

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 -

# TUNISIE

(y compris le territoire de GHADAMÈS)

---

	PAGES
CHAPITRE I. — Généralités sur la situation géographique et l'activité aéronautique .....	111
CHAPITRE II. — Liste chronologique des liaisons aériennes - Description des plis aéropostaux .....	114
CHAPITRE III. — Marques aéropostales, entiers aéropostaux et divers .....	129

---

## CLICHES MIS A LA DISPOSITION DE L'AUTEUR

### Par l'Association Amicale Aérophilatélique :

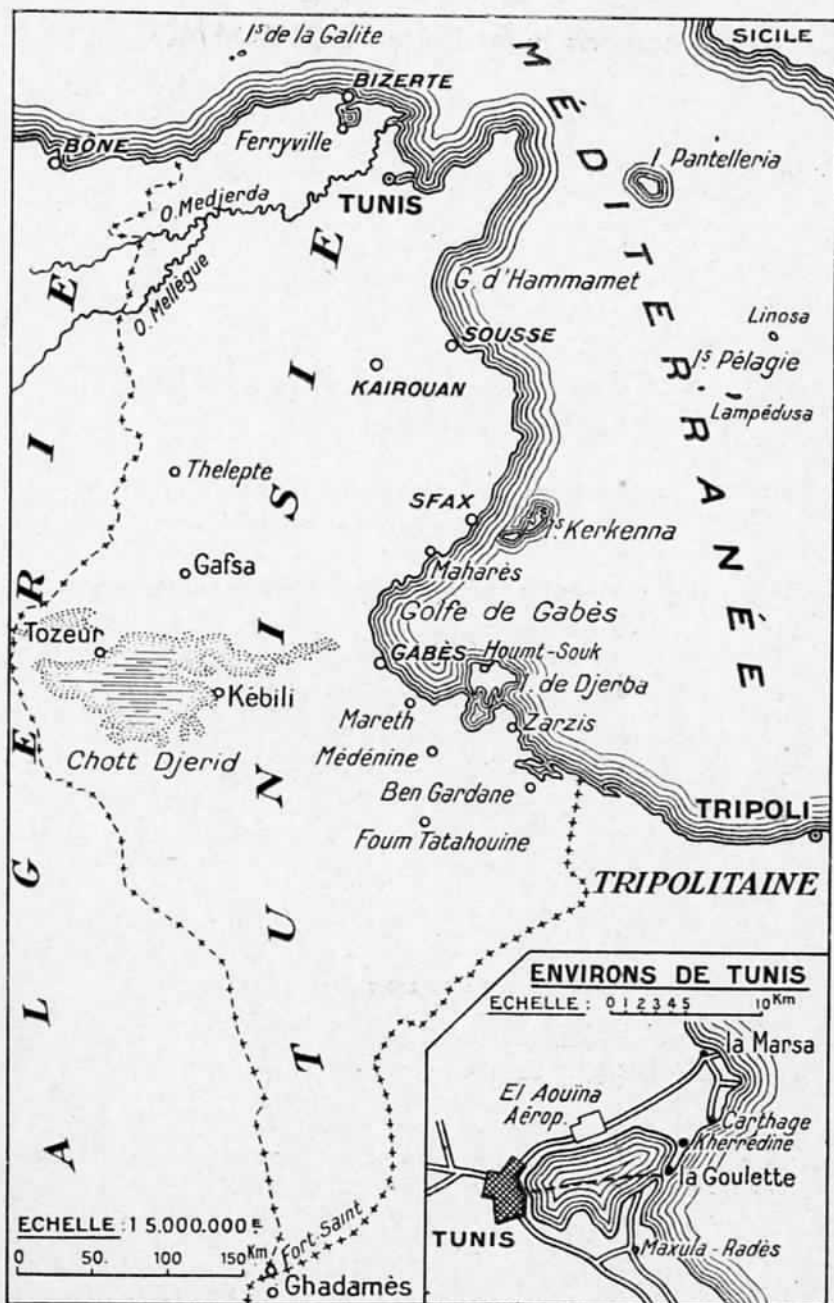
Chapitre II. - Clichés TU. — 7, 9, 11, 30, 31, 33, 35, 36.

### Par M. Jean Silombra :

Chapitre II. - Clichés TU. — 3, 5, 8, 13, 14 et cliché du Serv. postal du Sud-Tunisien.

Chapitre III. - Clichés TU. M — 1 à 6, 7, 8, 14, 15, 16, 17, 20.

---



## GENERALITES SUR LA SITUATION GEOGRAPHIQUE ET L'ACTIVITE AERONAUTIQUE

La Tunisie est un protectorat français situé à l'Est de l'Afrique du Nord, d'une superficie de 126 000 kilomètres carrés environ et peuplé de 3 300 000 habitants dont 250 000 Européens.

Les principales villes sont : Tunis, Sfax, Bizerte, Sousse, Kairouan, Gafsa, et, dans le Sud, Gabès.

Pays essentiellement agricole (céréales diverses, vigne, olives, dattes), mais contenant de vastes dépôts de phosphates et aussi quelques mines et gisements divers.

Relations maritimes et aériennes vers la France, l'Algérie, l'Italie et la Tripolitaine.

Point de passage pour l'Afrique du Sud et l'Extrême-Orient.

A la Tunisie est rattaché le territoire ex-italien de Ghadamès.

Le franc tunisien est à la parité du franc français.

Le premier aviateur ayant volé dans le ciel de Tunisie est, sans doute, le Français Roland Garros, qui enleva, le 11 décembre 1912, à Tunis, le record d'altitude avec 5 610 mètres; il rejoignit ensuite la France en quatre étapes, par Trapani (Sicile), San Eufemia (près de Naples) et Rome, effectuant plus de 600 kilomètres au-dessus de la mer (départ de Tunis le 18 décembre 1912).

Fin février-début mars 1913, quatre appareils militaires de l'escadrille algérienne installée à Biskra atterrissaient successivement à Tozeur, Gabès, Sfax et Sousse, et constituaient, sous les ordres du lieutenant Reimbert, le premier centre d'aviation d'El-Aouina, près de Tunis.

Roland Garros revenait en Tunisie le 23 septembre 1913, réalisant l'exploit remarquable de traverser la Méditerranée, de Saint-Raphaël à Bizerte, seul à bord d'un monoplane Morane, avec moteur Gnome de 60 Ch.

En 1914 fut entrepris un raid Tunisie-Maroc.

La première manifestation de transport régulier de la poste aérienne en Tunisie date de 1919 et la gloire en revient à l'aviation militaire, sous l'impulsion du commandant de la Fargue, comme cela est mentionné au Chapitre II, n° 1.



Il n'est cependant pas impossible que, dès 1917, il y ait eu des essais de cette nature, au moins pour le courrier militaire. Nous reproduisons ci-contre une griffe remarquée sur un pli du 11 mai 1917 provenant de l'escadrille F. 301, stationnée à Zarzis, dans le Sud Tunisien (1). Cette griffe, que l'on connaît en plusieurs types légèrement différents ne nous paraît pas constituer une preuve suffisante de l'organisation d'un service postal aérien; elle pourrait, en effet, être une simple marque de vaguesse. Nous nous abstenons donc de cataloguer, dans les plis aéropostaux, ceux qui en sont revêtus, jusqu'à plus ample informé, évidemment.

Provenance : Escadrille F. 301 - Zarzis

Timbre à date: ZARZIS 11.5.17 TUNISIE

**La liaison Tunisie-France.** — Après avoir signalé le voyage Tunis-Paris accompli, le 6 juillet 1922, par le lieutenant Pelletier-Doisy et le caporal Bussard, rappelons que la liaison Tunisie-France fut étudiée, dès 1923 et 1924, par la Compagnie Aéronavale (2).

(1) Ce pli n'est d'ailleurs pas le seul de l'espèce. Signalons à ce sujet une griffe analogue, de format plus petit, sur un pli de Medenine, du 4 juin 1918, et une griffe du même genre mais avec un nom de ville (Sfax), sur un pli de Sfax, du 20 novembre 1917.

(2) L'« Aéronavale » fut fondée en 1919 pour l'exploitation de lignes aériennes entre la France et l'Afrique du Nord, principalement l'Algérie.

sur le parcours Bizerte-Ajaccio-Antibes, avec des hydravions Lioré-Olivier (pilotes : Radisson et Macheney) et la Compagnie Air-Union (1) sur le parcours Tunis-Ajaccio-Antibes (pilote : Corouge); la ligne fut ouverte au public au printemps de 1927 et son terminus en France fut reporté à Marseille, en mars 1929.

La liaison Marseille-Tunis s'est effectuée par Alger à l'automne 1939 et d'août 1940 à novembre 1942. Elle redevint directe après la guerre. Tunis est actuellement reliée par des lignes directes à Paris, Marseille, Nice, Ajaccio et Bastia.

**La liaison Tunisie-Algérie.** — Les premiers essais datent de 1928, par simple prolongement de la ligne Antibes-Tunis jusqu'à Bône, et ce prolongement fut ouvert au service postal en 1929. Tous les ans, jusqu'en 1933, la ligne fonctionna pendant la période d'été, à raison d'un aller et retour par semaine.

La loi de finances de 1934 autorisa le Ministère de l'Air à exploiter en régie, au cours de 1934, une ligne aérienne Tunis-Alger-Casablanca (décret du 11 mai 1934). Mais la régie ne put ouvrir immédiatement cette ligne, par manque d'appareils appropriés.

La Compagnie Générale Transsaharienne (voir « Algérie ») ouvrit donc sans subvention, la ligne Bône-Tunis, du 6 août au 31 octobre 1934, pour les passagers seulement. De son côté, l'aviation militaire d'Algérie effectua quelques voyages Tunis-Alger au début de 1935 (voir « Algérie »).

Le premier avion Potez 56 destiné à la régie d'Etat accomplissait, le 20 novembre



GABÈS (1916) - Départ d'un aéroplane

1935, le voyage Alger-Tunis (retour le 21), mais il ne s'agissait toujours pas du premier vol en service régulier. Aussi, le 7 novembre 1935, la Société des Lignes Aériennes Nord Africaines (L.A.N.A.), fondée par Henri Germain, prolongeait la ligne déjà exploitée par elle, entre Alger et Bône, jusqu'à Tunis. Le 1<sup>er</sup> février 1936, le premier courrier postal de Tunis était transporté sur cette ligne, qui fonctionna admirablement jusqu'en fin 1936, soutenue par les deux pays intéressés d'Afrique du Nord.

A la suite du vote de la loi de finances de 1937, la régie d'Etat, devenue Air-Afrique, reprenait ses droits et ouvrait à son tour la ligne en avril 1937, avec les mêmes appareils et le même personnel, du moins au début, que ceux des L.A.N.A.

En novembre 1938, grâce à la mise en concordance des horaires, le service rapide entièrement aérien Tunis-Alger-Casablanca, devenait possible; il existe toujours, après quelques brèves périodes d'éclipse dues à la guerre.

**Les lignes italiennes.** — Tunis constituait une excellente base commerciale pour des lignes italiennes, tant en raison des intérêts de l'Italie en Tunisie, qu'en raison de la nécessité, pour cette puissance, d'avoir une escale sur la route de la Tripolitaine et de l'Afrique Orientale Italienne.

L'ouverture de l'aérobases de Tunis aux lignes italiennes fut négociée en même temps

(1) La Compagnie « Air-Union » résulte de la fusion, en 1923, de la Compagnie des Messageries Aériennes et de la Compagnie des Grands Express Aériens qui exploitaient la ligne Paris-Londres. Air-Union absorba ensuite l'Aéronavale.

que l'ouverture des escales italiennes de la ligne française Marseille-Beyrouth.

En 1929, un voyage d'études Tunis-Rome fut effectué et, à partir du 16 mai 1931, étaient ouvertes trois lignes italiennes postales reliant Tunis à l'Italie, l'une à Rome directement, l'autre à Rome par Cagliari, l'autre à Rome, par Palerme et Naples.

En 1938, la ligne Rome-Tunis était prolongée postalement jusqu'à Tripoli et au delà.

Le 7 janvier 1941, les Italiens ouvrirent, de leur propre initiative, au trafic postal, la ligne aérienne Marsala (Sicile) - Tunis; ce trafic fut interrompu peu après, à la suite des représentations du Gouvernement français. Nous ne savons pas si cette ligne fut postale, pour le courrier **civil**, au départ de Tunis.

**La ligne France-Syrie-Indochine par la Tunisie.** — Par suite des événements politiques de Grèce, les escales dans ce pays furent interdites en mars 1935. La ligne d'hydravions Marseille-Beyrouth fut donc transformée en une ligne exploitée par appareils terrestres entre Tunis et Damas. Le courrier de France pour la Syrie et l'Indochine était dirigé sur Tunis par l'hydravion du service régulier Marseille-Tunis. L'itinéraire était le suivant : Tunis-Tripoli-Benghazi-Le Caire-Damas. Il n'y eut en fait que deux voyages au départ de Tunis. Au second de ces deux voyages seulement, du courrier postal fut acheminé, provenant directement de Tunis, sans passer par Marseille.

Au début de 1939, ce même itinéraire fut de nouveau employé, cette fois en service régulier, avec des trimoteurs terrestres partant directement de Marseille; mais le service par hydravion, par l'itinéraire Marseille-Naples-Athènes-Beyrouth, fut maintenu; il ne s'agissait donc que d'un dédoublement du service hebdomadaire.

Tunis fut de nouveau escale à maintes reprises des liaisons aériennes France-Syrie et France-Djibouti de 1940 à 1942; elle fut également escale de la ligne Alger-Damas, à partir de 1943.

Tunis est actuellement escale du service Paris-Saïgon-Nouméa d'Air-France.

**La ligne du Sud.** — Un itinéraire partant de Tunis et aboutissant au Tchad fut reconnu, de février à avril 1932, pour le compte de la Compagnie Air-Union, par l'équipage Costes, Schneider (secrétaire général de l'Air-Union) et Véron (mécanicien de la maison Hispano-Suiza), notamment entre Tunis et Fort Lamy par Fort Saint, Djado, Bilma et N'Guigmi (retour), en liaison avec la mission automobile de Neufbourg.

Le pilote belge de Looz-Corswaren, d'abord seul, fin 1934, puis avec M. Mahieu, fin 1935, reconnut lui aussi la route du Tchad, par Tunis.

Ces études ne furent pas suivies de réalisations.

Mais, après la guerre, l'utilisation de l'aérodrome de Tunis-El Aouïna présenta de tels avantages, que l'escale de Tunis fut choisie, au moins pendant un certain temps, par des Compagnies françaises (Paris-Tananarive d'Air-France) et par des Compagnies étrangères reliant l'Europe à l'Afrique du Sud (Sabena, K.L.M., Swissair, etc.).

Tunis est également reliée à Sebha (Fezzan) par Ghadamès.

**Services aériens divers.** — Une Compagnie privée, Tunis-Air, créée avec la participation d'Air-France, a pris à son compte, depuis 1949, divers services exploités précédemment par Air-France et l'aviation militaire, notamment sur les lignes Alger-Bône-Tunis, Tunis-Ajaccio, Nice-Ajaccio, Tunis-Rome. Elle a ouvert, en outre, le 12 novembre 1949, la ligne des **Oasis du Sud Tunisien**, qui relie Tunis à Ghadamès, par Gabès.

# LISTE CHRONOLOGIQUE DES LIAISONS AERIENNES

## DESCRIPTION DES PLIS AEROPOSTAUX

1. — 1919 (26 avril). — **Création d'un service aérien postal, par l'aviation militaire, entre Gabès et les villes et postes du Sud Tunisien.**

Il s'agissait d'un service expérimental aérien en liaison, à Tunis, avec les paquets venant de France ou s'y rendant. De Tunis à Gabès, le courrier était acheminé par chemin de fer.

Le trajet de la ligne aérienne était le suivant : Gabès, île de Djerba, Zarzis, Ben-Gardane.

Le service débuta en février 1919 et fonctionna, à titre d'essai, jusqu'au 24 avril; il fut ouvert au public le 26, à raison d'un voyage aller et retour par semaine; il aurait pris fin le 31 janvier 1920, en raison du peu de courrier transporté.

Parmi les organisateurs de ce service, signalons le commandant de La Fargue et le lieutenant Duranton.

Les plis sont affranchis en principe avec le timbre n° 1 de la poste aérienne, émis spécialement à cette occasion.

TU. M 1



Ils sont revêtus le plus souvent, au départ et à l'arrivée, d'un timbre à date du type TU. M 1 ci-contre, que nous reproduisons pour chaque ville au Chapitre III (Marques aéropostales).

— Pli transporté lors de ce service aérien, conforme à la description ci-dessus (date quelconque).

**Nota.** — 1° La plupart des plis que l'on rencontre, sont des plis de complaisance transportés hors sac par les pilotes et, par conséquent, revêtus uniquement des timbres à date, sans adresse ou avec adresse ajoutée après coup, souvent au crayon. Ils ne présentent que l'intérêt des timbres à date postaux et de l'affranchissement (voir Chapitre III).

2° Bien que la plupart des auteurs soient d'accord pour fixer au 31 janvier 1920 la date de fermeture de la ligne, on trouve des plis datés de juillet 1920 et même plus tard, présentant les caractéristiques normales de plis réels. Il est possible qu'il s'agisse de vols isolés, mais nous ne saurions l'affirmer.

3° Noter qu'une autre ligne aérienne était prévue, entre Tunis et Kairouan, dès 1919. Nous ne croyons pas qu'elle ait été exploitée, mais elle explique sans doute l'existence du timbre à date de poste aérienne de Kairouan (voir Chapitre III, cliché TU. M 7).

2. — 1922 (6 juillet). — **Transport de plis officiels et privés de Tunis à Paris, par le lieutenant Pelletier-Doisy.**

Accomplissant le voyage Tunis-Paris-Casablanca-Tunis (6-16 juillet 1922), sur un Bréguet 14 A 2, baptisé « Lison », le lieutenant Pelletier-Doisy et le caporal Bussard effectuèrent le 6 juillet le voyage Tunis-Paris entre 6 heures et 17 h. 50, soit 1 600 kilomètres, dont 800 au-dessus de la mer, avec un seul arrêt de quelques instants près d'Auxerre, pour éviter le mauvais temps.

L'équipage transportait environ 35 à 40 plis militaires officiels et 22 plis d'origine privée; ces derniers présentent les caractéristiques suivantes :

Affranchissement à l'aide du timbre n° 2 de la poste aérienne de Tunisie, pas d'oblitération postale, mais timbre humide du groupe d'aviation de Tunis et griffe, au composteur, datée du 6 juillet 1922.



Le courrier remis à l'Hôtel des Postes de Paris, dès l'arrivée le 6 au soir, fut timbré à date immédiatement (Paris-Départ) et acheminé vers les diverses destinations par voie ferrée. Distribution, en général le 7 juillet.

— Pli Tunis-Paris (militaire ou civil).

3. — 1926 (12 juin). — **Transport de courrier-témoin, de Tunis à Tripoli (d'Afrique), au cours du Tour de la Méditerranée en avion de tourisme.**

(Voir « Algérie », Chapitre II, n° 6, et « Maroc », Chapitre II, n° 9.)

Pilote : adjudant Couret; passager : L. Hirschauer.

Une dizaine de cartes furent transportées de Tunis à Tripoli.

Extrait du tableau de marche, entre ces deux villes : le 12 juin, Tunis-Gabès; le 13 juin, Gabès-Ben-Gardane; le 21 juin, Ben-Gardane-Tripoli.

4. — 1926-1927. — **Voyage d'étude sur la ligne Tunis-Antibes et ouverture de la ligne vers Antibes puis vers Marseille.**

Cette ligne fut étudiée et exploitée à l'origine par l'Aéronavale et Air-Union avec des hydravions Lioré-Olivier 190; escale intermédiaire à Ajaccio. Le pilote Corouge accomplit les premiers voyages.

1. — 1<sup>er</sup> voyage d'étude le 30 novembre 1936. Affranchissement : 1 franc.

— Tunis (29 nov. ou 30 nov. 6 h. 30); France (1<sup>er</sup> ou 2 décembre).

2. — **Ouverture de la ligne au public** le 25 février (ou le 1<sup>er</sup> mars) 1927.

Aucune griffe spéciale; affranchissement : 1 fr. 75.

On trouve plus facilement les plis du 1<sup>er</sup> voyage d'étude que ceux de l'ouverture officielle.

— Tunis-Antibes, transporté lors de l'ouverture.

3. — **A la date du 18 mars 1929, le terminus de la ligne en France, fut transféré d'Antibes à Marseille.**

— Tunis-Marseille (18 mars 1929).

**Nota.** — On trouve quelquefois des plis timbrés à date de Tunis du 27 novembre 1928 et distribués en France le 29 ou le 30, présentant toutes les caractéristiques des plis aériens (étiquette, affranchissement, enveloppe spéciale gris bleu avec le texte « PAR AVION » en rouge sur les deux faces de l'enveloppe); ces plis n'ont pas voyagé par avion, le départ prévu pour le 27 ayant été reporté au 30.

Nous signalons également des plis timbrés à Tunis le 4 mars 1929 et à Antibes le 6 mars, et portant la mention manuscrite « Par le premier avion Tunis-Antibes ». Or, ce service existait depuis le 30 novembre 1926 !

5. — 1929 (20 juillet). — **Voyage de reconnaissance sur le trajet de la future ligne Tunis-Cagliari-Rome.**

Un premier voyage direct de Tunis à Rome fut effectué le 18; un second voyage, le 20, avec escale à Cagliari; quelques plis destinés à des personnalités officielles furent transportés au cours de ce second voyage d'études sur les parcours des futures lignes italiennes reliant la Tunisie à l'Italie (voir n° 9 pour l'ouverture de ces lignes).

— Plis Tunis-Rome du voyage du 20 juillet.

6. — 1929 (21 juillet). — **Début de l'exploitation d'un service saisonnier de Tunis à Bône par la Compagnie Aéronavale Air-Union.**

C'est le prolongement de la ligne Marseille-Tunis vers l'Algérie pendant l'été, de 1929 à 1933 (voir également « Algérie », n° 10).

Aucune griffe commémorative; mention à la main : « Par avion Tunis-Bône ».

Le 21 juillet 1929, départ de l'avion à 8 heures; arrivée à 10 heures. Pilote : Pons; radio : Raoul. Aucune griffe commémorative spéciale; affranchissement à 1 fr. 30.

Le service fut repris le 18 avril 1930, le 21 avril 1931, en 1932 et le 1<sup>er</sup> mai 1933, toujours par l'Aéronavale. La liaison Tunis-Bône ne devint régulière qu'à partir du 1<sup>er</sup> février 1936.

— Tunis (20 juillet 1929, 20 h.), Bône (21 juillet, 10 h. 45).

a) Tunis-Bône (date ultérieure de 1930 à 1933).

7. — 1930 (19 mai). — **Transport occasionnel de courrier postal de Tunis à Alger.**

Nous ne connaissons pas les circonstances de ce voyage (1) pour lequel nous avons relevé des plis du type ci-après :

(1) Courrier probablement transporté par Max Knipping qui, après avoir participé aux fêtes aériennes de Tunis les 17 et 18 mai, rejoignit Alger le 19, en même temps que Finat, Détrouy, Mauler, Lefèvre, Istria et Vassart, pour prendre part aux fêtes aériennes prévues pour le 25 et qui furent reportées au 29, en raison du mauvais temps.

Le service des P.T.T. de Tunis avait refusé d'autoriser le transport d'un courrier purement philatélique analogue à celui d'Alger (voir « Algérie », Chapitre II, n° 14); il autorisa sans doute le transport d'un courrier formé d'une façon moins restrictive.



Affranchissement : 0 fr. 90; étiquette « Par Avion » et vignette de 5 francs préparée pour le vol spécial Tunis-Alger qui n'eut pas lieu; timbre à date au départ de Tunis-Colis Postaux-Port du 19 mai à 11 h. 30; timbre à date d'arrivée à Alger du même jour à 20 h. 30.

— Tunis (19 mai 11 h. 30), Alger (19 mai 20 h. 30).

8. — 1930 (22 mai). — **Transport occasionnel de courrier postal de Tunis à Alger sans escale.**

Nous connaissons des plis de ce voyage sans avoir encore pu déterminer les conditions dans lesquelles il fut effectué (1).

Affranchissement : 2 fr. 50; étiquette « Par Avion », mention à la plume en rouge : « Tunis-Alger direct par spécial ».

— Tunis-RP (22 mai 1930, 13 h. 20), Alger-RP (22 mai 17 h.).

**Nota.** — Il y eut vraisemblablement un autre voyage Tunis-Alger effectué par Air-Union vers le début de juin avec retour le 10 juin (voir « Algérie », n° 17); mais nous ne connaissons pas de plis de Tunisie. Noter que des avions se rendaient fréquemment en Algérie à cette époque, pour les fêtes aériennes d'Alger (29 mai) et de Sétif (prévues pour le 1<sup>er</sup> juin, mais s'étant déroulées le 9. Par ailleurs, la ligne Tunis-Bône fonctionnait depuis le 18 avril.

9. — 1931 (16 mai). — **Ouverture à l'exploitation postale de trois services aériens réguliers de Tunisie en Italie par la Société italienne Aerea Mediterranea (2).**

Hydravions bimoteurs Savoia.

1. — **16 mai.** — **Tunis-Rome** direct par l'hydravion I-OLAO. Pilote : Tonini, avec trois hommes d'équipage, 9 passagers et le courrier postal, soit 20 lettres. Affranchissement à 2 fr. 55.

— Tunis (15 ou 16 mai), Rome (Roma Ferrovia Posta Aerea, 16 mai).

2. — **18 mai.** — **Tunis-Palermo** (correspondance avec Naples et Rome), par l'hydravion I-NACO. Pilote : Papola; 3 hommes d'équipage, 5 passagers et le courrier postal.

— Tunis-Palermo, du 18 mai.

3. — **19 mai.** — **Tunis-Cagliari** (correspondance avec Rome), par le même hydravion et le même équipage que pour Tunis-Palermo, le retour Palermo-Tunis ayant eu lieu le 18 mai dans l'après-midi.

— Tunis-Cagliari, du 19 mai.

Aucune griffe spéciale sur ces premiers courriers.

Les services fonctionnèrent régulièrement depuis ces dates jusqu'à la guerre, avec diverses modifications d'horaires et pour certaines lignes, Tunis-Cagliari en particulier, des interruptions saisonnières ou autres.

En 1931, année de l'ouverture, plus de 325 kg. de courrier tunisien étaient déjà transportés sur l'ensemble de ces lignes.

Le 1<sup>er</sup> juillet 1934, la Société Ala Littoria prit l'exploitation à son compte à la suite de la fusion de diverses Compagnies de navigation aérienne, dont la Société Aerea Mediterranea.

10. — 1932 (octobre). — **Transport de plis-souvenirs de Tunis à Calcutta, par l'aviateur anglais J.R. Herbert.**

Il y aurait eu huit enveloppes ainsi transportées, d'après une revue anglaise (plis non examinés).

11. — 1933-1937. — **Acheminement du courrier de Tunisie 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 Marseille, puis sur le lieu de départ des dirigeables en Allemagne.

Il semble que les premiers plis originaires de Tunisie aient été transportés au cours du 1<sup>er</sup> voyage de 1933, sur l'Amérique du Sud par le LZ 127 du 6 au 17 mai 1933. Les plis portent les timbres à date tunisiens et allemands normaux et la griffe commémorative spéciale au voyage.

12. — 1933 (16 février). — **Exploitation par l'Aéronautique de la Marine Nationale, d'un service postal aérien entre Bizerte et l'île de la Galite.**

L'île de la Galite, à 65 kilomètres au Nord de Bizerte, était desservie, tous les mois, par le bateau ravitailleur de phares « Eugène-Résal » ou par un contre-torpilleur.

A titre bénévole, un hydravion de la Marine Nationale assura, à partir du 16 février 1933, lorsque le temps le permit, une liaison hebdomadaire, de Bizerte à La Galite et

(1) Courrier sans doute transporté par un avion amenant des passagers devant assister aux fêtes aériennes d'Alger (Air-Union?).

(2) La ligne Tunis-Rome pour les passagers, fonctionnait depuis le 10 décembre 1929.

retour, avec transport du courrier postal civil et militaire.

Les plis n'ont aucune marque spéciale de poste aérienne; affranchissement ordinaire à 0 fr. 50.

Nous n'avons jamais examiné de plis du 1<sup>er</sup> jour du service aérien.

Nous n'avons pu recueillir ou examiner jusqu'à présent que les plis ci-après :

13 mars 1936 : La Galite-Bizerte.

8 avril 1936 : La Galite-Bizerte (distribution éventuelle à Paris, le 11).

1<sup>er</sup> mai 1936 : Bizerte-La Galite.

7 mai 1936 : La Galite-Bizerte (distribution éventuelle à Paris, le 11).

A — Bizerte-La Galite (date quelconque de 1933 à 1936).

R — La Galite-Bizerte et éventuellement France (date quelconque de 1933 à 1936).

13. — 1933 (20 mai). — **Transport occasionnel de courrier postal, de Tunis à Rome et Zurich au cours du voyage Zurich-Tunis et retour effectué, dans la même journée, par l'aviateur suisse Mittelholzer, directeur de la Société suisse Swissair.**

TU.1 **Vol spécial Swissair**

VOLO STRAORDINARIO  
ZURIGO-TUNISI-ROMA-ZURIGO

TU.2

Pilote : Mittelholzer; mécanicien : Hufschmid; appareil américain Lockheed « Orion ».

Départ de Tunis le 20 mai à 11 heures; escale à Rome de 13 h. 35 à 17 h. 30; arrivée à Dubendorf-Zurich à 19 h. 45.

— Tunis (aéroport Tunis-Carthage), 20 mai 8 h.; Rome (Posta Aerea Roma Ferrovia), 20 mai 15 h.; Zurich (Zurich-Luftpost), 20 mai 21 h. Griffe spéciale noire TU.1 d'origine suisse et griffe spéciale violette TU.2, apposée au passage à Rome; affranchissement à 10 fr.; nombre de plis transportés : 189.

a) Pli analogue, mais jusqu'à Rome seulement : 250 plis transportés.

**1934-1937. — Acheminement du courrier tunisien vers l'A.O.F., le Tchad, le Congo et Madagascar.** — Du courrier tunisien fut acheminé, sans aucun doute, par les différents services ouverts en Algérie et en A.O.F., desservant les territoires français d'Afrique : services de la Compagnie Générale Transsaharienne, de la ligne Alger-Congo, de la ligne belge (Bruxelles)-Oran-Congo, ces deux dernières prolongées à partir de novembre 1935 jusqu'à Madagascar, de la ligne de l'Aéromaritime Dakar-Cotonou (mars 1937) prolongée, en mai 1937, jusqu'à Pointe-Noire.

Il n'est pas possible de cataloguer séparément tous ces plis sans créer des redites. Il y a lieu de se reporter au titre « Algérie » pour l'identification des plis tunisiens que l'on pourrait recueillir et qui sembleraient susceptibles d'avoir été acheminés par les services énumérés à ce titre; leur intérêt, pour le collectionneur, est analogue à celui porté aux plis algériens et marocains.

14. — 1935 (15 janvier). — **Services aériens postaux d'essai de Tunis à Alger, et Rabat, par l'Aviation militaire d'Afrique du Nord.**

(Voir « Algérie », Chapitre II, n° 33.)

Le premier voyage de retour, de Tunis à Alger, eut lieu le 15 janvier. Pas de plis connus.

15. — 1935 (15 mars). — **Acheminement du courrier postal de la Tunisie vers l'Egypte, la Syrie et l'Indochine par voie directe, à l'occasion du détournement provisoire, par Tunis, de la ligne aérienne Marseille-Beyrouth-Saïgon.**

Le Gouvernement grec ayant interdit temporairement le survol de la Grèce, pour des raisons politiques, à tout avion étranger, la ligne aérienne d'Air-France, Marseille-Beyrouth-Saïgon, fut détournée par Tunis à la date du 7 mars 1935. Le nouvel itinéraire était exploité, entre Tunis et Damas, par trimoteur terrestre, et passait par Tunis, Tripoli, Benghazi, Le Caire et Damas, au lieu de Naples, Athènes, Beyrouth. Aucun courrier ne fut pris à Tunis le 7 mars, mais lors du voyage suivant (15 mars), le trimoteur Fokker de Pichodou, pilote, Claux, radio, et Roux, mécanicien, arrivé de Damas et Tripoli le 11, repartit de Tunis avec le courrier postal.

Ce courrier arriva à Tripoli et à Benghazi le 15, au Caire le 16 et à Damas le 18, mais il manqua à Damas l'avion-courrier hebdomadaire du service régulier Damas-Saïgon; il ne fut donc acheminé vers Saïgon que la semaine suivante.

Les plis de Tunis, en nombre très restreint, timbrés en général au départ le 14 mars dans la journée, portent au verso les timbres à date de transit de Damas du 18 mars et d'arrivée à Saïgon du 29. Aucune griffe spéciale.

— Tunis (14 mars), Damas (18 mars), Saïgon (29 mars).

a) Tunis (14 mars), Le Caire (16 mars).

b) Tunis (14 mars), Damas (18 mars).

Ce voyage fut le **seul** postal au départ de Tunis, l'autorisation de survol de la Grèce ayant été de nouveau accordée immédiatement après son exécution; c'est ce qui fait son grand intérêt.

Nous verrons au n° 27 que l'itinéraire par Tunis fut de nouveau employé à partir de 1939, mais, cette fois, d'une façon régulière, avec départ de Marseille.

16. — 1935 (2 avril). — **Exploitation du service aérien Tunis-Paris, dans la journée, par la Compagnie Air France.**

**PREMIER VOL  
TUNIS-PARIS  
DANS LA JOURNÉE  
2 Avril 1935**

TU. 3

Il s'agit de la mise en concordance des horaires des deux lignes Tunis-Ajaccio-Marseille et Marseille-Paris, à partir de cette date, pour la saison d'été.

L'hydravion, piloté par Ringel, quitta Tunis à 8 heures et n'arriva à Marignane qu'à 17 h. 17; le courrier fut aussitôt chargé sur l'avion Marseille-Paris qui décolla à 17 h. 35.

— Tunis (1<sup>er</sup> avril ou 2 avril), Paris (RP<sup>Avion</sup>, 3 avril à 1 h.); griffe spéciale noire ou bleue TU. 3 et quelquefois griffe rectangulaire encadrée provenant de France (voir « Algérie », Chapitre II, n° 36).

17. — 1936 (1<sup>er</sup> février). — **Inauguration du service aérien postal régulier Tunis-Alger par la Société des Lignes Aériennes Nord-Africaines (L. A. N. A.).**

**Premier Courrier Postal Aérien  
TUNISIE - ALGÉRIE  
1<sup>er</sup> Février 1936**

TU. 4

Pilote : Descamps; 2 passagers; avion bimoteur « Dragon ».

Départ de Tunis-El'Aouïna à 7 h. 30; arrivée à Alger à 12 h. 20; escales normales à Bône et à Constantine.

— Tunis (31 janvier au soir ou 1<sup>er</sup> février, 7 h. 25), Alger (RP 13 h. 15 ou Alger-Gare section Avion 16 h. pour les plis destinés à Oran et à Casablanca); griffe spéciale rouge TU. 4.

**Nota.** — La Société des Lignes Aériennes Nord-Africaines cessa l'exploitation du service le 31 décembre 1936, celle-ci étant reprise par la Régie Air-Afrique le 17 avril 1937 (voir n° 21).

18. — 1936 (2 juin). — **Inauguration du service aérien Tunis-Londres dans la journée par la Compagnie Air France.**

**1<sup>er</sup> VOL POSTAL  
TUNIS - LONDRES  
EN 12 HEURES  
2 JUIN 1936**

TU. 5

Il s'agit de la mise en concordance des services Tunis-Marseille, Marseille-Paris et Paris-Londres permettant d'effectuer le trajet complet en douze heures (période d'été).

— Tunis (1<sup>er</sup> juin au soir ou 2 juin 9 h. 45), Londres (souvent non timbrés); griffe spéciale noire ou bleue TU. 5.

a) Pli analogue pour Paris (timbre à date 2 juin, 21 h. 30); griffe spéc. TU. 5.

19. — 1936 (6 octobre). — Admission du courrier ordinaire, par avion, de Tunisie vers la France à titre de propagande.

## TRANSPORTÉ EXCEPTIONNELLEMENT PAR AVION A TITRE DE PROPAGANDE

TU. M 16

Démonstration faite pendant quelque temps à partir du 6 octobre sur la ligne Tunis-Ajaccio-Marseille (Paris); affranchissement ordinaire à 0 fr. 50.

Griffe TU. M 16 apposée à Tunis, en rouge et quelquefois griffe : « Vous pouvez répondre ce soir par avion », qui semble avoir été apposée à Marseille, la plupart du temps, au verso des plis.

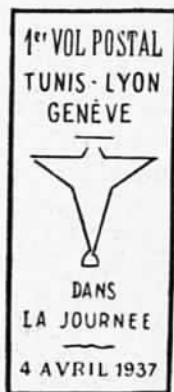
— Tunis (5 ou 6 oct.), Marseille-Arrivée (6 oct., 14 h. 30); griffe TU. M 16.

a) Pli analogue d'un autre jour.

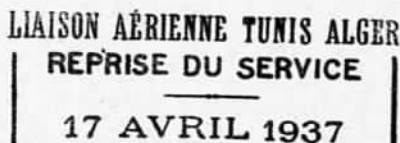
20. — 1937 (4 avril). — Inauguration du service aérien Tunis-Genève dans la journée par la Compagnie Air-France.

Il s'agit de la mise en concordance des services d'Air-France Tunis-Marseille, Marseille-Lyon et Lyon-Genève, pendant la période d'été, mais lors du premier voyage, le trajet Lyon-Genève fut effectué par chemin de fer, la ligne Lyon-Genève ne fonctionnant pas le dimanche.

— Tunis (3 avril au soir ou 4 avril), transit à Lyon (Gare Avion, 4 avril 18 heures), Genève (5 avril, 11 heures); griffe spéciale noire ou bleue TU. 6.



TU. 6



TU. 7



TU. 8

21. — 1937 (17 avril). — Reprise, par la régie d'Etat Air-Afrique, de l'exploitation de la ligne aérienne Tunis-Alger.

Cette ligne avait été exploitée précédemment par la Société des Lignes Aériennes Nord-Africaines (voir n° 17).

Pilote : Descamps; avion bimoteur Potez F-AMUZ.

— Tunis (17 avril), Alger (RP à 13 h. 20); griffe spéciale noire TU. 7.

22. — 1937 (15 juin). — Inauguration du service aérien Tunis-Amsterdam dans la journée par la Compagnie Air-France et la Compagnie hollandaise K.L.M.

Il s'agit de la mise en concordance des horaires des différents services intéressés.

— Tunis (14 juin), transit Le Bourget Port Aérien (14 juin, 18 h. 30), Amsterdam (15 juin, matin); griffe spéciale noire TU. 8.

23. — 1938 (29 mars). — Ouverture du service aérien Tunis-Gênes par la Compagnie italienne Ala Littoria.

Hydravion trimoteur Savoia-Marchetti S 66 : I-VELA; pilote : Braccini; 3 hommes d'équipage, 2 passagers.

Escales intermédiaires à Cagliari et Alghero en Sardaigne.

Service primitivement prévu pour le 27 mars.

— Tunis (27 au 29 mars), Gênes (29 mars); griffe spéciale bleue TU. 9.

**1<sup>ER</sup> VOL POSTAL  
TUNIS - GÈNES  
DANS LA JOURNÉE  
29 MARS 1938**

**INAUGURATION DU SERVICE AÉRO-POSTAL  
QUOTIDIEN  
TUNIS-ALGER  
ET CORRESPONDANCE AVEC LA LIGNE  
ALGER-CONGO-MADAGASCAR  
5 Avril 1938**

↑ TU. 9

TU. 10 →

24. — 1938 (5 avril). — **Ouverture du service quotidien Tunis-Alger, par la régie d'Etat Air-Afrique, mis en concordance avec les services Algérie-Congo-Madagascar.**

C'est le service inauguré le 17 avril 1937 (n° 21), non seulement rendu quotidien, mais également mis en correspondance à Alger avec le service Alger-Congo-Madagascar les jours où ce service existait, ce qui motiva l'apposition de la griffe commémorative TU. 10 ci-contre, en bleu ou en violet. Auparavant, le courrier de Tunisie, pour le Congo et Madagascar, transitait à Marseille.

Le 5 avril, l'avion piloté par Poulin quitta Tunis à 6 h. 50 avec huit passagers et arriva à Alger à 11 h. 29 (courrier timbré à date à 12 heures); le courrier pour le Congo et Madagascar fut dirigé sur Oran le 9 et expédié sur Bangui-Brazzaville (ou Elisabethville et Tananarive) le 10 par l'avion belge de la Sabena.

— Tunis (4 ou 5 avril), Alger (5 avril); griffe spéciale TU. 10.

a) Tunis (4 ou 5 avril), Brazzaville (14 avril) ou escale intermédiaire; griffe spéciale TU. 10.

b) Tunis (4 ou 5 avril), Tananarive (16 avril) ou escale intermédiaire; griffe spéciale TU. 10.

25. — 1938 (15 avril). — **Ouverture du service postal sur la ligne aérienne Tunis-Tripoli exploitée par la Société italienne Ala Littoria.**

TU. 11



Il s'agit en fait de l'admission du courrier postal tunisien sur la ligne Rome-Tunis-Tripoli, ouverte l'année précédente.

L'hydravion Savoia-Marchetti I-LAGO, piloté par le commandant Cocchia, parti de Rome le 15 avril au matin, arriva à Tunis vers 11 heures et en repartit à 13 heures pour Tripoli.

Le vol était primitivement prévu pour le 14 avril, d'où le libellé de la griffe commémorative.

— Tunis (14 avril), Tripoli (Posta Aerea, 15 avril); griffe spéciale bleue TU. 11.

26. — 1938 (15 novembre). — **Ouverture du service aérien Tunis-Casablanca dans la journée par la Régie d'Etat Air-Afrique et la Compagnie Air-France.**

TU. 12

**1<sup>ER</sup> SERVICE POSTAL AÉRIEN DIRECT  
TUNIS - CASABLANCA  
Dans la Journée**

Mise en concordance des horaires des deux lignes Tunis-Alger et Alger-Oran, exploitées par Air-Afrique, ainsi que de la ligne d'Air-France Oran-Casablanca (détour-

nement de la ligne France-Casablanca par Oran).

L'escale de Constantine fut supprimée.

De Tunis à Alger : pilote, Doméla; d'Alger à Oran : pilote, Rome.

— Tunis (15 novembre, 7 heures), Casablanca (15 novembre, 23 h. 20);  
griffe spéciale noire TU. 12.

27. — 1939 (26 janvier et 9 février). — **Ouverture au service postal, au départ de Tunis, du service aérien France-Syrie par la Tunisie et l'Égypte.**

## INAUGURATION DU SERVICE AÉRIEN

### MARSEILLE-DAMAS

TU. 13

Via TUNIS

9 FÉVRIER 1939

Un des services hebdomadaires France-Syrie exploités par Air-France, fut détourné par Tunis, Tripoli, Benghazi et Alexandrie à partir du 5 février 1939. But : desservir l'Égypte par une ligne française.

Auparavant, il y eut deux services d'essai, avec départ de France les 5 et 26 janvier.

Le premier courrier formé à Tunis directement pour la Syrie (sans passer par Marseille) fut acheminé par le 2<sup>e</sup> voyage d'essai.

Arrivée à Tunis (de Marseille) et départ de Tunis le 26 janvier; de Tripoli le 27, d'Alexandrie le 28; arrivée à Damas le 28.

Pilotes : Carriou et Chovard.

Les plis originaires de Tunis ne présentent aucune marque spéciale.

Lors de l'inauguration réelle du service, le 9 février, l'office des P.T.T. de Tunis apposa sur les plis, la griffe commémorative TU. 13 ci-contre, en général en bleu.

1. — Tunis (25 janvier), Damas (28 janvier, 15 h.); 1 kg. 500; pas de griffe spéciale.

2. — Tunis (9 février), Damas (11 février); griffe spéciale bleue TU. 13.

28. — 1939 (30 septembre et 9 novembre). — **Réouverture de la ligne aérienne Tunis-Marseille.**

La ligne Tunis-Marseille fut fermée à la mobilisation, le 2 septembre 1939, comme toutes les autres lignes françaises. Elle fut rouverte à l'exploitation le 20 septembre, **mais en passant par Alger.** L'ancien itinéraire, par Ajaccio et Marseille, ne fut remis en service que le 9 novembre.

1. — Réouverture de la ligne par Alger.

Tunis (19 septembre), France (25 ou 26 septembre); griffe de contrôle postal.

2. — Réouverture sur l'ancien itinéraire par Ajaccio.

Tunis (9 novembre), France (10 novembre).

**13 juillet 1940.** — Service aérien quotidien de liaison exploité temporairement par la Marine Nationale (voir « Maroc », 12 juillet 1940, pour mémoire).

— Bizerte (6 h. 50), Tunis, Alger, Oran, Rabat, Casablanca (16 h. 30), en correspondance à Bizerte avec les services aériens Vichy-Hyères et Hyères-Bizerte (arrivée à Bizerte la veille à 18 heures).

29. — 1940 (21 août). — **Réouverture du service Tunis-Alger.**

## LIAISON AÉRIENNE TUNIS ALGER

### REPRISE DU SERVICE

TU. 14

A l'armistice, le 25 juin 1940, les services aériens au départ de Tunis furent arrêtés. La liaison Tunis-Alger fut seule reprise le 21 août 1940, en correspondance avec les services Alger-Marseille, Alger-Casablanca et Alger-A.O.F.

Les plis reçurent à Tunis l'empreinte de la griffe TU. 14.

— Tunis (20 août ou 21 août, 5 heures), Alger (21, à 16 h.); ou Casablanca (21, à 24 h.), ou France (23 août); griffe commémorative TU. 14.



30. — 1941 (5 mars). — **Transport du courrier postal lors de voyages effectués par le Service civil des lignes aériennes en Afrique du Nord (SCLA-AFN).**

Parmi les liaisons postales effectuées en Tunisie par ce service, nous connaissons en particulier une liaison Tunis-Kairouan-Gafsa le 5 mars.

Il était, paraît-il, question d'organiser un service régulier sur cet itinéraire et un second vol également postal aurait même eu lieu, mais le projet ne fut pas mis à exécution; aucune griffe spéciale; affranchissement ordinaire des lettres, soit 1 franc.

— Tunis (4 mars ou 5 mars, 5 h.), Gafsa (5 mars, 18 h.).

a) Tunis (4 mars ou 5 mars, 5 h.), Kairouan (5 mars, 14 h. 5).

31. — 1940-1942. — Indépendamment des vols effectués par le Service Civil des Lignes Aériennes en Afrique du Nord, divers avions ont fait escale à Tunis soit sur l'itinéraire France-Tunis-Djibouti et même Tananarive, soit sur l'itinéraire France-Tunis-Beyrouth, au cours de voyages spéciaux. Il est possible que du courrier tunisien ait été chargé sur ces appareils dans les deux sens à Tunis.

Voir pour les dates, aux titres « France », « Syrie », « Côte des Somalis » et « Madagascar ».

Nous n'avons pas eu l'occasion d'examiner de tels plis, mais nous réservons le numéro du catalogue.

L'arrêt des communications aériennes françaises entre la Tunisie et la France semble avoir eu lieu officiellement à partir du 17 novembre 1942 (peut-être pratiquement dès le 8 novembre).

32. — 1943 (avril). — **Transport du courrier postal de Tunis vers l'Europe, au cours des opérations militaires de Tunisie.**

Les Allemands permirent le transport du courrier de Tunis vers l'Europe au début d'avril 1943, courrier limité aux cartes interzones dites « familiales ».

Le transport par avion devait avoir lieu de Tunis en Italie, et le courrier devait être ensuite acheminé sur Vichy par voie ordinaire (renseignement donné sous réserve).

Nous connaissons des cartes paraissant correspondre à un tel transport. Au type 9 des cartes interzone (voir Chapitre III : « Marques aéropostales - D, entiers et cartes avion ») oblitérées à Tunis au début d'avril, elles furent distribuées en France fin mai.

Noter que le millésime du timbre à date de Tunis, qui aurait dû être 43, est remplacé par une étoile.

Après la prise de Tunis, le 7 avril 1943, par les Alliés, on retrouva à la Poste une assez grande quantité de cartes non acheminées, qui furent vraisemblablement retournées aux expéditeurs ou détruites.

Vu : Tunis (1-4, \*), Pornichet (22-5-43).

Tunis (6-4, \*), Nice (24-5-43).

33. — 1943 (14 mai). — **Reprise des relations aériennes postales entre Tunis et Alger.**

Ouverture de l'escale de Tunis (au lieu de Biskra) sur la ligne Damas-Alger, exploitée par les lignes aériennes militaires de la France Combattante.

— Tunis (14 mai, \*), Alger (distribution le 15 mai); aucune marque spéciale.

34. — 1943 (mai). — **Reprise des relations postales Tunis-Egypte-Syrie, après la libération de la Tunisie.**

Acheminement vraisemblablement par la ligne Alger-Le Caire-Damas (voir « Algérie », Chapitre II, n° 71). L'ouverture de l'escale de Tunis fut effectuée peu après la libération de la ville (lignes aériennes militaires de la France Combattante).

Le courrier a été acheminé soit par l'avion du 28 mai, soit par celui du 4 juin.

— Tunis (17 ou 20 mai, étoile à la place de l'année), Le Caire (4 juin 1943); marques et bandes des censures postales égyptienne et française. Aucune griffe commémorative, mention manuscrite : « 1<sup>er</sup> vol Tunis-Le Caire ».

35. — 1943 (19 septembre). — **Ouverture du service aérien régulier Tunis-Ghadamès.**

## PREMIER SERVICE AVION TUNIS GHADAMES

TU. 15

Exploitation assurée par le Service militaire des transports légers, sous la direction du lieutenant-colonel Gonin.

A — Tunis (19 sept., à 7 h.), Ghadamès (Poste militaire n° 561, 19-9-43); griffe spéciale TU. 15; environ 300 plis.



R — Ghadamès (Poste militaire n° 561, 19-9-43), Tunis (20 sept. ou sans timbre à date d'arrivée); griffe spéciale TU. 15, timbres-poste algérien ou tunisien; environ 150 plis.

a) Plis analogues aux précédents (R) mais affranchissement en timbres du Fezzan; environ 200 plis.

36. — 1943 (17 octobre). — **Etude du prolongement de la ligne Tunis-Ghadamès jusqu'à Sebha, au Fezzan.**

Nous n'avons pas examiné de plis originaires de Tunis ou de Ghadamès.

37. — 1943-1945. — **Acheminement du courrier aérien de la Poste Navale Française de Tunisie, à destination des Etats-Unis et du Canada.**

Voir à « Algérie », Chapitre II, n° 75, pour les conditions générales de l'acheminement de ce courrier.

Nous ne connaissons de Tunisie que la griffe RF au type TU. 16 ci-contre, apposée sur les timbres américains de 6 cents par le Bureau Postal Naval de Bizerte (1).

TU. 16.

1. — Pli originaire de la poste navale de Tunisie, avec oblitération **POSTE NAVALE** 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), portant en plus, quelquefois, un deuxième timbre à date **POSTE NAVALE** apposé par le bureau de Casablanca-Naval.

2. — Pli analogue, avec timbre rose carminé de 6 cents, revêtu de la griffe RF (période juin 1944 - fin 1945).

3. — Entier sans RF, timbré comme les plis 1 ci-dessus.

4. — Entier avec RF.

5. — Plis ou entiers recommandés avec RF sur le timbre américain ou sur l'empreinte en relief et affranchissement de recommandation en timbre-poste d'Algérie.

6. — Plis envoyés par un navire de guerre français avec timbre à date hexagonal en pointillé, à côté du timbre de 6 cents ou de l'empreinte en relief, sans RF, ce timbre ou cette empreinte étant annulé par le Fleet Post Office américain.

7. — Mêmes plis, mais timbres ou entiers avec RF, annulés par le timbre à date **Poste Navale** de Tunisie.

**Nota.** — Tous ces plis avec marques de censure et timbre à date d'arrivée aux Etats-Unis ou au Canada.

38. — 1944 (20 février). — **Ouverture de la ligne aérienne régulière Tunis-Sebha, par Ghadamès.**

TU. 17

Prolongement de la ligne Tunis-Ghadamès, ouverte le 19 septembre 1943 (voir n° 35).

— Tunis (20-2-44, à 7 h.), Sebha (grand timbre de fabrication locale à double cercle sans date); griffe spéciale TU. 17. Environ 300 plis.

39. — 1944 (fin octobre). — **Reprise des relations aériennes postales entre la Tunisie et la France.**

— Tunis (vers le 24-25 octobre), France (30 ou 31 octobre); aucune marque spéciale.

40. — 1944. — **Ouverture du circuit aérien tunisien.**

Date réelle inconnue. Itinéraire : Tunis (6 h.), Thelepte, Gafsa, Tozeur, Kébili,

(1) Bizerte, bureau naval n° 58.

Médénine, Djerba, Gabès, Sfax, Tunis (fin d'après-midi). Exploitation le mardi dans le sens précité, le samedi dans l'autre sens.

L'itinéraire de ce circuit fut modifié par la suite.

Le dernier service, sous la forme initiale, eut lieu le 27 mars 1947; le Groupe des Moyens Militaires de Transports Aériens (G.M.M.T.A.) exploita ensuite le circuit, avec un avion venant d'Alger.

Vers la même époque (1944-45) existait également un service Tunis-Sfax-Gabès-Médénine-Djerba, qui fut remplacé le 3 avril 1947 par un service Tunis-Sfax-Gabès et le 22 mai par un service Tunis-Gabès direct.

Nous n'avons pu recueillir du circuit tunisien que des plis transportés en 1945; aucune marque spéciale; seuls les timbres à date de départ et d'arrivée font foi.

41. — 1945 (3 août). — **Ouverture du service Paris-Tunis-Damas, prolongé jusqu'à Ankara.**

TU. 18

## DE TUNIS À ANKARA VIA BEYROUTH

### DE TUNIS À ANKARA

TU. 19

### VIA BEYROUTH

a) Tunis (2 août), transit Beyrouth (13 août), transit Adana (16 août), Ankara (19 août); griffe spéciale TU. 18.

a') Même pli, mais griffe spéciale TU. 19.

Sur quelques plis figure la griffe, à croix de Lorraine, du contrôle postal de Beyrouth.

Il semble que ces plis aient emprunté un autre itinéraire que la ligne directe dont l'ouverture était annoncée; peut-être ont-ils d'abord été dirigés sur Marseille et n'ont-ils emprunté que le deuxième service.

**14 avril 1945.** — Signalons, pour mémoire, qu'à cette date, la ligne France-Madagascar qui passait auparavant par l'Algérie et le Congo fut détournée par Tunis et l'Égypte. Tunis avait d'ailleurs déjà été en liaison directe avec le Congo et Madagascar dès 1943 (voir n° 34), comme ville d'escale du réseau aérien de la France Combattante.

42. — 1945 (5 septembre). — **Inauguration du transport du courrier sans surtaxe par la voie aérienne, pour la France et l'Afrique du Nord.**

a) Tunis (5 septembre), France (8 ou 10 septembre).

b) Plis analogues pour l'Afrique du Nord (Algérie ou Maroc).

43. — 1945 (6 novembre). — **Transport de courrier postal de Tunis à Genève par un avion de la Compagnie suisse Swissair.**

TU. 20

## VOL SPECIAL DE LA SWISSAIR

L'avion avait accompli le voyage Genève-Tunis pour rapatrier des sujets suisses. Il emporta du courrier de Tunis pour la Suisse.

— Tunis (5 novembre), Genève, dépôt (7 novembre 45, à 9 h.); griffe spéciale TU. 20.

44. — 1945 (8 décembre). — **Reprise des relations aériennes postales Tunis-Athènes.** Probablement via Paris et Londres.

TU. 21

**PREMIERE LIAISON  
AERO-POSTALE  
TUNIS - ATHENES  
3 Décembre 1945**

— Tunis (7 décembre), transit à Istamboul (14 décembre), Athènes (23 décembre); griffe spéciale TU. 21.

45. — 1945 (8 décembre). — **Reprise des relations aériennes postales Tunis-Calcutta.**  
Probablement via Paris et Londres (ligne anglaise à partir de Londres).  
— Tunis (7 décembre). Calcutta (18 décembre); pas de griffe spéciale.
46. — 1946 (4 janvier). — **Reprise des relations aériennes postales Tunis-Malte.**

## REPRISE DU SERVICE AÉRIEN

TU. 22

Probablement via Paris-Londres.

— Tunis (4 janvier), Malte (15 janvier); griffe spéciale TU. 22.

**Nota.** — A partir de 1946, la société anglaise Air-Malta, formée par la réunion de plusieurs petites sociétés, effectua des liaisons plus ou moins régulières directes entre Tunis et Malte, avec du courrier postal croyons-nous.

47. — 1946 (4 janvier). — **Reprise des relations aériennes postales Tunis-Chypre.**

## REPRISE DU SERVICE AÉRIEN TUNIS-CHYPRE

TU. 23

4 JANVIER 1946

Probablement par la ligne française Paris-Tunis-Damas-Beyrouth, et le service ordinaire Beyrouth-Nicosia.

— Tunis (4 janvier), transit Beyrouth (12 janvier), Nicosia (15 janvier); griffe spéciale TU. 23.

48. — 1946 (10 juin). — **Reprise du service aérien Paris-Tunis-Saïgon.**

## REPRISE DU SERVICE AÉRIEN

POUR L'INDO-CHINE

TU. 24

10 JUIN 1946

Auparavant, depuis fin 1945, le courrier était acheminé par une ligne militaire reliant Paris à Saïgon.

Il s'agit, à la date du 10 juin, de l'ouverture du nouveau service régulier d'Air-France. Poids du courrier chargé à Tunis: 1 kg. 150.

— Tunis (10 juin 1946). Saïgon (14 juin); griffe spéciale TU. 24.

49. — 1946 (12 juillet). — **Admission du courrier tunisien pour les Etats-Unis, lors du retour de l'avion inaugurant le service aérien américain reliant Washington au Caire (F.A.M. 27) (1).**

## PREMIER SERVICE AÉRIEN

TU. 25

TUNIS-WASHINGTON

L'avion américain «Taj Mahal» des Transcontinental and Western Airways (TWA) inaugurant ce service, via Terre-Neuve, l'Irlande, Lisbonne, Madrid et Alger, arriva à Tunis dans la nuit du 10 au 11 juillet et ne prit pas de courrier pour Le Caire.

Au retour, le 12 juillet de bonne heure, l'avion revenant du Caire atterrit de nouveau à Tunis; une dépêche postale contenant moins de 300 plis fut formée pour Washington et confiée à l'avion américain piloté par le capitaine H. Young.

— Tunis RP (11 juillet), Washington (13 juillet) (2); griffe spéciale TU. 25. (les plis destinés à New-York ont été distribués dans cette ville le 14 juillet).

50. — 1947 (10 janvier). — **Admission du courrier tunisien pour la Chine, lors du voyage régulier Paris-Tunis-Saïgon prolongé, à titre d'étude, jusqu'à Shanghai.**

(1) F.A.M. 27: Foreign Air Mail (Service aérien vers l'étranger) n° 27. Appellation exacte: Foreign Contract Air Mail Route n° 27.

(2) On trouve des plis timbrés à Tunis le 10 ou le 11 juillet et portant une date de distribution à Washington après le 13 juillet; ces plis ne furent pas transportés par l'avion des 11-13 juillet, mais par les services déjà existants Tunis-Paris et Paris-New-York; ils ne sont d'ailleurs pas munis de la griffe commémorative TU. 25.

Commandant de bord : Hennequin. Société exploitante : Air-France. Appareil Skymaster « Ciel d'Anjou ».

TU. 26

**Liaison Aéro-Postale**  
**PARIS-TUNIS-SAIGON-SHANGHAI**  
**VOYAGE D'ÉTUDE**  
**Escale de Tunis-10 Janvier 1947**

Départ de Paris et de Tunis, le 10 janvier; arrivée à Saïgon le 16 janvier; de Saïgon à Shanghai, sans escale, le 17 janvier.

— Tunis (10 janvier), Shanghai (19 janvier, lettres recommandées); griffe spéciale TU. 26.

**Nota.** — Il y eut un second voyage d'étude de Paris à Shanghai, du 28 février au 4 mars, avant l'ouverture de la ligne régulière; nous ne connaissons pas de plis originaïres de Tunisie transportés lors de ce second voyage.

51. — 1947 (25 mars). — **Ouverture de la ligne aérienne française Tunis-Rome.**

TU. 27

**REPRISE DU SERVICE AERIEN**  
**TUNIS - ROME**  
**1<sup>ère</sup> LIAISON PAR AIR-FRANCE**  
**25 MARS 1947**

C'est la première ligne aérienne française directe qui ait existé entre la Tunisie et l'Italie. Exploitant : Air-France; appareils Lockheed.

— Tunis (24 mars), Rome (25 mars); griffe spéciale TU. 27.

Retour le 26 mars : Rome (26 mars), Tunis (26 mars); sans griffe commémorative.

52. — 1947 (30 mars). — **Ouverture de la ligne aérienne Paris-Tunis-Saïgon-Shanghai.**

TU. 28

**OUVERTURE DE LA LIGNE**  
**PARIS-TUNIS-SAIGON-SHANGHAI**  
**Escale de Tunis - 30 Mars 1947**

Ligne exploitée régulièrement par la Société Air-France à la suite des deux voyages d'études mentionnés au n° 50. Appareil Skymaster. Commandant de bord : Plamont.

Itinéraire : Paris, Tunis, Le Caire, Bassorah, Karachi, Calcutta, Saïgon, Shanghai.

— Tunis (29 mars), Shanghai (3 avril); griffe spéciale TU. 28.

53. — 1947 (20 mai). — **Ouverture des services directs Tunis-Marseille-Paris et Tunis-Paris, sans arrêt à Ajaccio.**

TU. 29

**INAUGURATION DU SERVICE DIRECT**  
**TUNIS - MARSEILLE - PARIS**  
**Dans la Journée**  
**20 Mai 1947**

Les deux services Tunis-Marseille-Paris et Tunis-Paris alternent.

— Tunis (19 mai au soir ou 20 mai à 5 h.), Paris-Aviation (20 mai, 14 h. 30); griffe spéciale TU. 29.

**Novembre 1947.** — A partir du 21 novembre, à l'aller, et du 28 au retour, Tunis fut escale de la ligne Genève-Tunis-Léopoldville-Johannesbourg, exploitée par la Swissair. Pas de courrier postal de Tunisie, à notre connaissance.

**Janvier 1948.** — On nous a annoncé l'ouverture, au début de janvier 1948 d'un service aérien Tunis-Casablanca, par les arsis du Sud Algérien : Ouargla, El-Goléa, Adrar et Timimoun, exploité par la Société Africaine des Transports Troniques. Nous ne savons pas si du courrier originaire de Tunisie fut transporté sur cette ligne.

54. — 1948 (14 février et 2 mars). — **Admission du courrier postal tunisien pour l'Afrique du Sud, sur les avions de la ligne hollandaise Amsterdam-Johannesbourg, à l'escale de Tunis.**

La Compagnie hollandaise KLM, qui avait effectué, en 1938 et en 1940, deux

voyages d'étude sur l'itinéraire Amsterdam-Johannesbourg, entrepris, à partir du 6 octobre 1946, une série de voyages d'essais préluant à l'ouverture du service régulier sur cette ligne, qui eut lieu le 2 mars 1948, sur l'itinéraire Amsterdam-Tunis-Kano-Léopoldville-Johannesbourg.

**VOL SPECIAL DE LA K. L. M.  
AMSTERDAM-TUNIS-JOHANNESBURG  
ESCALE DE TUNIS  
14 FEVRIER 1948**

TU. 30

**INAUGURATION DU SERVICE POSTAL AERIEN  
AMSTERDAM - JOHANNESBURG  
VIA TUNIS  
2 Mars 1948**

TU. 31

C'est le 25 octobre 1947 que Tunis avait remplacé Tripoli comme escale, et le courrier tunisien pour Johannesbourg fut admis pour la première fois lors du dernier voyage d'essai, le 14 février, et ensuite, d'une façon régulière, à partir du 2 mars.

- 1 — Tunis (14 février), Johannesbourg (sans timbre à date); 450 plis environ; griffe spéciale TU. 30.
- 2 — Tunis (2 mars), Johannesbourg (sans timbre à date); 550 plis environ; griffe spéciale TU. 31.

**Nota.** — 1° Le service des P.T.T. de Johannesbourg refusa d'une façon formelle de timbrer les plis à l'arrivée, même les plis recommandés, sous le prétexte qu'il s'agissait de plis destinés à des collectionneurs; il manifesta même l'intention de détruire ces plis.

2° Le 13 septembre 1948, faisait escale à Tunis, l'avion hollandais Amsterdam-Johannesbourg effectuant le 100<sup>e</sup> voyage sur cette ligne. Quelques plis furent transportés à cette occasion, sans aucune marque spéciale.

— Tunis (13 septembre), Windhoek (16 septembre).

55. — 1948 (20 avril). — **Inauguration du service aérien hollandais Tunis-Rome-Genève-Amsterdam.**

**PREMIER SERVICE AERO-POSTAL  
TUNIS-ROME-GENEVE-AMSTERDAM  
20 AVRIL 1948**

TU. 32

Compagnie exploitante : K.L.M.

- Tunis (19 avril), Amsterdam (21 avril); griffe spéciale TU. 32.
- a) Tunis (19 avril), Rome (20 avril); griffe spéciale TU. 32.
- b) Tunis (19 avril), Genève (20 avril); griffe spéciale TU. 32.

56. — 1948 (4 mars). — **Commémoration du 20<sup>e</sup> anniversaire de l'ouverture du service aérien régulier France-Amérique du Sud.**



TU. 33

Les plis ont été dirigés de Tunis sur Paris, le 6 mars, après apposition de la griffe commémorative TU. 33 identique à celle de Paris; le timbrage de cette griffe sur plus de 2.000 plis eut lieu jusqu'à 13 h. 30. Voyage Paris-Buenos-Aires du 7 au 10 mars, par l'avion DC 4 « Ciel de Champagne ». Chef de bord au départ de Paris : commandant de la Noue.

— Tunis (2 au 6 mars), Buenos-Aires (10 mars) ou autres villes d'Amérique du Sud (8 au 10 mars); griffe spéciale TU. 33.

On trouve une assez grande quantité de courrier timbré au départ de Tunis avec le timbre de la Journée du Timbre, qui se déroulait à ce moment.

57. — 1948 (9 juillet). — Inauguration de la ligne aérienne régulière Tunis-Bastia.



1<sup>er</sup> SERVICE REMIS AU 9 JUIL.

← TU. 34

TU. 35 ↑

Exploitation assurée par Air-France. Prévue pour le 6 juillet, l'inauguration fut reportée au 9 juillet, au tout dernier moment, et eut lieu effectivement à cette dernière date; départ de Tunis vers 11 heures.

— Tunis (6 juillet 1948), Bastia (9 juillet à 19 heures); griffes spéciales TU. 34 et TU. 35.

Nota. — La ligne Tunis-Bastia devait être en correspondance avec la ligne Nice-Bastia déjà exploitée. Les plis postés à Tunis, pour Nice, en même temps que ceux destinés à Bastia, portent le timbre à date d'arrivée à Nice du 12 juillet; nous ne les signalons donc que pour mémoire.

58. — 1949 (5 octobre). — Admission du courrier postal de Tunisie sur la ligne Paris-Saïgon-Nouméa, à l'escale de Tunis.

INAUGURATION DE LA LIGNE AERO-POSTALE  
 PARIS - SAIGON - NOUMEA  
 via TUNIS  
 5 OCTOBRE 1949

TU. 36

C'est seulement lors du deuxième voyage Paris-Nouméa, du 5 au 11 octobre, que du courrier tunisien fut chargé à l'escale de Tunis dans l'appareil de la nouvelle ligne d'Air-France, Paris-Saïgon, prolongée jusqu'à Nouméa, inaugurée le 21 septembre au départ de Paris.

— Tunis (5 octobre), Nouméa (11 octobre); griffe spéciale TU. 36. Environ 450 plis.

12 novembre 1949. — Reprise, par la Compagnie Air-Tunis, de l'exploitation bi-mensuelle sur la ligne Tunis-Gabès-Chadamès.

## MARQUES AEROPOSTALES ENTIERS AEROPOSTAUX ET DIVERS

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

1. — Timbres à date isolés



TU. M 1



TU. M 2



TU. M 3



TU. M 4



TU. M 5



TU. M 6

Nous ne connaissons pas de timbre à date avec la mention « Avion ». Mais on peut considérer comme **précurseurs** de tels timbres à date, ceux qui ont été employés dans différentes villes de Tunisie avec la mention « Poste Aérienne » à partir de 1919 pour la ligne d'expérience Gabès-Djerba-Zarzis-Ben Gardane (voir n° 1 du Chapitre II).

Nous connaissons ainsi les timbres à date ci-contre TU. M 1 à M 6.



TU. M 7

Un timbre à date analogue (griffe TU. M 7) a été également en service à Kairouan. Nous ne le connaissons qu'à des dates de 1933 et 1934, alors que les timbres à date précédents n'ont pas servi après 1920. Nous ignorons les raisons de cet emploi tardif qui ne correspond pas à l'ouverture d'un service aérien desservant directement Kairouan.



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

Néant (à notre connaissance)

3. - Griffes AVION, avec nom de bureau

Non connues

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)

a - **Aéroport Tunis-Carthage**, type TU. M 8. Mis en service le 16 mai 1931, paraissant n'avoir été utilisé que pendant une période relativement courte. Vu en noir et en violet.

1 — Pli avec timbre à date du 16 mai 1931.

a) Pli avec une autre date des premiers temps d'emploi.

TU. M 8



TU. M 9

b - **Khereddine Aéroport**, type TU. M 9. Date de mise en service inconnue. Première date vue 1941. Utilisé sur les plis postés à la boîte de la base d'hydravions de Khereddine, nouveau nom de l'aéroport de Tunis-Carthage.

c - **El Aouina-Aéroport**, type TU. M 10. Date de mise en service inconnue (première date vue 1941). Utilisé sur les plis postés à la base d'avions terrestres d'El Aouina. Le nom de Reginensi serait donné bientôt à l'aéroport d'El Aouina, en souvenir du grand pilote disparu.

TU. M 10



TU. M 11

d - **Tunis El Aouina Aërogare**, type TU. M 11. Date de mise en service vers juin ou juillet 1946; justifié par l'importance prise par l'aérodrome, dans le trafic international.

2 - Griffes

Inconnues

C. — GRIFFES DIVERSES

1. - Affranchissement perçu

TU. M 12

**AVION**  
**TAXE PERCUE**

Griffe TU. M 12, apposée au début de 1941, sur les cartes (entiers) de Tunisie destinées à la France (zone occupée seulement, en principe). Noter à ce sujet que l'opposition de timbres-poste et d'étiquettes sur les cartes était interdite par les autorités occupantes.

Les cartes mises à la poste, au lieu d'être présentées au bureau de Tunis, devaient être placées dans une enveloppe fermée, adressée à Tunis RP (éventuellement à Alger Gare Section Avion pour les boîtes d'aérodromes) affranchie au montant de la surtaxe aérienne : 1 franc (au début), et oblitérée du bureau ou de la boîte de dépôt.

Nous décrivons plus loin les entiers, cartes avion interzone, avec indication de la surtaxe.

2. - **Affranchissement insuffisant**

## SURTAXE INSUFFISANTE POUR TRANSPORT AÉRIEN

TU. M 13

Griffe TU. M 13, vue sur un pli avion timbré à Tunis le 4 mars 1930, destiné à Dakar et affranchi seulement à 1 fr. 50 (il n'est d'ailleurs pas certain que la griffe ait réellement été apposée à Tunis; elle aurait pu l'être au passage à Marseille).

3. - **Transport exceptionnel par avion**

a) GRIFFES APPOSEES AU DEPART :

TU. M 14

LETTRE TRANSPORTÉE  
EXCEPTIONNELLEMENT PAR AVION

TRANSPORTE EXCEPTIONNELLEMENT  
PAR AVION

TU. M 15

1 — Griffe TU. M 14, apposée au départ de Tunis sur les plis ordinaires transportés en avion vers la France, sans surtaxe (affr. 50 cent.) pour compléter les sacs postaux. Cette griffe se rencontre dès le début de 1930, on en connaît plusieurs types différant légèrement par la disposition des lignes, la forme et la dimension des lettres (au moins trois types). Elle avait été fournie par la Métropole.

2 — Griffe TU. M 15, apposée dans les mêmes conditions que la précédente, également en 1930; elle avait été fournie par la Métropole.

## TRANSPORTÉ EXCEPTIONNELLEMENT PAR AVION A TITRE DE PROPAGANDE

TU. M 16

3 - Griffe TU. M 16, apposée au départ de Tunis, à partir du 6 octobre 1936, pendant quelque temps, sur les plis transportés par avion jusqu'en France, sans surtaxe, à titre de propagande (voir Chapitre II, n° 19).

b) GRIFFES APPOSEES A L'ARRIVEE :

## TRANSPORTÉ EXCEPTIONNELLEMENT PAR AVION

TU. M 17

TU. M 18

TRANSPORTE  
EXCEPTIONNELLEMENT  
PAR AVION

TRANSPORTÉ  
EXCEPTIONNELLEMENT  
PAR AVION

TU. M 19

1 — Griffe TU. M 17, apposée à l'arrivée à Tunis sur les plis de toute provenance acheminés par l'avion Marseille-Tunis, sans surtaxe (décembre 1929 - mai 1930).

2 — Griffe TU. M 18, apposée dans les mêmes conditions (vue au milieu de 1930).

3 — Griffe TU. M 19, également apposée à l'arrivée (vue en novembre 1930).

**Nota.** — Il existait à la même époque, à Marseille, une griffe de transport exceptionnel sur quatre lignes, faisant corps avec le timbre à date de Marseille, apposée à l'arrivée dans cette ville sur les plis de Tunisie transportés par avion sans surtaxe; elle sera reproduite au «Titre « France ».

4. - **Griffes d'acheminement par avion, remplaçant les étiquettes**  
Néant (voir cependant plus haut, § 1, « Affranchissement perçu »)

5. - **Griffes indiquant le trajet aérien**

TU. M 20

## TUNIS-MARSEILLE

Griffe TU. M 20, apposée à Tunis sur des plis destinés à des villes françaises ou étrangères, au delà de Marseille, et pour lesquels seule la surtaxe aérienne pour le parcours Tunis-Marseille avait été acquittée (1 fr.); vue à partir de 1931.

6. - **Incidents d'acheminement**

TU. M 21

PARVENU PAR  
LA VOIE ORDINAIRE

1 — Griffe TU. M 21, apposée à l'arrivée à Tunis sur des plis avion venant de France, mais acheminés par voie ordinaire (vue en novembre 1934).

2 — Griffe encadrée AVION PARTI (non reproduite) analogue à la griffe AL. M 28 d'Algérie (pli de Tunis du 4-1-31), cadre 45 x 10 mm.

7. - **Griffes diverses et mentions manuscrites  
apposées lors d'accidents d'avion**

a - **Avion tombé en mer** (griffe manuscrite à l'encre rouge), sur le courrier transporté par l'hydravion ayant quitté Antibes le 12 décembre 1927 pour Tunis et contraint de se poser en mer au large de Cagliari. Les aviateurs furent sauvés (pilote : Ponce; radio : Maillard) et le courrier arriva à Tunis le 22.

b - **Mouillé par accident** (non reproduite), griffe apposée le 12 octobre 1929 à Tunis, après séchage, sur les plis repêchés de l'avion Marseille-Tunis du 10 octobre, ayant capoté au départ d'Ajaccio.

TU. M 22

## Accidentée<sup>en</sup> en cours de transport

c - **Accidentée en cours de transport**, griffe TU. M 22 apposée à Tunis, après l'accident de l'hydravion du service Marseille-Tunis du 16 novembre 1929, au large de la Corse (pilote : de Cugnac; radio : Hostin).

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

- Néant -

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

- Néant -

10. - **Griffes RF de la Poste Navale**

Apposée à Bizerte-Naval. Pour mémoire (voir Chapitre II, n° 37).

### D. — ENTIERS ET CARTES-AVION (1)

Il s'agit en l'espèce d'entiers ordinaires (cartes **aller** et cartes **réponse** pour D. 1 et D. 2 utilisées uniformément dans le sens **aller**) destinés en principe à la France (zone occupée) sur lesquels aucun timbre ou étiquette ne pouvait être collé (2). Comme nous l'avons vu à C 1, la griffe TU. M 12 fut utilisée au début de 1941; elle fut rapidement remplacée par des mentions spécialement imprimées, transformant les entiers ordinaires en entiers aéropostaux.

1 — 1941 (juillet). Carte postale de couleur paille, avec impression du timbre-poste, petit format, mosquée, en rouge, valeur : 70 centimes, barrée de quatre traits rouges.

En haut, figurent les inscriptions imprimées suivantes, en rouge :

(1) Les clichés des cartes D 1 à D 6 et D 9 nous ont été obligeamment prêtés par l'Association des Collectionneurs d'Entiers Postaux.

(2) En réalité, les cartes furent également utilisées pour communiquer avec la zone non occupée.

à gauche : **PAR AVION** (sur deux lignes) ;

à droite : **PRIX DE VENTE** : 1 fr. 90.

le mot **REPONSE**, au-dessous des mots **CARTE POSTALE**, est rayé par un large trait rouge.  
Justification du prix de vente : affranchissement normal d'une carte postale 0 fr. 80, surtaxe aérienne 1 franc, valeur de la carte 0 fr. 10 ; au total 1 fr. 90.



D 1  
(juillet 1941)



D 2  
(octobre 1941)

2 — 1941 (octobre). Carte postale de couleur paille avec impression du timbre-poste grand format, amphithéâtre, en rouge, valeur : 1 fr. 25, barrée de quatre traits rouges.

En haut, à gauche, l'inscription imprimée sur trois lignes en rouge : **PAR AVION** - Prix de vente 1 fr. 90.

La mention **AVEC REPONSE PAYEE**, au-dessous de **CARTE POSTALE**, est rayée par un large trait rouge.

**Nota.** — Les deux cartes ci-dessus étaient des cartes **provisoires**, utilisées en l'absence d'une carte postale à 0 fr. 80 (affranchissement normal des cartes à l'époque).



D 3  
(déc. 1941)

3 — 1941 (décembre). Carte postale de couleur paille, avec impression du timbre-poste petit format, mosquée, en noir, valeur : 80 centimes.

En haut, à gauche et en travers, impression rectangulaire en bleu **PAR AVION** (dans un avion stylisé) et surtaxe aérienne 1 franc, le tout sur fond pointillé et encadré de deux traits séparés par un intervalle alternativement bleu et couleur de fond de la carte.

Au-dessus de l'impression du timbre-poste, la mention en bleu : Prix de vente 1 fr. 90.



D 4  
(8 janv. 1942)

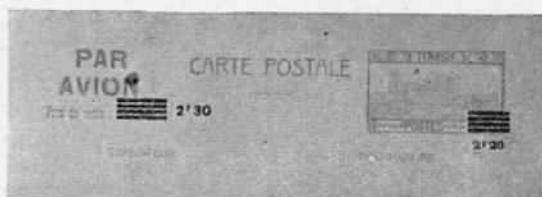
4 — 1942 (8 janvier). Carte postale sur papier blanc, légèrement glacé, avec impression du timbre-poste à 1 fr. 80, amphithéâtre, en bleu.

En haut à gauche, sur trois lignes, la mention imprimée en bleue : **PAR AVION** - Prix de vente 1 fr. 90.

5 — 1942 (1<sup>er</sup> mars). Carte postale identique à la précédente, mais où la valeur du timbre-poste est annulée par quatre larges traits rouges, avec, au-dessous, la nouvelle

valeur en rouge 2 fr. 20, et où la valeur 1 fr. 90 de la mention imprimée à gauche est également rayée par quatre traits rouges avec, à droite, la nouvelle valeur en rouge 2 fr. 30.

D 5  
(1<sup>er</sup> mars 1942)



**Nota.** — La mise en vente de cette carte a été motivée par le changement des tarifs postaux à la date du 1<sup>er</sup> mars : affranchissement normal 1 fr. 20, surtaxe aérienne 1 franc, valeur de la carte 0 fr. 10; soit au total 2 fr. 30.

D 6  
(juin 1942)



6 — 1942 (juin). Carte postale, sur papier blanc glacé, du type interzone de France, avec impression du timbre-poste de 0 fr. 80 Pétain, bistre.

A gauche, en haut, la mention en rouge sur trois lignes (trait entre la 1<sup>re</sup> et la 2<sup>e</sup> lignes) : PAR AVION - (un trait) - COMPLEMENT DE TAXE PERÇU - PRIX DE VENTE : 2 fr. 30.



D 7 (juillet 1942), coin supérieur gauche

7 — 1942 (juillet). Carte postale, sur papier blanc légèrement glacé, analogue à celle émise le 8 janvier (D 4), mais où la valeur 2 fr. 20 remplace 1 fr. 80 dans l'impression du timbre-poste et où l'indication du prix de vente est portée à 2 fr. 30, au lieu de 1 fr. 90.



D 8 — 1<sup>er</sup> septembre 1942  
Coin supérieur gauche



D 8 a — 1945 (?)  
Coin supérieur gauche

8 — 1942 (1<sup>er</sup> septembre). Carte postale du type précédent, mais où la valeur du prix de vente (2 fr. 30) est rayée par cinq traits rouges et remplacée par la nouvelle valeur : 2 fr. 80, en rouge (lettres bâtons).

**Nota.** — Il s'agit de l'augmentation de la surtaxe aérienne pour la France, portée de 1 franc à 1 fr. 50.

**Variété 8 a.** — Second tirage paraissant avoir été émis au début de 1945; les inscriptions rouges sont d'un ton plus vif; la somme à payer (2 fr. 80) n'est plus en chiffres bâtons, mais en chiffres avec pleins et déliés; la boucle inférieure du 8 est brisée à gauche.

Ce second tirage paraît avoir été effectué sur des cartes un peu plus hautes, mais un peu moins longues.

A partir d'une date voisine du 1<sup>er</sup> avril 1945, un affranchissement complémentaire de 0 fr. 30 en timbres-poste est ajouté sur la carte.

9 — 1942 (octobre). Carte postale sur papier blanc glacé, du type interzone de France, avec impression du timbre-poste de 1 fr. 20 Pétain brun rouge.

A gauche, en haut, la mention en bleu sur deux lignes séparées par un trait :  
PAR AVION - (un trait) - PRIX DE VENTE 2 fr. 80.



D 9  
(octobre 1942)

**Variété 9 a.** — Même carte, sur papier plus mat, paraissant grisâtre à côté de celui de la carte au type 9; format légèrement plus petit en longueur.

Les deux cartes 9 et 9 a furent notamment utilisées pour les transports mentionnés au Chapitre II, n° 32.

#### E. — MANIFESTATIONS AERONAUTIQUES OU AEROPHILATELIQUES A CARACTERE POSTAL

1 — A l'occasion de la 1<sup>re</sup> exposition régionale d'aérophilatélie et de timbres-poste, qui eut lieu à Tunis les 15 et 16 mai 1932, des cartes éditées pour cette manifestation furent expédiées en France par l'avion du service régulier Tunis-Marseille du 16 mai 1932; elles sont oblitérées à l'aide du timbre à date spécial : « 1<sup>re</sup> EXPO<sup>PH</sup> PHILATELIQUE TUNIS 15-5-32 »; elles portent le timbre à date TUNIS RP TUNISIE 15-5-32 à 12 h. 20. La vignette spéciale de l'exposition porte, en outre, l'empreinte d'une griffe circulaire, **non postale**, rouge avec en couronne le texte : 1<sup>re</sup> EXPOSITION D'AERO PHILATELIE et de TIMBRES POSTE, et au centre le texte horizontal sur trois lignes « PAR AVION - TUNIS MARSEILLE - 16 mai 1932 ».

2 — A l'occasion de l'exposition d'aérophilatélie qui se tint à Tunis, lors de la journée du timbre, le 15 mars 1947, fut émise une vignette bleue représentant un appareil bimoteur survolant la Tunisie, où est mise en vedette l'aérogare d'El Aouïna. L'apposition de cette vignette, et du timbre humide de l'exposition, font de la carte de la journée du Timbre un souvenir aérophilatélique.

3 — Lors de la journée du Timbre en 1949, la carte locale représentait un avion et des flamants roses; elle était ornée d'une très belle vignette brun et orange avec un avion survolant **El Aouïna, plaque tournante**.

La carte, oblitérée Tunis-El Aouïna Aérogare, 26-3-49, constitue une carte maximum.

#### F. — AIRGRAPHS, AIR-LETTERS

1 — **Airgraphs (de Tunisie).**

- a) Airgraphs ordinaires.
- b) Greetings Airgraphs.

2 — **Air-Letters (de Tunisie).**

#### G. — DIVERS

1 — **Cartes de Nouvel-An** (voir « Algérie »).

Cartes éditées par Air-France et transportées par avion.

2 — **Journaux par avion.**

Nous ne connaissons pas de journaux tunisiens transportés par avion et revêtus d'une griffe spéciale. Pour les journaux français, distribués à Tunis, se reporter au Titre « France ».