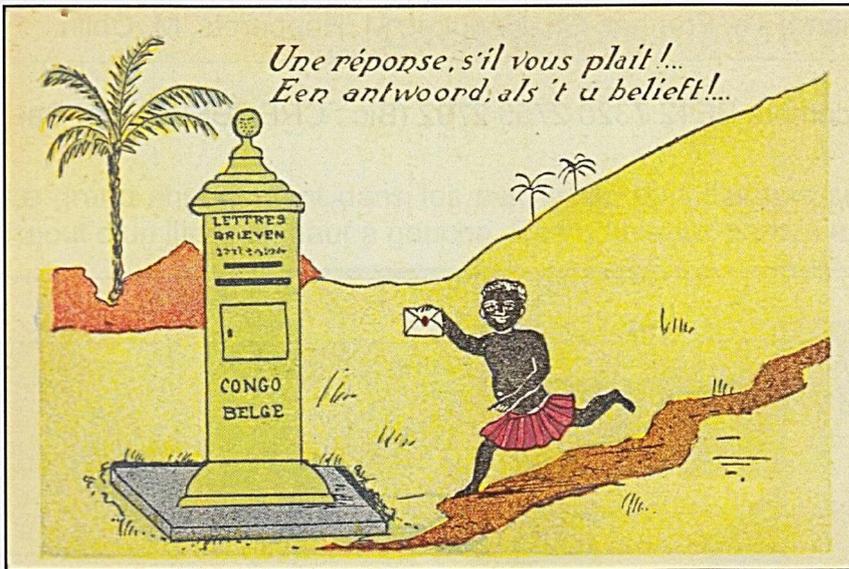


Périodique - Bureau de dépôt : 5620 Florennes

BULLETIN 17 - septembre 2016



LES CAHIERS DU CONGO



Destinataire

ISSN 0775-9576

Revue philatélique trimestrielle



En cas de non distribution, retour à
Ch. Hénuzet - Place Saint Roch, 30 - 5620 Florennes

Les cahiers du Congo

Revue trimestrielle paraissant en septembre, décembre, mars et juin. - Toute contribution rédactionnelle est la bienvenue. Elle est à envoyer à : cahiersducongo@hotmail.com.

Toute reproduction est interdite sans autorisation écrite.

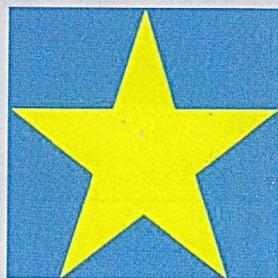
Editeur responsable : Th. Frennet - Rue La Rue, 17 – 1420 Braine-l'Alleud

Comité de rédaction : J. P. Flamand, Th. Frennet, Ch. Hénuzet, M. Hopperets, M. Oblin, Ch. Stockmans

Abonnement : 16 € à verser au compte BE12 7320 2753 2792 (Bic : CREGBEBB) des Cahiers du Congo.

Anciens numéros : Les anciens numéros ont été réimprimés : 16 € pour quatre

Prix au numéro : 5 €



Document de la couverture : Centenaire de la victoire de l'armée coloniale belge d'Afrique à Tabora, lors de la 1^{ère} guerre mondiale, le 19 septembre 1916

Entier postal (carte avec vue), envoyé de Tabora le 9 octobre 1916, oblitéré à Albertville avec surcharge URUNDI type Tombeur et griffe Kigoma. Censure manuscrite avec mention manuscrite « vu par la censure le 10/10/16 » et signée par le Major Muller, responsable de la censure postale. Envoyé par un militaire de grade non mentionné, Jacquez, à un capitaine-commandant Jacqmain. Le texte en est explicite : « De Tabora, conquise par nous le 19/9, et où j'ai eu l'insigne honneur de planter le drapeau belge, je t'envoie mon meilleur souvenir. Ci-contre un timbre destiné à devenir rare : Congo Belge surchargé « Urundi », nom d'une province de l'A.O.A., que nous avons conquise (...) ». A.O.A. signifie Afrique Orientale Allemande, colonie allemande de l'époque, que l'Allemagne perdit après la guerre, en juin 1919, par décision du congrès de Versailles. L'ancienne A.O.A. comprenait les actuels Rwanda, Burundi, Tanzanie.

Le rédacteur de cette carte, lorsqu'il parle de *timbre destiné à devenir rare* ne se doutait peut-être pas à quel point il avait raison.... (col. privée)

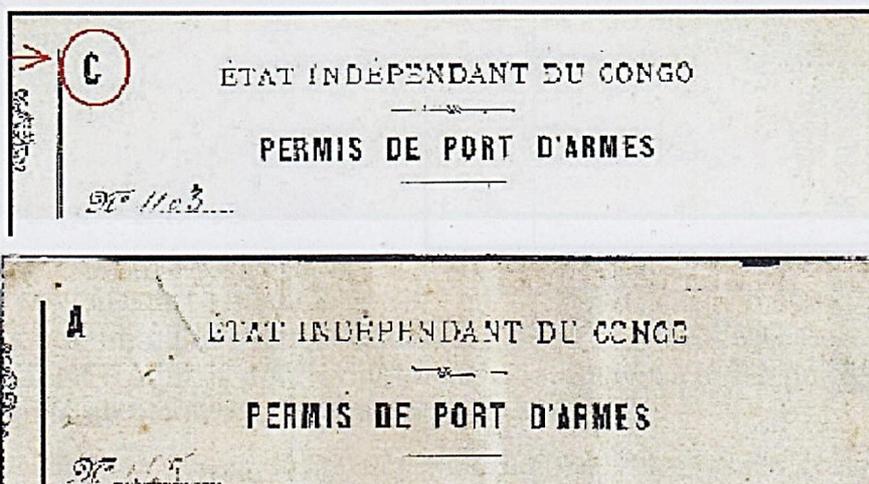
Sommaire

Cachets administratifs	3
Une base de la Royal Air Force à Banana	6
Les cachets circulaires de 23 mm	9
Le missionnaire volant	14

Cachets administratifs (suite)

Charles Hénuzet

Le grand changement dans les permis de port d'armes se situe sur la présentation dans l'ajout d'un litera en haut à gauche. Ces nouveaux permis apparaissent le 12 mars 1897.



La signification des literas est la suivante :

A: était destiné aux individus non indigènes.

B: était destiné à un établissement (factorerie, mission) ou un bateau.

C: était destiné aux indigènes et il était restrictif sur le type d'armes : uniquement accordé pour des fusils à piston non rayés.

Le tarif du permis de port d'armes était fixé à 20 francs et ce quel que soient le type de permis et le nombre d'armes déclarées par permis. L'emplacement prévu sur le permis pour apposer les timbres correspondait à la dimension de 2 timbres-poste à 10 francs. Une fois apposés, le fonctionnaire responsable les signait pour les annuler.



Col. Ch. Hénuzet

Permis de type « C » pour indigène et indiquant le type d'arme pouvant être utilisé.

C ÉTAT INDÉPENDANT DU CONGO
PERMIS DE PORT D'ARMES

N° 1103

Le capita de l'établissement de ⁽¹⁾ *Yansa*
 appartenant à ⁽²⁾ *le "E" du Benami*
 est autorisé à porter, pour sa défense personnelle, le fusil à piston non rayé
 renseigné ci-dessous dans le district de ⁽³⁾ _____, pendant un terme
 de cinq années consécutives à compter de la date du présent permis.

NOMBRE (en toutes lettres)	DÉSIGNATION ET DESCRIPTION	LETTRE ET NUMÉROS
un	<i>fusil à piston non rayé D 54</i>	

Kinsasa, le 7 Août 1921.
 Le fonctionnaire délégué par le Gouverneur Général,
[Signature]

1) Nom de la localité.
 2) Nom du propriétaire ou de la firme.
 3) Nom du district.

Cachet au drapeau du District de STANLEY-POOL, encre bleue

Col. T. Frennet

Bien évidemment, on peut trouver aussi l'utilisation de ces cachets sur d'autres supports.

Les cachets de District se distinguent par une couronne extérieure **simple**

District des STANLEY-FALLS
 diamètre 36 mm ; encre noire

District du STANLEY-POOL
 diamètre 39 mm ; encre noire



Col. T Frennet

A gauche annulation du timbre à 5 centimes de 1886

L'encre généralement utilisée était noire ou bleue ; moins couramment utilisée : la violette.

DISTRICT DE MATADI : Diamètre 35 mm ; encre violette.



Col. T. Frennet

Chèque émis à MATADI le 14 décembre 1907 par le chef de District. Dans le coin supérieur gauche, on peut voir un autre cachet double cercle « ETAT INDEPENDANT DU CONGO * TRESORERIE GENERALE * » dont le centre est vide. En bas à droite du cachet au drapeau, on peut voir la griffe en bleu du « Commissaire du district ».

Cachets de ZONES : les zones désignaient les régions, identifiables grâce à un fleuve, le plus souvent le LUALABA ou le CONGO.



CONGO INFERIEUR



MOUKOUMBI



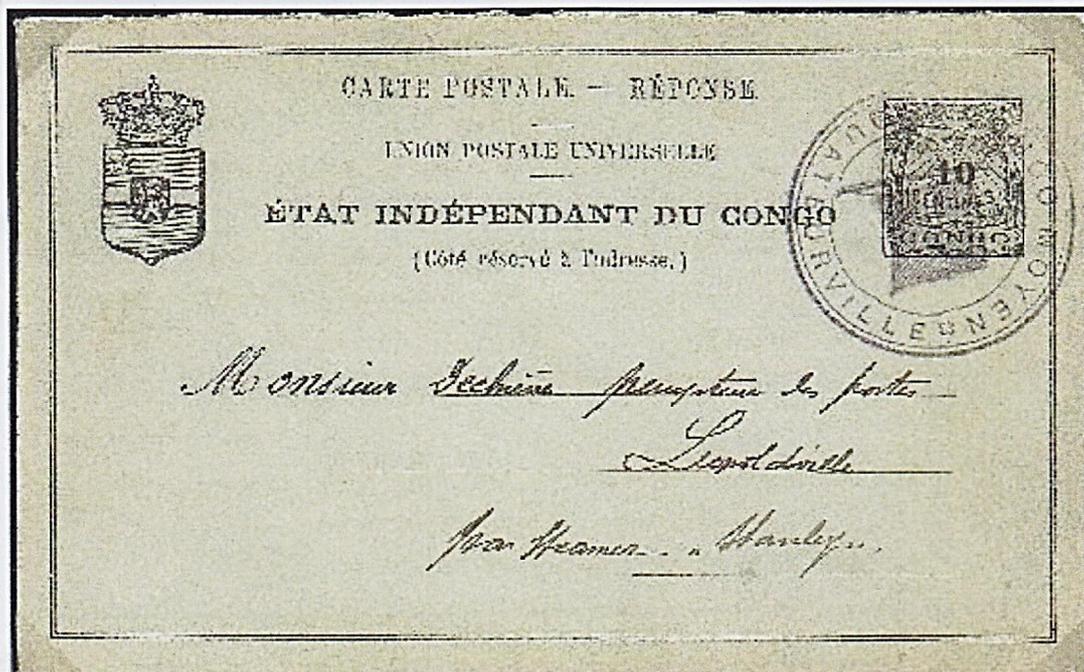
LUKUNGA



Col. T. Frennet

Diamètre : 39 mm encre : bleue. La couronne extérieure des cachets de Zones est **doublée**

Entier postal n° 6 volet *réponse* pour l'intérieur du **Congo Moyen Equateurville** 18/8/1891. Equateurville deviendra Coquilhatville avec bureau de poste ouvert le 1^{er} juillet 1896.



Col. T. Frennet

Diamètre de 36 mm, encre bleu-violet, le tarif réponse pour l'intérieur est 10 centimes.

Une base de la Royal Air Force à Banana de mars 1943 à septembre 1944

Marc Oblin et Sophie Oblin

Suite à une enquête digne de Sherlock Holmes, Paul Raymaekers a écrit l'histoire, presque totalement oubliée, même des habitants de Banana, d'une base avancée de la RAF britannique à Banana durant la seconde guerre mondiale.

Cette enquête fut effectuée il y a quelques années auprès de services anglais spécialisés, qui ont permis à l'auteur l'accès à des archives de l'Air Coastal Command. Un intéressant petit ouvrage d'une vingtaine de pages « **Une base avancée de la Royal Air Force à Banana (R.D.C.) – mars 1943 - septembre 1944** » décrit cette enquête et donne une foule de renseignements sur le sujet. Il est disponible chez l'auteur, Paul Raymaekers, Avenue des Chênes 23, 1640 Rhode St Genèse. Cet article se base essentiellement sur cet ouvrage.

Pourquoi une base de la RAF à Banana ?

La bataille de l'Atlantique, engagée dès septembre 1939 entre les sous-marins de la Kriegsmarine allemande et la Royal Navy britannique, avait comme enjeu le ravitaillement par voie maritime entre les Etats-Unis et l'Angleterre. Les sous-marins avaient pour but de couler un maximum de navires marchands dans l'océan Atlantique. Pour mémoire, les USA n'entreront en guerre qu'en décembre 1941, après l'attaque japonaise de Pearl Harbor.

Jusqu'à cette date, le rôle des Etats-Unis dans la guerre se borna à soutenir l'effort de guerre britannique et à ravitailler la Grande-Bretagne.

Lors d'une 1^{ère} phase de la bataille de l'Atlantique, le nombre de navires marchands alliés détruits, surtout par les sous-marins allemands, dépassa longtemps (jusque juillet 1943) le nombre de nouveaux navires construits. A partir de juillet 1943, la production de nouveaux navires excéda les pertes subies. En même temps, diverses techniques militaires utilisées contre les sous-marins ennemis permirent de détruire ceux-ci en plus grand nombre, ce qui contribua à inverser la tendance, désastreuse jusque-là pour les Alliés. Parmi ces techniques, notons l'utilisation d'hydravions militaires pour des missions de torpillage de sous-marins et bateaux, recherche des sous-marins, escorte et protection de bateaux.

Les sous-marins allemands intensifièrent leur action, surtout à partir d'août 1942, le long des côtes africaines, particulièrement à hauteur des colonies britanniques. La RAF établit à partir de fin 1942 deux importantes bases d'hydravions. La première base fut établie à **Jui**, en Gambie, à 150 miles de Freetown, base confiée au 490 Squadron néozélandais. La deuxième base se trouvait à **Apapa**, près de Lagos, capitale du Nigéria. Cette base fut confiée au 270 Squadron britannique de la Royal Air force. Chacune de ces bases disposait de bases avancées. La base d'Apapa par exemple avait ses bases avancées à Abidjan (Côte d'Ivoire), Libreville (Gabon), Pointe Noire (Niger), Banana (Congo Belge). Nous y voilà donc, à cette base avancée de Banana, qui nous intéresse ici !

Une disposition géographique favorable, avec une avancée de sable formant une digue naturelle, fut sans doute un élément déterminant dans le choix d'installer une base à Banana, ville congolaise située à l'embouchure du fleuve Congo. Rappelons qu'il s'agit d'hydravions, d'où l'importance de trouver une zone côtière d'eau calme pour favoriser décollage, amerrissage et entretiens divers des hydravions.

Construction

Les autorités du Congo Belge et la Force Publique intervinrent dans la construction de la base avancée. Dans son ouvrage, Paul Raymaekers donne de nombreux détails sur l'organisation pratique de la base et sur la collaboration avec les Belges, qui fournirent une aide logistique non négligeable : nourriture, eau potable, bois de chauffage, soins médicaux, main d'œuvre indigène, camions, etc. A noter qu'aucune protection anti-aérienne n'était prévue autour des installations. Nous sommes en effet en mars 1943 et la Luftwaffe est parfaitement incapable, à ce moment, de mener des actions aériennes contre ces installations, qui ne seront effectivement jamais attaquées. Une clôture en fil de fer barbelé et un petit détachement de la Force Publique seront les seules protections prévues des installations.

Les travaux d'aménagement de la base, confiés principalement à la Force Publique et aux autorités du Congo Belge, prirent quelques mois. Seuls 4 militaires britanniques étaient présents lors de cette phase de construction. La base ne devint vraiment opérationnelle qu'en juillet 1943, avec l'arrivée d'un contingent de Britanniques. En matière de personnel, la base eut un effectif variable, entre 80 et 100 militaires britanniques, plus le personnel belge et congolais.

Des infrastructures existantes seront utilisées pour l'acheminement de ressources et de matériel : l'aérodrome de Muanda (utilisé par la Force Publique, les Britanniques, les Français libres du Congo-Brazzaville), une « antenne » à Boma, des liaisons aériennes et terrestres avec Léopoldville. A propos de l'aéroport de Muanda, précisons les conditions de

l'époque : une seule piste en terre, renforcée par un lit de bambous et de latérite. Cette piste n'était pas très bonne, c'est le moins que l'on puisse dire. Il y eut plusieurs « couacs » avec certains « gros » avions britanniques (Douglas DC 3, Avro Anson, Fairchild...) qui furent parfois immobilisés plusieurs jours en raison du mauvais état de la piste. Ceci fit d'ailleurs l'objet de plaintes en bonne et due forme de la RAF vis-à-vis des autorités belges. La Force Publique était moins gênée par le relatif mauvais état de la piste car elle utilisait de plus petits avions, plus légers.

Les hydravions

Les hydravions sont de deux types :

1. **Consolidated PBY-CATALINA** : construction américaine, 31,70 m d'envergure, bimoteur (deux Pratt & Whitney R-1830-92 de 1200 chevaux), 9 hommes d'équipage, armement : 3 mitrailleuses de 12,7 mm, bombes, grenades sous-marines, torpilles



2. **Short SUNDERLAND MK.III** : construction britannique, 35 m d'envergure, quadrimoteur (4 Bristol Pegasus de 1000 chevaux), 9 à 11 hommes d'équipage, armement : 2 mitrailleuses de 12,7 mm, 10 mitrailleuses de 7,7 mm, bombes, grenades sous-marines



Activités opérationnelles

Les hydravions sont employés pour des missions ininterrompues d'une dizaine d'heures. Le vol le plus long effectué par un avion de la base de Banana fut de 16 h 30. Les missions sont diverses, il s'agit surtout de vols de recherche de sous-marins et de vols d'escorte anti-sous-marins pour certains bateaux ou convois. Parmi beaucoup d'autres navires, le paquebot Thysville bénéficia de cette protection par hydravion de la base. D'autres missions sont plus sporadiques : vols de reconnaissance, vols de protections, vols d'entraînement, vols de transport, etc.

A partir de janvier 1944, les opérations de guerre disparaissent totalement. Les Alliés avaient percé les secrets du Code Enigma, et étaient de ce fait au courant des opérations allemandes. Ils se sont rendu compte que les Allemands n'envisageaient plus d'interventions de sous-marins dans la zone considérée. Les mouvements d'hydravions de la base avancée de Banana seront de plus en plus rares et la base cessera ses activités en septembre 1944. Rappelons incidemment qu'à ce moment (septembre 1944), le débarquement de Normandie est déjà vieux de 3 mois et que la Belgique vient d'être libérée...

La vie à la base de Banana

On peut imaginer que la cohabitation d'environ 150 personnes sur une petite bande étroite de terre et de sable devait parfois poser problèmes et il semble bien que ce fut effectivement le cas : le moral était rarement au beau fixe, les occasions de s'amuser étaient plutôt rares. Hormis quelques manifestations patriotiques, les fêtes militaires, le courrier irrégulier, les services religieux, seuls quelques loisirs organisés rompaient la monotonie. Ces loisirs consistaient en matchs de football, concert (un petit orchestre est même né sur la base, à partir de quelques soldats musiciens), une seule pièce de théâtre (en plus d'un an, jouée par une troupe de « théâtre aux armées » itinérante), des conférences (dont une sur les maladies vénériennes, ce qui laisse aussi à penser que c'était un problème !).

Des incidents se produisent, inévitables : des inondations lors de fortes pluies, des sanctions militaires pour insubordination ou indiscipline, un important vol de vêtements et chaussures par effraction dans les magasins de la base. Les auteurs de ce vol n'ont jamais été retrouvés en dépit de l'enquête diligente des autorités belges.

Drame

Le 29 septembre 1943, le soldat Dixon, en service, tombe de la jetée de Banana. Il est emporté par le courant du fleuve et on retrouve son corps 3 jours plus tard. Il est inhumé, lors de funérailles officielles, au cimetière européen de Banana, en présence des militaires britanniques et des autorités civiles et militaires belges. Il y eut un élan de sympathie dans toute la région et jusqu'à Léopoldville : collectes pour la veuve du défunt, cotisations pour lui payer une tombe correcte, plaque de bronze gravée. Incidemment, c'est cette tombe qui a intrigué Paul Raymaekers lors d'un voyage en 1980. Il s'était demandé comment un soldat britannique avait pu disparaître en service à Banana en 1943. Cette tombe a disparu peu après 1980...

Tout au long de l'existence de cette base avancée de la RAF à Banana, les relations entre militaires britanniques et autorités du Congo belge furent excellentes. Pour confirmer cette constatation, citons cet exemple : le gouverneur général Pierre Ryckmans accorda aux militaires britanniques, se déplaçant en service ou pour raisons médicales, la gratuité du transport ferroviaire par les chemins de fer congolais.

Voilà donc une petite page d'histoire, presque oubliée, ressuscitée par un amateur éclairé, Paul Raymaekers, qui a eu la chance de consulter des archives importantes (et que celles-ci aient été conservées). Quoique certes mineur, cet épisode historique reste néanmoins intéressant pour l'histoire du Congo Belge dans la Seconde Guerre mondiale.

Amis philatélistes, à vos collections : ces militaires britanniques qui sont restés de nombreux mois sur la base de Banana, ils doivent avoir

reçu et envoyé du courrier à leur famille, à leurs amis, non ? Une belle recherche philatélique et historique reste à faire...

« Une base avancée de la Royal Air Force à Banana (R.D.C.), mars 1943 - septembre 1944 », disponible chez l'auteur, Avenue des Chênes 23, 1640 Rhode St Genèse.

Les cachets circulaires de 23 mm Keach type 1

Michel Hopperets

Après avoir parcouru, dans les grandes lignes, les caractéristiques générales des cachets de 23 mm dans le bulletin n° 16 des Cahiers du Congo, nous nous proposons à présent d'étudier, bureau par bureau, les différents cachets que l'on peut rencontrer.

Pour plus de facilité et bien que cela ne corresponde pas à la chronologie d'apparition des cachets, nous avons choisi de classer les bureaux dans l'ordre alphabétique.

ABA

Aba est situé dans la Province Orientale, dans le district du Haut-Uélé, à proximité de la frontière soudanaise (environ 17 km par les pistes).

Une perception y a été ouverte le 1^{er} mars 1911.

Deux cachets de 23 mm y ont été utilisés : ABA 1.1 (mesures angulaires : 70° / 240° - fig. 1) et ABA 1.2 (mesures angulaires : 67° / 240° - fig. 2). Pour la mesure des angles, nous vous renvoyons une nouvelle fois à la première partie de cet article, publiée dans le bulletin n° 16, page 12.



fig. 1

On peut constater que les mesures angulaires des 2 cachets utilisés à Aba diffèrent très peu : 70° / 240° pour le 1.1 et 67° / 240° pour le 1.2 et ne permettent pas une identification certaine

en cas de fort encrage ou de frappe peu nette. Heureusement, un autre critère nous vient en aide pour les distinguer ; il s'agit de la base du A qui, dans le cas du cachet 1.1, mesure 2,5 mm tandis qu'elle est plus étroite (2 mm) dans le cachet 1.2 (voir fig. 3). En cas de frappe nette, avec un peu d'expérience, cette particularité permet de faire la distinction à l'œil nu.



fig. 2

La perception d'Aba faisait office de bureau d'échange pour l'acheminement vers l'Europe par la voie du Nil de la correspondance provenant du Haut-Uélé, cette voie étant beaucoup plus rapide que la voie de Boma. A titre d'exemple (voir fig. 4), un entier postal expédié de Niangara (Haut-Uélé) expédié vers la Belgique via Khartoum et portant le cachet de transit du bureau d'échange d'Aba 1.1.

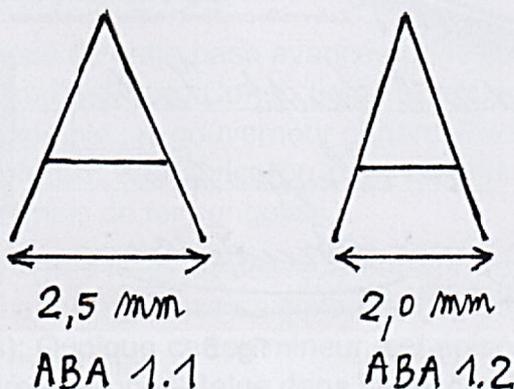


fig. 3



fig. 4

ALBERTVILLE

Albertville est une localité située dans la Province du Katanga, dans le district du Tanganyika. Une sous-perception y a été ouverte le 1^{er} juillet 1896. Ce bureau a été transféré à M'Toa, à une vingtaine de kilomètres, le 22 juillet 1896, sous la dénomination M'Toa puis sous la dénomination Toa à partir du 1^{er} avril 1898. A partir du 18 janvier 1910, ce bureau a de nouveau fonctionné sous la dénomination Albertville.



fig. 5

Nous envisagerons ultérieurement les cachets M'Toa et Toa et nous nous limiterons dans ce numéro à étudier les cachets portant la dénomination Albertville.

Heim et Keach répertorient 3 cachets de 23 mm différents avec le nom Albertville ; un utilisé au 19^{ème} siècle (1.1) et deux utilisés au 20^{ème} siècle (1.2 et 1.3).

M^{60a}, ce 10^{trul}. 99.

Cher Monsieur Pastier,

Très-humble d'apprendre votre retour
à Trelles. Mes sincères félicitations pour
votre bonne réunion à l'École de Juven.
J'espère que la minute vous
trouvera en bonne santé.
Je vous serre cordialement la
main.

H. Verhelpe

fig. 6

Le cachet ALBERTVILLE 1.1 présente les mesures angulaires suivantes : $189^\circ / 311^\circ$. Ce cachet a été utilisé de 1896 à 1899 ; il a donc continué à être utilisé à M'Toa après le transfert du bureau d'Albertville, conjointement avec le cachet M'Toa (voir fig. 5 et 6, un exemple d'oblitération Albertville 1.1 apposée à M'Toa). Il est évident que le cachet Albertville 1.1 utilisé durant la brève période où le bureau était implanté à Albertville, soit entre le 1^{er} juillet 1896 et le 22 juillet 1896, constitue une rareté.

Le cachet Albertville 1.2 (mesures angulaires : $186^\circ / 304^\circ$) utilisé de 1908 à 1921 est tout à fait particulier. Il s'agissait probablement d'un cachet de réserve fabriqué au 19^{ème} siècle et non utilisé à cette époque. Sur la fig. 7 on peut distinctement observer que le 8 du millésime a été partiellement limé afin de ressembler à un 9.



fig. 7

Heim et Keach répertorient un troisième cachet : Albertville 1.3 (mesures angulaires : 190° / 305°) utilisé entre 1908 et 1910 (fig. 8).



fig. 8

Pour terminer, les auteurs signalent l'existence de fausses oblitérations d'Albertville. Il est donc nécessaire de mesurer soigneusement les oblitérations, surtout celles apposées sur les timbres isolés.

A suivre.

Le Père Léon Bradfer, dit Le Missionnaire volant, raconte son aventure dans un livre paru en 1938 et intitulé : A grands coups d'ailes vers l'Afrique missionnaire

J. P. Flamand

L'expédition vers le Congo avait été organisée comme premier voyage en vol groupé qui se ferait de la Belgique vers la colonie dans le but d'introduire l'aviation dans la Mission du Bas-Congo.

M. Jeanty, avocat au Congo, habitué à faire le trajet Belgique-Congo sur son propre avion de tourisme, conduirait le groupe, pilotant son *Léopard Moth*. Le Père Bradfer dirigerait son nouvel appareil, le Caudron *Phalène* OO-MCE et Edmond Dehart piloterait le Caudron *Pélican* OO-RED.

Le départ prévu pour le 10 octobre fut retardé de dix jours à cause de l'accident survenu au *Pélican* le 8 septembre pendant une randonnée d'entraînement. Celui-ci put heureusement être échangé à l'usine contre un autre avion du même type, et le nouveau *Pélican* put prendre son vol sous le matricule OO-JHS, mais il fallut renoncer au voyage en groupe avec M. Jeanty qui ne pouvait pas attendre 10 jours de plus. L'instructeur Georges Van Damme voulut bien accepter alors de devenir le chef de l'expédition. Il prendrait place à bord du *Phalène*, aux côtés du Père Bradfer, tandis qu'Edmond Dehart piloterait le *Pélican* qui suivrait.

Ainsi devrait s'accomplir le premier voyage en vol groupé Belgique-Congo :

D'après le projet du Père Bradfer et de M. Van Damme, le voyage Anvers-Léopoldville était réparti sur huit jours.

premier jour : Lyon-Marseille-Canne-Bastia (Corse),

deuxième jour : Bastia-Tunisie,

troisième jour : Alger-Mascara-Aïn Séfra,

quatrième jour : Colomb Bechar-Beni Abbès-Reggan,

cinquième jour : depuis Reggan, traversée du désert dans toute son étendue, jusqu'à Gao,

sixième jour : Gao-Niamey-Kano-Fort Lamy,

septième jour : Fort Lamy-Bangui,

huitième jour, Bangui-Coquilhatville-Léopoldville.



Le Caudron *Phalène* OO-MCE et le Caudron *Pélican* OO-JHS à l'aéroport de Deurne (Anvers) avant le départ.



L'instructeur Georges Van Damme et le Père Bradfer.

Le départ de l'expédition

Mercredi 20 octobre 1937

On fait le chargement des deux avions avec le courrier d'abord : deux sacs postaux contenant les 8448 cartes commémoratives éditées en français et en néerlandais qui seront renvoyées du Congo à tous ceux qui ont voulu garder un souvenir de cette première expédition missionnaire en vol groupé.

Avez-vous renouvelé votre abonnement ?

Bruxelles / Léopoldville et retour

Avion sanitaire « *Pélican* » OO-JHS

Ces cartes avec affranchissement belge et congolais sont revêtues d'un cachet **ovale festonné bilingue vert** du **10-X 37** (date initialement prévue pour le départ des avions) et d'un cachet **rectangulaire bilingue violet**, signifiant le report du vol de 10 jours.

Une **griffe bleue** bilingue renseigne l'avion qui transporte les cartes.



Cette carte a reçu lors de son retour à Liège le cachet d'arrivée du 1 XII 1937 22-23 h.



Bruxelles / Léopoldville et retour Avion missionnaire « Phalène » OO-MCE

Ces cartes sont oblitérées du cachet de départ de
 BRUXELLES AEROPORT/BRUSSEL LUCHTHAVEN du 20-10-37.-6 h
 Cachet d'arrivée à LEOPOLDVILLE le 6-11-37 - 13 h.

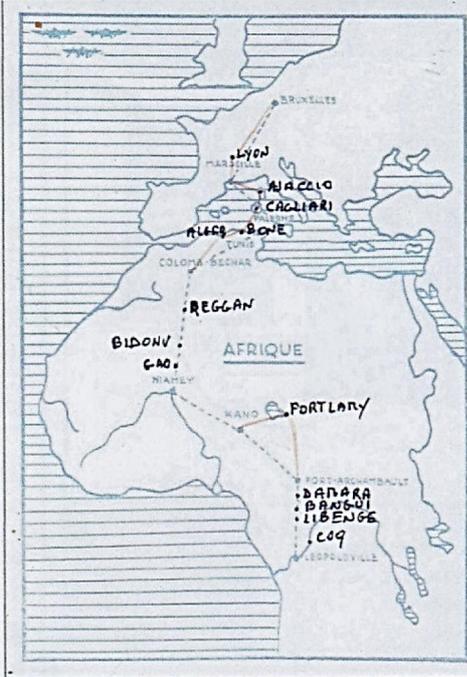


Tarif : 0,30 F (imprimé) + 3 F/5 g (surtaxe aérienne) = 3.30 F
 vers ou en provenance du Congo

C'est à 11 h 05 que les deux avions-missionnaires partirent pour le Congo.

Voici les dispositions pour ce premier jour : le *Phalène* OO-MCE vole en tête piloté par Edmond Dehart et l'instructeur Van Damme prend place à côté de lui comme chef de l'expédition. Le Père Bradfer pilote le *Pélican* OO-JHS et prend à son bord le T. R. P. Van de Steene, son Supérieur Provincial, qu'il conduira jusqu'à Marseille. De là ce dernier continuera par chemin de fer son voyage à Rome.

En pointillé, le parcours prévu sur les 8448 cartes commémoratives et en orange, le parcours réellement effectué.



Dès le départ, et tout au long du voyage, le Père Bradfer confectionnera des cartes personnelles qu'il signera et destina à des amis proches et aussi à lui-même comme souvenir de son passage.

Bruxelles / Léopoldville et retour Avion missionnaire « Phalène » OO-MCE

Cartes commémoratives françaises personnelles du Père Bradfer (signature) oblitérées à BRUXELLES AEROPORT le 20-10-37 – 6 h

Cachets d'arrivée à LEOPOLDVILLE le 6-11-37 - 13 h (verso)

Cachets de retour de LEOPOLDVILLE le 12-11-37 – 8 h sur timbres congolais.



Cachet **ovale festonné rouge du 10-X-1937** (19 cartes). Cachet rectangulaire bleu du report du vol de 10 jours. Griffes **verte** du « *Phalène* ».



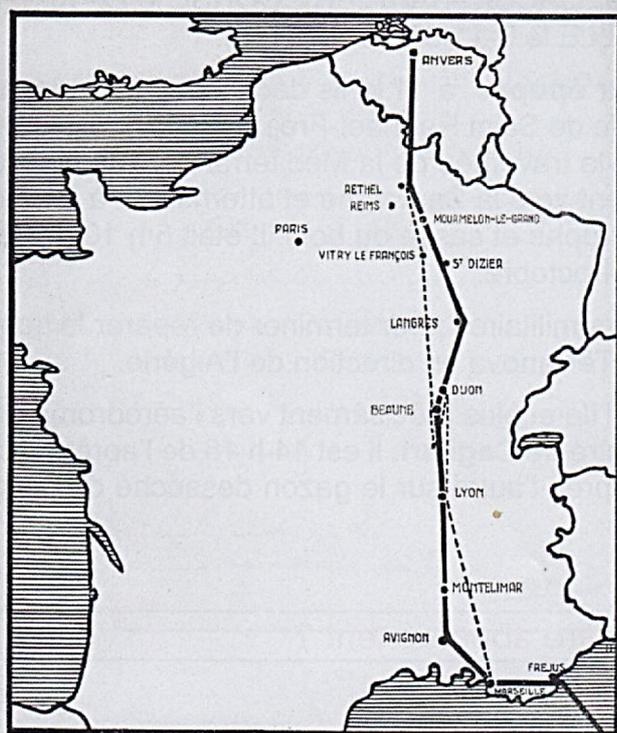
Cachet **ovale festonné rouge du 20-X-37** (10 cartes), jour du départ effectif.
Griffe verte du « *Phalène* ».

Par la brume vers Marseille

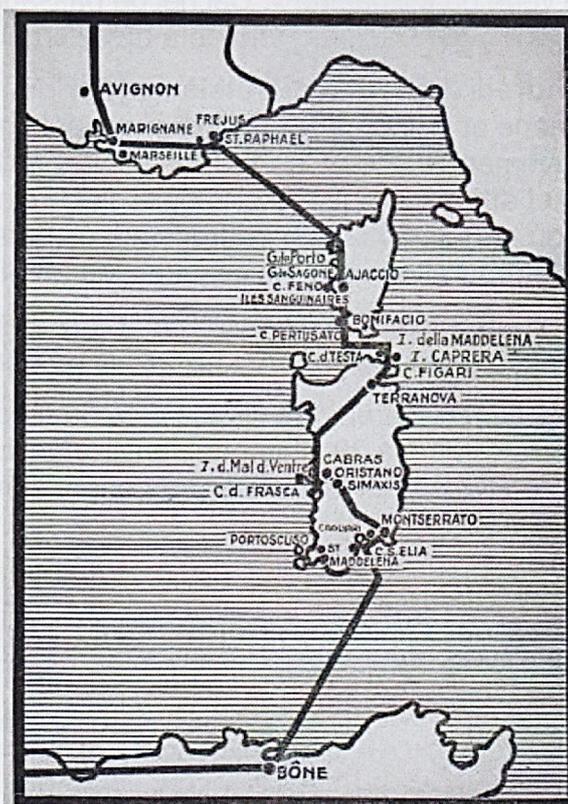
Malheureusement, au cours du trajet, les deux avions se perdent de vue dans le brouillard au Nord de Reims et prennent des directions différentes.

Le OO-MCE de Dehart est arrivé à l'aéroport de Lyon à 16 h 46 et le OO-JHS du Père Bradfer a atterri à l'aéroport de Beaune.

Le jeudi 21 octobre, le *Phalène* arrive à 7 h 30 à l'aéroport de Marseille-Marignane tandis que le *Pélican* du Père Bradfer n'arrivera enfin que le 22 au matin.



La ligne pointillée indique le chemin suivi par le *Phalène* avec les pilotes Van Damme et Dehart, la ligne continue trace le chemin du *Pélican* avec le P. Bradfer et le T. R. P. Provincial.



Un atterrissage nocturne à Terranova

A partir de Marseille et pour tout le raid, le Père Bradfer pilote l'avion de tête, le *Phalène*, tandis que Van Damme s'occupera de la navigation ou vice-versa, Edmond Dehart, lui, seul à bord du *Pélican*, suit simplement le chef de file.



Carte personnelle du Père Bradfer oblitérée à BRUXELLES AEROPORT le 20-10-37 – 6 h
Cachet **ovale festonné rouge du 20-X-37**.
Griffe **verte** du « *Phalène* ». Cachet de passage à AJACCIO-BARRIERE CORSE le 22-10-37.
Cachet d'arrivée à LEOPOLDVILLE le 6-11-37 13 h (verso).

Le vendredi 22 octobre, troisième jour de leur épopée, à 11 h, ils décollent du terrain de Marignane et prennent le cap plein est sur le golfe de Saint Raphaël-Fréjus. De là, ils quittent définitivement les côtes de France pour aborder la traversée de la Méditerranée vers l'île de Corse et atterrissent à Ajaccio. Puis, ils continuent vers la Sardaigne et atterrissent à **Terranova** où le *Pélican* fait un atterrissage en catastrophe et casse du bois. Il était 5 h 10. Deux jours de réparation sont nécessaires les 23 et 24 octobre.

Lundi 25 octobre. On travaille ferme aux ateliers militaires pour terminer de réparer le train d'atterrissage du *Pélican*. A 11 h 25, ils quittent Terranova en direction de l'Algérie.

Ils traversent la Sardaigne vers la côte ouest de l'île et plus précisément vers l'aérodrome de Monserrato, situé à 20 kilomètres environ du centre de **Cagliari**. Il est 14 h 15 de l'après-midi quand le *Phalène* et le *Pélican* se posent l'un après l'autre sur le gazon desséché de cette plaine d'aviation.

Avez-vous renouvelé votre abonnement ?

A suivre