avril, 4 heures), Oran (15 avril, 10 heures); arrivée à Alger le 17; griffe spéciale MC.M 17 et quelquefois, au transit à Oran, griffe spéciale AL. 22 (voir « Algérie », Chapitre II, n° 52).

25. — 1937 (16 mai). — **Inauguration de la ligne aérienne (France-Dakar), Cotonou, Pointe-Noire (escale de Casablanca au Maroc).**

C'est le prolongement, jusqu'à Pointe-Noire, via Douala, Libreville et Port-Gentil,

du service aérien Dakar-Cotonou (voir n° 23).

MC. 14



— Casablanca (14 ou 16 mai), Pointe-Noire (20 mai); griffe spéciale MC. 14.

a) Casablanca-Douala (arrivée 19 mai); griffe spéciale MC. 14.

b) Casablanca-Libreville (arrivée 20 mai); griffe spéciale MC. 14.

c) Casablanca-Port-Gentil (arrivée 20 mai); griffe spéciale MC. 14.

26. — 1937 (25 octobre). — **Transport de plis-témoins, lors du record de distance pour hydravions, conquis par l'hydravion « Lieutenant de vaisseau Paris ».**

Equipage : Guillaumet, Leclair, Comet, Néri, Le Morvan, Chapaton.

Départ de Port-Lyautey le 25 octobre à 7 h. 35, au poids de 41 tonnes; arrivée le 26 à 18 h. 15 à Maceio (Brésil), battant le record mondial de distance pour hydravions, avec 5 780 kilomètres parcourus.

L'appareil, légèrement endommagé à l'amérissage à Maceio, continua cependant son voyage vers Natal le 28, puis revint en France par le Sénégal et le Maroc.

Quarante plis-souvenirs furent transportés par l'équipage. Timbres à date de départ de Port-Lyautey du 25 et d'arrivée au Brésil du 26; mention manuscrite spéciale et signatures des membres de l'équipage. Aucune griffe commémorative.

27. — 1938 (31 mars). — **Inauguration du service aérien bi-hebdomadaire Casablanca-Dakar, par la Compagnie Air-France.**

Premier Courrier bi-hebdomadaire  
**CASABLANCA - DAKAR**  
 par AIR-FRANCE, 31 mars 1938

MC. 15

— Casablanca (31 mars après-midi), Dakar (1<sup>er</sup> avril); griffe spéciale MC. 15; courrier : 1 kg. 700.

28. — 1938 (15 novembre). — **Inauguration du service aérien Casablanca-Tunis dans la journée.**

**1<sup>er</sup> Service Postal Aérien**

dans la journée

entre **CASABLANCA** et **TUNIS**

MC. 16

De Casablanca à Oran par Air-France; d'Oran à Tunis par Alger et Bône, par la Régie Air-Afrique.

C'est la mise en concordance des horaires sur l'ensemble de ces lignes, qui permet de réaliser le trajet dans la journée, par amélioration des dispositions décrites au n° 24.

— Casablanca (14 novembre, soirée), Tunis (15 novembre); griffe commémorative MC. 16, apposée en noir.

29. — 1939 (24 mai). — **Acheminement du courrier originaire du Maroc lors de l'ouverture du service aérien postal régulier américain Europe-Etats-Unis.**

MC. 17

**PREMIERE LIAISON AERIENNE**  
**FRANCE AMERIQUE DU NORD**

Le courrier parti de Casablanca le 24 mai au matin était à Marseille le soir même par le service régulier d'Air-France. L'hydravion américain **Yankee Clipper**, piloté par

La Porte, quitta Berre le 25 mai à 7 heures et arriva à New-York le 27 à 18 h. 49, après escales à Lisbonne et Horta (Açores).

— Casablanca (23 mai), Marseille-Gare Avion (24 mai), New-York (27 mai); griffe spéciale MC. 17.

a) Casablanca-Lisbonne (arrivée 25 mai); griffe spéciale MC. 17.

b) Casablanca-Horta (arrivée 26 mai); griffe spéciale MC. 17.

En plus, les plis reçurent, à Marseille, l'empreinte de la griffe commémorative rouge représentant un avion survolant la statue de la Liberté (voir « Algérie », Chap. II, n° 65).

**1940-42.** — 1° La ligne Maroc-France, arrêtée le 2 septembre 1939 à la mobilisation, fut reprise le 19 septembre, mais par Alger. Arrêtée de nouveau à l'armistice, le 25 juin 1940, elle reprit le 21 août 1940, également par Alger.

2° La ligne Casablanca-Dakar, arrêtée elle aussi le 2 septembre 1939, fut reprise après le 19 septembre 1939. De nouveau suspendue le 25 juin 1940, elle ne fut ouverte de nouveau que le 25 janvier 1941, non plus par la côte, mais par Agadir, Tindouf et Atar, afin d'éviter le survol des territoires étrangers. Un second itinéraire fut d'ailleurs utilisé fin 1941-début 1942 concurremment avec le premier : Casablanca, Agadir, Tindouf, Bir-Moghreim (Fort-Trinquet), Port-Etienne et Dakar.

3° Nous ne connaissons pas de plis transportés par le **Service Civil des Lignes Aériennes** au Maroc de 1940 à 1942, bien qu'il y eut, très certainement, de tels transports de courrier.

**Nota.** — Les communications aériennes entre le Maroc et la France furent coupées le 8 novembre 1942.

**12 juillet 1940.** — Nous signalons pour mémoire un service aérien quotidien effectué par la Marine Nationale pendant une durée que nous ignorons, pour maintenir, au moins temporairement, une liaison de commandement avec le Gouvernement après l'armistice. Nous ne savons pas si du courrier privé fut transporté par ce service. Quant au courrier officiel, il n'a pas été possible d'en retrouver trace.

Horaire théorique : Casablanca (6 h. 45), Rabat, Oran, Alger, Tunis, Sidi-Ahmed (près de Bizerte) (16 h. 45); le lendemain : Karouba, base aéronavale de Tunisie (6 heures), Hyères (9 heures) (correspondance avec Vichy).

**30. — 1943 (janvier).** — **Acheminement du courrier marocain pour diverses destinations d'Europe et du Moyen-Orient, par les services aériens militaires anglais et américains.**

Nous avons examiné des plis postés au Maroc à partir de janvier 1943 et portant des marques de Post Office et de censure militaire anglaise (aucun autre détail).

Nous avons également vu un pli timbré à Casablanca le 23 septembre 1943, adressé en A.O.F., et distribué au début d'octobre, portant la mention manuscrite **PAR AVION AMERICAIN** (pas de détail).

**Avril 1943.** — A partir de cette époque, le courrier du Maroc fut acheminé, par Alger, sur le réseau des Lignes Aériennes Militaires, vers le Levant, Djibouti et Madagascar (pour mémoire).

**31. — 1943-1945.** — **Acheminement du courrier aérien, de la Poste Navale française au Maroc, à destination des Etats-Unis et du Canada.**

R.F. R.F. R.F

MC. 18

I

II

III

p.m.

(calque non parvenu)

MC. 19

Casablanca

Agadir

Le bureau postal de Casablanca-Naval était le bureau centralisateur du courrier avion de la Poste Navale française, à destination des Etats-Unis et du Canada.

Trois bureaux navals furent installés au Maroc, à Casablanca, Saffi et Agadir (1).

Seuls, à notre connaissance, les bureaux de Casablanca, en trois types, et celui d'Agadir, en un type, utilisèrent des empreintes RF à apposer sur les timbres et les entiers américains (clichés MC. 18 et MC. 19).

Se reporter à « Algérie » (Chapitre II, n° 75), pour les détails de l'organisation du transport du courrier aérien de la Poste Navale française.

(1) Casablanca : bureau naval n° 56; Saffi : bureau naval n° 61; Agadir : bureau naval n° 98.

- 1 — Pli originaire d'un des bureaux navals du Maroc, 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 : US NAVY (période fin 1943-juin 1944).
- 2 — Pli analogue, avec timbre rose-carminé de 6 cents revêtu de la griffe RF (période 23 juin 1944-juin 1945).
  - a) Originaire de Casablanca (un des trois types).
  - b) Originaire d'Agadir.
- 3 — Entier sans RF, timbré comme les plis 1 ci-dessus.
- 4 — Entier avec RF.
  - a) De Casablanca (un des trois types).
  - b) D'Agadir.
- 5 — Pli ou entier recommandé avec RF sur le timbre américain ou sur l'empreinte en relief et affranchissement de recommandation en timbres-poste marocains ou algériens (Casablanca ou Agadir).
- 6 — Pli envoyé par un navire de guerre français, avec timbre à date hexagonal en pointillé à côté du timbre de 6 cents ou de l'empreinte sans RF, ce timbre ou cette empreinte étant annulé par le Fleet Post Office Américain.
- 7 — Même pli, mais timbre ou entier avec RF, annulé par le timbre à date POSTE NAVALE de Casablanca ou d'Agadir.

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

32. — 1944 (1<sup>er</sup> février). — **Ouverture de la liaison aérienne Inter-Maroc : Rabat, Casablanca, Marrakech, Agadir.**

**1<sup>er</sup> SERVICE POSTAL AÉRIEN  
RABAT-INTER-MAROC**

Première liaison aérienne inter-Maroc  
Rabat - Casa - Marrakech - Agadir  
Service militaire de transports légers  
1 FEVRIER 1944.

MC. 20 (griffe)

MC. 21 (mention imprimée)

Exploitation assurée par le Service militaire des transports légers, pour le courrier civil et militaire. Pas de surtaxe.

- A - 1 — Rabat (31 janvier ou 1<sup>er</sup> février),  
Agadir (1<sup>er</sup> février).
  - a) Rabat, Casablanca (1<sup>er</sup> février).
  - b) Rabat, Marrakech (1<sup>er</sup> février).
- 2 — Casablanca, Agadir (1<sup>er</sup> février).
  - a) Casablanca, Marrakech (1<sup>er</sup> février).
- 3 — Marrakech, Agadir (1<sup>er</sup> février).
- R - 1 — Pli originaire d'Agadir (1<sup>er</sup> février).
- 2 — Pli originaire de Marrakech (1<sup>er</sup> février).
- 3 — Pli Casablanca-Rabat (1<sup>er</sup> février).

Sur tous ces plis figure la griffe commémorative spéciale MC. 20, en noir ou en violet (types très légèrement différents - Voir l'alignement vertical des deux lignes).

A l'aller, 111 kg. de poste; au retour, 64 kg.

Des enveloppes spéciales furent utilisées à Casablanca et à Agadir, avec une mention imprimée en bleue (cliché MC. 21); les plis portant cette inscription sont évidemment d'un intérêt un peu plus grand; leur nombre serait assez réduit.

33. — 1944 (fin octobre). — **Réouverture du service postal aérien Maroc-France.**

Les premiers plis ont été reçus en France le 30 octobre; ils sont timbrés au départ de Casablanca aux environs du 25 octobre.

D'autres plis portent la date de départ de Casablanca du 30 ou du 31 et la date de distribution en France du 1<sup>er</sup> au 4 novembre, avec la mention d'origine privée au départ : **Reprise du service postal aérien avec la France** ou autre équivalent.

34. — 1945 (1<sup>er</sup> juillet). — **Admission du courrier ordinaire par avion pour la France, sans surtaxe.**

— Casablanca (30 juin, soirée), France (3 au 5 juillet).

35. — 1945 (1<sup>er</sup> septembre). — **Admission du courrier ordinaire par avion, pour l'Algérie et pour la Tunisie, sans surtaxe.**  
a) Casablanca (31 août, soirée), Algérie (1<sup>er</sup> au 3 septembre).  
b) Casablanca (31 août, soirée), Tunis (non timbré).
36. — 1945 (31 octobre et 7 novembre). — **Réouverture du service postal aérien français entre Casablanca et Tanger.**

MC. 22



MC. 23

- A — Casablanca (31 octobre, 8 heures), Tanger (31 octobre, 12 heures); enveloppe numérotée d'Air-France, inscription imprimée MC. 22, avec encadrement bleu et rouge.  
a) Même pli, enveloppe ordinaire.  
b) Casablanca (6-11-45), Tanger (7-11-45), avec mention manuscrite **Reprise du Service postal aérien.** (Peut-être n'est-ce que le deuxième service, à moins que ce soit l'ouverture réelle, le voyage du 31 octobre étant un vol préliminaire?)
- R — Tanger-Casablanca du 31 octobre; même enveloppe spéciale qu'à l'aller, mais texte inversé (inscription MC. 23) (nous n'avons pas examiné d'autres plis).
37. — 1946 (23 juin). — **Réouverture du service aérien français France-Maroc-Sénégal-Amérique du Sud (escale de Casablanca).**



MC. 24

- Pilote chef de bord : Dabry. Appareil Skymaster. Société Air-France.  
Départ de Paris le 23 juin à 9 h. 15; passage à Casablanca dans l'après-midi; arrivée à Dakar le 24 à 1 h. 32; arrivée à Buenos-Aires, seulement le 27 juin, après escales forcées, dues au mauvais temps, à Rio-de-Janeiro et à Montevideo; l'appareil ne poussa pas jusqu'au Chili, où le courrier parvint le 28 au soir par une ligne étrangère.  
— Casablanca (22 ou 23 juin), Buenos-Aires (27 juin) ou Santiago-du-Chili (28 juin); griffe spéciale MC. 24.
- Nota.** — Il y eut un voyage d'essai France-Amérique du Sud à partir du 6 juin; nous ne connaissons pas de courrier du Maroc.

38. — 1946 (23 juin). — **Acheminement du courrier du Maroc, lors de l'ouverture du service aérien régulier français Paris-New-York.**



MC. 25

- Pilote chef de bord : Loubry. Appareil Skymaster. Société Air-France.  
L'avion, parti de Paris le 24 juin à 18 heures, atterrissait à New-York après 18 h. 45 de vol; escales en Irlande et à Terre-Neuve.  
Les plis du Maroc avaient été dirigés le 23 sur Paris.  
— Casablanca (22 juin), New-York (25 juin, 9 PM); griffe spéciale MC. 25.
- Nota.** — On connaît des plis analogues aux précédents, mais timbrés au départ de Casablanca le 26 juin, par erreur.

39. — **1947** (20 août). — **Inauguration de la ligne Casablanca-Bordeaux par Air-France.**  
Nous n'avons pas examiné de plis transportés lors de cette inauguration.
40. — **1947** (25 novembre). — **Inauguration du service aérien Casablanca-Rome dans la journée.**  
Service exploité par Air-France, résultant de la mise en service d'appareils Languedoc rapides sur les lignes Alger-Bône-Tunis-Rome et Casablanca-Alger, dont les horaires furent ajustés.
- 7 janvier 1948.** — La Société Africaine des Transports Tropicaux aurait inauguré, à cette date, une liaison aérienne Casablanca-Tunis, par les oasis algériennes de Timimoun, Adrar, El-Golèa et Ouargla.  
Nous ne savons pas si du courrier marocain a été transporté sur cette ligne.
41. — **1948** (7 mars). — **Commémoration du 20<sup>e</sup> anniversaire de l'ouverture de la ligne aérienne française France-Amérique du Sud.**

MC. 26

XX<sup>e</sup> ANNIVERSAIRE  
de la première Liaison Aérienne  
FRANCE - AMERIQUE DU SUD  
1928 - 1948

- Pilote chef de bord : de la Noue. Avion DC 4 **Ciel de Champagne**. Société Air-France.  
Départ de Paris le 7 mars à 11 h. 11; passage le même jour à Casablanca, entre 16 h. 45 et 19 h. 13; arrivée du courrier à Buenos-Aires le 10 mars.  
— Casablanca (7 mars), Buenos-Aires (10 mars, 24 heures); griffe spéciale MC. 26.
42. — **1948** (1<sup>er</sup> avril). — **Inauguration du service aérien Casablanca-Lyon direct, par Air-France.**  
— Casablanca (31 mars), Lyon (distribution : 2 avril matin).
43. — **1948** (11 novembre). — **Inauguration du service aérien Casablanca-Nantes-Paris, par Air-France.**  
— Rabat (8 ou 10 novembre), Nantes (12 novembre); seuls plis examinés.
44. — **1949** (6 décembre). — **Voyage spécial Paris-Casablanca-Dakar-Cayenne-Caracas (Vénézuéla) par l'Union Aéromaritime de Transport.**  
L'avion quadrimoteur du type Libérateur, qui avait quitté Paris le 6 décembre au matin, fit escale l'après-midi à Casablanca où il chargea le courrier postal du Maroc pour la Guyane (arrivée le 8, dans la matinée, à Cayenne) et le Vénézuéla (arrivée le 8, dans l'après-midi, à Caracas).  
C'était la première liaison directe Paris-Cayenne.  
Equipage : Veillard, pilote; Fallou, radio; Montet, mécanicien; Chanut, navigateur.  
Il est vraisemblable que le courrier du Maroc pour la Guyane et le Vénézuéla ait été dirigé sur Paris, l'escale postale à Casablanca n'ayant été décidée qu'en dernière heure; les plis auraient alors reçu l'empreinte de la griffe spéciale apposée en France sur le courrier destiné à la Guyane.  
De toute façon, l'avion prit à son bord, au passage à Casablanca, une simple enveloppe contenant 280 grammes de correspondance.  
— Casablanca (6 décembre), Cayenne (8 décembre), par Paris; non connus.  
a) Casablanca (6 déc.), Caracas (8 déc.), par Paris; non connus.  
a') Casablanca (6 déc.), Caracas, direct; 280 grammes.

45. — 1950 (14 mars). — Commémoration du 25<sup>e</sup> anniversaire de la première liaison aéro postale Casablanca-Dakar.



MC. 27

La « Journée du Timbre » de Casablanca (11-12 mars) fut placée sous le signe de la commémoration du 25<sup>e</sup> anniversaire de la première liaison aéro postale Casablanca-Dakar, en réalité de l'inauguration du service régulier entre ces deux villes, qui eut lieu en 1925 (voir n<sup>o</sup> 7), la première liaison aéro postale ayant été effectuée en 1923 (voir n<sup>o</sup> 6).

Un timbre-poste commémoratif fut émis à cette occasion et la Société Philatélique du Maroc édita des cartes et des enveloppes spéciales; tout le courrier fut acheminé sur Dakar par le service normal d'Air-France du mardi 14 mars (Commandant de bord : ROUCHON), après avoir été revêtu de la griffe commémorative MC. 27; il fut distribué le 15.

— Casablanca (ou autres villes) (11 au 13 mars), Dakar (15 mars); pli ordinaire revêtu de la griffe MC. 27.

- a) Même pli, avec timbre à date MC. M 21 de la Journée du Timbre de Casablanca (voir Chapitre III).
  - b) Enveloppe spéciale, timbrée le 11 mars à la Journée du Timbre (timbre à date MC. M 21) et le 15 mars à Dakar; griffe MC. 27 et timbre-poste spécial.
  - c) Carte spéciale, présentant les mêmes caractéristiques que l'enveloppe spéciale (carte-maximum).
-

## MARQUES AEROPOSTALES ENTIERS AEROPOSTAUX ET DIVERS

### A. — TIMBRES A DATE DES BUREAUX CENTRALISATEURS DU COURRIER « AVION » ET GRIFFES CORRESPONDANTES

1. — Timbres à date isolés  
- Néant -

2. — Timbres à date sans fin, avec ou sans texte de réclame  
ou de propagande  
- Néant -

3. — Griffes AVION, avec nom de bureau  
- Néant -

### B. — TIMBRES A DATE ET GRIFFES DES SERVICES POSTAUX OU BOITES POSTALES INSTALLEES AUX AERODROMES ET AEROPORTS

1. — Timbres à date (par ordre chronologique de mise en service)  
- Néant -

2. — Griffes  
- Néant -

### C. — GRIFFES DIVERSES

1. — Affranchissement perçu

Griffes diverses apposées à l'origine sur les cartes interzones (1941-1942) et, par la suite, sur des imprimés.

a) DE CASABLANCA (1) :

**CASABLANCA-BOURSE AVION**  
Surtaxe aérienne perçue 1 fr.

MC. M 1

**CASABLANCA-POSTES AVION**  
Surtaxe aérienne perçue 1 fr.

MC. M 2

- 1 — MC. M 1 : Décembre 1940 (violet) sur cartes interzones.  
2 — MC. M 2 : Milieu 1941 (violet) sur cartes interzones.

**CASABLANCA POSTES AVION**  
Surtaxe aérienne perçue : 1 franc

MC. M 3

**CASABLANCA-BOURSE-AVION**  
SURTAXE AERIENNE PERCUE 1 FR.

MC. M 4

- 3 — MC. M 3 : Milieu 1941 (noir) sur cartes interzones.  
4 — MC. M 4 : Fin 1941 (violet) sur cartes interzones.

(1) Les clichés des griffes MC. M 1, M 2, M 3 et M 4 nous ont été obligeamment prêtés par les Editions Yvert et Tellier.

CASABLANCA BOURSE AVION  
SURTAXE AÉRIENNE PERÇUE 1,50

5 — MC. M 5 : Septembre 1942 (violet).

CASABLANCA POSTES AVION  
SURTAXE AÉRIENNE PERÇUE 1,50

6 — MC. M 6 : Septembre 1942 (violet).

b) DE FEZ :

Une griffe avion analogue aux précédentes, apposée à Fez Ville nouvelle, aurait été utilisée, mais nous ne l'avons pas examinée.

c) DE RABAT :

RABAT R. P. AVION  
Surtaxe aérienne perçue 1 fr.

MC. M 7

- 1 — MC. M 7. — Fin 1941 (noir) et début 1942 (violet) sur cartes interzones.  
2 — Même griffe que c) 1 ci-contre, mais la première ligne moins longue et la deuxième ligne en lettres majuscules (vue en 1947 sur des imprimés).

d) DIVERS :

POSTE AÉRIENNE  
Bureau de.....  
MAROC  
AFFRANCHISSEMENT PERÇU  
FR.....

MC. M 8  
(divers types)

Griffe MC. M 8. — Utilisée depuis 1949 dans diverses villes du Maroc sur les paquets ou les gros plis, le Maroc ne disposant pas de timbres-poste de valeur faciale élevée. Le nom du bureau et l'indication de la somme sont ajoutés à la plume ou au composteur.

2. - Affranchissement insuffisant

Le nombre des griffes de ce genre est assez élevé. Nous indiquons celles que nous avons relevées d'une façon certaine avec indication de l'époque la plus ancienne connue.

AFFRANCHISSEMENT INSUFFISANT  
POUR DONNER DROIT AU TRANSPORT PAR LA  
VOIE AÉRIENNE

1 — MC. M 9. — Casablanca 1926 (couleurs diverses)

## Affranchissement insuffisant Acheminement par la voie ordinaire

2 — MC. M 10. — Casablanca 1925 (noir).

Affranchissement insuffisant  
par la voie aérienne  

---

Acheminement assuré par  
la voie de terre

AFFRANCHISSEMENT INSUFFISANT  
PAR LA VOIE AÉRIENNE  

---

ACHEMINEMENT ASSURÉ  
PAR LA VOIE DE TERRE

- 3 — MC. M 11. — Rabat (1930) bleue.      4 — MC. M 12. — Divers 1936 (noir).  
5 — **Non reproduite** : Griffe sur trois lignes en bleu : AFFRANCHISSEMENT INSUFFISANT - POUR DONNER DROIT AU TRANSPORT - PAR VOIE AÉRIENNE (1930).  
6 — **Non reproduite** : Griffe violette sur quatre lignes : AFFRANCHISSEMENT INSUFFISANT POUR - LA VOIE AÉRIENNE - ACHÉMINEMENT ASSURÉ - PAR LA VOIE ORDINAIRE (1933).

AFFRANCHISSEMENT INSUFFISANT  
PAR LA VOIE AÉRIENNE  

---

ACHEMINEMENT ASSURÉ  
PAR LA VOIE DE TERRE

7 — MC. M 13. — Casablanca (1930).

3. - Transport exceptionnel par avion  
- Néant -

4. - Griffes d'acheminement par avion, remplaçant les étiquettes

a) **Griffes Avion ou Par Avion** (ensemble des griffes MC. M 14) :

Le nombre de ces griffes souvent de fortune est très grand. Nous n'en indiquons que quelques-unes à titre d'exemples, relevées pendant une assez longue période, donc d'emploi courant. Il s'agit de griffes postales et non de griffes d'origine privée.

**AVION AVION**

1 — Fedhola (1922)

2 — Poste aux Armées, Tadla (1926)

**PAR AVION AVION**

3 — Fedhola (1941)

4 — Casablanca (1939) en bleu

**PAR AVION**

5 — Taza Ville Nouvelle (1933)

**PAR AVION**

6 — Taza Ville Nouvelle (1938)

# AVION

7 — Sidi Yahia du Rharb (1936) sur fragment de papier gommé formant étiquette.

b) **Griffe utilisée par le Secteur 404 pour l'acheminement du courrier Avion** (voir Chapitre II, n° 8). Griffe MC. 7.

**Nota.** — Nous ne rappelons ici que pour mémoire les griffes de poste aérienne utilisées dans la région de Marrakech, Ouarzazat en 1931-33; cela a été fait en détail au Chapitre II, n° 13.

## 5. - Griffes indiquant le trajet aérien

a - Non reproduite. — Texte : **Affranchissement valable pour le parcours aérien Maroc-France seulement.**

Griffe rectangulaire encadrée, violette, de 90 x 18 mm. (1930).

b - Non reproduite. — Texte : **Acheminement assuré par la voie aérienne.**

Griffe sur deux lignes en noir (1933).

Par Avion, du Maroc  
en France seulement

MC. M 15

c - Griffe MC. M 15 : Vue en 1936 sur un pli Casablanca-Bruxelles; sur ce pli figure en outre une griffe **apposée en France**, portant la mention TRANSPORT PAR AVION EFFECTUE.

## 6. - Incidents d'acheminement

- Néant -

## 7. - Griffes diverses et mentions manuscrites

**apposées lors d'accidents d'avion**

a - ACCIDENT D'AVION. Griffe apposée à Rabat (accident du 10 septembre 1925).

b -

 AVION D'ORAN

du 20 Mars 1947 BRULE 

} apposée à Rabat le 21 mars 1927  
(reproduction approximative)

c - Accident d'Avion

ou  Accident d'Avion 

ou  Accident de Service

} non reproduites.

apposées à Rabat sur les plis récupérés après l'accident du 26 décembre 1927.

d - **Avion Accidenté** (non reproduite), apposée à Rabat le 3 décembre 1929.

Courrier sinistré  
reconstitué par les soins du  
Bureau de Casablanca

MC. M 16

e - MC. M 16, apposée fin octobre 1937, sur les plis retrouvés après l'accident de l'avion **Antarès** du service Sénégal-Maroc; noter que cette griffe a été utilisée à Casablanca pour d'autres accidents aériens ou maritimes.

## 8. - Griffes de propagande, indiquant que les plis ont été entièrement transportés par avion

**ENTIÈREMENT  
- TRANSPORTÉ  
PAR AVION**

MC. M 17

1 — Griffe **violette** MC. M 17, apposée le 15 avril 1937, à Casablanca, sur les plis Casablanca-Algérie-Tunisie (voir Chapitre II, n° 24).

1 a — Emploi de la même griffe à une autre date.

**Nota.** — Nous ne mentionnons pas la griffe presque identique apposée sur certains plis

Maroc-France de 1934, 1935 et 1936 (voir Chapitre II, n° 15); il s'agit, en effet, d'une griffe de France.

9. - Griffes de propagande n'entraînant pas le transport aérien

POUR VOTRE CORRESPONDANCE  
EMPLOYEZ LA POSTE AERIENNE

MC. M 18

CASABLANCA POSTE 3 FEVR 30



A — Casablanca (1929), affranchissement mécanique en rouge, analogue au cliché MC. M 18. Il y a eu certainement d'autres affranchissements du même type.

10. - Griffes RF de la Poste Navale

Voir Chapitre II, n° 30, pour l'explication de l'emploi de ces griffes.

D. — ENTIERS ET CARTES-AVION

MC. M 19



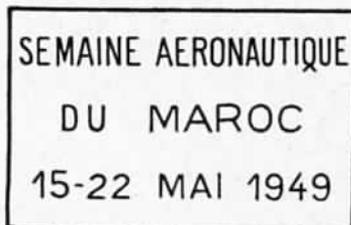
Octobre 1942. — Carte postale interzone formant entier-avion, sur papier blanc légèrement glacé au type Pétain 80 centimes de France, avec, à gauche et en haut, la mention PAR AVION, Taxe perçue : 2,80 (MC. M 19) imprimée en brun comme le timbre (1).

E. — MANIFESTATIONS AERONAUTIQUES OU AEROPHILATELIQUES  
A CARACTERE POSTAL

1 - a) Griffe MC. M 20 (Semaine Aéronautique) accolée au timbre à date (oblit. sans fin) de mars à mai 1949, à Rabat et à Casablanca.

La manifestation aéronautique n'eut d'ailleurs pas lieu, faute de concurrents en nombre suffisant.

MC. M 20



MC. M 21

b) Timbre à date MC. M 21 de la Journée du Timbre de Casablanca, placée sous le signe de la commémoration du 25<sup>e</sup> anniversaire de la première liaison aéropostale Casablanca-Dakar (voir également Chapitre II, n° 45).

(1) Le cliché de cet entier nous a été obligeamment prêté par l'Association des Collectionneurs d'Entiers Postaux.

2 — Griffes d'origine privée (à titre documentaire), non reproduites :

a - 1929. — Griffe triangulaire avec légende : MEETING CASABLANCA 12 mai 1929. Au centre les lettres A.C.M. (Aéro-Club du Maroc).

b - 1939. — Griffe sur quatre lignes : JOURNEES NATIONALES D'AVIATION VINCENNES : 8 et 9 juin 1930 - PAR AVION POSTAL DIRECT - CASABLANCA VINCENNES. Noter qu'il n'y eut pas d'avion spécial (voir Chapitre II, page 88).

b - 1931. — Griffe noire sur deux lignes PAR AVION POSTAL DIRECT CASABLANCA TOULOUSE et griffe circulaire rouge avec texte GD MEETING D'AVIATION - CASABLANCA - 10 MAI 1931 - Organisé par l'Aéro-Club du Maroc - avec le Concours Technique de la Société de Propagande Aérienne. Au centre, un croissant et une étoile. Il n'y eut pas d'avion spécial. Courrier philatélique jeté, paraît-il, par dessus bord en fin de meeting et composé de 108 plis et 12 cartes.

d - 1932. — Même griffe sur deux lignes qu'en 1931. Aucun avion spécial.

e - 1942. — Griffe encadrée rouge MEETING - DES SPORTS AERIENS - de l'Afrique du Nord - 25-27 Septembre 1942.

#### F. — AIRGRAPHS, AIR-LETTERS

1 — Airgraphs originaires du Maroc (voir « Algérie »).

- a) Airgraphs.
- b) Greetings.

2 — Air-Letters originaires du Maroc (voir « Algérie »).

#### G. — DIVERS

1 — **Cartes de Nouvel An.** — Voir « Algérie ».

2 — **Journaux par avion.** — Cette question sera traitée au Titre « France », pour les journaux transportés de France au Maroc.