



Fig. 1 - L'avis *Belfort* à quai à Dakar (Sénégal).
Carte postale sans correspondance, référencée à la cote 0630 aux Archives Nationales du Sénégal, collection cartes postales, série « transport » (don de la SAMP, Inv. 2007.146.1 MP).

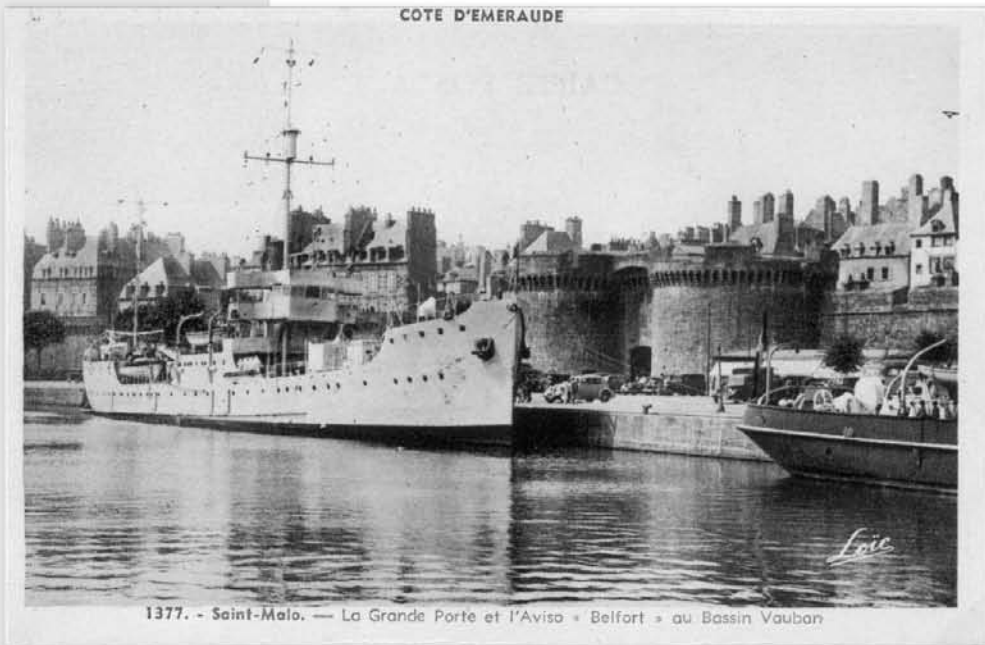


Fig. 2 - Carte postale sans correspondance (n°1377 série « cote d'Émeraude ») de l'avis *Belfort* dans le bassin Vauban à Saint-Malo, probablement dans la décennie 1930. (Don de la SAMP, Inv. 2007.146.2 MP).

ACQUISITIONS DE LA SAMP

L'avis *Belfort* de l'Aéropostale

La SAMP a récemment acquis dans une vente une carte postale peu courante d'un avis, le *Belfort*, navire attaché à la Compagnie Générale Aéropostale (CGA). Si l'on connaît relativement bien l'histoire de la CGA aujourd'hui, non seulement par l'histoire postale de cette ligne aérienne mais aussi par les récits publiés des pionniers de « la Ligne », l'histoire des avis de l'Aéropostale est moins bien connue par les historiens (1).

Avant la mise en place des traversées de l'Atlantique 100 % aériennes, le tronçon entre Dakar (Sénégal) et Natal (Brésil) se fait souvent par avis. La CGA dispose en fait de deux flottes, celle de Méditerranée et celle de l'Atlantique. Cette dernière est composée d'avis pour le transport provisoire du courrier aérien entre Dakar et Natal et de navires auxiliaires pour l'étude de la ligne, le ravitaillement et la sécurité des traversées aériennes. Les navires postaux de l'Aéropostale sont dans un premier temps des avis loués à l'État. Ils sont au nombre de six, dont le *Belfort*.

De la classe « *Arras* », le *Belfort* est mis sur cale en 1918 dans l'arsenal de Lorient, puis en service en 1919. À sa livraison à Cherbourg, il reste un temps désarmé. Il devient le *Belfort* en mars 1919 et est mis à disposition de la CGA en 1927. Le 12 novembre 1927, il s'échoue sans gravité à Natal ; il sert l'Aéropostale jusqu'au 25 janvier 1931, date de son retour à Brest. D'une longueur de 75 mètres et d'une largeur de 9,50 mètres, Le *Belfort* fait 850 tonnes et est équipé deux turbines Breguet de 5000 CV, lui donnant une moyenne proche des 20 nœuds. L'équipage compte 40 hommes au temps de l'Aéropostale, 103 officiers et marins en 1940.

Le 12 mars 1931, il est remis à la Marine nationale et est placé en réserve normale à Cherbourg. Il devient ravitailleur d'hydravions en 1935, affecté à la 1^{ère} Région Maritime. Le 15 mars 1938, il talonne sur les rochers de la Tranche, au sud de l'île d'Yeu ; il est ramené à Lorient par le remorqueur *Aurochs* et la citerne *Cascade*. Lors du second conflit mondial, il participe aux opérations des Forces Maritimes du Nord. Sous le commandement du capitaine de corvette Viet, il recueille les survivants du *Douaisien* (29 mai 1940), escorte vers Cherbourg le *Cyclone* endommagé (1^{er} juin), participe à l'évacuation de Dunkerque (3 juin) puis se replie sur Brest (15 juin). Deux jours plus tard, il part pour l'Angleterre rejoignant la France Libre. Saisi par la *Royal Navy* à Plymouth (3 juillet), il est versé dans les Forces Navales de la France Libre (FNFL) en août 1940, sous le matricule U. 63. Il devient bâtiment-base pour la 23^e flotille. En septembre 1945, il rejoint péniblement Cherbourg. Vendu par la Marine Nationale (22 novembre 1946), il est ensuite démolí (16 janvier 1947).

Laurent Albaret

(1) Un seul livre de référence : J. Macaigne, *Les avis de l'Aéropostale*, éd. du Cosmos, Paris, 1989. On peut se reporter aussi au numéro de la revue *Icare*, « Les avis de l'Aéropostale et d'Air France », 39 (1989) et à P. Griffe, *Histoire maritime de l'Aéropostale*, éd. par l'auteur. Pour l'aspect aérophilatélique, Collot, *La Ligne Mermoz*, éd. B. Sinais, Paris, 1992, p. 283-288.