



Items « Premier Vol » portant le timbre émis le premier juin 1935 et honorant la Gendarmerie Royale du Canada (GRC)



Au début du 20^{ème} siècle, plusieurs communautés canadiennes isolées n'étaient accessibles que par certains moyens de transport : le canot d'écorce en été et le traîneau à chiens en hiver. On voyageait uniquement par bateau entre l'Europe et l'Amérique du Nord. -- À cette même époque, l'avion commença à jouer un rôle de premier plan dans le transport des personnes et des marchandises. Des trajets furent officiellement établis et on commença à transporter le courrier par avion.

Le temps passant, lorsqu'un vol, sur un trajet donné, transportait du courrier pour la première fois, on prit l'habitude de réaliser des enveloppes souvenir qui, avec les années, ont d'abord été qualifiées de Plis « Premier Parcours Officiel », puis de Plis « Premier Vol Officiel ». Ces souvenirs portaient au recto, l'oblitération du lieu de départ; on voyait aussi au recto, un cachet particulier à chaque lieu de départ. L'oblitération du lieu d'arrivée apparaissait habituellement au verso. Dans les pages qui suivent, voici quelques {marques postales – cachets} apparaissant sur des enveloppes ainsi que sur des cartes postales « Premier Vol », ces items portant un timbre honorant la Gendarmerie Royale du Canada.



Cachet « Premier Vol »
Le 12 juillet 1937

De Prince Albert, Sask
Vers Norite Bay, Sask

Pilote = W. F. Windrum

Compagnie d'aviation =
Canadian
Airways Limited

2 496 pièces de courrier

Cachet = hydravion
survolant un gendarme
à cheval



Plan de la présentation

Introduction = page 1

Plan = page 2

Présentation des items par ordre chronologique = page 2 et suivantes

Conclusion

Bibliographie consultée

Liste des items présentés

31 juillet 1935; vol Halifax – Sidney

12 mai 1936; vol Lakehurst, USA – Francfort, Allemagne

19 mai 1936; vol Kenora – Machin

08 juin 1936; vol Red Lake – Golden Arm

21 juillet 1936; vol Haileybury – Mud Lake

21 juillet 1936; vol Mud Lake – Haileybury

18 novembre 1936; vol Île à La Crosse – Buffalo Narrows

18 novembre 1936; vol Île à La Crosse – La Loche

18 novembre 1936; vol Buffalo Narrows – La Loche

19 novembre 1936; vol La Loche – Buffalo Narrows

19 novembre 1936; vol Buffalo Narrows – Île à la Crosse

18 décembre 1936; vol Natashquan – Rimouski

13 janvier 1937; vol Fort Nelson – Fort St. John

13 janvier 1937; vol Fort St. John – Gold Bar

13 janvier 1937; vol Fort St. John – Finlay Forks

15 janvier 1937; vol Fort Grahame – Fort St. John



15 janvier 1937; vol Finlay Forks – Fort St. John

21 avril 1937; vol San Francisco – Hong Kong + Macao

02 juin 1937; vol Prince George – Manson Creek

02 juin 1937; vol Prince George – Takla Landing

05 juin 1937; vol Prince George – Fort Grahame

05 juillet 1937; vol Edmonton – Fort Nelson

05 juillet 1937; vol Fort Nelson – White Horse

13 juillet 1937; vol Norite Bay – Prince George

10 août 1937; vol Montréal – Burlington

26 janvier 1938; vol Prince George – Germansen Landing

26 janvier 1938; vol Germansen Landing – Prince George

12 mars 1938; vol Prince George – Ware

14 mars 1938; vol Ware – Prince George

16 mars 1938; vol Baltimore – Bermuda

03 mai 1938; vol White Horse – Fairbanks

03 mai 1938; vol White Horse – Juneau

04 août 1938; vol Vancouver – White Horse

02 mars 1939; vol Winnipeg – North Bay

24 juin 1939; vol Shédiac – Foynes

01 juillet 1939; vol Shédiac – New York

05 août 1939; vol Montréal – Foynes

03 janvier 1941; vol Moncton – Bangor



31 juillet 1935. Vol Halifax – Sydney; Walter Fowler était le pilote de l'avion de la Canadian Airways. --- Il y avait 1 878 pièces de courrier sur ce vol. --- Dateur cercle continu 22mm avec vagues.

Le cachet montre l'ancienne horloge de la Citadelle d'Halifax en Nouvelle-Écosse (N.E.). Opérationnelle depuis le 20 oct. 1803, cette horloge fonctionnerait toujours avec son mécanisme d'origine.

31st July, 1935.



Via Special Air Mail Flig
HALIFAX - SYDNEY

Mr. Jas. W. Houlden

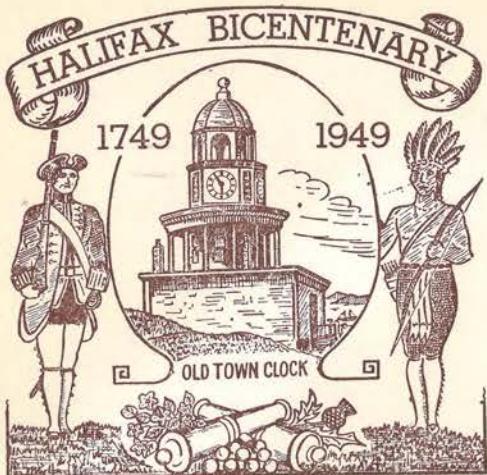
Brownsburg,



Oblitération
au verso de
l'enveloppe

Tarif 10 ¢ : régime intérieur par avion, 1^{ière} once = 6 ¢ + payé en trop = 4 ¢
Verso : arrivée le même jour à Sydney N.S.; dateur cercle continu 21mm

Pli Premier Jour : cachet montrant l'horloge + timbre émis le 29-06- 1984



FIRST DAY
OF ISSUE



JUNE 21st, 1949
FIRST DAY COVER

L. M. Burkhardt
185 Marlboro St
Brantford, Ont.





12 mai 1936. Zeppelin Hindenburg (page 1)

Vol de Lakehurst, USA vers Francfort, Allemagne

Grâce à une entente avec la poste des USA, un total de 851 pièces de courrier canadien (frais de poste au montant de \$500.80), a été pris en charge par le Hindenburg, lors de son premier voyage avec courrier le 12 mai 1936. ----- Le départ (un retour vers l'Allemagne) eut lieu le 12 mai 1936 à 03h.28; un cachet de Lakehurst, USA, a été appliqué sur les pièces. --- L'arrivée à Francfort, Allemagne, eut lieu le 14 mai 1936 à 04h.41; une oblitération duplex fut alors apposée au verso des pièces de courrier.

Tarif postal = 60¢ la demie once.

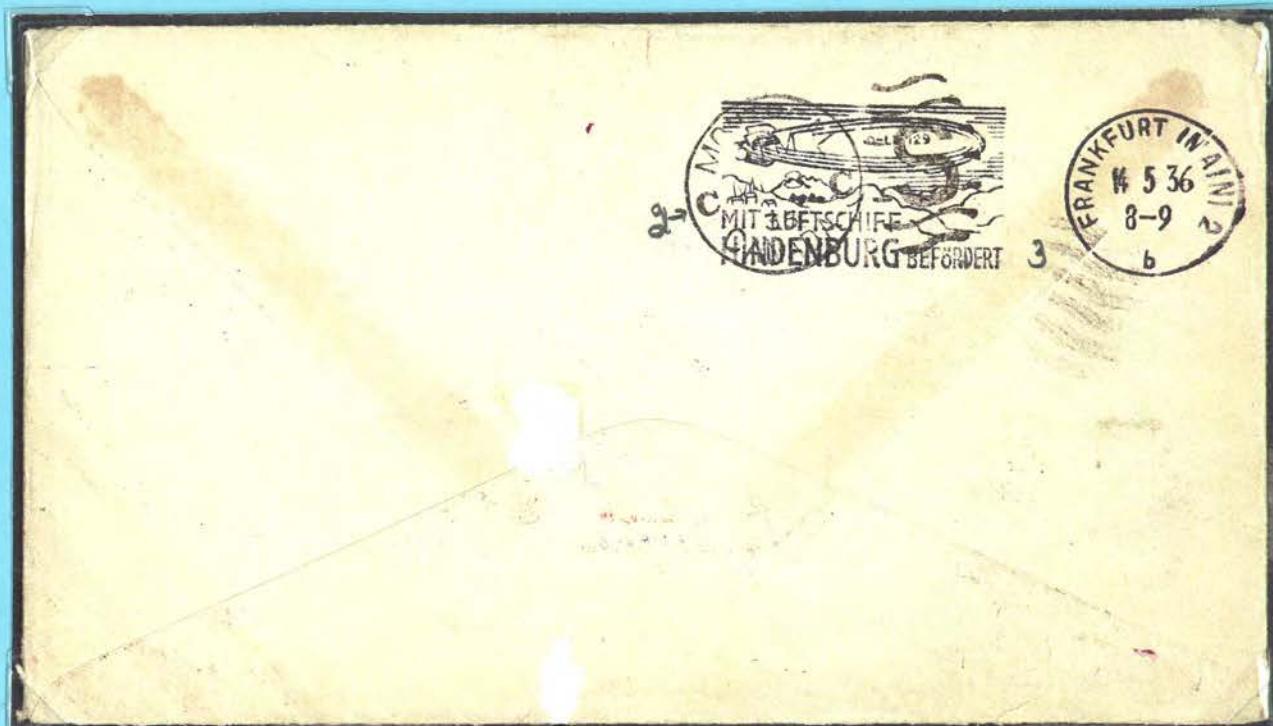




12 mai 1936. Zeppelin Hindenburg (page 2)
Vol de Lakehurst, USA vers Francfort, Allemagne

Cette enveloppe à destination de l'Angleterre a été postée à Montréal, le 08 mai 1936, 14h.00. Trois marques duplex Station « B », plus rectangle 46mm X 18mm avec Air Mail, plus Special Delivery / Livraison spéciale sur deux lignes. Le cachet premier vol « First Flight » a été apposé à Lakehurst, États-Unis. --- Le verso de l'enveloppe montre une oblitération duplex de Francfort, Allemagne, ainsi qu'une oblitération circulaire 23mm, apposée en transit à 15h.00, à Montréal.

Tarif 60 ¢ la ½ once.





12 mai 1936. Zeppelin Hindenburg (page 3)
Vol de Lakehurst, USA, vers Francfort. Allemagne

Cette enveloppe à destination de l'Angleterre a été postée de Vancouver le 05 mai 1936. On distingue deux marques cercle continu 22mm. Le cachet premier vol « First Flight » a été apposé à Lakehurst, États-Unis. --- Le verso de l'enveloppe montre l'oblitération duplex de Francfort, Allemagne.

Le tarif en vigueur était de 60¢ la ½ once; or ici, il manque 10 ¢ au tarif.





19 mai 1936. Vol de Kenora, Ont., vers Machin, Ont.

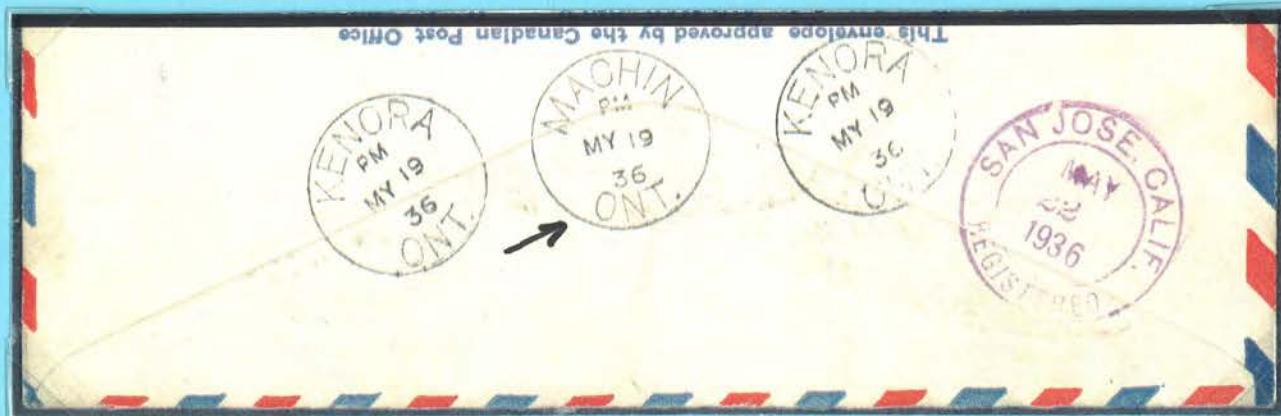
M. E. Ashton était le pilote de l'avion de la compagnie Wings Ltd. --- L'avion transportait 4 860 pièces de courrier lors de ce vol. --- Dateur cercle continu 24mm (3X) + une marque d'enregistrement rectangulaire de 47mm X 22mm. --- Oblitérée à Machin le même jour 19 mai 1936.



Tarif 16 ¢ : par avion Canada, 1^{ière} once = 6 ¢ + enregistrement = 10 ¢

La ville de Kenora est située au nord-ouest de la province d'Ontario, sur le bord du Lac des Bois; l'appellation anglaise du lac, est Lake of the Woods. Sur ce cachet, on voit en avant plan, un bateau à vapeur, un coureur des bois dans son canot d'écorce, un hydravion et deux canards; et probablement, Kenora en arrière-plan. À l'origine Kenora, se nommait Portage-aux-Rats (Rat Portage) et faisait partie de la province du Manitoba. La ville fut transférée à la province d'Ontario en 1892 et elle prit le nom de Kenora en 1905.

Verso partiel de l'enveloppe





08 juin 1936. Vol de Red Lake, Ont., vers Golden Arm, Ont.

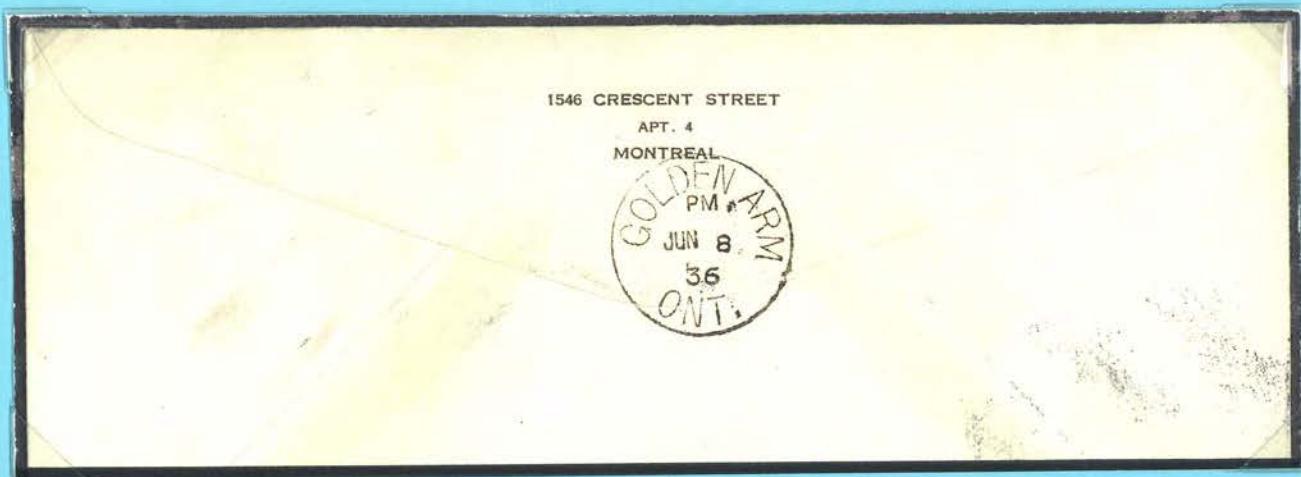
David P. Glen était le pilote de l'avion de la compagnie d'aviation Canadian Airways. --- L'avion transportait 3 530 pièces de courrier lors de ce vol. --- Dateur cercle continu 23mm (2X). --- Au verso, on voit l'oblitération de Golden Arm, Ont., même jour, le 08 juin 1936.



Tarif 10¢ : par avion = 6¢ + payé en trop = 4¢

Red Lake est un petit village minier situé dans le nord-ouest de la province d'Ontario; il est connu pour sa mine d'or. Sur ce cachet, on voit un mineur, une lampe à son casque, en train de percer le roc, dans une galerie souterraine. Dans les années 1930 – 1940, les mineurs utilisaient ce genre de foreuses sur pattes, dont la progression avant se faisait à manivelle; le but étant d'approfondir un trou afin d'y placer de la dynamite.

Verso partiel de l'enveloppe; une seule oblitération





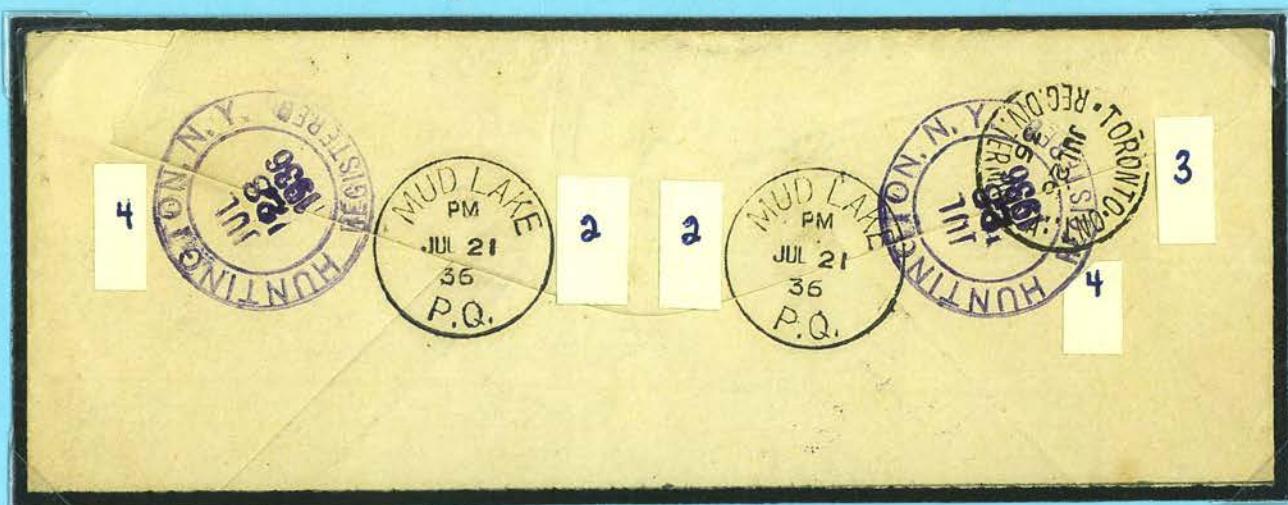
21 juillet 1936. Vol de Haileybury, Ont., vers Mud Lake, P.Q.
Ici, on survole le Lac Témiscamingue pour aller d'une ville à l'autre.

D. F. MacDonald était le pilote de l'avion de la cie Dominion Skyways. --- L'avion transportait 5 500 pièces de courrier lors de ce vol. --- Dateur cercle continu 23mm (2X) + marque d'enregistrement rectangulaire 49mm X 22mm. --- Verso, oblitération de Mud Lake, P.Q., même jour, 21 juillet 1936.



Tarif 22 ¢ : courrier recommandé = 10 ¢ + par avion USA, 2 onces (6 ¢ l'once du premier juillet 1934 au 31 mai 1943) = 12 ¢

Sur le côté Ontario du Lac Témiscamingue, Haileybury, fondée en 1889, doit son nom à Haileybury College, l'Alma Mater de Charles C. Farr qui s'y était installé vers 1883 à titre d'employé de la Compagnie de la Baie d'Hudson. En 2004 la ville fusionna avec la ville de New Liskeard et le canton de Dymond pour constituer la ville de Temiskaming Shores; 9 920 habitants en 2016. --- Région bien connue pour ses mines d'argent.





21 juillet 1936. Vol de Mud Lake, P.Q., vers Haileybury, Ont.
Vol retour. On survole le Lac Témiscamingue pour aller d'une ville à l'autre.

D. F. MacDonald était le pilote de l'avion de la cie Dominion Skyways. --- L'avion transportait 5 000 pièces de courrier lors de ce vol. --- Dateur cercle continu 25mm (3X) + marque d'enregistrement rectangulaire 46mm X 22mm. --- Verso, oblitération de Haileybury, même jour 21 juillet 1936.

Le 21 juillet 1936 est la journée d'ouverture du bureau de poste de Mud Lake. Le 22 mai 1937, le nom de Mud Lake a été changé en celui de Belleterre. Bureau de poste en opération à ce jour. --- 420 habitants en 2018



Tarif 16¢ : recommandé = 10¢ + par avion USA, 1 once = 6¢

Verso partiel de l'enveloppe





18 novembre 1936. Vol d'Île à la Crosse, Sask., vers Buffalo
Narrows, Sask. --- M. C. McNeal était le pilote de l'avion de la compagnie
M & C Aviation Company. --- L'avion transportait 3 366 pièces de courrier
lors de ce vol. --- Dateur cercle continu 24mm (2X). --- Au verso, oblitération
de Buffalo Narrows, Sask., même jour le 18 novembre 1936.



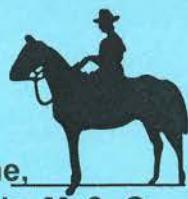
Tarif 10 ¢ : par avion, première once = 6 ¢ + payé en trop = 4 ¢



Cachet : Trading Post depuis
1778 / 1779 (selon les sources)
de la Cie de la Baie d'Hudson.
Poste de bois rond (fortifié) et
tepee indiens, canots d'écorce

Verso partiel de l'enveloppe

Arrivée : une seule oblitération
BUFFALO NARROWS SASK. /
PM / NO 18 / 36; le 18 nov. 1936



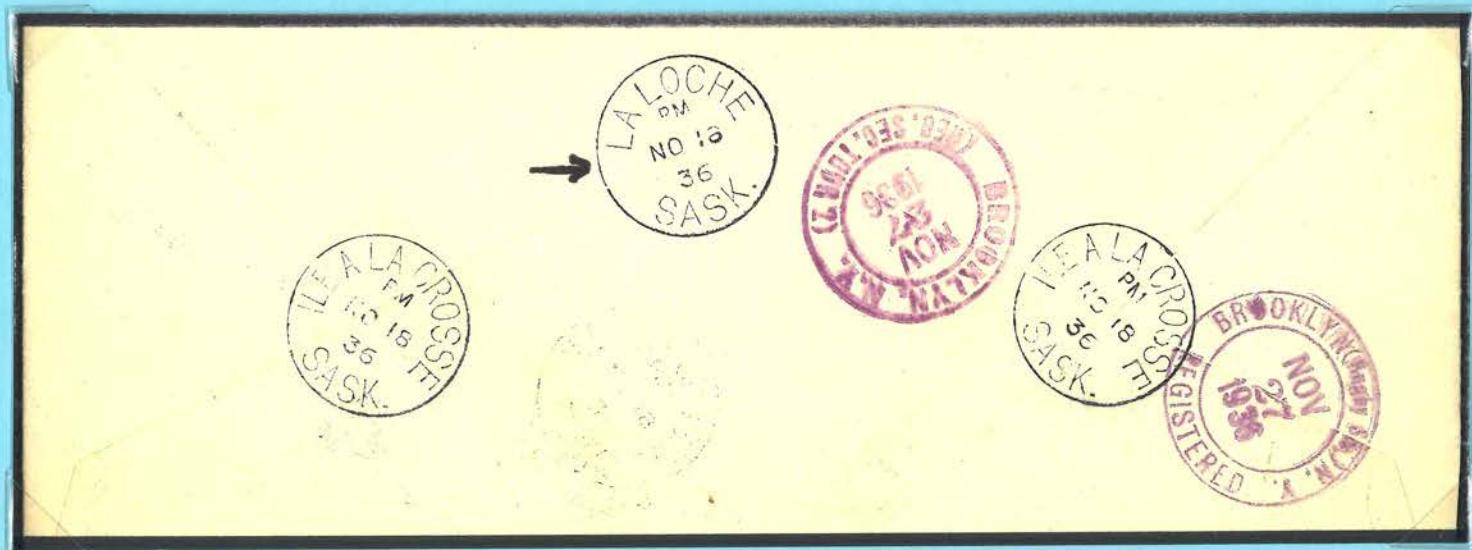
18 novembre 1936. Vol d'Île à la Crosse, Sask., vers La Loche, Sask. --- M. C. McNeal était le pilote de l'avion de la compagnie M & C Aviation Company. --- L'avion transportait 3 472 pièces de courrier lors de ce vol. --- Dateur cercle continu 24mm (3X) + marque d'enregistrement rectangulaire 48mm X 22mm. --- Au verso, oblitération de La Loche, Sask., même jour le 18 novembre 1936.



Tarif 16¢ : par avion, première once = 6¢ + enregistrement = 10¢

Cachet : hydravion survolant la terre ferme où l'on voit deux ours; c'est probablement une femelle avec son petit. S.V.P. NE PAS approcher.

Verso partiel de l'enveloppe





18 nov. 1936. Vol de Buffalo Narrows, Sask., vers La Loche, Sask.

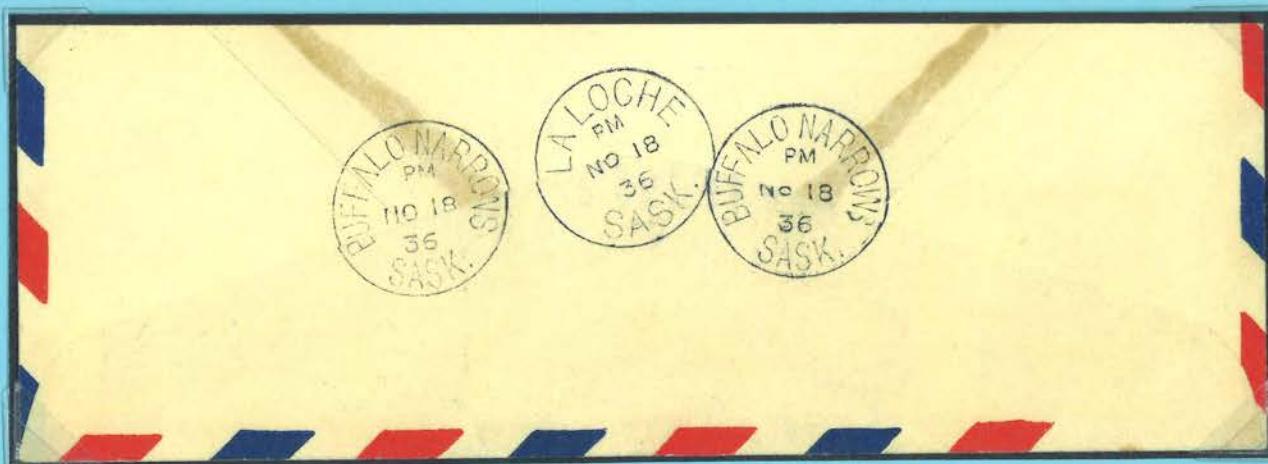
M. C. McNeal était le pilote de l'avion de l'avion de la compagnie M & C Aviation Company. --- L'avion transportait 3 366 pièces de courrier lors de ce vol. --- Dateur cercle continu 24mm (3 X) + marque d'enregistrement rectangulaire 48mm X 22mm. --- Au verso, l'oblitération de La Loche, Sask., même jour le 18 novembre 1936.



Tarif 16 ¢ : recommandé = 10 ¢ + par avion = 6 ¢

Cachet : un coureur des bois, barda sur le dos, s'apprêtant à faire du portage. --- NOTE : une bonne copie de ce cachet n'a pas été trouvée dans nos répertoires, à ce jour.

Verso partiel de l'enveloppe





19 nov. 1936. Vol de La Loche, Sask., vers Buffalo Narrows, Sask.

M. C. McNeal était le pilote de l'avion de la compagnie M & C Aviation Company. --- L'avion transportait 3 277 pièces de courrier sur ce vol. Dateur cercle continu 24mm (3 X) + marque d'enregistrement rectangulaire 48mm X 22mm. --- Au verso, l'oblitération de Buffalo Narrows, Sask., même jour le 19 novembre 1936.



Tarif 16 ¢ : recommandé = 10 ¢ + par avion = 6 ¢

Cachet : hydravion survolant deux voyageurs en canot d'écorce dans les rapides + cabane en bois rond en arrière plan. --- NOTE : une bonne copie de ce cachet n'a pas été trouvée dans nos répertoires, à ce jour.

Verso partiel de l'enveloppe





19 nov. 1936. Vol de Buffalo Narrows, Sask., vers Île à la

Crosse, Sask.

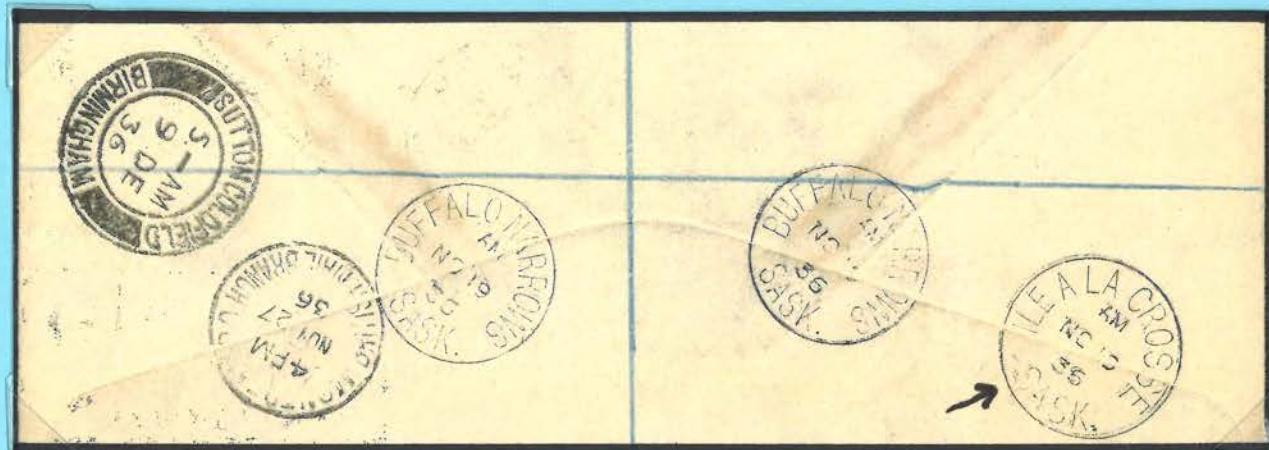
M. C. McNeal était le pilote de l'avion de la compagnie M & C Aviation Company. --- L'avion transportait 3 267 pièces de courrier sur ce vol. --- Dateur cercle continu 24mm (5 X) + marque d'enregistrement rectangulaire 48mm X 22mm. --- Au verso, l'oblitération de Île à la Crosse, Sask., même jour le 19 novembre 1936.



Tarif 16¢ : recommandé = 10¢ + par avion = 6¢ ---- Les lignes bleues en forme de croix, apposées au recto et au verso de l'enveloppe, ont été faites en Angleterre; à l'époque, c'était une indication de courrier recommandé.

Cachet : hydravion survolant trois voyageurs; canots d'écorce à leur côté; départ ou encore arrivée d'un portage??? --- NOTE : une bonne copie de ce cachet n'a pas été trouvée dans nos répertoires, à ce jour.

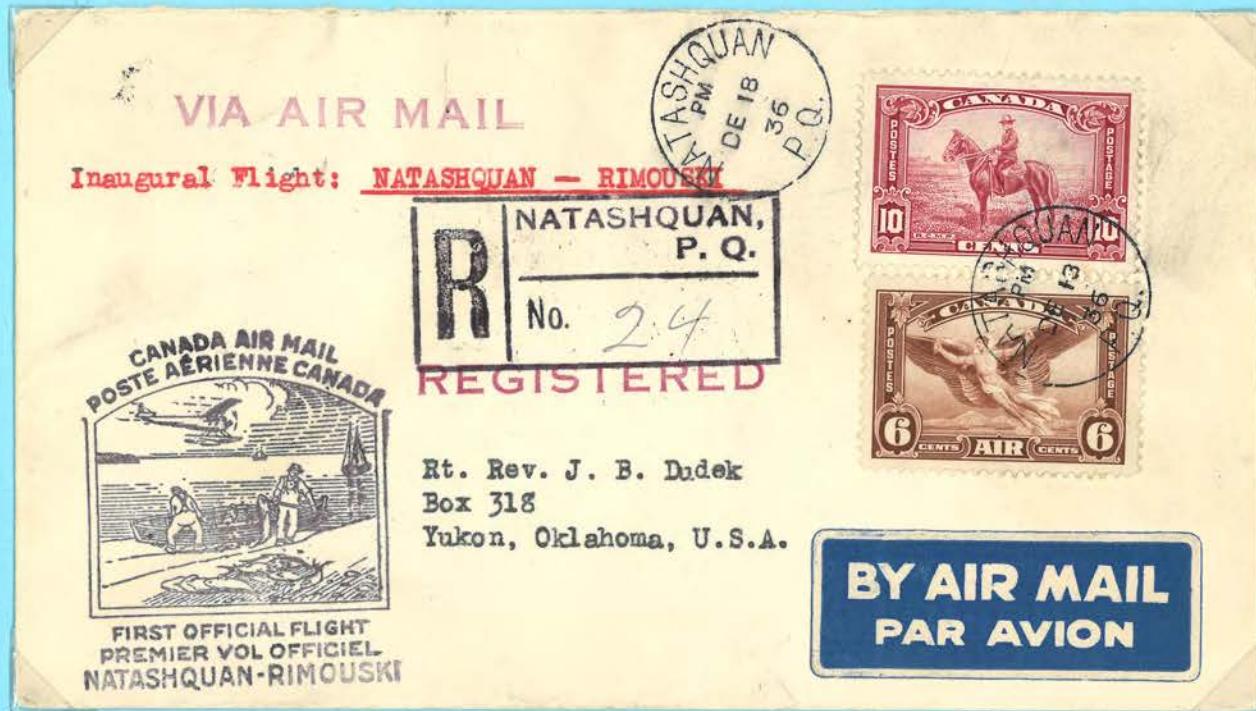
Verso partiel de l'enveloppe





18 déc. 1936. Vol de Natashquan, P.Q., vers Rimouski, P.Q.

V. J. Hatton était le pilote de l'avion de la compagnie Canadian Airways. --- L'avion transportait 2 767 pièces de courrier sur ce vol. --- Dateur cercle continu 24mm (2X) + marque d'enregistrement rectangulaire 48mm X 22mm. --- Au verso, l'oblitération de Rimouski, P.Q., 19 décembre 1936; à noter que l'enveloppe a été oblitérée seulement le lendemain du vol.



Tarif 16¢ : recommandé = 10¢ + par avion = 6¢

Cachet : hydravion survolant le fleuve Saint-Laurent où on peut y voir un bateau de haute mer ainsi qu'une goélette faisant la navigation sur le fleuve. + Sur la rive, on voit deux pêcheurs de morues sortant leurs prises de la barque afin de les étendre sur les vigneaux.

Verso partiel de l'enveloppe





13 janvier 1937. Vol de Fort Nelson, B.C., vers Fort St. John, B.C.

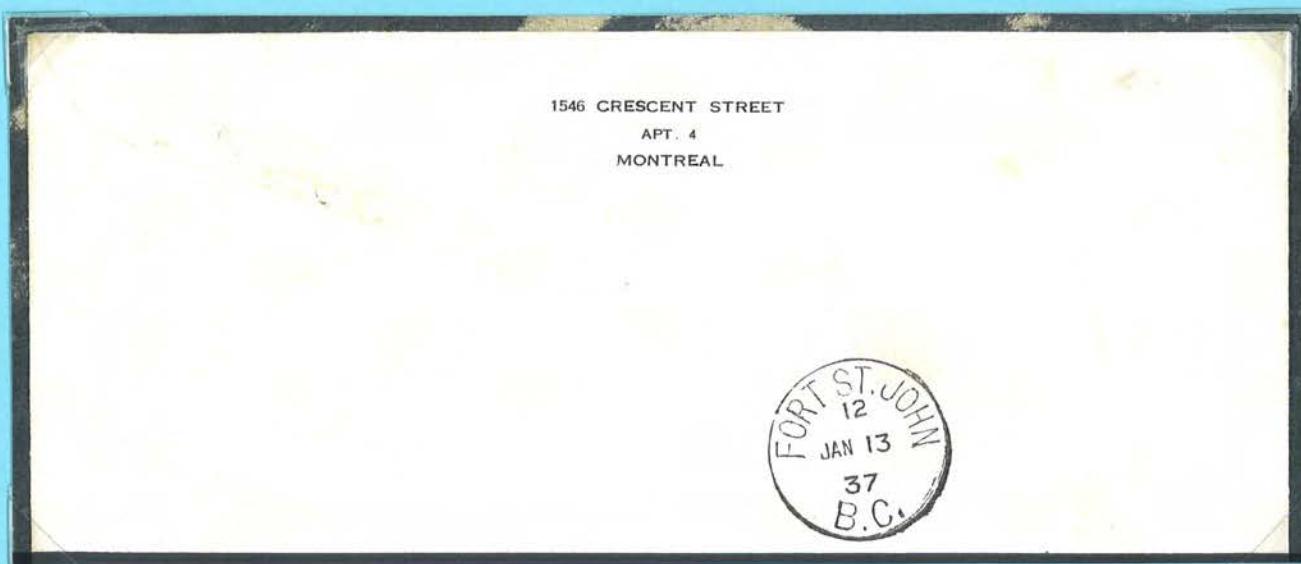
Sheldon Luck était le pilote de l'avion de la compagnie United Air Transport. --- L'avion transportait 2 585 pièces de courrier sur ce vol. --- Dateur cercle continu 24mm. (2X). --- Au verso, l'oblitération de Fort St. John, B.C., même jour le 13 janvier 1937.



Tarif 10 ¢ : par avion = 6 ¢; il y a 4 ¢ en trop

Cachet : hydravion survolant un campement en bois rond. À noter que les cabanes aux deux extrémités sont surélevées et que l'on peut y accéder au moyen d'une échelle seulement; ce qui en rend l'accès beaucoup plus difficile aux animaux sauvages.

Verso partiel de l'enveloppe





13 janvier 1937. Vol de Fort Nelson, B.C., vers Fort

St. John, B.C.

Sheldon Luck était le pilote de l'avion de la compagnie United Air Transport. --- L'avion transportait 2 585 pièces de courrier sur ce vol. --- Dateur cercle continu 24mm. (5X) + marque d'enregistrement rectangulaire 49mm. X 22mm. --- Au verso, l'oblitération de Fort St. John, B.C., même jour le 13 janvier 1937.



Tarif 10 ¢ : enregistrement = 10 ¢ + avion vers Cuba = 10 ¢ le ¼ d'once

Cachet : hydravion survolant un campement en bois rond. À noter que les cabanes aux deux extrémités sont surélevées et que l'on peut y accéder au moyen d'une échelle seulement; ce qui en rend l'accès beaucoup plus difficile aux animaux sauvages.

Verso partiel de l'enveloppe





13 janvier 1937. Vol de Fort St. John, B. C., vers Gold Bar, B. C.

Sheldon Luck était le pilote de l'avion de la compagnie United Air Transport. --- L'avion transportait 2 696 pièces de courrier sur ce vol. --- Dateur cercle continu 23mm (4X). --- L'avion est arrivé à Gold Bar, B.C., le même jour 13 janvier 1937, mais il n'y a aucune oblitération à cet effet.

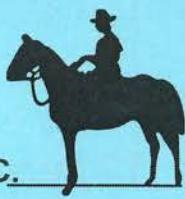


Tarif 26 ¢ : le tarif avion à destination de l'Afrique du Sud était de 25 ¢ la demi once depuis le 1^{er} juillet 1935; il y a donc 1 ¢ payé en trop.

Cachet : hydravion survolant deux chèvres de montagnes, animaux que l'on trouve en grand nombre dans les Rocheuses.

Verso partiel de la carte
L'oblitération de Gold Bar, B.C., 15 jan 1937 montre la date du départ de la carte vers sa destination. L'avion est retourné à Fort St. John à cette date





13 janvier 1937. Vol de Fort St. John, B.C., vers Gold Bar, B.C.

Sheldon Luck était le pilote de l'avion de la compagnie United Ait Transport. --- L'avion transportait 2 696 pièces de courrier sur ce vol. --- Dateur 23mm (3X) + marque d'enregistrement rectangulaire 48mm X 22mm. --- L'avion est arrivé à Gold Bar, B.C., le même jour 13 janvier 1937, mais il n'y a aucune oblitération à cet effet sur l'enveloppe.

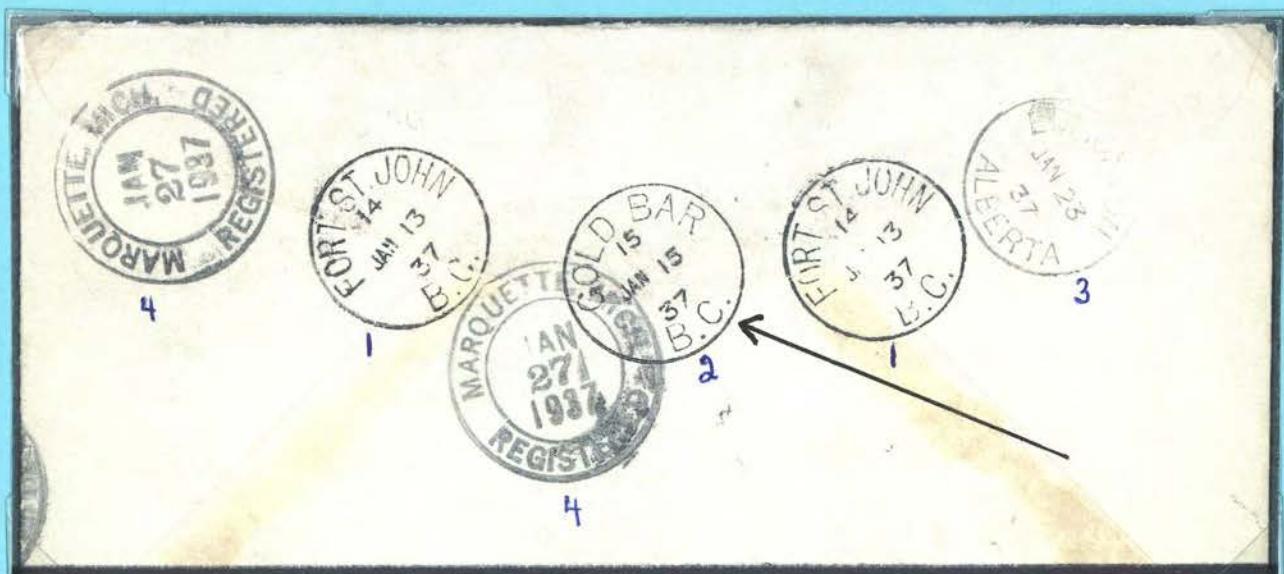


Tarif 16¢ : courrier recommandé = 10¢ + par avion = 6¢.

Cachet : hydravion survolant deux chèvres de montagnes, animaux que l'on trouve en grand nombre dans les Rocheuses.

Verso partie de l'enveloppe

L'oblitération de Gold Bar, B.C., 15 janvier 1937 montre la date du départ de cette enveloppe vers sa destination finale. L'avion est retourné à Fort St. John à cette date.





13 janvier 1937. Vol de Fort St. John, B.C., vers

Finlay Forks, B.C.

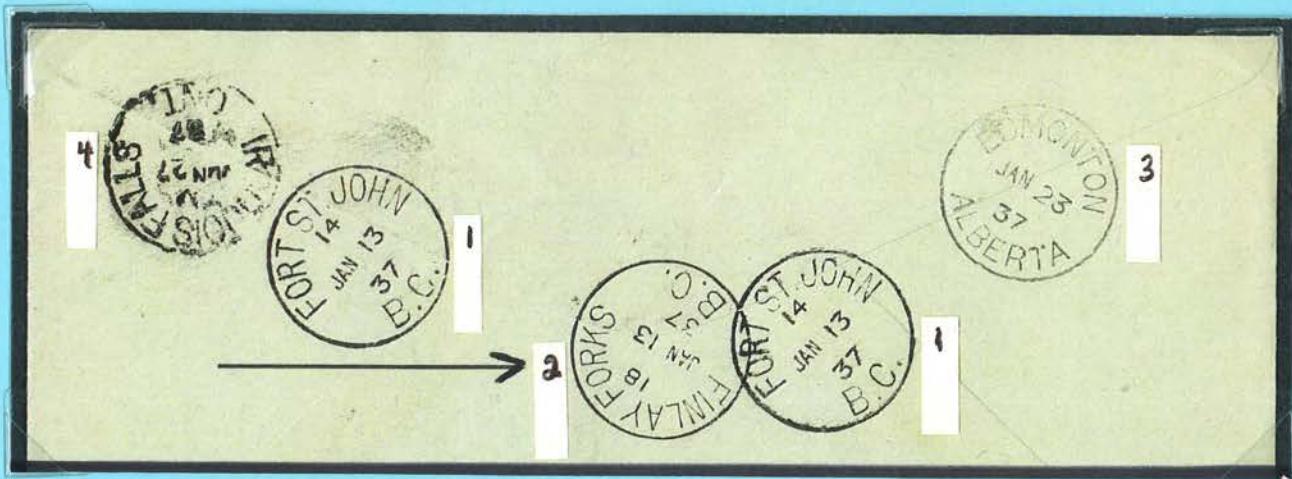
Sheldon Luck était le pilote de l'avion de la compagnie United Air Transport. --- L'avion transportait 2 474 pièces de courrier sur ce vol. --- Dateur 23mm (4X) + marque d'enregistrement rectangulaire 48mm X 22mm. --- L'avion est arrivé à Finlay Forks, B.C., même jour le 13 janvier 1937.

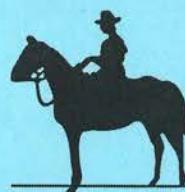


Tarif 16¢ : recommandé = 10¢ + par avion = 6¢

Cachet : hydravion survolant un canot sur un plan d'eau. Dans le canot d'écorce, on voit deux chasseurs transportant un orignal dont on distingue clairement le panache à l'avant du canot.

Verso partiel de l'enveloppe

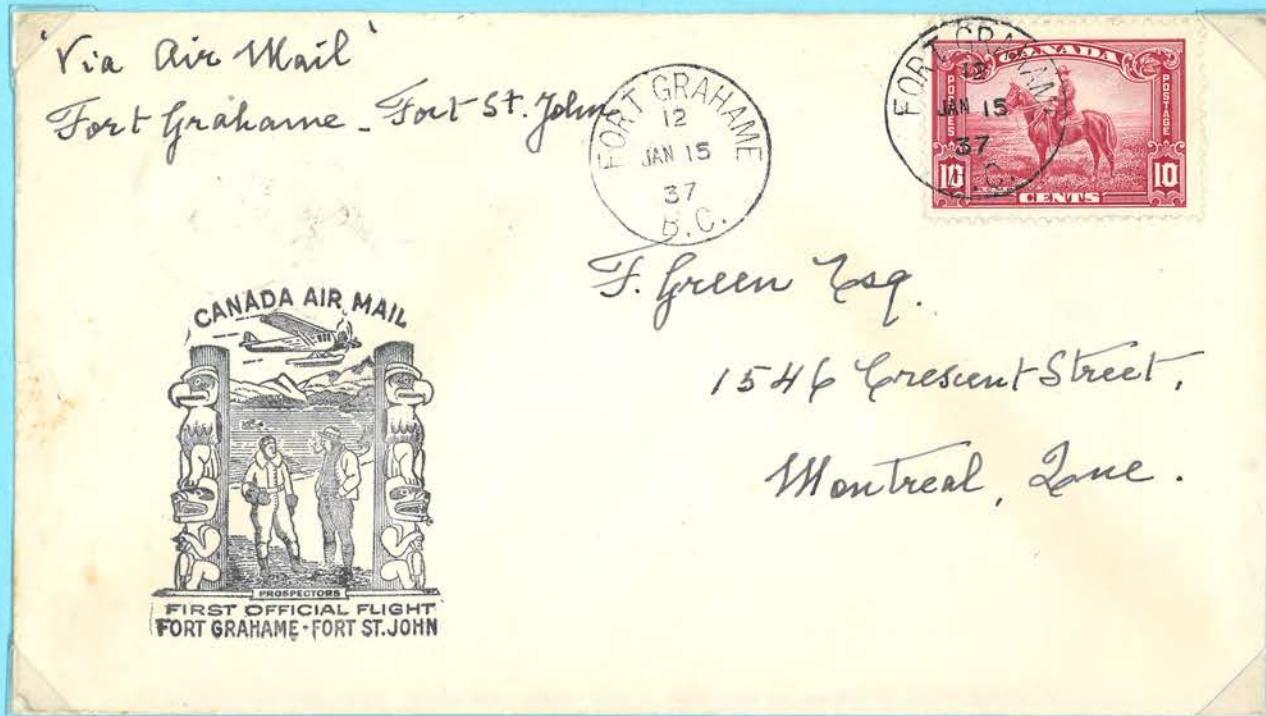




15 janvier 1937. Vol de Fort Grahame, B.C. vers

Fort St. John, B.C.

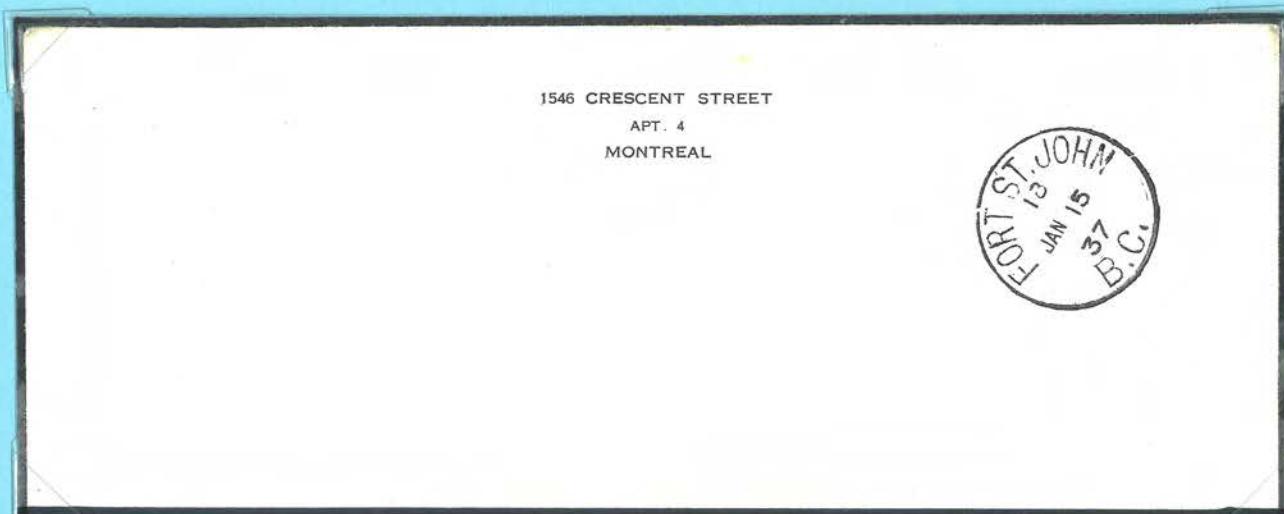
Sheldon Luck était le pilote de l'avion de la compagnie United Air Transport. --- L'avion transportait 2 515 pièces de courrier sur ce vol. --- Dateur 24mm (2X). --- L'avion est arrivé à Fort St. John, B.C., même jour le 15 janvier 1937.



Tarif 10¢ : par avion = 6¢ + 4¢ en trop

Cachet : hydravion survolant deux personnes encadrées de deux totems. Une de ces personnes semble un pilote d'avion et l'autre un prospecteur d'or, fumant la pipe. Les totems sont probablement des totems de la tribu des Indiens Haïda.

Verso partiel de l'enveloppe

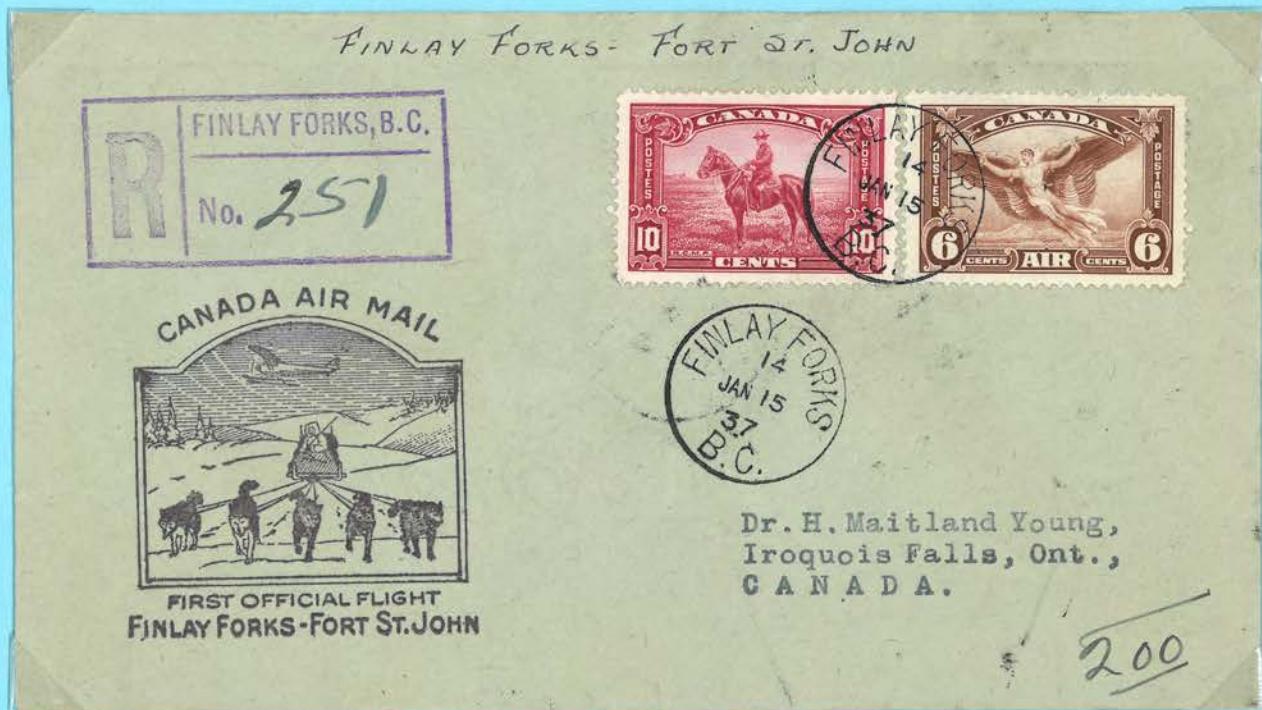




15 janvier 1937. Vol de Finlay Forks, B.C., vers

Fort St. John, B.C.

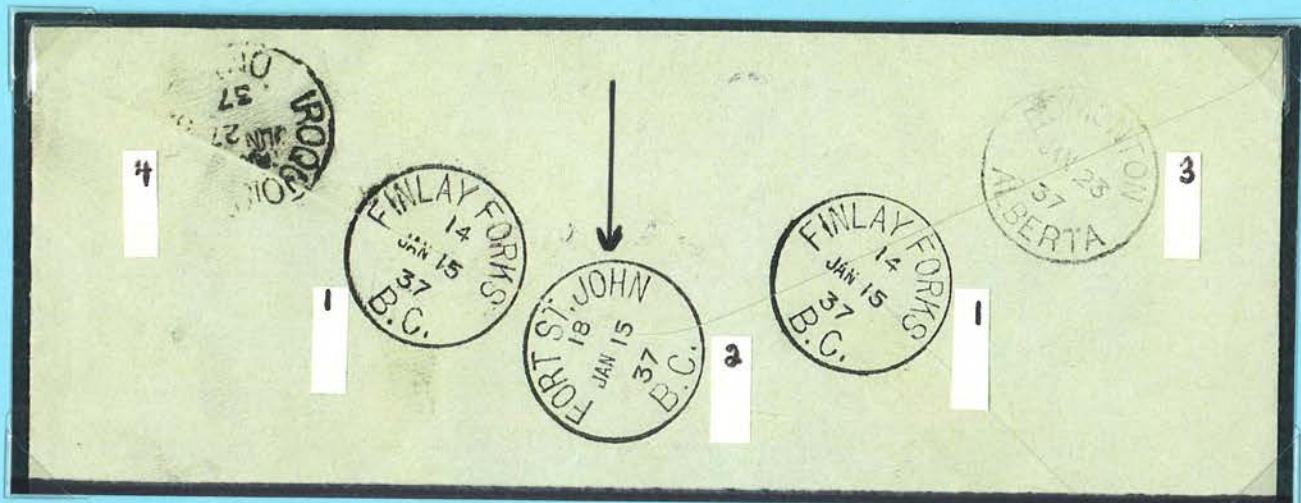
Sheldon Luck était le pilote l'avion de la compagnie United Air Transport. --
- L'avion transportait 2 601 pièces de courrier sur ce vol. --- Dateur cercle
continu 24mm (2X) + marque d'enregistrement rectangulaire 48mm X
22mm. --- L'avion est arrivé à Fort St. John, même jour le 15 janvier 1937.



Tarif 16¢ : recommandé = 10¢ + par avion = 6¢

Cachet : hydravion survolant un voyageur avec son traîneau tiré par cinq chiens. À NOTER : il y a une sérieuse erreur dans la conception du cachet ; on voit cinq chiens sur une même ligne et AUCUN chien de tête.

Verso partiel de l'enveloppe





21 avril 1937. Vol via Clipper San Francisco, US, vers

Hong Kong

Les vols avec courrier San Francisco – Manille, Philippines, avec escales à Honolulu et à Guam, existaient depuis le 22 novembre 1935. En date du 21 avril 1937, le trajet de San Francisco vers Hong Kong y fut ajouté.



Tarif = 90 ¢ la demie once de 1936 à 1946

Verso partiel de l'enveloppe

- 1- Départ « Premier vol » : SAN FRANCISCO CALIF. / APR / 21 / 1 PM /
1937; 13h.00 le 21 avril 1937

2- Arrivée « Premier vol » : VICTORIA HONG KONG / 2.30 / 28 AP / 37; le 28
avril 1937





21 avril 1937. Vol via Clipper
San Francisco - Hong Kong

Route Trans-Pacifique

Tarif 90 ¢, la ½ once

Verso : oblitérations
identiques à celles de
la page précédente
pour San Francisco
+
Victoria, Hong
Kong



E. J. Bairstow,
43, 27th Street,
Long Branch, Toronto, 14,
Ontario, Canada.



Via Air Mail-San Francisco-Hong Kong



Via Air Mail-San Francis



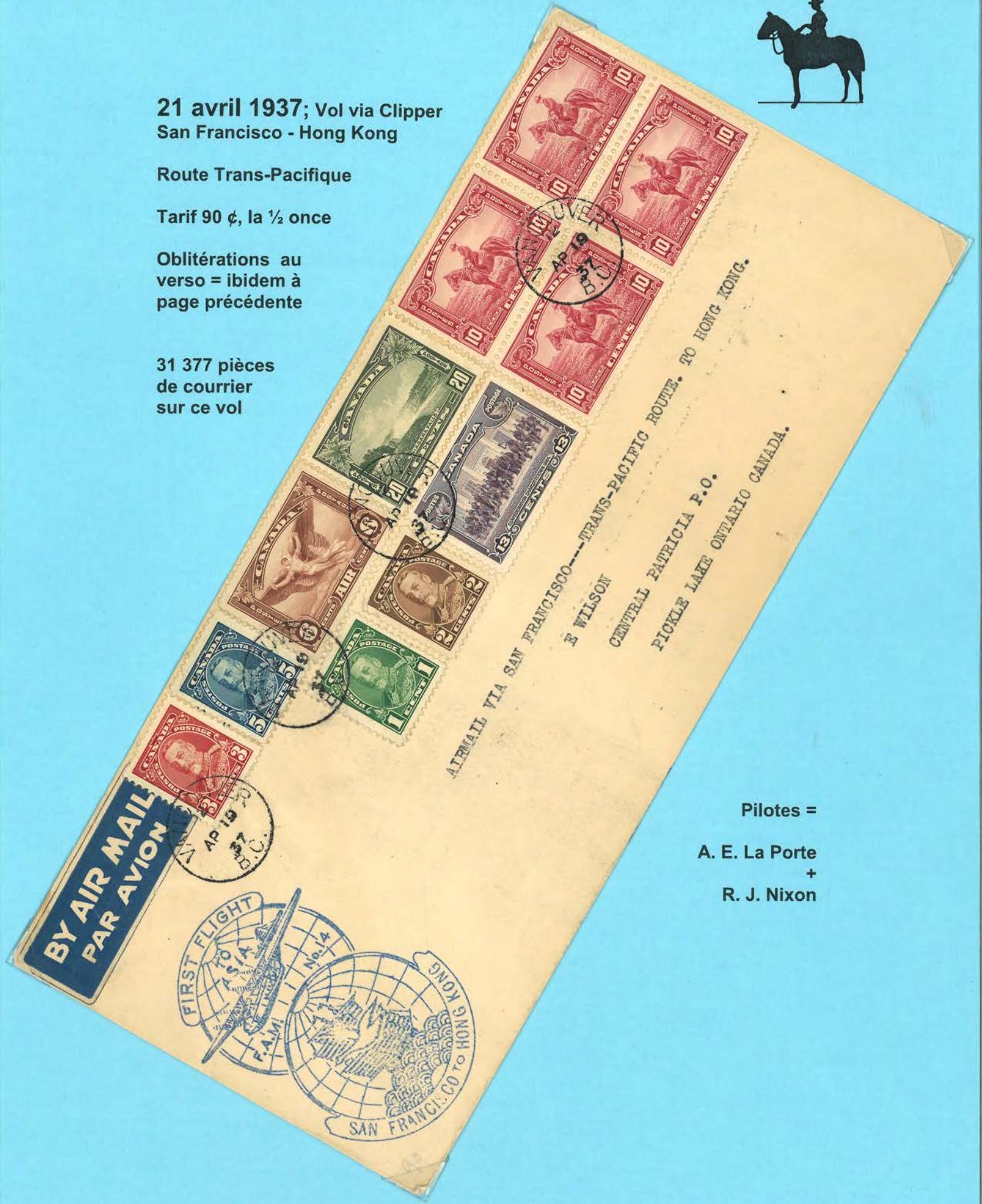
21 avril 1937; Vol via Clipper
San Francisco - Hong Kong

Route Trans-Pacifique

Tarif 90 ¢, la ½ once

Oblitérations au
verso = ibidem à
page précédente

31 377 pièces
de courrier
sur ce vol



Pilotes =

A. E. La Porte
+
R. J. Nixon



02 juin 1937. Vol de Prince George, B.C. vers Manson Creek, B.C. --- Journée d'ouverture de ce bureau de poste.

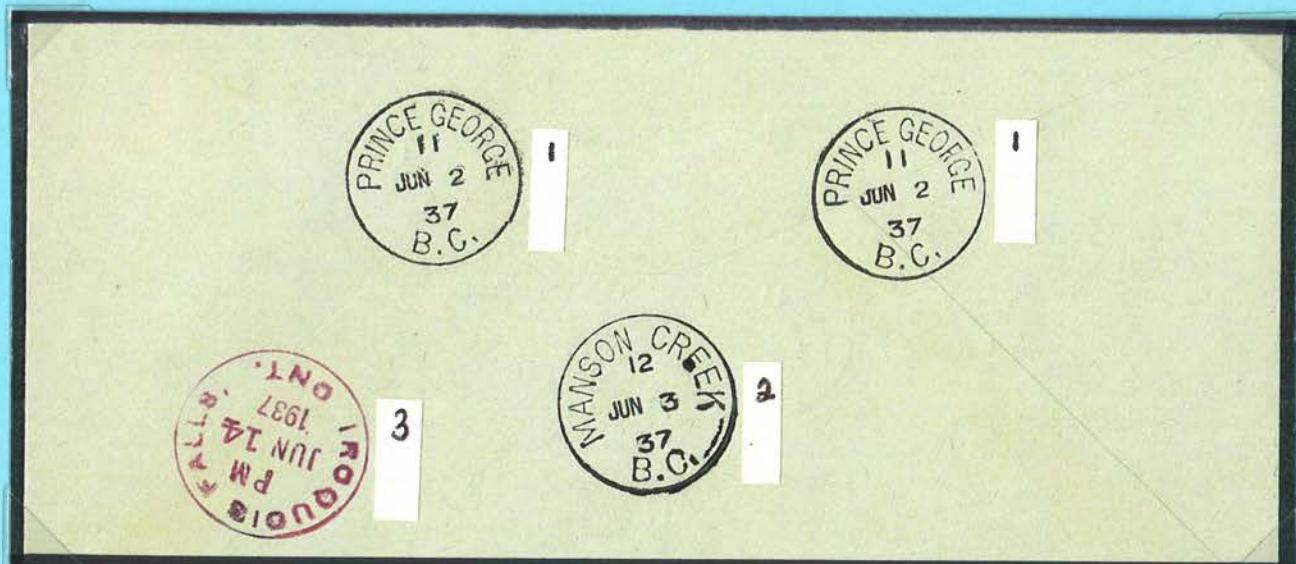
G. W. G. McConachie était le pilote de l'avion de la compagnie United Air Transport; il était aussi le président de cette compagnie. --- L'avion transportait 2 808 pièces de courrier sur ce vol. --- Dateur cercle continu 23mm (2X) + marque d'enregistrement rectangulaire 47mm X 22mm. --- L'enveloppe a été oblitérée seulement le lendemain 03 juin 1937, journée où elle est repartie vers sa destination finale.



Tarif 16¢ : courrier recommandé = 10¢ + par avion = 6¢

Cachet : hydravion survolant un lac où l'on voit un glouton (aussi nommé carcajou) (wolverine en anglais) sur la berge.

Verso partiel de l'enveloppe





02 juin 1937. Vol de Prince George, B.C., vers Takla Landing, B.C. --- Journée d'ouverture du bureau de poste de Takla Landing, B.C.

G. W. G. McConachie était le pilote de l'avion de la compagnie United Air Transport; il était aussi le président de cette compagnie. --- L'avion transportait 3 117 pièces de courrier sur ce vol. --- Dateur cercle continu 23mm (3X) + marque d'enregistrement rectangulaire 48mm X 22mm. --- L'enveloppe a été oblitérée seulement le lendemain 03 juin 1937, journée où elle est repartie vers sa destination finale.



Tarif 16¢ : courrier recommandé = 10¢ + par avion = 6¢

Cachet : hydravion survolant un lac où l'on voit un rat musqué (muskrat en anglais) sur la berge, en avant plan.

Verso partiel de l'enveloppe





05 juin 1937. Vol de Prince George, B.C., vers Fort Grahame, B. C.

Charles Tweed était le pilote de l'avion de la compagnie United Air Transport. --- L'avion transportait 2 599 pièces de courrier sur ce vol. --- Dateur cercle continu 23mm (2X) + marque d'enregistrement rectangulaire 48mm X 22mm. --- L'enveloppe a été oblitérée à Fort Grahame, B.C., même jour le 05 juin 1937.



Tarif 16¢ : courrier recommandé = 10¢ + par avion = 6¢

Cachet : hydravion survolant un lac où l'on voit une belette (weasel en anglais) sur la berge, en avant plan.

Verso partiel de l'enveloppe





05 juillet 1937. Vol d'Edmonton, Alberta, vers Fort Nelson, B.C.

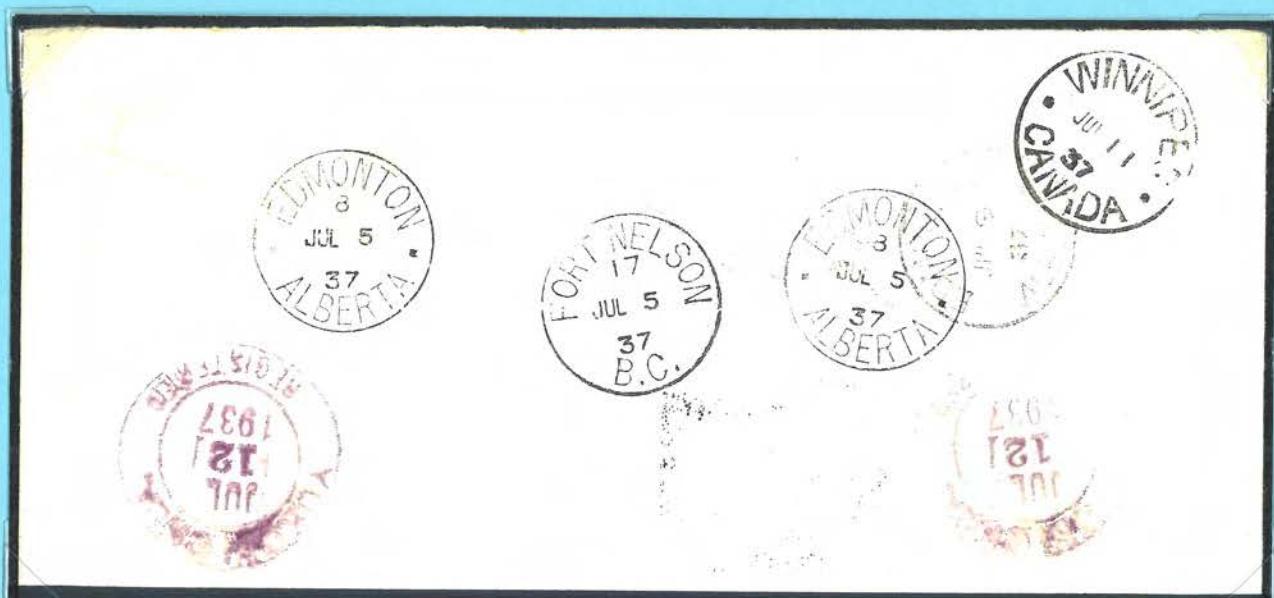
G. W. G. McConachie était le pilote de l'avion Ford TriMotor 6-AT-S, de la compagnie United Air Transport; il était aussi le président de cette compagnie. --- L'avion transportait 2 864 pièces de courrier sur ce vol. --- Dateur cercle continu 24mm (3X) + marque d'enregistrement rectangulaire 48mm X 22mm. --- L'enveloppe a été oblitérée le même jour 05 juillet 1937 à Fort Nelson, B.C.



Tarif 16 ¢ : courrier recommandé = 10 ¢ + par avion = 6 ¢

Cachet : avion de brousse survolant un lac où l'on voit deux grands hérons bleus sur la berge.

Verso partiel de l'enveloppe





05 juillet 1937. Vol de Fort Nelson, B.C., vers White Horse, Yukon

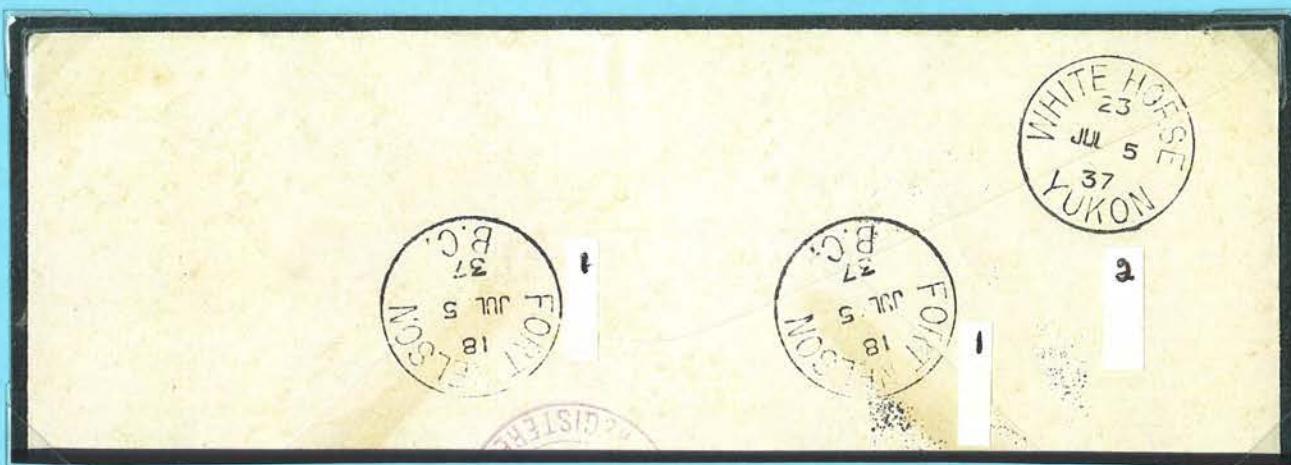
G. W. G. McConachie était le pilote de l'avion Ford TriMotor 6-AT-S, de la compagnie United Air Transport; il était aussi le président de cette compagnie. --- L'avion transportait 2 852 pièces de courrier sur ce vol. --- Dateur cercle continu 24mm (3X) + marque d'enregistrement rectangulaire 48mm X 22mm. --- L'enveloppe a été oblitérée le même jour 05 juillet 1937, à White Horse, Yukon.



Tarif 16 ¢ : courrier recommandé = 10 ¢ + par avion = 6 ¢

Cachet : avion de brousse survolant un lac où l'on voit un aigle à tête chauve (traduction littérale de *bald eagle*) perché sur une branche et tenant un poisson dans ses serres.

Verso partiel de l'enveloppe





13 juillet 1937. Vol (retour) de Norite Bay, Sask., vers Prince

Albert, Sask. --- Le bureau de poste de Norite Bay avait ouvert ses portes, la veille, lors du premier vol (un vol aller) de Prince Albert vers Norite Bay.

W. F. Windrum était le pilote de l'avion de la compagnie Canadian Airways. --- L'avion transportait 2 406 pièces de courrier sur ce vol. --- Dateur cercle continu 24mm (4X) + marque d'enregistrement rectangulaire 49mm X 21mm. --- Enveloppe oblitérée le même jour 13 juillet 1937, à Prince Albert.



Tarif 16 ¢ : courrier recommandé = 10 ¢ + par avion = 6 ¢

Cachet : hydravion survolant une rivière où l'on voit sur la rive, trois explorateurs avec leur canot, soit s'apprêtant à débuter un portage ou encore venant de terminer leur portage; en raison de leur position, je crois que c'est plutôt un départ.

Verso partiel de l'enveloppe





10 août 1937. Vol de Montréal, Canada, vers Burlington, USA

S. A. Short était le pilote de l'avion Lockheed Electra de la compagnie Colonial Air Lines. --- L'avion transportait 5 170 pièces de courrier sur ce vol. --- Dateur cercle continu 25mm (2X) + une marque d'enregistrement rectangulaire 48 mm X 24mm. --- Enveloppe oblitérée le même jour 10 août 1937 à Burlington, VT (Vermont) USA.



Tarif 16 ¢ : courrier recommandé = 10 ¢ + par avion = 6 ¢

Cachet : avion survolant le lac Champlain qui est situé entre Montréal au Canada et Burlington aux USA. À noter les deux drapeaux, canadien et étatsunien, qui sont placés de chaque côté du cachet; ils sont d'époque, l'Union Jack étant le drapeau apparaissant côté canadien.

Verso partiel de l'enveloppe





10 août 1937. Vol de Montréal, Canada, vers Burlington, USA

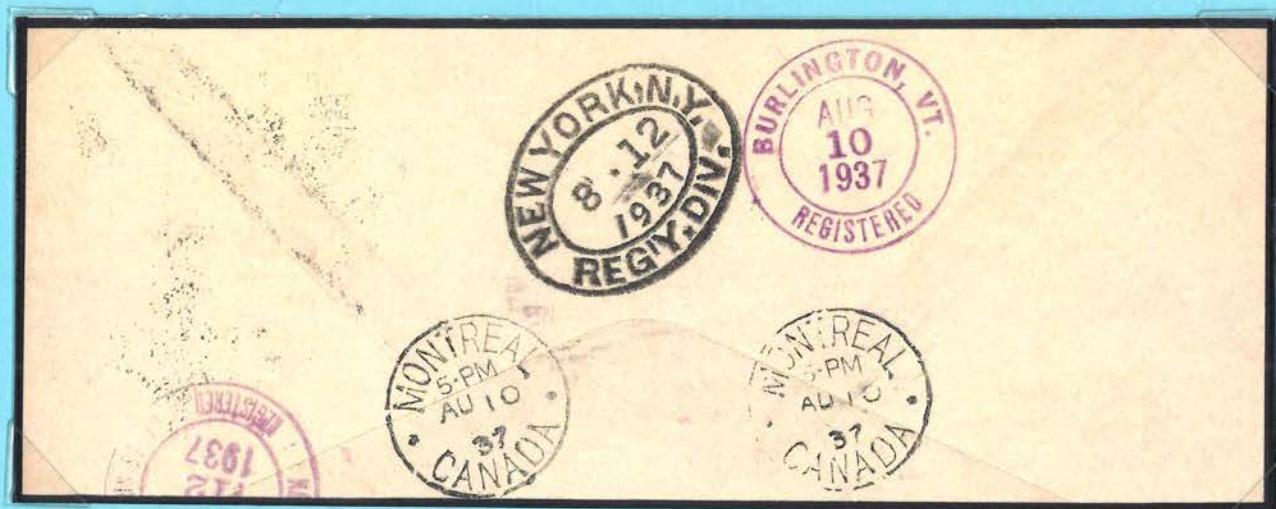
S. A. Short était le pilote de l'avion Lockheed Electra de la compagnie Colonial Air Lines. --- L'avion transportait 5 170 pièces de courrier sur ce vol. --- Dateur cercle continu 25mm (2X) + une marque d'enregistrement rectangulaire 48 mm X 24mm. --- Enveloppe oblitérée le même jour 10 août 1937 à Burlington, VT (Vermont) USA.



Tarif 16 ¢ : courrier recommandé = 10 ¢ + par avion = 6 ¢

Cachet : avion survolant le lac Champlain qui est situé entre Montréal au Canada et Burlington aux USA. À noter les deux drapeaux, canadien et étatsunien, qui sont placés de chaque côté du cachet; ils sont d'époque, l'Union Jack étant le drapeau apparaissant côté canadien.

Verso partiel de l'enveloppe





26 janvier 1938. Vol de Prince George, B.C. vers Germansen Landing, B.C. --- Journée d'ouverture du bureau de poste de Germansen Landing, B.C.

Sheldon Luck était le pilote de l'avion de la compagnie United Air Transport. --- L'avion transportait 4 476 pièces de courrier sur ce vol. --- Dateur cercle continu 23mm (2X). --- Enveloppe oblitérée le même jour 26 janvier 1937 à Germansen Landing, B.C.



Tarif 10 ¢ : par avion = 10 ¢ la
½ once vers l'Europe

Cachet : avion qui après avoir atterri
sur ses skis, livre des marchandises
qui elles, seront transportées par un
traineau tiré par des chiens.

Ici, l'expéditeur est un Belge.





26 janvier 1938. Vol de Germansen Landing, B.C. vers
Prince George, B.C.

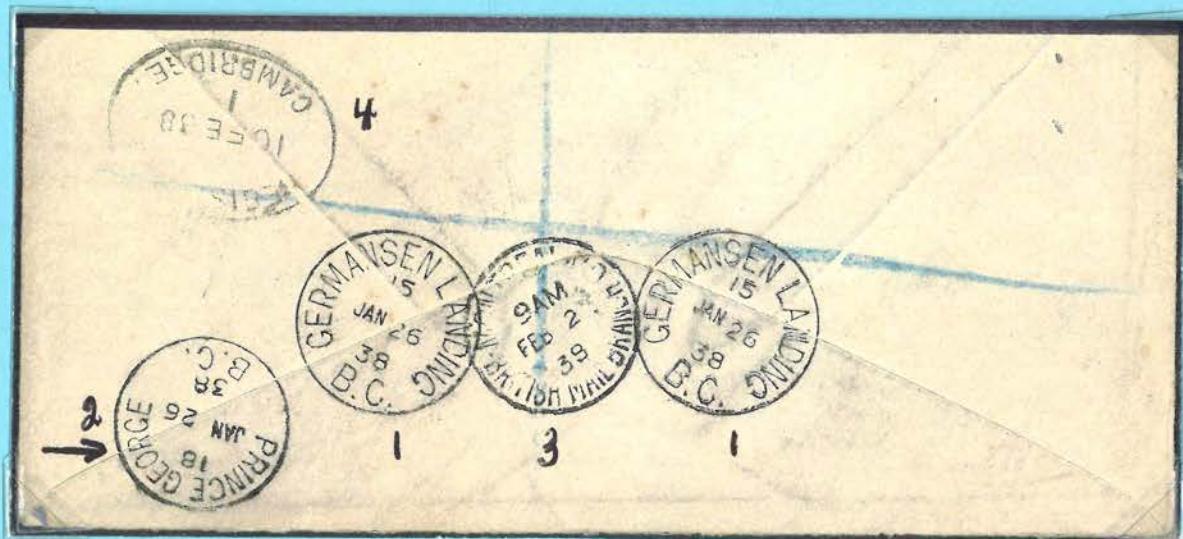
Sheldon Luck était le pilote de l'avion de la compagnie United Air Transport. --- L'avion transportait 4 204 pièces de courrier sur ce vol. --- Dateur cercle continu 25mm (2X) + marque d'enregistrement rectangulaire 48mm X 22mm. --- Au verso, enveloppe oblitérée le même jour 26 janvier 1937 à Prince George, B.C.



Tarif 16 ¢ : courrier recommandé = 10 ¢ + par avion vers l'Angleterre = 6 ¢

Cachet : hydravion survolant un campement indien, à gauche ainsi qu'une cabane en bois rond, à droite; au premier plan, on voit un voyageur qui vient soit de dételer ses chiens du traineau à chiens ou encore qui s'apprête à les atteler sur ce traineau.

Verso partiel de l'enveloppe





26 janvier 1938. Premier Vol de Germansen Landing, B.C. vers Prince George, B.C.

Sheldon Luck était le pilote de l'avion de la compagnie United Air Transport. --- L'avion transportait 4 204 pièces de courrier sur ce vol. --- Dateur cercle continu 25mm (4X) + marque d'enregistrement rectangulaire 48mm X 22mm. --- Au verso, enveloppe oblitérée le même jour 26 janvier 1937 à Prince George, B.C.



Tarif 35¢ : courrier recommandé = 10¢ + par avion vers Cuba = 25¢

Cachet : hydravion survolant un campement indien, à gauche ainsi qu'une cabane en bois rond, à droite; au premier plan, on voit un voyageur qui vient soit de dételier ses chiens du traineau à chiens ou encore qui s'apprête à les atteler sur ce traineau.

Verso partiel de l'enveloppe





12 mars 1938. Vol de Prince George, B.C. vers Ware, B.C.
Journée d'ouverture du bureau de poste de Ware, B.C.

E. R. R. Field était le pilote de l'avion de la compagnie United Air Transport.
--- L'avion transportait 6 808 pièces de courrier sur ce vol. --- Dateur cercle continu 22mm + marque d'enregistrement rectangulaire 47mm X 22mm. ---
Au verso, enveloppe oblitérée le même jour 12 mars 1938 à Ware, B.C.



Tarif 36¢ : courrier recommandé = 10¢ + par avion = 6¢ + Special Delivery Express = 20¢ (pour le trajet canadien seulement)

Cachet : hydravion survolant un troupeau de caribous.

Verso partiel de l'enveloppe





12 mars 1938. Vol de Prince George, B.C. vers Ware, B.C.
Journée d'ouverture du bureau de poste de Ware, B.C.

E. R. R. Field était le pilote de l'avion de la compagnie United Air Transport.
--- L'avion transportait 6 808 pièces de courrier sur ce vol. --- Dateur cercle continu 22mm + marque d'enregistrement rectangulaire 47mm X 22mm. ---
Au verso, enveloppe oblitérée le même jour 12 mars 1938 à Ware, B.C.

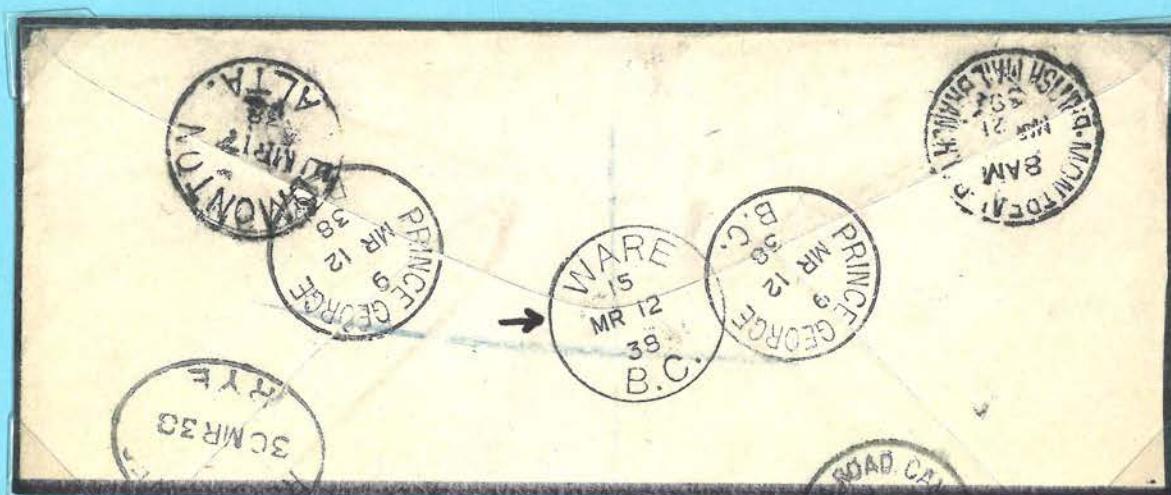


Tarif 16¢ : courrier recommandé = 10¢ + avion vers le Royaume-Uni = 6¢.

La marque en croix, bleue, au recto et au verso montre que l'enveloppe a vraiment voyagé vers le Royaume-Uni.

Cachet : hydravion survolant un troupeau de caribous.

Verso partiel de l'enveloppe





14 mars 1938. Vol de Ware, B.C. vers Prince George, B.C.

Vol retour. --- E. R. R. Field était le pilote de l'avion de la compagnie United Air Transport. --- L'avion transportait 5 668 pièces de courrier sur ce vol. --- Dateur cercle continu 22mm (4X) + marque d'enregistrement rectangulaire 49mm X 22mm. --- Au verso, enveloppe oblitérée le même jour 14 mars 1938 à Prince George, B.C.



Tarif 36 ¢ : courrier recommandé = 10 ¢ + par avion = 6 ¢ + Special Delivery Express = 20 ¢ (pour le trajet canadien seulement)

Cachet : hydravion survolant deux chèvres de montagne.

Verso partiel de l'enveloppe





14 mars 1938. Vol de Ware, B.C. vers Prince George, B.C.

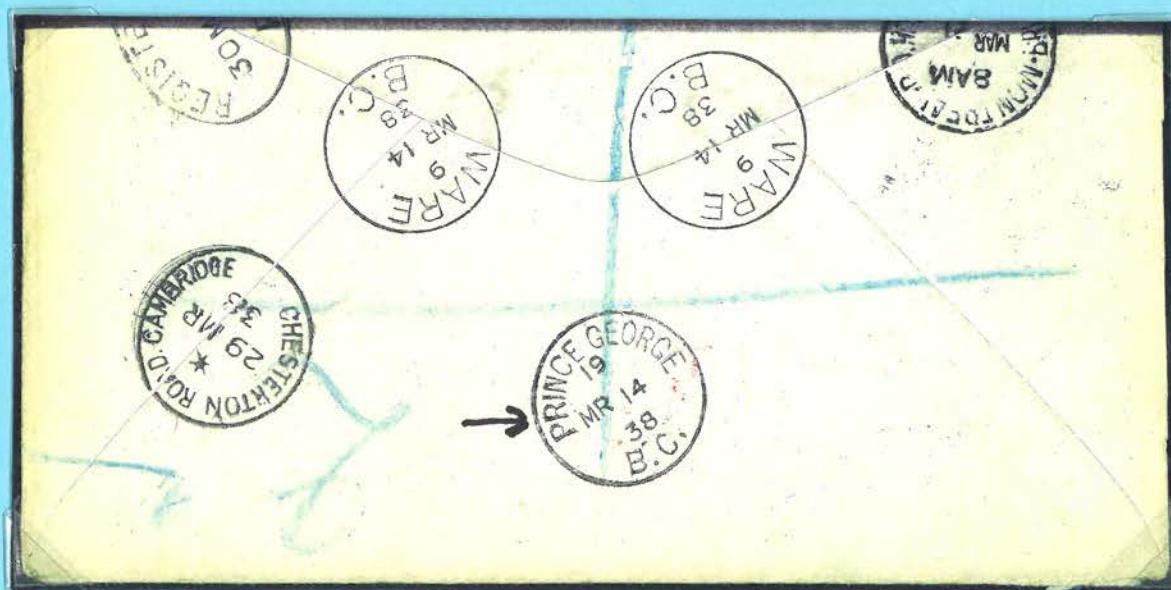
Vol retour. --- E. R. R. Field était le pilote de l'avion de la compagnie United Air Transport. --- L'avion transportait 5 668 pièces de courrier sur ce vol. --- Dateur cercle continu 22mm (2X) + marque d'enregistrement rectangulaire 49mm X 22mm. --- Au verso, enveloppe oblitérée le même jour 14 mars 1938 à Prince George, B.C.



Tarif 16 ¢ : courrier recommandé = 10 ¢ + avion vers le Royaume Uni = 6 ¢

Cachet : hydravion survolant deux chèvres de montagne.

Verso partiel de l'enveloppe





16 mars 1938. Premier Vol de Baltimore, USA, vers Bermuda

R. O. D. Sullivan était le pilote de l'avion. --- L'avion transportait 71 113 pièces de courrier sur ce vol. --- Oblitération de départ à Baltimore est au verso; un duplex avec vagues et dateur cercle continu 21mm. --- Oblitération d'arrivée à Bermuda aussi au verso, même jour le 16 mars 1938; dateur cercle continu 25mm.



Tarif 15 ¢ le quart d'once, de mars 1938 jusqu'au 31 août 1945

Cachet : carte géographique de l'archipel des Bermudes

Verso de l'enveloppe





Le 03 mai 1938. Vol de White Horse, Yukon, Canada vers

Fairbanks, Alaska, États-Unis

S. E. Robinson était le pilote
de l'avion de la compagnie Pacific Alaska Airways. --- L'avion transportait
7 459 pièces de courrier sur ce vol. --- Dateur cercle continu 23mm (4X) +
marque d'enregistrement rectangulaire 48mm X 22mm. --- Au verso,
l'oblitération de Fairbanks, Alaska, le même jour 03 mai 1938.



Tarif 36 ¢ : courrier recommandé = 10 ¢ + par avion vers les USA = 6 ¢ +
Special Delivery Express = 20 ¢ (non justifiable pour livraison aux USA).

Cachet : avion de brousse survolant une rivière où l'on voit un groupe de personnes sur un côté et sur l'autre côté à l'avant plan, une personne (surveillée par un totem) transportant son canot.

Verso partiel du pli





Le 03 mai 1938. Vol de White Horse, Yukon, Canada vers

Juneau, Alaska, États-Unis

W. J. Jones était le pilote de l'avion de la compagnie Pacific Alaska Airways. --- L'avion transportait 8 050 pièces de courrier sur ce vol. --- Dateur cercle continu 23mm (3X) + marque d'enregistrement rectangulaire 48mm X 22mm. --- Curieusement, il n'y a aucune oblitération de Juneau, Alaska, sur cette enveloppe.



Tarif 36 ¢ : courrier recommandé = 10 ¢ + par avion vers les USA = 6 ¢ + Special Delivery Express = 20 ¢ (non justifiable pour livraison aux USA).

Cachet : avion de brousse survolant un énorme totem avec une personne armée d'un fusil à sa gauche et une cabane en bois rond à sa droite

Verso partiel du pli





04 août 1938. Vol de Vancouver, B.C. vers White Horse, Y.T.

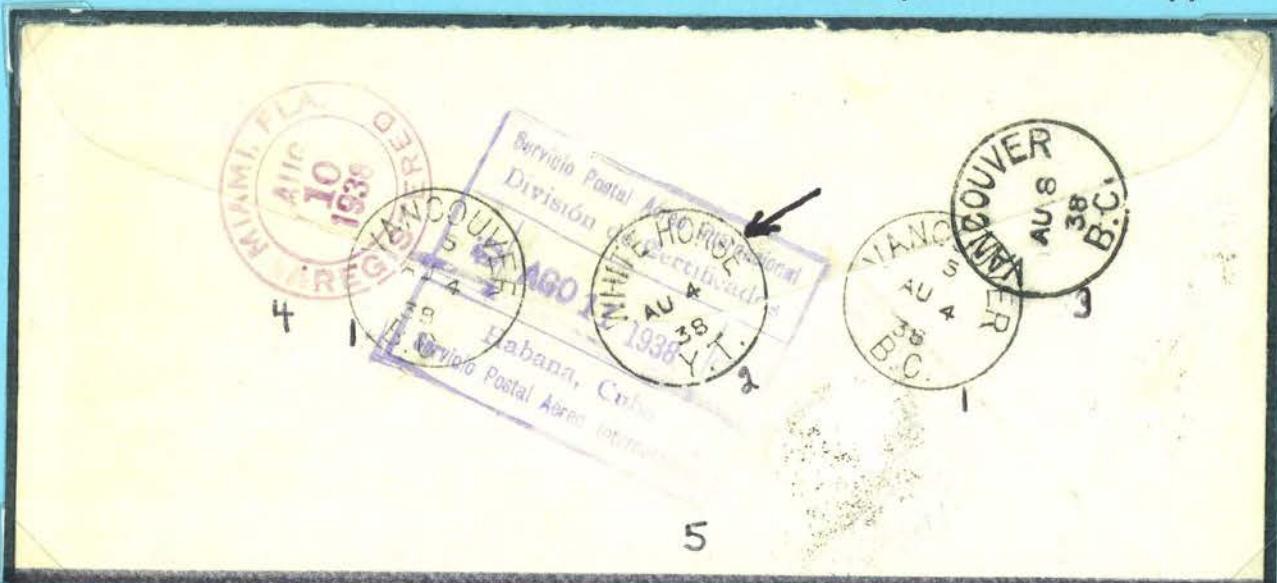
Grant McConachie était le pilote de ce vol. La compagnie d'aviation Ginger Coote Airways détenait le contrat de transport et elle utilisait les avions et elle engageait les pilotes de la compagnie United Air Transport pour faire le service. --- L'avion transportait 4 167 pièces de courrier sur ce vol. --- Dateur cercle continu 23mm + marque d'enregistrement rectangulaire 47mm X 22mm. --- Au verso, l'oblitération de White Horse, Y. T., le même jour 04 août 1938.



Tarif avion vers Cuba = 30¢ : courrier recommandé = 10¢ + $\frac{1}{2}$ once à 20¢, le $\frac{1}{4}$ d'once étant à 10¢ chacun.

Cachet : Un hydravion survolant « The Lions » / Les Lions = le nom d'un groupe de montagnes en Colombie-Britannique

Verso partiel de l'enveloppe





02 mars 1939. Vol de Winnipeg, Man., vers North Bay, Ont.

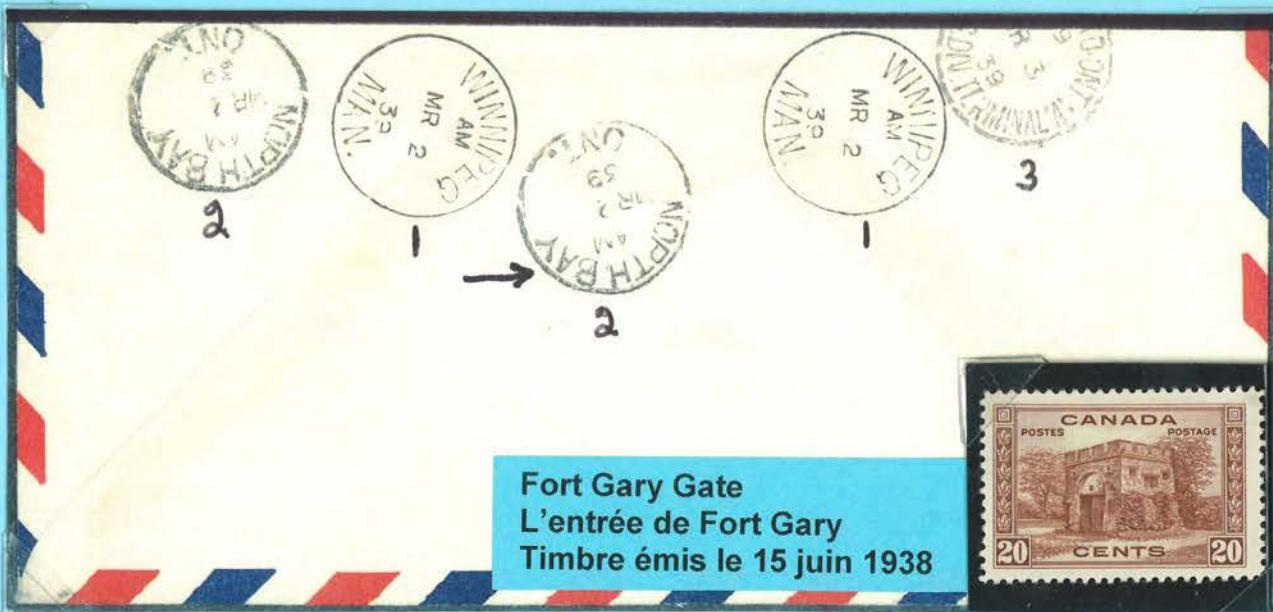
K. Edmisson était le pilote de l'avion de la compagnie Trans-Canada Airlines (TCA), l'ancêtre d'Air Canada. --- L'avion transportait 1 779 pièces de courrier sur ce vol. --- Dateur cercle continu 24mm (3X) + marque d'enregistrement rectangulaire 49mm X 22mm. --- Au verso, l'oblitération de North Bay, Ont., même jour 02 mars 1939.



Tarif 16 ¢ : courrier recommandé = 10 ¢ + par avion USA = 6 ¢

Cachet : un bimoteur survolant un campement indien aux portes de Fort Gary qui lui, est gardé par deux gendarmes de la North West Mounted Police.

Verso partiel de l'enveloppe





24 juin 1939 – 01 juillet 1939

Service Transatlantique Nord par la Pan American Airways
à partir de Shédiac (Canada)

Shédiac (Canada) --- Botwood (Terre-Neuve)
Foynes (Irlande) --- Southampton (Angleterre)



Trois cachets différents ont été appliqués sur le courrier. Le cachet avec l'inscription Shédiac – Foynes a été appliqué sur le courrier en direction à la fois de l'Irlande et de l'Angleterre. Il n'y avait pas de cachet sur le courrier en direction de Southampton.

Le capt. Harold E. Gray était le pilote de l'avion Boeing 314, Yankee Clipper.

On remarque que le courrier a été oblitéré en date du 24 juin 1939, date où devait avoir lieu le départ de ce vol. Mais, en raison d'une brume épaisse et persistante, le vol n'a eu lieu que le 27 juin 1939. D'autres pièces de courrier ont été ajoutées et oblitérées en date du 26 juin 1939.

En raison du fait que les dates d'oblitération ne coïncidaient pas avec la date du vol, les postes terre-neuvienne et anglaise ont refusé d'oblitérer le courrier à son arrivée sur leur territoire respectif.



24 juin 1939 – 01 juillet 1939

Service Transatlantique à partir de Shédiac (NB)



Premier Vol, Shédiac – Foynes; l'oblitération du 24 juin 1939 ne reflète pas la réalité, le vol ayant eu lieu seulement le 27 juin 1939

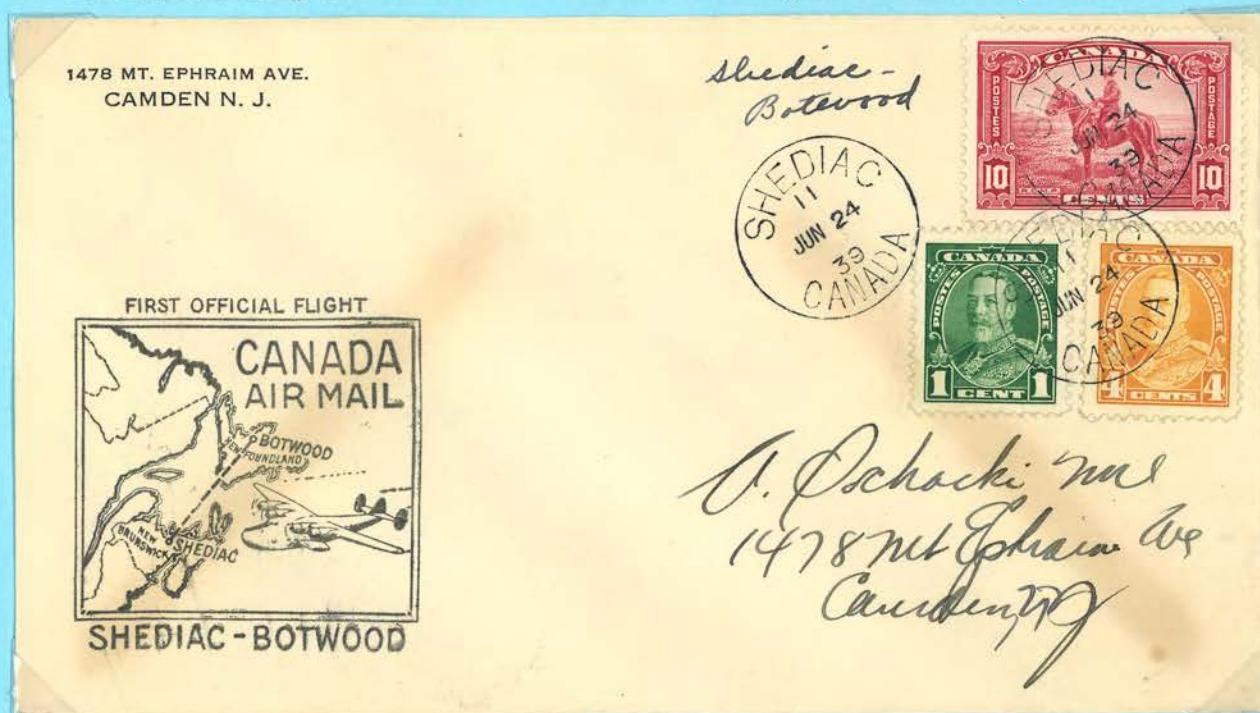
Tarif 30 ¢ la demie once, effectif le 24 juin 1939; une lettre à destination de Folkstone en Angleterre et retournée à sa destinatrice à Toronto.

Verso de l'enveloppe
Arrivée à FOLKESTONE KENT à 09h.30 le 30 juin 1939





24 juin 1939. Ouverture de la route aérienne Nord - Atlantique, qui va de New York, États-Unis vers Southampton, Angleterre.
Vol segment, de Shédiac, Canada, vers Botwood, Terre-Neuve; la marque postale ne reflète pas la réalité, le vol ayant eu lieu le 27 juin 1939 en raison du mauvais temps.
Verso : arrivée, Botwood le 27 juin 1939





Deux cachets « Premier Vol »; les 01 juillet et 10 août

01 juillet 1939. « Premier Vol » segment, de Shédiac, Canada, vers New York, USA, (arrivée le même jour). Un vol de la Pan American Airways.

Cachet = un avion quadrimoteur survolant une galère dans une rade. Sous la galère, on peut lire les mots écrits en petits caractères « Spem Reduxit » devise de la province que l'on traduira par « L'espoir renaît ». La galère représente les deux principales activités économiques de l'époque 1870 dans la province, la navigation commerciale et la construction des navires.



10 août 1939. « Premier Vol » segment, de Montréal, Canada, vers Botwood, Terre-Neuve (arrivée le même jour). Un vol de l'Imperial Airways.

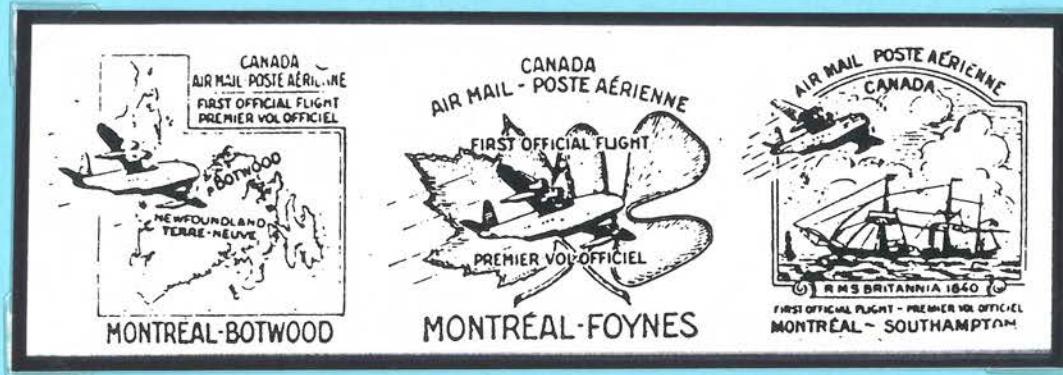




05 – 10 août 1939

Service Transatlantique Nord par Imperial Airways à partir de Montréal (Canada)

Botwood (Terre-Neuve)
Foynes (Irlande) --- Southampton (Angleterre)



Imperial Airways était une compagnie britannique qui, elle, a préféré la ville de Montréal à celle de Shédiac.

Trois cachets différents ont été appliqués sur le courrier soit :

- 1- Montreal – Botwood (Canada – Terre-Neuve); 6 776 pièces de courrier.
- 2- Montreal – Foynes (Canada – Irlande); 7 066 pièces de courrier.
- 3- Montreal – Southampton (Canada – Angleterre); 19,975 pièces de courrier.

Il n'y avait pas de cachet pour le trajet Montréal – New York.

Le capitaine J. C. Kelly-Rogers était le pilote de l'avion {a Short « C » class G-AFCV Flying Boat, the « Caribou »}.

Tarifs : au départ de Montréal, on a appliqué exactement les mêmes tarifs que ceux appliqués à partir de Shédiac, c'est-à-dire 6¢ vers les États-Unis; 10¢ vers Terre-Neuve; 30¢ vers l'Europe.

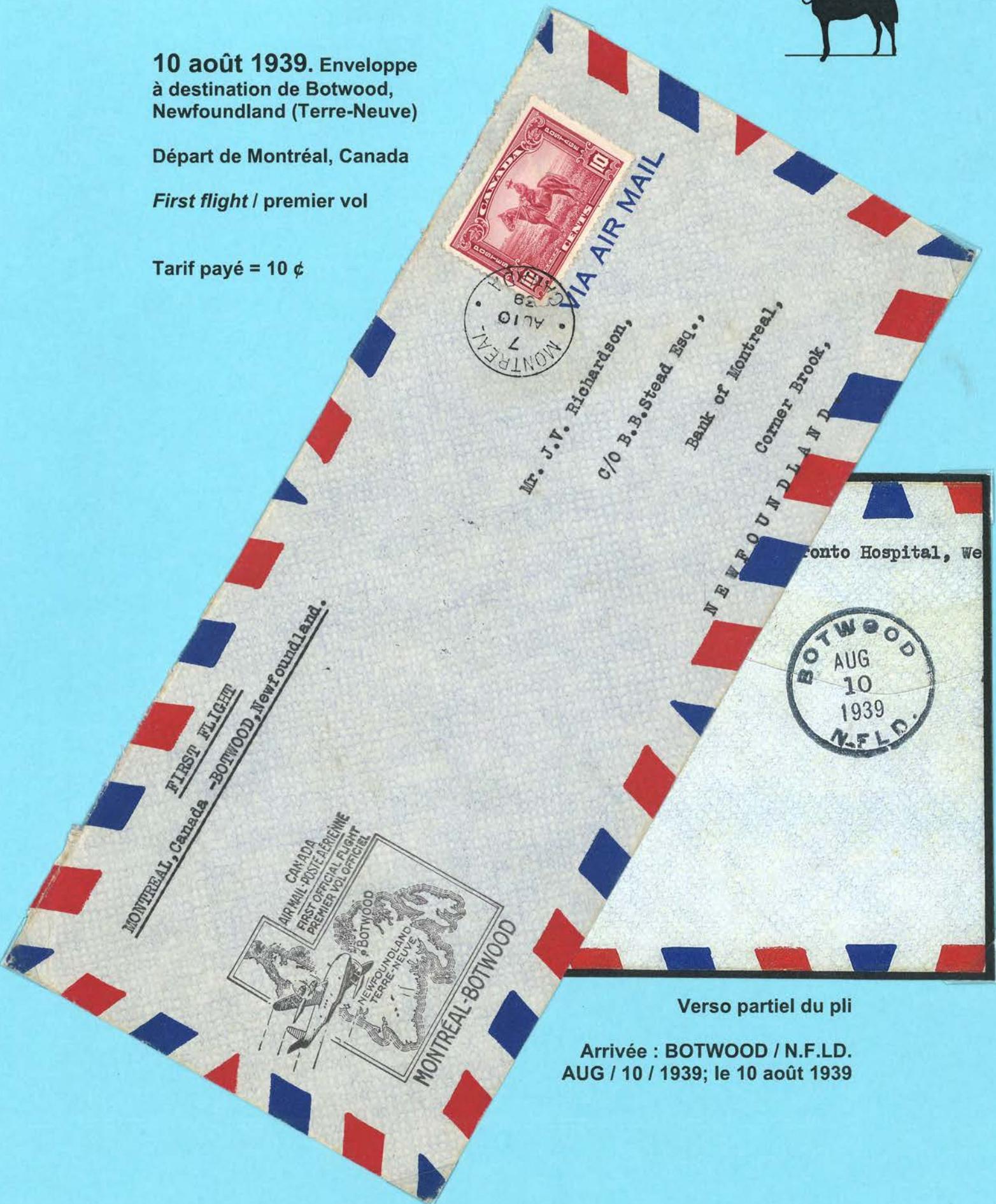


10 août 1939. Enveloppe
à destination de Botwood,
Newfoundland (Terre-Neuve)

Départ de Montréal, Canada

First flight / premier vol

Tarif payé = 10 ¢



Verso partiel du pli

Arrivée : BOTWOOD / N.F.L.D.
AUG / 10 / 1939; le 10 août 1939



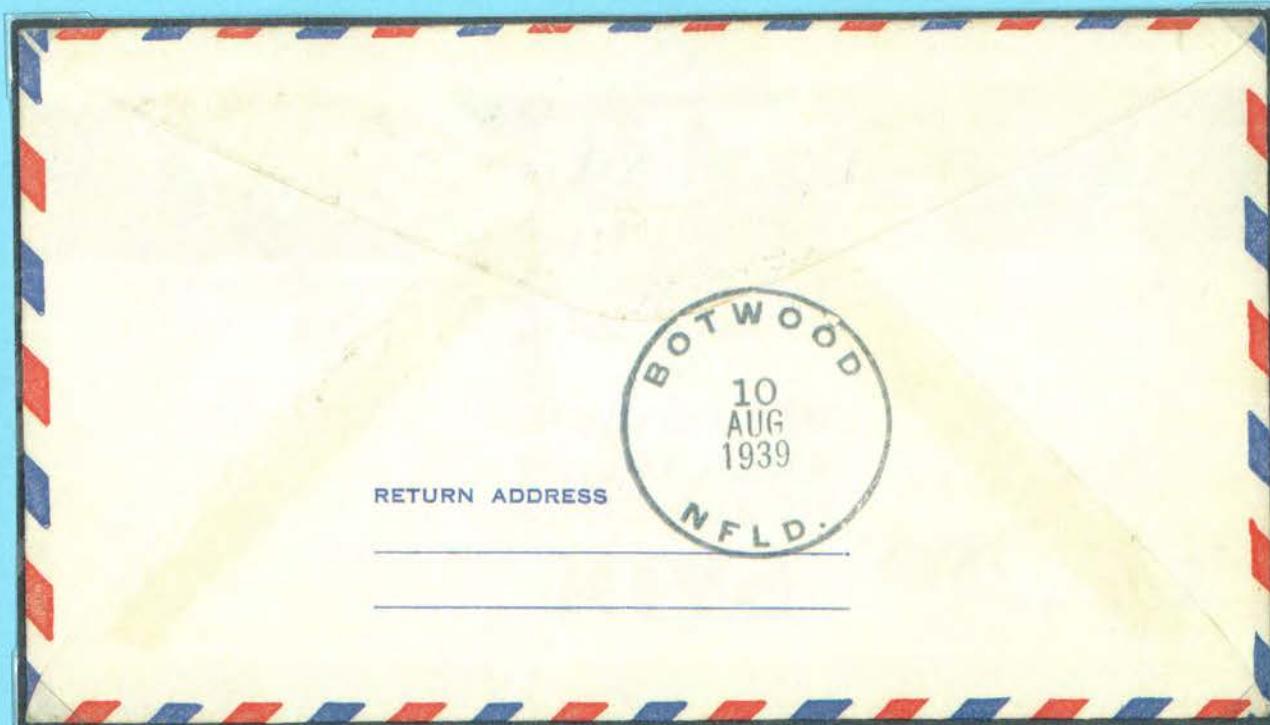
10 août 1939. Vol de Montréal vers Botwood



Enveloppe oblitérée à Montréal le 10 août 1939 et, le même jour, à Botwood au verso. Cachet bilingue = un avion flying boat, survolant Terre-Neuve.

Tarif : 15 ¢ = 10 ¢ par avion + 5 ¢ payé en trop

Verso de l'enveloppe





05 – 10 août 1939

Service Transatlantique Nord par Imperial Airways à partir de
Montréal (Canada)
Vol vers Foynes (Irlande)



Verso de l'enveloppe

Départ de Boston; tarif 6¢ pour expédier vers Montréal

Arrivée en Irlande le 11 août 1939 (probablement)





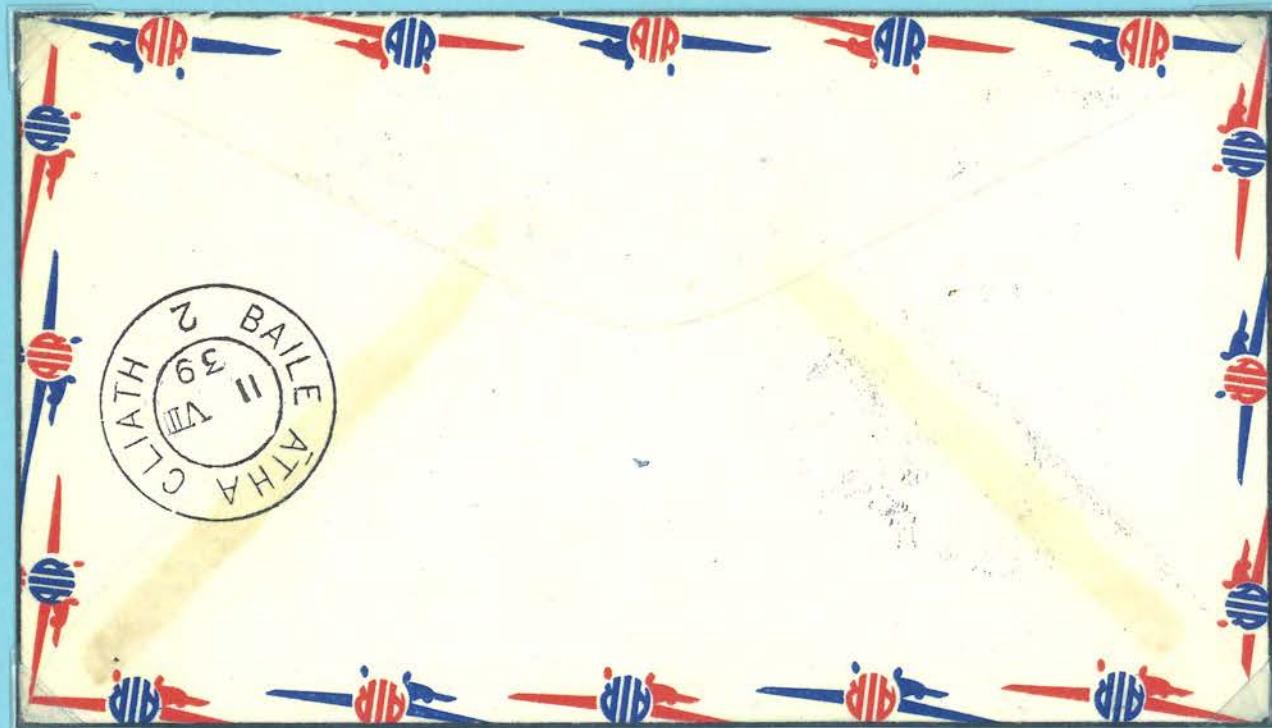
05 – 10 août 1939

Service Transatlantique Nord par Imperial Airways à partir de
Montréal (Canada); vol vers Foynes (Irlande)



Verso de l'enveloppe

Arrivée en Irlande le 11 août 1939; très belle oblitération





10 août 1939. Pli « Premier Vol »

de Montréal, Canada vers
Southampton, Angleterre.

Tarif = 50¢ : 30¢ la ½ once par
avion + 10¢ special delivery
+ 10¢ payé en trop (aucune
marque d'enregistrement)

Croix au crayon bleu =
arrivée en Angleterre;
ibidem au verso

VIA AIR MAIL

AIR MAIL POSTE AERIENNE
CANADA
R.M.S. BRITANNIA 1860
FIRST OFFICIAL FLIGHT - PREMIER VOL OFFICIEL
MONTREAL - SOUTHAMPTON

Registered.

First Atlantic-Southampton Air Mail Flight
Montreal - Southampton



Ontario

632

C H Mounfield
Island Falls
Canada.



Au verso de l'enveloppe
2 oblitérations

Transit :
Toronto, terminal « A »
AU 20 / 39; le 20 août 1939

Arrivée : ISLAND FALLS / ONT.
AM / AU / 23 / 39; le 23 août 1939



10 août 1939. Vol de Montréal vers Southampton



Enveloppe oblitérée à
Montréal le 10 août 1939.
Aucune marque au verso.



BRITANNIA

carrying passengers
and mail in 14 days,
8 hours and was
given a great
reception on arrival.

BRITANNIA 1840

The first of four ships to found the
Cunard Line, crossed to Boston

Mills

PLANE

FAMOUS BRITISH SHIPS

Two Series of 25
SERIES NO 1

15

BRITANNIA, 1840

The first of four ships built to found the Cunard Line, crossed to Boston carrying passengers and mail in fourteen days, eight hours, and was given a great reception on arrival.

Mills

CORKTIPS

BRITANNIA (1840)

Die eerste van vier skepe gebou om die Cunard-linie te stig, het na Boston oorgesteek en passasiers en pos in veertien dae en ag uur daarheen vervoer. Aan die boot is 'n groot ontvangs gegee by haar aankoms.

DRAWN BY EDGAR PULLIN, S.M.A.

AMALGAMATED TOBACCO CORPORATION (SOUTH AFRICA) LTD.
JOHANNESBURG

10 août 1939. Vol de Montréal vers Southampton



Enveloppe qui a été oblitérée à Montréal le 10 août 1939.

Il n'y a aucune marque postale au verso de cette enveloppe.

Les trois timbres sont intéressants pour leurs variétés,

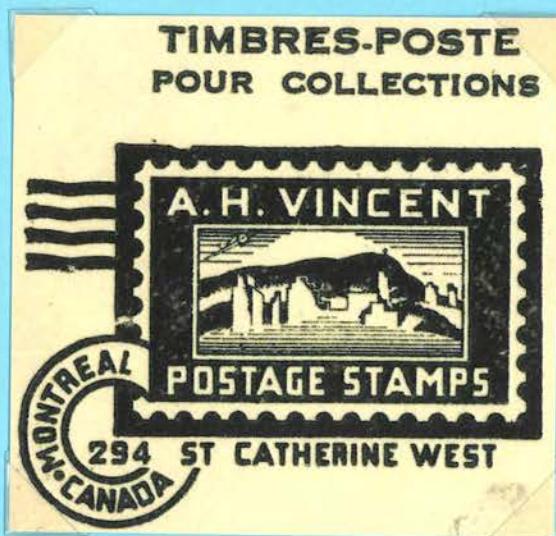


10 août 1939. Vol de Montréal vers Southampton



Enveloppe qui a été oblitérée à Montréal le 10 août 1939.
Il n'y a aucune marque postale au verso de cette enveloppe.

Enveloppe montrant le logo « A.H. Vincent », 294 rue St Catherine West à Montréal. Aucune trace sur internet en date du 12 mars 2023.





03 janv. 1941. Premier Vol
de Moncton, Canada vers
Bangor, Maine, USA

Tarif 34 ¢ : courrier
recommandé = 10 ¢

+

Vers les USA

1^{ère} once avion = 6 ¢

+

3 onces add. = 18 ¢



Pilotes : Chandler
et S. A. Short

Compagnie :
Northeast Airlines

6 356 pièces de courrier

Au verso : arrivée à
Bangor le 03 janv. 1941



Conclusion

Merci beaucoup d'avoir visité cette exposition. J'ose croire que vous y avez trouvé un plaisir certain. Collectionner ce timbre canadien qui a été émis en 1935 pour honorer la Gendarmerie Royale du Canada (GRC), est la passion d'une vie, de ma vie. Les années passant, il devient de plus en plus difficile de bonifier avec de nouvelles pièces, une telle collection. Toutefois, étant d'un naturel optimiste, je suis certain que des surprises m'attendent quelque part, un de ces jours; c'est ça une surprise, n'est-ce pas?

Courriel contact = editions_ddr@videotron.ca

Quelques avions de brousse utilisés au Canada; ces timbres ont été émis le 05 octobre 1982.

Fairchild FC – 2W1

De Havilland Canada Beaver

Noorduyn Norseman

Fokker Super Universal

Specifications

Denominations: 30¢, 60¢
Date of Issue: 5 October 1982
Design:
Robert Bradford — Painting
Jacques Charette — Typography
Printer:
Ashton-Potter Limited, Toronto
Quantity: 30¢ — 22 000 000
60¢ — 14 000 000
Dimensions:
40 mm x 24 mm (horizontal)
Perforation: 13
Printing Process:
Lithography in four colours
Pane Layout:
30¢ — 50 stamps se tenant (checkerboard pattern) commencing with the Fairchild FC-2W1 design in the upper left-hand corner
60¢ — 50 stamps se tenant (checkerboard pattern) commencing with the Fokker Super Universal design in the upper left-hand corner

Données techniques

Valeur: 30¢., 60¢.
Date d'émission : le 5 octobre 1982
Design:
Robert Bradford — peinture
Jacques Charette — typographie
Imprimeur:
Ashton-Potter Limited, Toronto
Tirage : 30¢. — 22 000 000
60¢. — 14 000 000
Format :
40 mm sur 24 mm (horizontal)
Dentelure : 13
Procédé d'impression :
Lithographie en 4 couleurs
Présentation du feuillet :
30¢. — 50 timbres se tenant (en damier) en commençant par le FC-2W1, de Fairchild dans le coin supérieur gauche
60¢. — 50 timbres se tenant (en damier) en commençant par le Super Universal, de Fokker dans le coin supérieur gauche





Bibliographie consultée

American Air Mail Catalogue, A Reference Listing of the Airpost of the World, Fourth Edition, Volume Three of Four Volumes; © 1970; pages 338 – 339. An Official Publication of The American Air Mail Society. Photocopies des pages 338 et 339 seulement; pages qui concernent le Premier Vol de Baltimore vers Bermuda en date du 16 mars 1936.

Bergier, Joseph : (de l'Académie de Philatélie de Paris, de l'Académie européenne de Philatélie) *Relations aéropostales entre l'Europe et l'Amérique du Nord 1919 – 1945 / Postal Air Mail Connections Between Europe and North America 1919 – 1945*; quatrième émission, revue et complétée; éditée par L'Amicale Philatélique « L'Ancre », 7 rue Dobrée, 44100 Nantes, France; 251 pages (269 réel = 18 pages ajoutées en sous-pages dans cette émission). ----- NOTE : Pour désigner ce que l'on nomme habituellement cachet, Bergier utilise très fréquemment le terme « *GRIFFE* ».

Published through the Sponsorship of the Canadian Aerophilatelic Society and the Auspices of the American Air Mail Society : The Air Mails of Canada and Newfoundland; A Volume in the Sixth Edition of the American Air Mail Catalogue; © 1997; Printed and Bound by Edwards Brothers, Anne Arbor, Michigan, USA; 550 pages.

Sieger, Hermann Walter : *ZeppelinPost Special-Katalog; 22. Auflage (22^{ème} édition); Hermann E. Sieger Gbhm, éditeur; © 2001, Sieger-Verglag, 73545 Lorch / Württemberg; imprimé en Allemagne; 574 pages.*

Smith, Dr. Robert C. and Wawrukiewicz, Anthony S. : *Canada Domestic and International Postal Rates and Fees 1870 – 1999; © 2000; Jay Smith and Bonnie Smith, series editors; The Press for Philately™, P.O. Box 650 Snow Camp, North Carolina USA 27349 – 0650, publisher; XIV – 44 pages.*

