



## 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](mailto:cahiersducongo@hotmail.com).

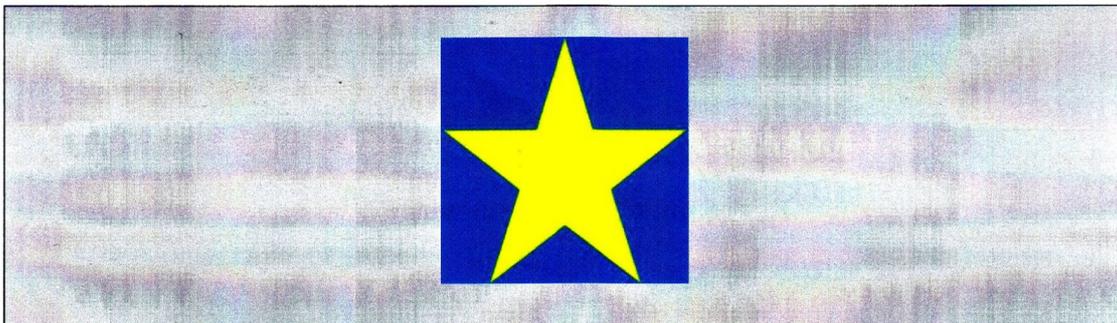
Toute reproduction est interdite sans autorisation écrite.

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

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

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

*Prix au numéro* : 5 €



**Document de la couverture** : Brazzaville (08.03.1905) – Kinshasa télégraphe (13.03.1905) - Bruxelles (21.02.1908) - Adresse plus que laconique – Trois ans de voyage !

## Sommaire

Raids Dagnaux	3
Sélection du Cahier	10
Questions	11
Les escales de la Compagnie Maritime Belge lors des liaisons Anvers – Congo	12
Cachets administratifs	17

## Raids Dagnaux

Jean-Pierre Flamand



Jean Dagnaux est né à Montbéliard le 28 novembre 1891. Il sert dans l'artillerie au début de la Grande Guerre puis passe dans l'aviation en 1915. Breveté pilote en septembre 1918, il accomplit 83 bombardements. Il est blessé trois fois et est amputé d'une jambe. Professeur de navigation à Versailles en 1921, il fait de nombreux raids en Afrique jusqu'en 1927. Il devient directeur de la REGIE AIR AFRIQUE début 1934 et contribue activement à la création des lignes africaines. Il reprend du service en 1939 au Groupe de bombardement n° 9 sur un Amiot 354 à la 34<sup>ème</sup> escadre et est abattu par la FLAK au-dessus de La Vallée au Blé près de Givet le 17 mai 1940.

Le commandant Dagnaux vers les années 1927-1928

### Dix voyages expérimentaux aller-retour Alger / Brazzaville du 7 septembre 1934 au 13 février 1935

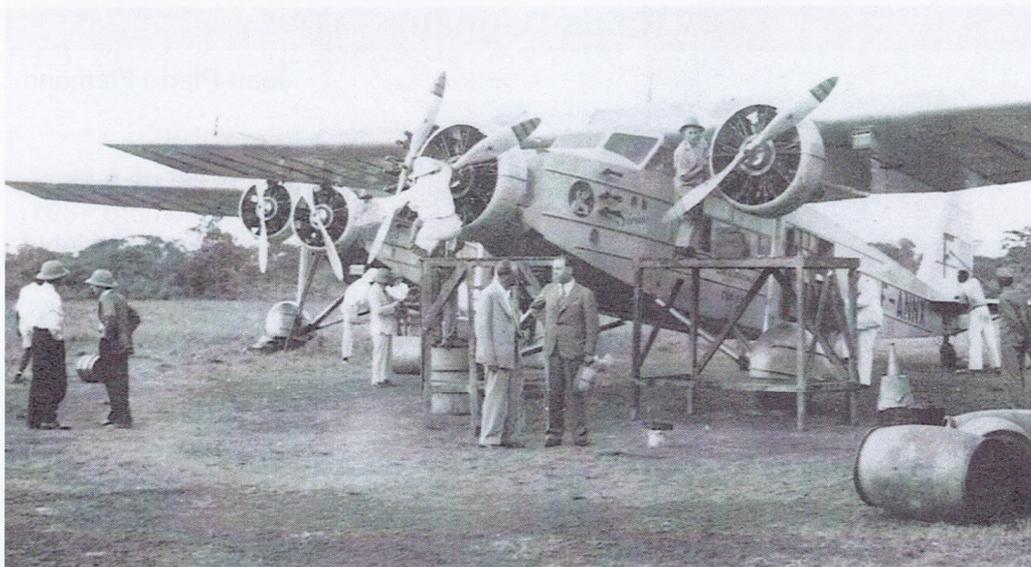
**Avions** : BLOCH 120 (7 appareils de septembre 1934 à novembre 1935).

**Escales** : El Goléa, Aoulef, Aguel Hoc, Gao, Niamey, Zinder, Fort Lamy, Fort Archambault, Bangui, Coquilhatville (Congo belge).

Le premier voyage d'Alger à Brazzaville eut lieu le **7 septembre 1934** avec comme équipage : Poulin, Pharabod, pilotes ; Lefèvre, mécanicien ; Massias, radio.

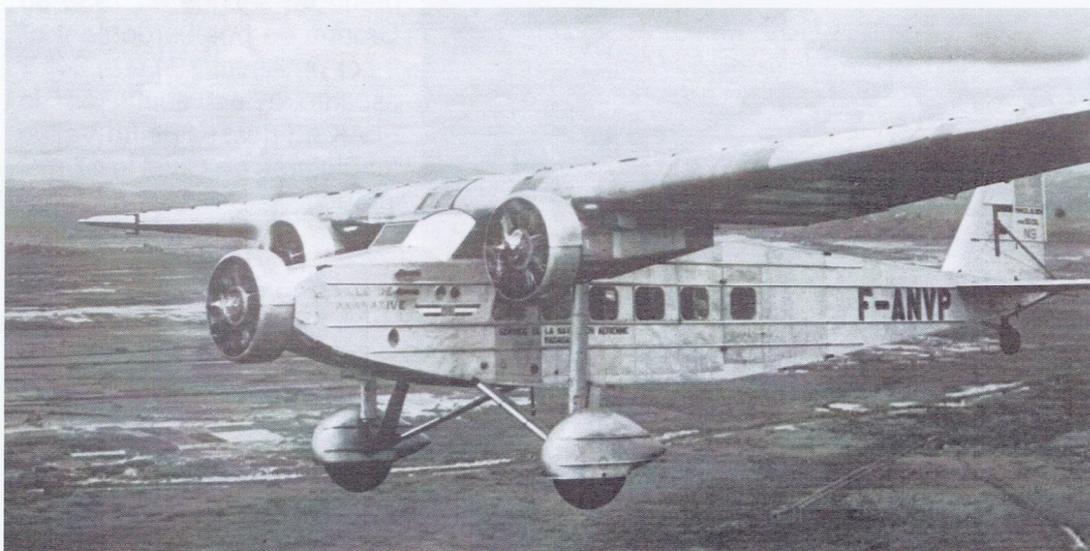
Jean Dagnaux était bien sûr à bord. Après des étapes homériques, Brazza fut atteint le 15 septembre et le retour à Alger eut lieu le 23 du même mois.

Après cela, il fallut aménager des pistes, compléter l'instruction des pilotes à la navigation, commencer les vols de nuit avec des installations plus que sommaires, mais en 1935, quatorze membres d'équipage, avec quatre Bloch 120, travaillaient sur Alger-Brazzaville. Le service est ouvert officiellement le **2 mars 1935** dans le sens Alger/Brazza et le 8, dans le sens Brazza/Alger.



**BLOCH 120 F-ANVP « Ville de Tananarive »**

Monoplan à aile haute, 3 moteurs Lorraine « Algol » de 300 CV, vitesse de croisière 200 km/h., charge utile 760 kg, 5 passagers.



**Documents aérophilatéliques des Raids Dagnaux**

**4<sup>ème</sup> Raid (retour)**

**Avion :** BLOCH 120 F-ANJX « *Orion* ».

**Pilotes :** Poulin et Pharabod ; mécanicien : Carey ; radio : Massias.

Départ de Brazzaville le **30 novembre**, escale à Coquilhatville le même jour et arrivée à Alger le **4 décembre 1934**.

**Tarif :** aucune surtaxe aérienne n'était exigée sur les vols Dagnaux.

29 novembre 1934 – Coquilhatville / Bruxelles



Carte postale  
oblitérée à  
COQUIL-  
HATVILLE le  
28-12-34.-11  
h. Griffes vio-  
lette sur 2  
lignes : **Lettre  
transportée  
exceptionnel-  
lement PAR  
AVION**  
Mention imprimée « **RAID  
Commandant  
DAGNAUX** »  
Cachet privé  
d'arrivée à  
Bruxelles le 5

DEC 1934.

Tarif carte postale pour la Belgique : 0.75 F

5<sup>ème</sup> Raid (retour)

Avion : BLOCH 120 F-AMSZ « *Scorpion* ».

Pilotes : Pharabod et Lambert ; mécanicien : Lefèvre ; radio : Guignier.

Départ de Brazzaville le **13 décembre**, escale à Coquilhatville le même jour et arrivée à Alger le **18 décembre 1934**.

14 décembre 1934 – Coquilhatville / Bruxelles

Lettre oblitérée  
à COQUIL-  
HATVILLE le  
14-12-34.-8 h

Griffes violettes  
sur 2 lignes :  
**Lettre trans-  
portée excep-  
tionnellement  
PAR AVION**

Mention ma-  
nuscrète sur  
l'enveloppe  
« **PAR AVION  
BRAZZA-AL-  
GER** »



Mention manuscrite privée d'arrivée à Gand le 21 XII 34.-8 h au verso.

**Tarif lettre pour la Belgique : 1.50 F/20 g**

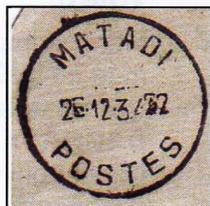
### 6<sup>ème</sup> Raid (aller)

**Avion** : BLOCH 120 F-ANJX « *Orion* ».

**Pilotes** : Poulin et Avignon ; mécanicien : Carey ; radio : Guignier.

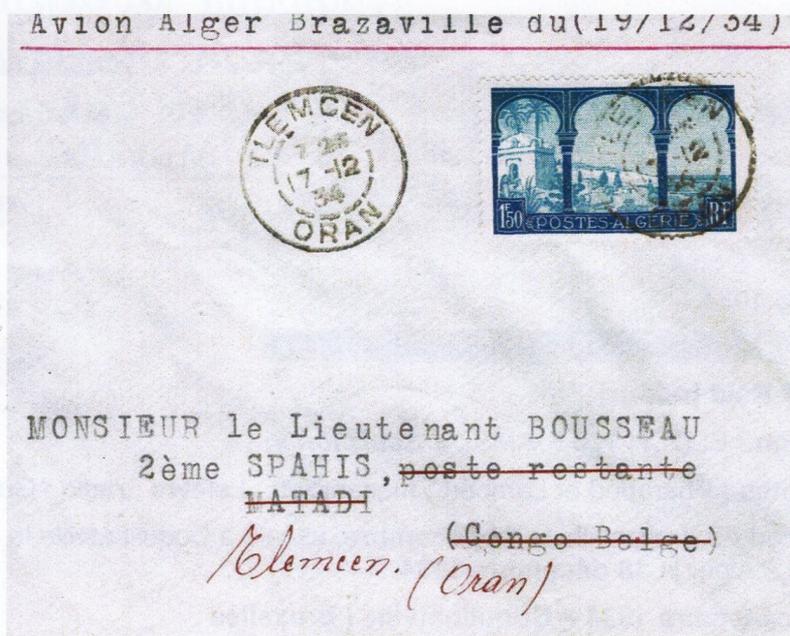
Départ d'Alger le **19 décembre** et arrivée à Brazzaville le **24 décembre 1934**.

**17 décembre 1934 – Tlemcen / Matadi**



Lettre oblitérée à  
TLEMCCEN/ORAN  
le 17-12-34.-7 h 25.

Mention imprimée  
« **AVION AL-  
GER/BRAZZA-  
VILLE du  
19/12/34** » Trans-  
portée par voie de  
surface à Alger, ca-  
chet de transit AL-  
GER-GARE-AVION  
le 18-12-34.-12 h (verso).



L'*Orion* est arrivé à Brazzaville le 24 décembre 1934 d'où la lettre est transportée à Léopoldville pour être acheminée par la ligne aérienne SABENA Léo/Boma. Cachet d'arrivée à MATADI le 26-12-34.-22 h

Pour ce 6<sup>ème</sup> Raid aller et retour, l'itinéraire fut légèrement modifié, afin de reconnaître les terrains au Cameroun pour un raccourcissement éventuel de la ligne. De Zinder, l'avion rejoignit directement Garoua et Bangui.

### 6<sup>ème</sup> Raid (retour)

**Avion** : BLOCH 120 F-ANJX « *Orion* ».

**Pilotes** : Poulin et Avignon ; mécanicien : Carey ; radio : Guignier.

Départ de Brazzaville le **28 décembre**, escale à Coquilhatville le même jour et arrivée à Alger le **1<sup>er</sup> janvier 1935**.

28 décembre 1934 – Coquilhatville / Bruxelles

Lettre oblitérée à COQUILHATVILLE le 28-12-34 - 8 h



Griffe violette sur 2 lignes :

**Lettre transportée exceptionnellement PAR AVION**

Mention manuscrite « **Par avion via Bangui-Fort Lamy-Alger** ».

**Tarif** lettre pour la Belgique = 1.50 F/20 g

27 décembre 1934 – Léopoldville / Bruxelles



Lettre oblitérée à LEOPOLDVILLE le 27-12-34.-15 h.  
Mention manuscrite « **par avion Brazza-Alger** ».  
Cachet encadré **AVION** frappé en bleu !

Cachet d'arrivée à BRUXELLES 1 le 7 I 1935.

**Tarif** lettre pour la Belgique : 1.50 F + 0.90 F (+ de 20 g) = 2.40 F.

8<sup>ème</sup> Raid (retour)

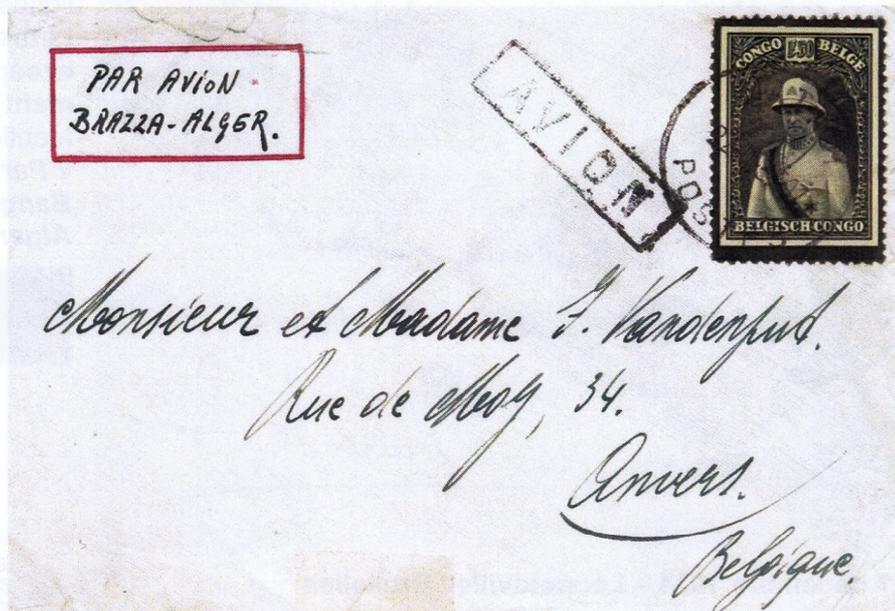
Avion : BLOCH 120 F-ANJX « **Orion** ». Pilotes : Poulin et ?.

Départ de Brazzaville le **23 janvier** et arrivée à Alger le **29 janvier 1935**.

**22 janvier 1935 – Matadi / Anvers**

Lettre oblité-  
rée à MATADI  
le 22-1-35.-17  
h. Mention  
manuscrite :  
« **PAR AVION  
BRAZZA-AL-  
GER** ».

Tarif lettre  
pour la Bel-  
gique : 1.50  
F/20 g



9<sup>ème</sup> Raid (retour)

Avion : BLOCH 120 F-AMSZ « **Scorpion** ». Pilotes : Poulin et Avignon.

Départ de Brazzaville le **7 février**, escale à Coquilhatville le même jour et arrivée à Alger le **12 février 1935**.

**5 février 1935 – Coquilhatville / Romilly sur Andelle (France)**



Lettre oblitérée à  
COQUILHATVILLE  
le 5-2-35.

Griffe violette sur 2  
lignes : **Transporté  
exceptionnelle-  
ment PAR AVION**

Mention manuscrite  
« **Par avion Coquil-  
hatville-Alger** ».

Cachet d'arrivée à  
ROMILLY s/ AN-  
DELLES le 13-2-  
35.-14 h 30 (verso)

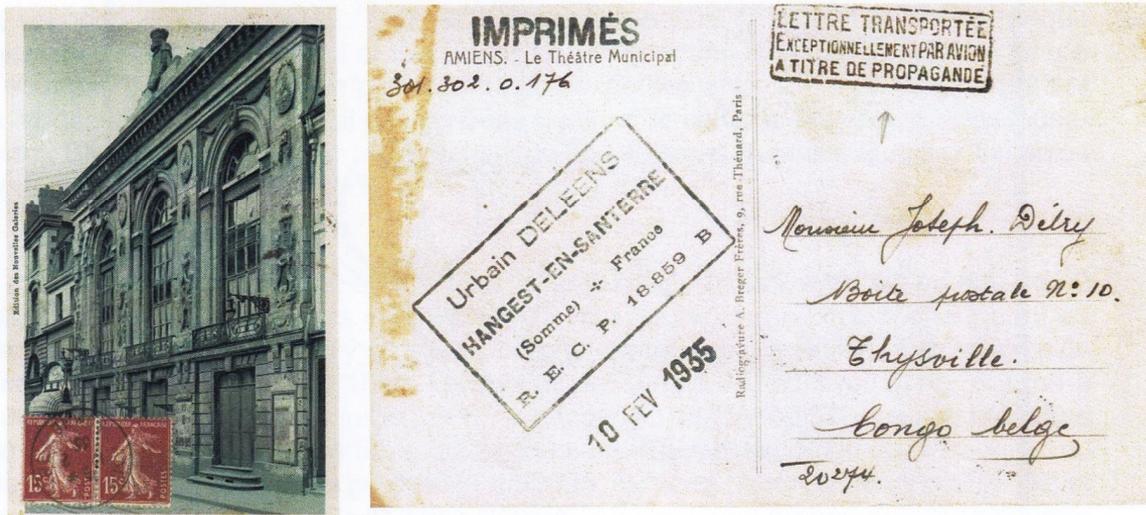
Tarif lettre pour l'étranger : 2.50 F/20 g

### 10<sup>ème</sup> Raid (aller)

Avion : BLOCH 120 F-ANJX « Orion ». Pilotes : Poulin et ?.

Départ d'Alger le 12 février et arrivée à Brazzaville le 18 février 1935.

### 10 février 1935 – Amiens / Thysville



Carte-vue oblitérée à AMIENS/SOMME le 10-2-35.

Cachet spécial rectangulaire noir sur 3 lignes : « **LETTRE TRANSPORTÉE Exceptionnellement PAR AVION A TITRE DE PROPAGANDE** »

### 10<sup>ème</sup> Raid (retour)

Avion : BLOCH 120 F-ANJX « Orion ». Pilotes : Poulin et ?

Départ de Brazzaville le 20 février, escale à Coquilhatville le même jour et arrivée à Alger le 27 février 1935.

### 21 février 1935 – Coquilhatville / Liège

Lettre oblitérée à COQUILHATVILLE le 21-2-35.

Griffe violette sur 2 lignes : **Transporté exceptionnellement PAR AVION**

Mention manuscrite « **Par avion Brazza-Alger** »



**Tarif : lettre pour la Belgique = 1.50 F/20 g**

### Bibliographie

Cornu, Alain et Collot, Gérard *Histoire aérophilatélique des lignes africaines* (1932-1940)

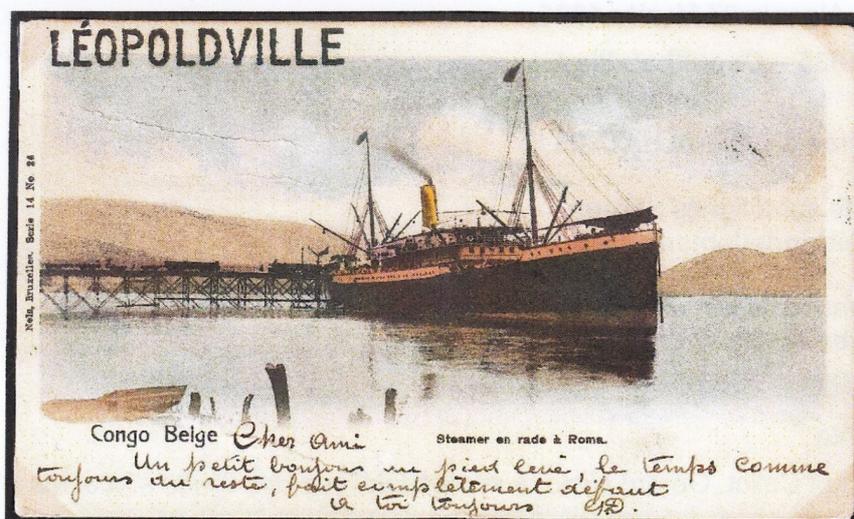
Glavany, R. *Jean Dagnaux et la naissance des lignes africaines* Icare n° 132 1990-1  
Bulletins de la Société Aérophilatélique Belge

## Sélection du Cahier

Thierry Frennet



Lettre postée à bord du bateau de la Compagnie Maritime Belge « **Léopoldville 3** » et non, comme indiqué sur l'enveloppe, « S.S. Philippeville » car ce dernier était au port d'Anvers du 11 avril au 12 mai 1904. C'est lors de son escale à Ténériffe, le 27 avril 1904, que cette lettre a été déposée à bord. Le timbre n'ayant pas été oblitéré, il le fut par la griffe linéaire de **BOMA** à son arrivée le 9 mai 1904. 6-S. Cachet d'arrivée à MATADI le 12 mai 1904. 4-S.



**LEOPOLDVILLE 3** construit par sir Raylton Dixon & Co à Middlesbrough, lancé en 1904 et revendu en 1908

## Questions

1) Dans le numéro 43 de février 1997 des Cahiers du Congo, Eliane Deneu-mostier mettait en doute la date du 1<sup>er</sup> janvier 1891 comme date d'émission du 10 c de la seconde émission de l'E. I. C.. Elle penchait pour le 1<sup>er</sup> décembre 1889 tel que renseigné dans Gelli & Tani et demandait de vérifier dans les collections si ce timbre n'était pas présent sur de la correspondance expédiée entre le 1<sup>er</sup> décembre 1889 et le 31 décembre 1890. Je n'ai pas souvenir du suivi de cette question et, malheureusement, Eliane n'est plus pour le lui demander. Nos lecteurs seraient-ils assez aimables pour répondre à cette question ?

2) L'entier ci-joint est écrit à Tumba le 20 octobre 1897. Il en est un autre du 3 juillet 1898. Ils sont oblitérés « TUMBA POSTE ». Du Four range ce cachet parmi les cachets territoriaux car il n'y a pas de bureau postal dans la région. Ceci n'est plus exact à partir du milieu de 1896. Le bureau de Tumba, utilisant le cachet destiné à Lukungu, est ouvert depuis juillet 1896. Le cachet « TUMBA POSTE » aurait été utilisé de 1895 à 1898. De Cock affirme qu'au cours de la construction du chemin de fer du Bas-Congo, on fit usage de ce cachet, en 1895, au point terminus des travaux. Qui et quand utilisait-on le cachet « TUMBA POSTE » ? Vers quel bureau postal ce courrier était-il dirigé ? Matadi ou Boma ?



Tumba (20.10.1897) – Boma (23.10.1897) - Namur (27.11.1897)

## Les escales de la Compagnie Maritime Belge lors des liaisons Anvers – Congo (suite)

Michel Hopperets

### FUNCHAL (MADERE)

Madère est une île située dans l'Océan Atlantique, au sud de l'Espagne, à l'ouest des côtes marocaines (fig. 13). L'île de Madère est la plus importante de l'archipel du même nom. La ville principale et capitale en est Funchal.

L'Archipel de Madère était, jusqu'en 1976, une colonie portugaise ; depuis lors il est devenu région autonome de la République du Portugal.

Madère n'était pas une escale habituelle de la C. M. B., les navires faisant généralement escale à Ténériffe, île située dans l'archipel des Canaries tout proche (fig. 14). Le courrier posté à Madère est donc peu courant.

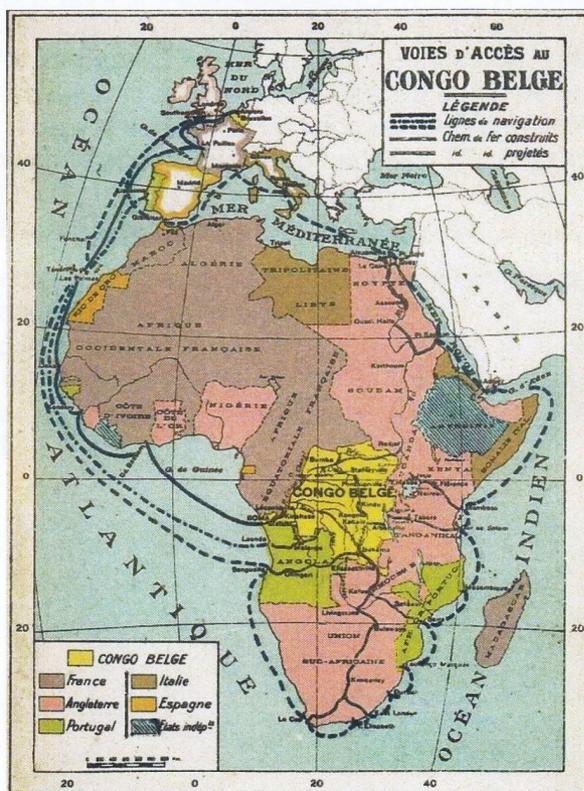


fig. 13



fig. 14

La carte-vue ci-dessous (fig. 15 et 16) représente le paquebot Bruxellesville 1. Elle a été postée à Funchal (Madère) à l'occasion d'une escale lors du voyage inaugural du navire. Pour son premier voyage vers le Congo, le Bruxellesville est parti d'Anvers le 6 mai 1898 pour arriver à Matadi le 1<sup>er</sup> juin 1898. Les timbres sont oblitérés à Funchal le 12 mai 1898.

Nous attirons l'attention sur la particularité de l'affranchissement. Il est composé d'un timbre de 5 reis, catalogué par Yvert et Tellier dans la rubrique Madère sous le n° 35 et d'un timbre de 15 reis repris quant à lui dans la rubrique Funchal sous le n° 16. Des timbres avec la dénomination spécifique « Funchal » ont en effet été émis de 1892 à 1905.

Fig. 15 et 16

Si la carte, expédiée vers la Belgique, a été



écrite par un passager voyageant à destination du Congo à bord du Bruxellesville, un cachet « Ship letter / London » du 21 mai 1898 nous apprend qu'elle a été transportée à bord d'un navire anglais pour son acheminement vers la

Belgique.

### **SANTA CRUZ (TENERIFE)**

Santa Cruz de Ténériffe, capitale de l'île de Ténériffe, la plus importante de l'Archipel des Canaries, constituait une des escales classiques des paquebots de la Compagnie Maritime Belge lors de leurs voyages vers le Congo ainsi qu'au retour. Alors que Madère est un territoire portugais, l'archipel des Canaries pourtant proche, est lui territoire espagnol.

Cette escale était très prisée par les voyageurs, principalement ceux partis d'Anvers qui pouvaient déjà y trouver des conditions climatiques plus clémentes et un

certain dépaysement. Les passagers y disposaient d'un peu de temps libre pour gagner la terre ferme et y effectuer des visites ou des achats. Ils profitaient également de l'occasion pour y poster le courrier écrit à bord du navire les jours précédents.

On peut ainsi trouver aussi bien du courrier posté à Santa Cruz de Ténériffe expédié vers la Belgique par des voyageurs partis d'Anvers, que du courrier à destination de proches restés au Congo envoyé par des passagers rentrant en Belgique.

Comme ils disposaient de temps libre pour visiter la ville, les passagers se rendaient le plus souvent dans le bureau de poste de Santa Cruz pour y affranchir et poster leur courrier. L'affranchissement est généralement constitué de timbres espagnols car, contrairement à Madère où des timbres propres ont été émis, les timbres utilisés dans les Iles Canaries étaient identiques à ceux utilisés en Espagne.

Voici quelques exemples de cartes postales expédiées vers la Belgique et postées lors d'escales à Ténériffe. La première carte (fig. 17 et 18) a été écrite à bord du Léopoldville 4, dans l'océan Atlantique, le 10 novembre 1911. L'expéditeur s'est vraisemblablement

rendu au bureau de poste de Santa Cruz durant l'escale pour y affranchir la carte au moyen d'un timbre espagnol qui a été oblitéré le 11 novembre 1911.

fig 17 et 18

La carte suivante (fig. 19) a quant à elle été écrite à



bord de l'Elisabethville 2 en vue de Ténériffe le 29 avril 1936. Elle a été affranchie au moyen d'un timbre congolais et probablement remise au préposé chargé du courrier à bord du paquebot. Celui-ci a apposé un cachet sans date « Courrier de haute mer / Paquebot Elisabethville », non oblité-

rant. Lors du débarquement du courrier, le timbre a été annulé au moyen d'une griffe « Paquebot ».

Lorsque, contrairement aux règlements, le timbre était annulé par le cachet sans date du paquebot (voir fig. 20), il arrivait que le courrier ne reçoive plus aucune autre marque ou oblitération.

fig. 19

Avec le développement du transport aérien, le

courrier posté à l'escale de Ténériffe fut de plus en plus fréquemment acheminé par avion vers la Belgique, ce qui représentait un gain de temps considérable. A titre

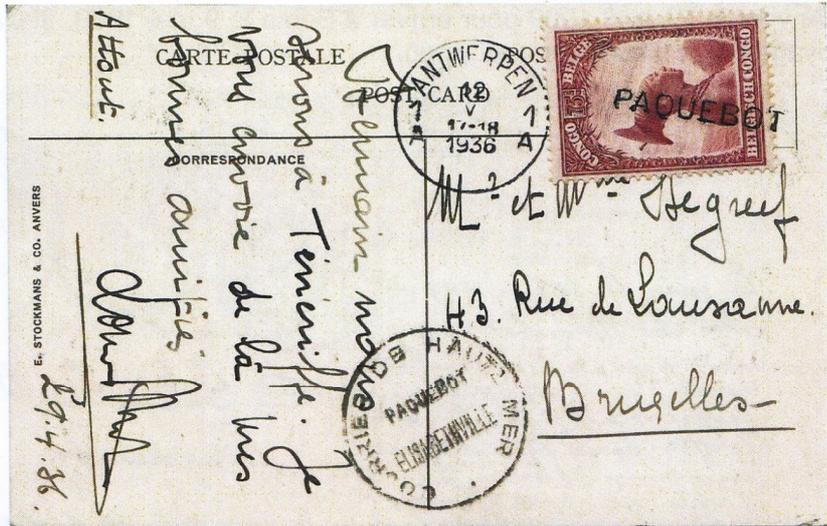


fig. 20

d'exemple (fig. 21), une lettre portant une griffe du paquebot Thysville, affranchie au moyen d'un timbre espagnol annulé par une oblitération mécanique de Ténériffe; l'expéditeur a indiqué la mention manuscrite « Correo aero » et la lettre a effectivement bien été transportée par avion, comme en témoigne le cachet bilingue « Bruxelles Aéro port » frappé à l'arrivée.

fig. 21

Pour conclure ce chapitre consacré à l'escale de Ténériffe, voici deux cartes expédiées vers le Congo. La première carte (fig. 22) a été écrite en mer par un voyageur quittant le Congo à bord de l'Albertville 3, parti de Matadi le 13 avril 1909. La carte affranchie au moyen d'un timbre espagnol a été postée à l'escale de Ténériffe. Pour rejoindre le Congo, la carte a été prise en charge par le Bruxellesville 3, parti



d'Anvers le 22 avril 1909 pour arriver à Boma le 9 mai 1909. Il s'agissait du premier voyage de ce navire vers le Congo.

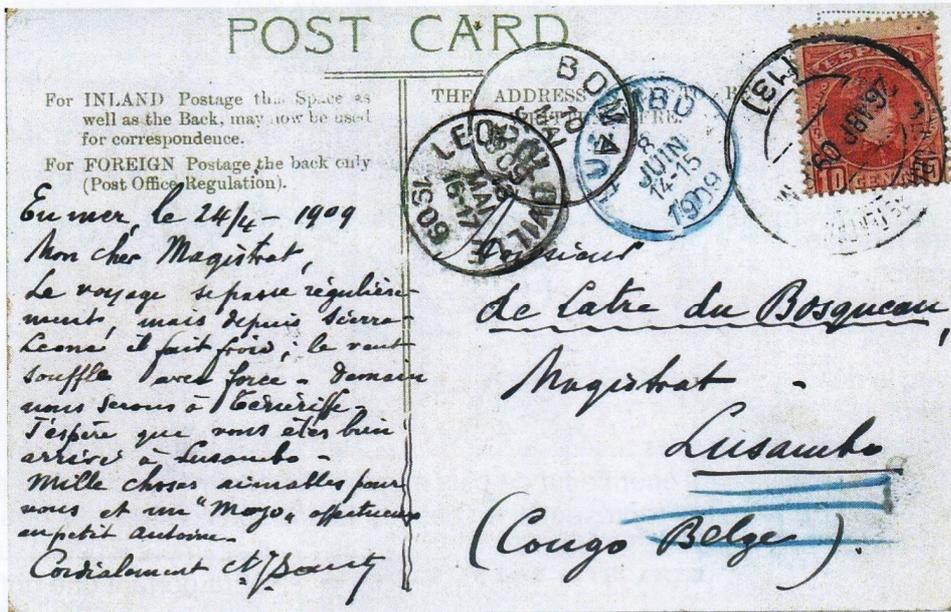


fig. 22

La seconde carte (fig. 23) a, elle, été écrite et postée à Santa Cruz de Ténériffe. Elle est expédiée vers Lukafu et a rejoint le Congo à bord de l'Anversville 1, parti d'Anvers le 13 avril 1910 pour arriver à Boma le 3 mai 1910.



fig. 23

## Cachets administratifs

Charles Hénuzet

Les cachets administratifs, d'abord pour l'Etat Indépendant du Congo et plus tard pour le Congo Belge, nous apportent encore aujourd'hui d'intéressantes découvertes, preuve que notre ex-colonie nous réserve encore bien des surprises agréables.

Pourtant, pas mal de questions restent encore en suspens - des pourquoi, des où et des comment - et comme disait un vieil ami, il sera difficile d'y répondre : nous n'y étions pas !!!

Pour introduire notre sujet, voici une lettre d'apparence anodine mais qui amène toute une série de questions.

On peut voir imprimé dans le coin supérieur gauche l'en-tête de l'expéditeur qui n'est autre que «Etat Indépendant du Congo – département de l'Intérieur».

Voici déjà une première interrogation : Pourquoi l'utilisation de timbres belges ? En effet, l'Etat Indépendant du Congo, avec son service postal, est officiellement reconnu par l'U P U depuis le 1<sup>er</sup> Janvier 1886 et possède donc, à cette date, ses propres timbres.

C'est tout simplement parce que le centre de décision n'est pas situé dans le pays même, mais bien à Bruxelles où bien d'autres départements se trouvent également (nous le verrons plus loin).

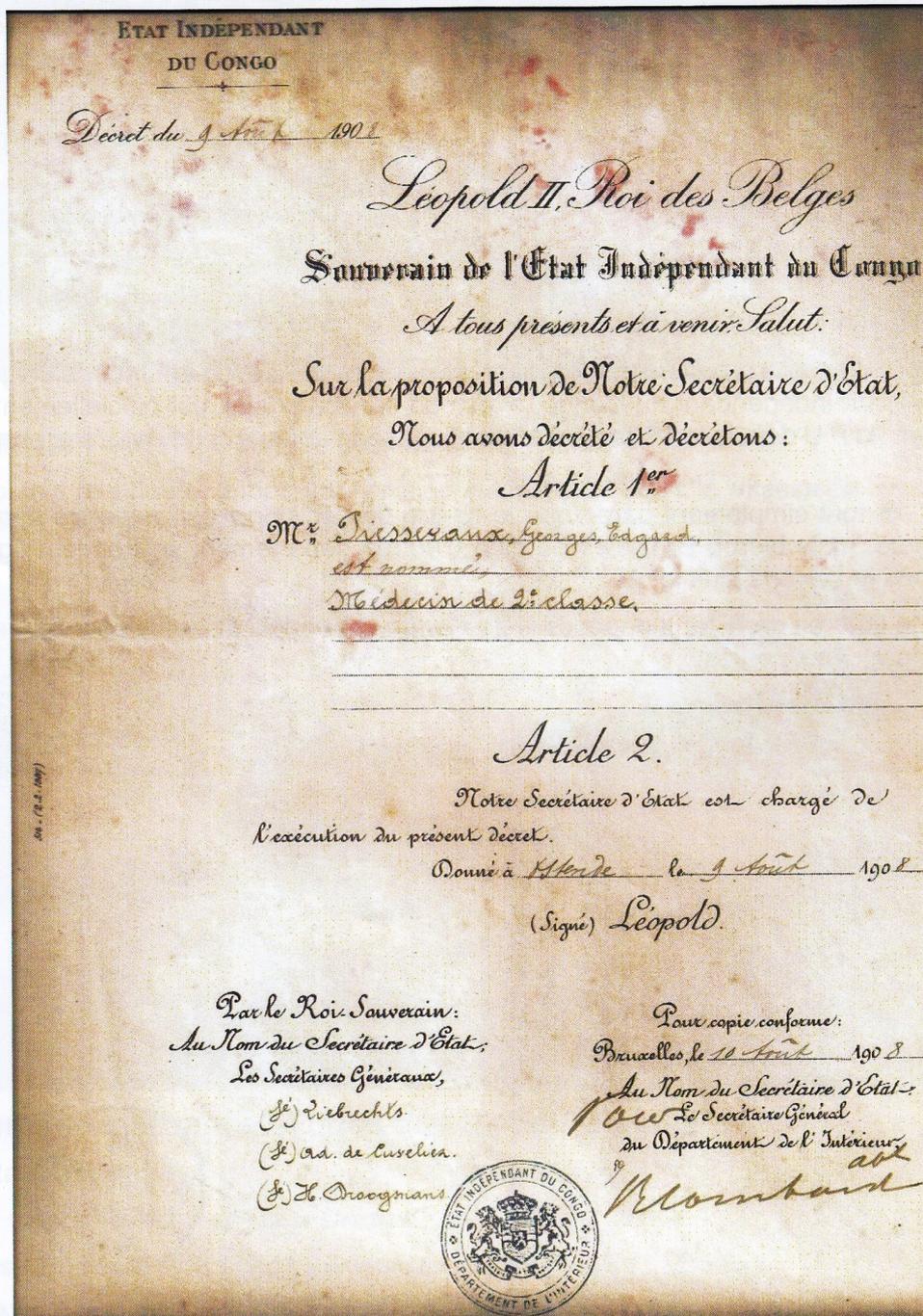
Les timbres de l'Etat Indépendant du Congo sont aussi disponibles à Bruxelles au Ministère des colonies.



Courrier affranchi par timbres belges (COB) 1 x n° 45 et 2 x n° 46 et envoyé au départ du bureau de Bruxelles 5 le 12 décembre 1888 pour l'Angleterre. Verso lettre ; Arrivée à Manchester (Angleterre) le 13/12/1888

Evidemment, tout service administratif possède son cachet administratif et, récemment, la découverte d'une archive m'a aidé à comprendre l'oblitération de certains timbres.

Cette archive concerne l'engagement d'un médecin pour l'E. I. C. On trouve en haut et à gauche l'en-tête «Etat Indépendant du Congo» et au fond son cachet administratif.



NOTE : Tous les documents reproduits ont dû être réduits car ceux-ci sont beaucoup plus grands que le format A4 (21 cm de large sur 33 cm de haut).

Le second document ne possède pas de cachet administratif mais nous permet de voir comment l'Etat Indépendant du Congo fut divisé et réparti en différentes zones administratives.

ÉTAT INDÉPENDANT DU CONGO

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR

**Lettre de nomination et acte d'engagement**

Le soussigné Piessens, Georges, Edgard

s'engage au service de l'Etat Indépendant du Congo, pour un terme de (3)  
trois ans en qualité de Médecin de 2<sup>e</sup> classe  
pour être attaché à la zone de la Mongala,  
au traitement de sept mille cinq cents francs (7500 fr)  
par an, à prendre cours à la date du 23 juillet 1908

Après avoir reçu un exemplaire : du règlement général pour le personnel de l'Etat en Afrique, en date du 31 janvier 1903; du décret du 16 avril 1887 et des arrêtés des 20 juin 1887 et 19 décembre 1895, relatifs aux mesures disciplinaires et de l'instruction pour le paiement des traitements, il en a pris connaissance, a déclaré en avoir compris les dispositions, en accepter les termes et conditions, ainsi que les modifications qui pourraient y être apportées ultérieurement, et s'engager à s'y soumettre, ainsi qu'aux

Ainsi fait au siège de l'Etat Indépendant du Congo, à Bruxelles,  
le 12 mai 1908.

*G. Piessens*

La demande de M<sup>r</sup> Piessens, G.  
telle qu'elle est formulée ci-dessus est agréée.  
A Bruxelles, le 12 mai 1908.

AU NOM DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT :  
Le Secrétaire Général du Département de l'Intérieur,

*Jubert*

Le médecin comme il est écrit, est envoyé dans la Zone des Mongala (Nouvelle-Anvers) district des Bangala. Les districts, au nombre de 15 le 17 juillet 1895. passeront à 12 le 7 mars 1910.

Dès le départ, ces districts vont être dotés de cachets administratifs qui seront plus communément appelés « Cachets aux drapeaux » (nous en reparlerons plus tard).

Un pas va être très vite franchi : de cachets administratifs, ceux-ci serviront très vite sporadiquement à l'usage postal malgré que chaque bureau de poste ouvert ait toujours au moins deux cachets oblitérants. Comment expliquer ce fait ? En se replongeant dans le contexte de l'époque et en se rappelant que les premiers bureaux de poste vont être desservis non par du personnel postal mais d'abord par des militaires, très vite suppléés par du personnel des agents des finances. Et il faudra attendre le tout début de l'année 1900 pour voir arriver au Congo des agents des postes.

Il y a à cette époque une mentalité de travail : « faire en sorte que d'une façon ou d'une autre le courrier VOYAGE ; rien ne doit l'arrêter ».

### Timbres de l'émission de 1886

COB n° 2

10 Centimes



COB n° 4

50 Centimes



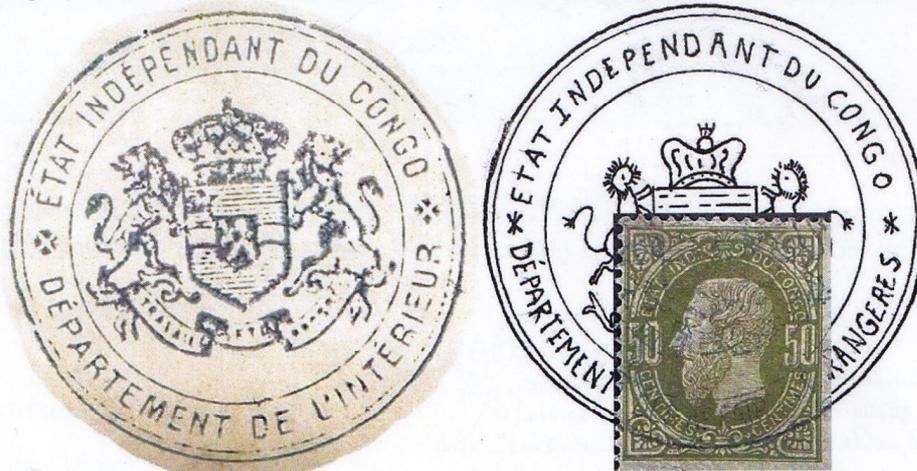
COB n° 5

5 Francs



Très longtemps intrigué par ce cachet, c'est grâce à ces différents fragments sur timbres qu'il a été possible de reconstituer le cachet complet.

Il ne s'agit pas du cachet que l'on peut voir sur le document du médecin qui est du



« Département de l'Intérieur » mais bien du « Département des Affaires Etrangères ».

Quand on superpose un timbre, on comprend très vite qu'il est impossible que les petits timbres de l'émission de 1886 soient assez grands pour qu'une empreinte complète du cachet soit sur le timbre.

Diamètre du cachet : 35 mm – dimension du timbre : 17 sur 21 mm

A suivre