



BULLETIN D'INFORMATION

JUILLET 1997

N° 13 - Nouvelle série

NUMÉRO SPÉCIAL

Tour du Monde de Costes & Le Brix



(Ci. Intransigeant.)

Le Brix Costes

LE TOUR DU MONDE DE COSTES ET LE BRIX

1927 - 1997

par Christian Keller

Il y a 70 ans, les pilotes Costes, Le Brix et les ateliers Louis Breguet offraient à la France un magnifique exploit aérien! Plus de 60 000 kilomètres autour de la Terre en 340 heures de vol effectif.

De nombreux records furent établis à cette occasion: 1ère traversée sans escale de l'Atlantique Sud, traversée de la Cordillère des Andes, Tokyo - Paris en 6 jours, etc...

A cette époque, aube naissante de l'aviation commerciale, la mécanique d'alors offrait une sécurité très relative, c'est alors le courage des ces pionniers qu'il faut saluer ici.

Dieudonné Costes, Chef pilote chez Breguet, le triomphateur de Paris Djask, sentait monter en lui de hautes aspirations, de grandes possibilités encore inexplorées: habileté de pilote hors pair, flair aérien, résistance physique à toute épreuve et volonté acharnée à surmonter tous les obstacles.

Le 10 octobre 1927, on peut voir un BREGUET 19, toujours le même, le glorieux N°1685, s'aligner sur l'aire du Bourget. En hommage aux camarades disparus, il porte, peint sur le fuselage, les deux noms désormais inséparables: *Nungesser et Coli*.

Deux hommes sont à bord, Costes et un autre. Cet autre, inconnu jusqu'ici du grand public, un officier de marine: le Lieutenant de Vaisseau Joseph Le Brix. Il a le visage que, par la suite, on lui connaîtra toujours, les yeux plissés, un éternel sourire au coin des lèvres.

Le "*Nungesser et Coli*" roule et décolle, décrit un large cercle et pique vers le sud. Six mois plus tard, le 14 avril 1928, il posera ses roues dans cette même herbe du Bourget. Une bande blanche peinte sur le fuselage portera les noms des grandes villes traversées et le fuselage ne sera pas assez long pour tous les inscrire. Ce sera un succès national, le "*Nungesser et Coli*" reviendra d'un formidable voyage durant lequel il aura fait acclamer la cocarde tricolore.

Voici le récit du raid tiré des publications faites par les deux aviateurs.

Le moteur Hispano Suiza de 600 ch enlève l'appareil à 9h45 et en passant par Bordeaux, Bayonne, Madrid, Tolède, Larache, Rabat, Mazagan et Juby, le pose à Saint-Louis du Sénégal à 12h04 le 11 octobre 1927. Ce que nos mécaniciens ont fait en 12 jours par les moyens ordinaires, soit 4 600 km, nous l'avons accompli en 26h19mn. Le Gouverneur du Sénégal, celui de Mauritanie, le Colonel Commandant militaire du Sénégal et le maire de Saint-Louis nous souhaitent la bienvenue. Nos mécaniciens sont satisfaits, rien n'a souffert, pas une trace d'huile sur le capot. Notre Breguet-Hispano est aussi net qu'au départ du Bourget.

Nous décidons de partir le lendemain vers 5h pour la traversée de l'Atlantique. Hélas pendant la nuit, une tornade transforme le terrain en marécage et nous devons attendre jusqu'au 14 octobre. Malgré ses 500 kg de fret et ses 2350 litres d'essence, le "*Nungesser et Coli*" décolle avec aisance; il est 7h27. Nous survolons Dakar, la ville en damier et le port.

Une dernière dérive sur la terre ferme, un dernier coup d'oeil sur la presqu'île du Cap Vert, et en route vers Natal! Tenir le cap rigoureusement, surveiller constamment les instruments de bord, prendre des dérives, émettre des messages, observer souvent la mer entre les nuages épars, prendre le "manche" tour à tour, ce seront là nos distractions pendant une vingtaine d'heures....Le moteur ronfle de façon rassurante. Nous sommes partis avec une confiance raisonnée dans notre matériel avec une marge considérable d'essence et d'huile...nous devons réussir..."Regarde! Je crois que c'est l'Amérique!" Le Brix sursaute, interrompt ses calculs et, tous deux penchés à l'extérieur de la carlingue, nous examinons ce paysage bizarre qui apparaît entre les cumulus. Soudain, devant nous, une lueur: un phare...Hourrah! Nous identifions le Cap Saint-Roque. Natal est tout près, nous sommes arrivés à environ 30 milles du point que nous voulions atteindre après 3400 km entre le ciel et l'eau. Il est à peu près minuit en heure locale. Nous repérons des phares d'automobiles et c'est en tournoyant au-dessus que nous avons trouvé le terrain de Natal qui nous apparaît comme un grand carré fraîchement défriché.

Le 16 octobre à 7h28, en route vers Rio de Janeiro que nous n'atteindrons certainement pas ce soir et où il nous a été recommandé de ne pas atterrir de nuit. Nous irons le plus loin possible. A 9h15 nous survolons Pernambuco, 13h10 Bahia nous apparaît à l'entrée d'une vaste et jolie baie très caractéristique. Après un tour d'honneur nous reprenons notre direction vers le sud. Enfin, Caravellas où nous décidons de passer la nuit, après 1500 km parcourus en 8h45.

Le 17 octobre à 8h06, nous nous envolons et après un voyage sans histoire, nous approchons de la plus belle baie du monde mais l'horizon est brumeux et nous ne pourrions pas jouir aujourd'hui du magnifique spectacle qui, par temps clair, étonne les gens les plus prévenus. Fort heureusement, des avions nous attendent et d'un BREGUET 14, on nous fait signe de suivre et c'est magnifiquement escortés que nous atterrissons au Campo des Affonsos au son de la Marseillaise. C'est du délire, le service d'ordre est débordé, de nombreux discours qui se terminent par une délicieuse coupe de champagne.

Le 19 octobre, les prévisions météorologiques ne sont pas bonnes mais nous sommes pressés. Nous décollons à 5h08 et nous nous dirigeons plein sud pour rejoindre Buenos Aires. Quelques heures plus tard nous sommes pris dans un orage tropical d'une violence inouïe qui nous oblige à voler au ras des flots. A deux reprises nous tentons de traverser un grain, nous avons tout essayé: passer dessous, traverser, contourner, survoler, rien n'a réussi, nous sommes maintenant à 4900 mètres et pas la moindre clarté dans le ciel. Une descente prudente dans le coton nous amène à 50 mètres au-dessus de la mer. Mais où est la côte? Au bout de 20 minutes plein ouest nous retrouvons des lieux déjà survolés. Nous avons tourné en rond pendant plus d'une heure! En 5h48 de vol, nous n'avons parcouru que 590 km. terriblement secoués, nous suivons la côte et survolons Florianopolis où nous largons au-dessus de la station de TSF un télégramme à l'adresse de l'Ambassade de France en Argentine. Nous atterrissons à Pelotas à 17h18 après avoir parcouru 1450 km en 12h de vol.

Le lendemain 20 octobre nous quittons le terrain boueux de Pelotas à 9h18. Un tour d'honneur au-dessus de la plage et en route pour Buenos Aires distant de 800 km. A 11h30,

nous approchons de Montévidéo, 4 avions de l'armée uruguayenne volent à nos côtés. Nous réservons une surprise aux Uruguayens en lançant un grand drapeau de 4mX4m, voulant témoigner ainsi toute l'amitié que notre pays porte à l'Uruguay, où nous sommes désolés de ne pouvoir nous arrêter aujourd'hui. A 12h50, voici la frontière naturelle et formidable qui sépare l'Uruguay de l'Argentine: le fameux Rio de la Plata, aussi large que la Manche, une véritable mer. Et c'est escortés par une dizaine d'avions que nous arrivons à Palomar, le terrain de Buenos Aires. Argentins et Français vibrent à l'unisson pour saluer l'oiseau qui vient de France. Délicatement, le "*Nungesser et Coli*" se pose sur la terre argentine...

72 heures de vol ont suffi pour relier Paris à Buenos Aires.... 12 400 kilomètres.

Le 12 novembre, après un premier vol où le "*Nungesser et Coli*" emporte notre ambassadeur nous reprenons l'air pour aller rendre aux uruguayens la visite que nous leur avions promise. La traversée du Rio de la Plata est effectuée sans incident en 1h30 de vol et nous connaissons à nouveau sur l'aérodrome de Paso de Mendoza, l'accueil enthousiaste d'une république amie.

Le 22 novembre, nous rentrons à Buenos Aires et le 25 nous allons rendre visite à une autre capitale voisine, Asuncion de Paraguay. Visite bien courte, hélas, mais qui nous a permis de faire un voyage record: partis de Buenos Aires à 4h23, nous atterrissions pour déjeuner à Asuncion, alors qu'il faut 8 à 10 jours par les moyens terrestres. Après les souhaits de bienvenue et le déjeuner, nous reprenons l'air à 12h20 et à 17h50, nous nous reposons à Palomar en ayant parcouru 2200 km en 11h47 de vol effectif.

A notre passage à Rio, nous avons promis de revenir dans la capitale brésilienne. C'est dans cette intention, et aussi avec le secret espoir de réussir la liaison directe des deux grandes capitales, que le 2 décembre nous décollons à l'aube naissante. Il est 4h19 et la journée s'annonce splendide. Lorsque Rio Grande apparaît à 8h31, nous constatons que notre vitesse n'a pas dépassé 149 km/h, mais au sol le vent semble souffler du sud. Tout à coup, nous apercevons sous nos pieds un tapis d'huile qui fait également une large tache à l'extérieur du fuselage. Cependant, la pression et la température n'ont pas bougé, le moteur tourne rond. Que se passe-t-il? En nous rappelant que nous avons employé une autre huile que celle qui nous est habituelle, nous avons l'explication de cette fuite. Celle-ci qui a la désastreuse propriété de mousser terriblement, s'échappe par les trous d'aération des réservoirs. Il n'est pas question de rejoindre Rio et nous décidons de nous poser sur le terrain de Florianopolis. Le lendemain 4 décembre, décollage à 10h16, mais la visibilité qui était convenable devient de plus en plus mauvaise. Nous sommes obligés de voler très bas, la pluie ruisselant sur nos plans. Après 4 heures de lutte, nous arrivons à Rio; il est 16h25. Par un temps pareil, personne ne nous attend...

La Cordillère des Andes

Nous avons primitivement l'intention de faire Rio de Janeiro - Santiago du Chili, soit: 3500 km en une seule étape mais de nombreuses raisons nous ont fait écartier ce projet. Nous ferons une escale à Buenos Aires d'où nous partirons de nuit pour les Andes.

Le 12 décembre à 5h42, il fait un temps splendide et, après 2000 km sans histoire, nous arrivons à 18h à Buenos Aires qui, pour la première fois, vient d'être relié d'un seul vol à la capitale brésilienne.

Le 13 décembre à 1h22 du matin, le "*Nungesser et Coli*" peut décoller et grimper dans le noir en direction du Chili. Cette course aveugle au-dessus de la pampa argentine manque de charme. Enfin, à 7h17, nous survolons Mendoza et, zigzaguant dans la vallée, nous gagnons en altitude...3000...4000...6500 mètres, il fait 27° au-dessous de zéro. C'est dans ces conditions que nous apparaissent les deux pics les plus fameux de la chaîne immense: l'Aconcagua à droite et le Tupongata qui culminent à près de 7000 mètres. Un fort vent d'ouest nous retarde et nous sommes transis lorsque nous attaquons l'autre versant, celui du Pacifique, le long duquel nous piquons fortement. Nous voici à 2000 mètres et la température est de 8°. Un avion de chasse chilien, venu à notre rencontre, nous accompagne vers Santiago et à 7h46, au son de la Marseillaise, de l'hymne chilien et de Sambre et Meuse, nous atterrissons sur l'aérodrome El Bosque, établissant un nouveau record en reliant Rio à Santiago en 20h30 de vol effectif au lieu des 14 jours de chemin de fer.

Après un excellent séjour à Santiago, nous sommes prêts pour entamer la série des dures étapes qui vont se poursuivre le long de la côte Pacifique. Le 21 décembre à 5h35 nous reprenons notre vol. La brume venant de la mer couvre toute la campagne et nous naviguons avec, comme compagnon de route, le flanc de la Cordillère des Andes. A 13h, nous passons le tropique du Capricorne à Antofagasta et les nuages se dissipent. A 15h, nous atteignons le petit port d'Arica. C'est là que nous devons quitter le Pacifique pour atteindre le Haut plateau de Bolivie en prenant comme point de direction le volcan de Tacora qui n'est à pas moins de 6017 m d'altitude. Nous grimpons à 5000 m et brusquement nous découvrons dans le lointain, le terrain d'aviation de La Paz, le plus haut du monde. Nous voyons alors venir à notre rencontre, un BREGUET Hispano, frère du nôtre. C'est notre camarade Lemaître, attaché à l'aviation bolivienne, qui nous souhaite la bienvenue. Malgré l'air raréfié, l'atterrissage s'effectue dans des conditions très normales et c'est dans le même enthousiasme indescriptible qui nous accueille partout, que nous nous arrêtons à 17h50 devant les hangars.

Notre départ de La Paz est fixé au 29 décembre. Les aviateurs boliviens sont là; ils sont venus par sympathie mais aussi en techniciens, curieux d'assister à un décollage acrobatique et quasi improbable à leur sens, avec un poids de 2850 kg et un vent en plein travers. Il est 11h20 lorsque le "*Nungesser et Coli*" s'ébranle. Malgré les gaz ouverts en grand, nous effaçons toute la piste sans qu'il manifeste la moindre velléité de libération. Nous continuons hors du champ, notre avion saute d'un tas de cailloux à l'autre et bientôt, au moment même où nous allions nous écraser, il s'évade enfin.... A 11h35, nous survolons le lac Titicaca et à 18h34 nous nous posons à Lima au milieu de plus de 10 000 personnes enthousiastes. C'est la première fois que les 1200 km de La Paz - Lima sont parcourus sans escale.

Après 10 jours de fêtes grandioses, nous décollons pour Guyaquil le 11 janvier à 9h20. Vol sans histoire jusqu'à Guyaquil où nous atterrissons à 15h21 sur une étroite bande de terre que les hommes ont disputé à la brousse non sans mal.

Notre séjour est de courte durée, le 13 janvier à 6h27, nous quittons Gyaquil pour rallier Panama. A 10h, un amoncellement de nuages noirs emplit le ciel à craquer...Le "pot au noir", c'est bien notre veine, pendant 5 h nous devons lutter pour le traverser. Bientôt, des avions américains viennent à notre rencontre. L'un d'eux est piloté par Charles Lindbergh, vainqueur de l'Atlantique Nord quelques mois plus tôt, qui a tenu à venir nous saluer le premier. A 15h50, nous arrivons sur le terrain de Panama qui porte son nom et que la brousse occupait encore il y a une quinzaine de jours.

Nous ne pouvons quitter l'Amérique du Sud sans aller rendre visite aux deux seuls pays que nous ne connaissons pas encore: le Vénézuéla et la Colombie. Le 17 janvier à 6h55, nous nous envolons pour une étape de 1700 km vers Caracas. Vers 17 h, nous nous posons à Maracay, le terrain de Caracas. A peine sommes-nous sortis de l'avion que le Général Gomez, Président de la République, nous passe par-dessus nos combinaisons, la cravate de Commandeur de l'Ordre de Bolivar.

Nous passons à Caracas trois journées de fêtes et de réceptions puis nous reprenons notre vol le 21 janvier à 9h50, direction Barranquilla en Colombie que nous atteignons après 4h45 de vol. Nous ne pouvons aller jusqu'à Bogota, la capitale, située à 1000 km à l'intérieur en pleine montagne. Mais pour témoigner notre sympathie aux Colombiens nous prolongeons notre séjour à Barranquilla. Cela nous donne l'occasion de participer à une chasse aux crocodiles sur le rio Magdalena.

Le 24 janvier au petit jour, accompagné d'un passager supplémentaire, notre mascotte "Séville", un petit crocodile, nous rejoignons Colon sur le Canal de Panama, ayant terminé notre mission en Amérique du Sud.

Le 26 janvier à 6h17, toujours accompagnés de notre crocodile, nous décollons pour le Guatemala. A 14h32, comme nous sommes en avance sur l'horaire, nous allons faire sur la capitale l'habituel rase-toit. Notre avion est vite reconnu et bientôt toutes les sirènes des usines font un vacarme épouvantable qui monte jusqu'à nous.

Le 29 janvier, après 2 jours de fête, nous prenons le départ pour Mexico à 6h56. Les favorables conditions climatiques du départ font rapidement place à un ciel très couvert qui nous oblige à voler au ras des flots. Une percée nous permet de nous diriger vers le pic d'Orizaba qui culmine à plus de 5000 mètres; nous montons "tant que ça peut". Enfin, la ville de Mexico apparait, sur un plateau à 2500 m. Après un passage plein gaz sur les tribunes, nous nous posons devant une foule immense. Le ministre de France, M. Périer, nous conduit à la tribune où nous attend le chef de l'Etat entouré de ses ministres. Puis, nous gagnons la ville...Cette entrée dans Mexico, au milieu des vivats frénétiques, restera un des plus beaux souvenirs de notre voyage.

Le 4 février, nous quittons le terrain de Balbuena Field pour la Nouvelle Orléans, distante de 1800 km. Pendant 2h30 nous volons à 4300 m sur un épais tapis de nuages puis, par une trouée providentielle, nous entrevoyons Tampico. Nous coupons le sinueux Rio Grande à 11h, quittant ainsi l'Amérique latine pour les Etats-Unis. Nous atterrissons à la Nouvelle Orléans en pleine époque de carnaval; c'est dans une atmosphère de joie que s'écoule notre court séjour.

Le 6 février, nous faisons une courte escale à Montgomery, distant de 400 km et le 8, nous décollons à 8h05 en direction de Washington. Nous avons du très mauvais temps sur la presque totalité du parcours et nous atterrissons à 15h15 sur un terrain complètement détrempé. Après 2 jours de réceptions officielles, nous décollons dans un véritable borbier pour la dernière étape de notre liaison Paris - New York par l'Amérique du Sud. Nous rejoignons à 1500 mètres, une escorte de dix avions américains et prenons la direction de New York. Nous passons Baltimore, puis la rivière Delaware en grande partie gelée. Bientôt, de nombreuses cheminées d'usines signalent l'approche de la grande ville industrielle de Philadelphie. Long Island, le but tant désiré de tout ceux qui caressent l'espoir de franchir l'Atlantique Nord d'un seul bond, nous apparaît tout à coup et à 10h05, salués à New York par 11 coups de canon, nous sommes reçus à Mitchell Field par quelques amis qui n'ont pas craint la bise glaciale de cette matinée de février. Paris - New York est enfin réalisé. Nous venons de parcourir 37102 km en 215h05, soit une moyenne de 173 km/h avec le même avion et le même moteur. Quelle victoire pour notre BREGUET 19 qui, parti des pieds de la Tour Eiffel a survolé le premier les gratte-ciel de New York.

Dès lors, durant 3 semaines de fête et de réceptions, nos mécaniciens: Jousse et Jean, venus de France avec un moteur neuf, en effectuent le montage sur le "*Nungesser et Coli*".

Le 2 mars à 11h30, nous prenons le départ vers l'ouest pour un périple de 4000 km qui doit nous conduire, par Detroit, Chicago et Rock Springs, jusqu'à San Francisco. Une heure après le décollage nous sommes pris dans une tempête de neige, la visibilité est quasi nulle, nous montons jusqu'à 5000 m pour trouver le soleil mais quel froid! Après quelques heures de vol cap à l'ouest, nous décidons de reprendre contact avec le sol. Mais comment trouver le moindre repère dans cet immense linceul blanc? Nous ne pouvons pas risquer un vol de nuit et nous décidons d'atterrir. Un champ couvert de neige, à 300 mètres d'une ferme, fait notre affaire. Il est 17h30 et nous sommes à Sharon situé à 70 km de Cleveland. Le lendemain, notre moteur refuse de partir; son huile est figée par ce froid sibérien. Nous ne pourrons repartir que le 4 mars avec l'aide de la population locale qui nous aide à dégeler notre Hispano. Le 7 mars, sous la pluie, nous atterrissons à San Francisco. Entre deux réceptions nous préparons la mise en caisse de notre matériel et l'arrimage du "*Nungesser et Coli*" sur le pont arrière du *Koréa-Maru* qui doit nous emmener à Yokohama. Peu après notre arrivée en terre nippone, notre avion est remonté dans un hangar de l'aérodrome de Tachikawa par nos mécaniciens Jousse et Jean.

Le 8 avril à 7h26, nous décollons en direction d'Hanoï que nous espérons rallier d'un coup d'aile. En fait, un vent contraire persistant ralentit notre marche et nous oblige à atterrir après 27 h de vol pour chercher du carburant. Un terrain à peu près plat fait l'affaire, en fait c'est un marécage assèché situé non loin de Kwang Tchéou Wan. Nous parvenons à trouver 300 litres d'une essence douteuse mais notre Hispano veut bien s'en satisfaire. Nous atterrissons à Hanoï le 9 avril à 18h30.

Après le champagne traditionnel et 4 h de sommeil, nous sommes prêts à effectuer un retour record vers la France. Nous décollons d'Hanoï le 10 avril à 7h et atterrissons à Calcutta à 19h12. Les pleins refaits, quelques heures de repos et nous quittons Calcutta à 3h25. Nous

arrivons à Karachi à 20h24 et, une heure plus tard, nous refaisons le plein et nous décollons dans la nuit sans même voir eu le temps de croquer un sandwich. Nous arrivons à Bassorah le 12 avril à 14h10 et, après un ravitaillement rapide nous reprenons notre course folle en direction d'Alep où nous espérons bien atterrir avant la nuit. La visibilité devenant mauvaise et nos cartes de la région étant très imprécises, nous sommes amenés à voler à 200m et à suivre les sinuosités de l'Euphrate pour ne pas nous perdre dans le désert. Par sécurité, nous nous arrêtons à Deir-Es-Zor où les militaires de ce poste avancé de l'Aviation d'Orient sont fort surpris de nous voir arriver et ahuris de découvrir que nous avons quitté Tokyo 5 jours plus tôt. Une douche, trois heures de sommeil et nous décollons à 3h30, en pleine nuit entre deux feux d'essence. Nous arrivons à Alep au petit matin du vendredi 13 avril et tandis que les mécaniciens de l'Aviation de Syrie s'occupent de remplir nos réservoirs nous nous abandonnons à un copieux casse-croûte. A 9h15, nous partons rejoindre Athènes où nous nous posons à 18h, ayant couvert 1300 km en 8h45. Nous sommes accueillis par quelques Français mais il n'y a pas d'aviateurs grecs, c'est vendredi saint, jour de grande fête chez les orthodoxes. Nous faisons le plein nous-même et décollons en pleine nuit. Nous n'avons pas de temps à perdre; nous avons promis d'être à Paris le samedi 14 avril à 18h! A 7h47, la côte d'Italie est en vue; 8h42, Tarente; 10h15, le Vésuve et la baie de Naples puis voici Civitavecchia, Livourne, Gênes et enfin, à 14h, la France! Nous survolons avec une douce émotion les paysages aimés: Villefranche, Nice, Antibes, Toulon, Marseille et nous nous posons à Marignane. Il est 15 h, heure fatale! En fin de course, la roue droite s'enfonce dans le sol humide. L'aile droite touche le sol et est cassée à l'extrémité. Echouer si près du but?

Non. On coupe l'aile à la cassure et on désentoile l'extrémité le l'aile gauche pour rétablir l'équilibre. Un coup de pouce à notre chronomètre qui avance de 2 heures et c'est notre dernier bond, Marseille - Paris, aidé par un vent du sud formidable. La vallée du Rhône, Lyon, puis Montargis; il est 17h13. Des avions viennent à notre rencontre. Deux escadrilles du 34ème Régiment, 3 amphibies de la Marine. Enfin une brume légère, celle des grandes villes, c'est Paris! Nous atterrissons au milieu d'une foule enthousiaste qui nous acclame et nous porte en triomphe. Tandis qu'encadré d'une troupe de gardes municipaux à cheval, notre BREGUET 19 à moteur Hispano est conduit dans son hangar pour un repos bien mérité après ces 60 000 km parcourus autour du monde sans aucune défaillance.

Christian Keller

Remerciements: Je tiens à remercier mes excellents amis: Roland Kohl, Pierre Saulgrain, Robert Daniel, Jean François Labrousse, Raymond Bouyé et le Dr Michael Gill Carey pour l'aide qu'ils m'ont apportée.

Sources: Notes des aviateurs parues à l'époque dans *l'Intransigeant*.
Notre Tour de la Terre - Costes et Le Brix - Hachette 1928.

Illustrations: Collections particulières et clichés de *l'Intransigeant*.

Toute reproduction, totale ou partielle, des articles de ce bulletin est interdite sans autorisation préalable du Comité d'Administration du **C.A.F.**

LES ETAPES DU VOYAGE

1ère période: TRAVERSEE DE L'ATLANTIQUE SUD

10-11 octobre 1927	- Paris - Saint Louis	4600 km
14	- Saint Louis - Natal	3400 km

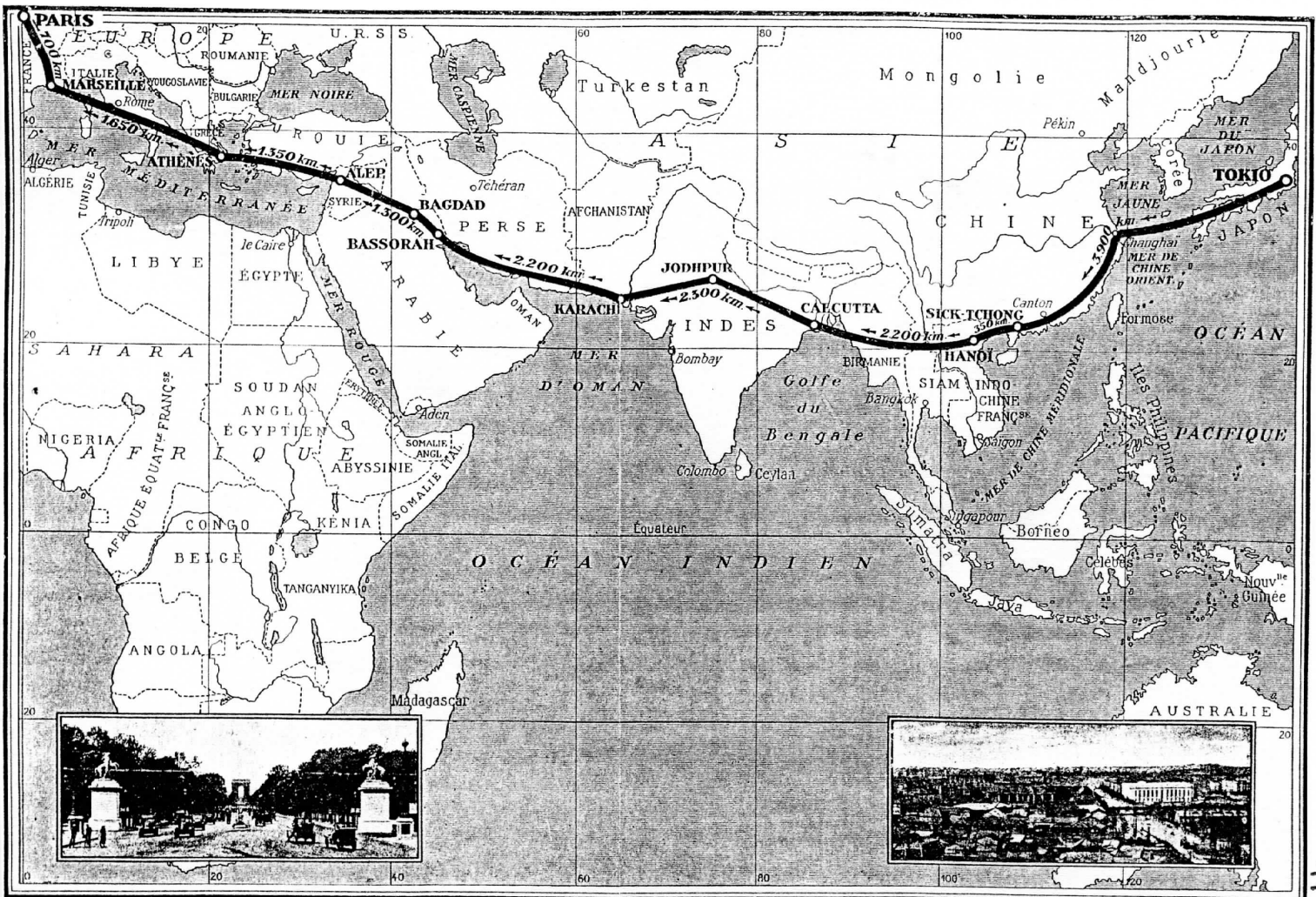
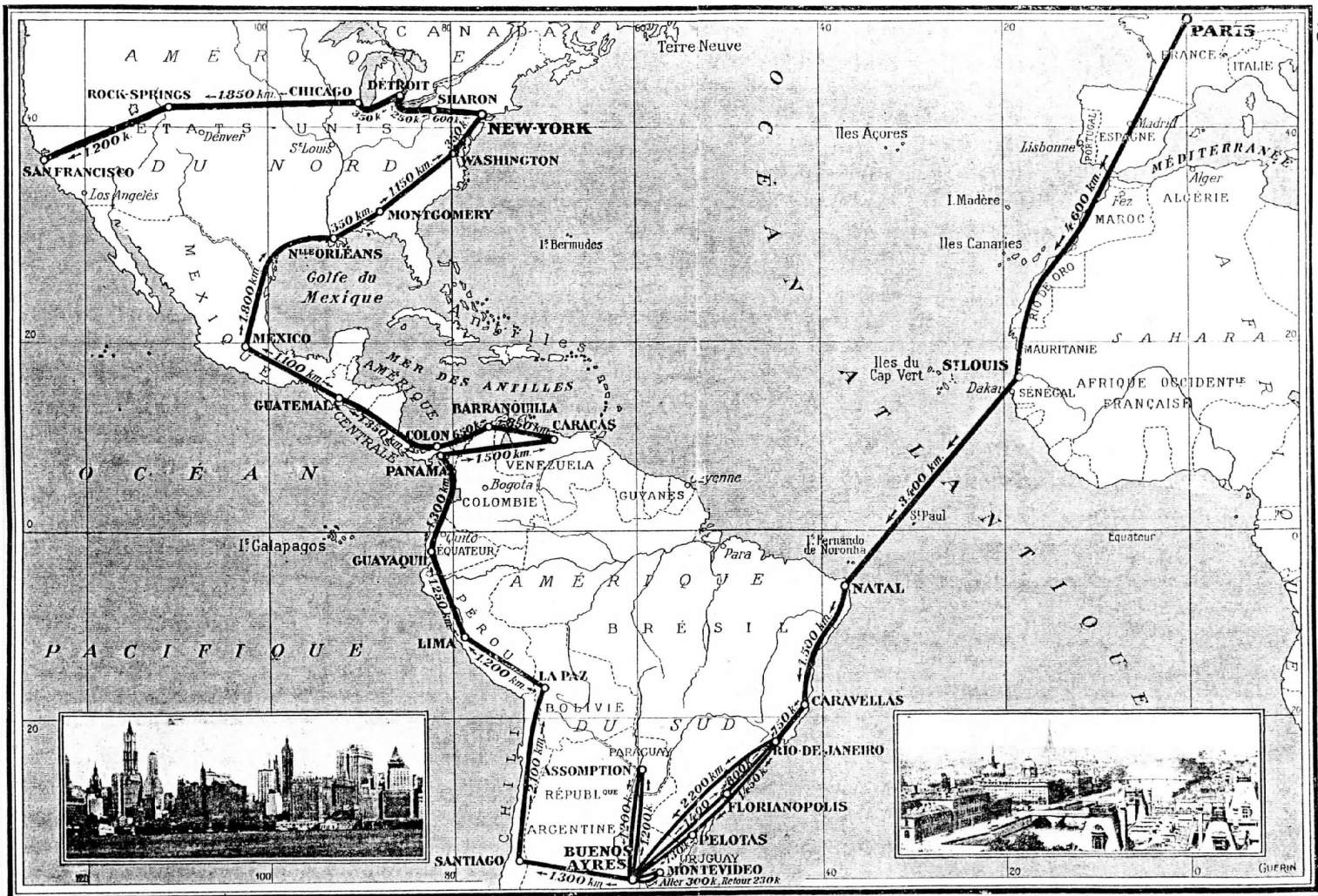
2ème période : A TRAVERS LES TROIS AMERIQUES

15 octobre 1927	- Natal - Caravellas	1500 km
17	- Caravellas - Rio de Janeiro	750 km
19	- Rio de Janeiro - Pelotas	1450 km
20	- Pelotas - Buenos Aires	730 km
12 novembre 1927	- Buenos Aires - Montevideo	300 km
22	- Montevideo - Buenos Aires (en ligne droite)	230 km
25	- Buenos Aires - Asuncion	1200 km
	- Asuncion - Buenos Aires	1200 km
3 décembre 1927	- Buenos Aires - Florianopolis	1400 km
4	- Florianopolis - Rio de Janeiro	800 km
13	- Rio de Janeiro - Buenos Aires	2200 km
14	- Buenos Aires - Santiago du Chili	1300 km
21	- Santiago du Chili - La Paz	2100 km
29	- La Paz - Lima	1200 km
11 janvier 1928	- Lima - Guayaquil	1250 km
13	- Guayaquil - Panama	1300 km
17	- Panama - Caracas	1500 km
21	- Caracas - Baranquilla	850 km
24	- Baranquilla - Panama	650 km
26	- Panama - Guatemala	1350 km
29	- Guatemala - Mexico	1100 km
4 février 1928	- Mexico - Nouvelle Orléans	1800 km
6	- Nouvelle Orléans - Montgomery	450 km
8	- Montgomery - Washington	1200 km
11	- Washington - New York	400 km
2 mars 1928	- New York - Sharon	600 km
4	- Sharon - Detroit	350 km
5	- Détroit - Chicago	400 km
6	- Chicago - Rock Springs	1850 km
7	- Rock Springs - San Francisco	1250 km

3ème période : TOKYO - PARIS

8-9 avril 1928	- Tokyo - Kouang Tcheou Wan - Hanoï	4300 km
10	- Hanoï - Calcutta	2200 km
11	- Calcutta - Jodhpur - Karachi	2350 km
11-12	- Karachi - Bassorah	2200 km
12-13	- Bassorah - Deir el Zor - Alep	1800 km
13	- Alep - Athènes	1350 km
14	- Athène - Marseille	1850 km
14	- Marseille - Paris	700 km

Total Tour du Monde : 57 410 km en 43 étapes et 342 heures de vol !



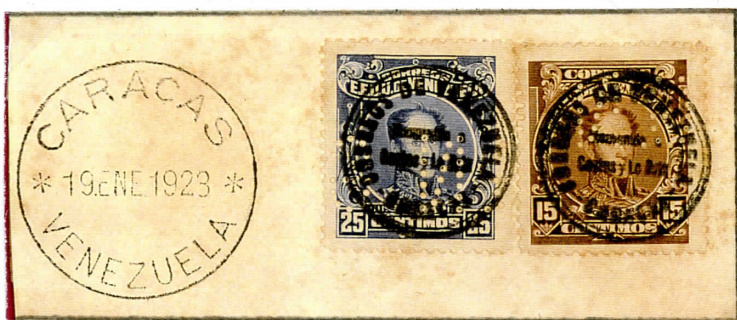
RAID COSTES & LE BRIX REPERTOIRE DES PLIS TRANSPORTES

Il y a pas mal de controverse au sujet du nombre de plis transportés par les aviateurs. Bien des personnalités du monde aérophilatélique m'ont confirmé que le courrier a été plus important qu'annoncé. C'est pourquoi au fur et à mesure que des pièces apparaissent soit dans des expositions ou dans des ventes, "fourmi infatigable", je les répertorie. (toute aide est la bienvenue).

CATALOGUES	D. FIELD 1932	CHAMPION 1937	MULLER 1950	AMERICAN AIR MAIL 1981	SILOMBRA 1981	HOULTEAU 1985	KNETSCHEL ARGENTINE	KELLER	TOTAL TROUVE à 1997
Paris - Buenos Aires 10-20 octobre 1927	17	X	17	17	X	17	-		39
Paris - St Louis 11 octobre 1927	-	-	X	-	X	X			
St Louis- Rio-Buenos Aires 11-20 octobre 1927	-	-	X	-	-	X			7
Buenos Aires- Montevideo 12 novembre 1927	-	-	-	-	-	X	50		5
Montevideo-Buenos Aires 22 novembre 1927	-	10	10	-	10	10			9
Buenos Aires-Asuncion 25 novembre 1927	-	85	85	-	85	85			8
Asuncion-Buenos Aires 25 novembre 1927	-	-	-	-	-	-		* X	3
Buenos Aires-Rio de J. 2 décembre 1927	-	10	10	-	-	10			5
Rio de J.-Santiago du Chili 12 décembre 1927	-	11	11	-	-	11			35
Santiago du Chili-La Paz 21 décembre 1927	-	X	X	-	-	X		20	29
Cristobal - Caracas 17 janvier 1928	-	-	-	-	-	-		4	1
Sharon-San Francisco 4-7 mars 1928	-	-	-	-	-	-		1	1
Tokyo - Paris 8-14 avril 1928	-	X	X	-	30	X			24

* Le vol Buenos Aires-Asuncion-Buenos Aires ayant été fait dans la même journée, il est probable que le nombre de 85 plis transportés englobe l'aller et le retour. (Keller)

X = mention , mais sans le nombre de plis.



Venant de Panama, accompagnés par Charles Lindbergh, Costes et Le Brix se posent sur le terrain de Caracas le 17/1/28.

Pour commémorer cet évènement, l'Administration postale vénézuélienne mit en service des cachets d'oblitération spéciaux

- CORREO DE VENEZUELA-CARACAS
- BENVENIDO A COSTES Y LE BRIX
- CORREO DE VENEZUELA
- HOMENAJE A LINDBERGH

Au Peuple Mexicain

Au moment de quitter cette belle ville de Mexico, nous considérons comme un agréable devoir de remercier encore une fois ses habitants de la splendide réception qu'ils ont bien voulu nous réserver.

Nous avons apporté au peuple mexicain le salut amical de la France et nous avons eu la joie de voir que vous l'avez accepté comme venant d'un peuple frère.

Nous emportons de notre trop court séjour dans votre merveilleuse Capitale, un souvenir impérissable.

VIVE LE MEXIQUE

D. Costes Le Brix

Tract largué sur Mexico revêtu des signatures de Costes et Le Brix



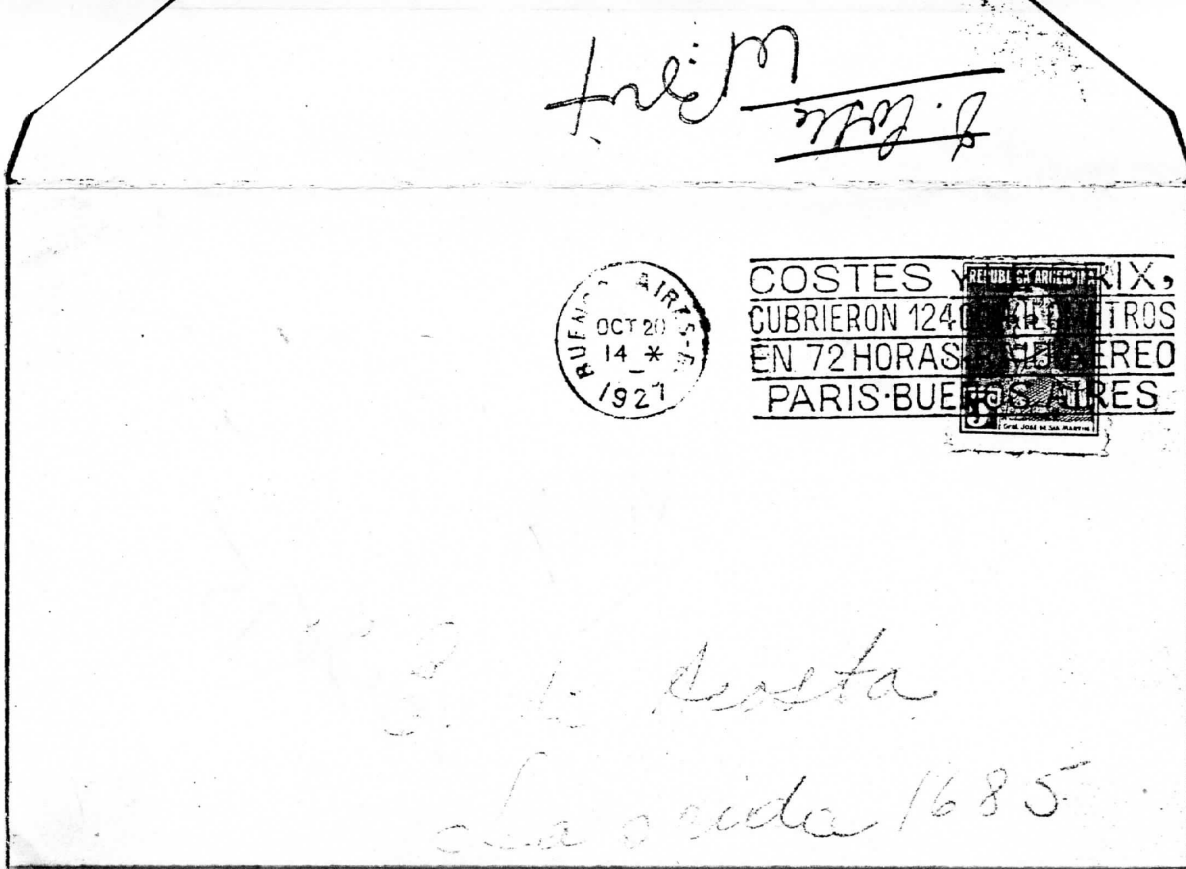
12 octobre 1927 - Paris - Buenos Aires

Oblitération Bourget - Aviation Seine des 8-9 ou 10 octobre 1927. (Pour le 8 octobre, le chiffre 8 marquant l'heure du courrier est inversé). Le courrier a été transporté à titre purement personnel et ne porte pas d'oblitération spéciale. Toutefois une flamme spéciale d'arrivée (20/10/27) a été utilisée à Buenos Aires. Elle a également servi pendant quelques jours comme oblitération sur des plis expédiés de cette ville.



14 au 17 octobre 1927 - Saint-Louis du Sénégal - Rio de Janeiro

Suivant un avis affiché à la poste de Saint-Louis, le courrier devant être emporté par l'avion n'avait pas obligation d'acquiescer la surtaxe aérienne mais devait comporter la mention: Raid France - Amérique du Sud.

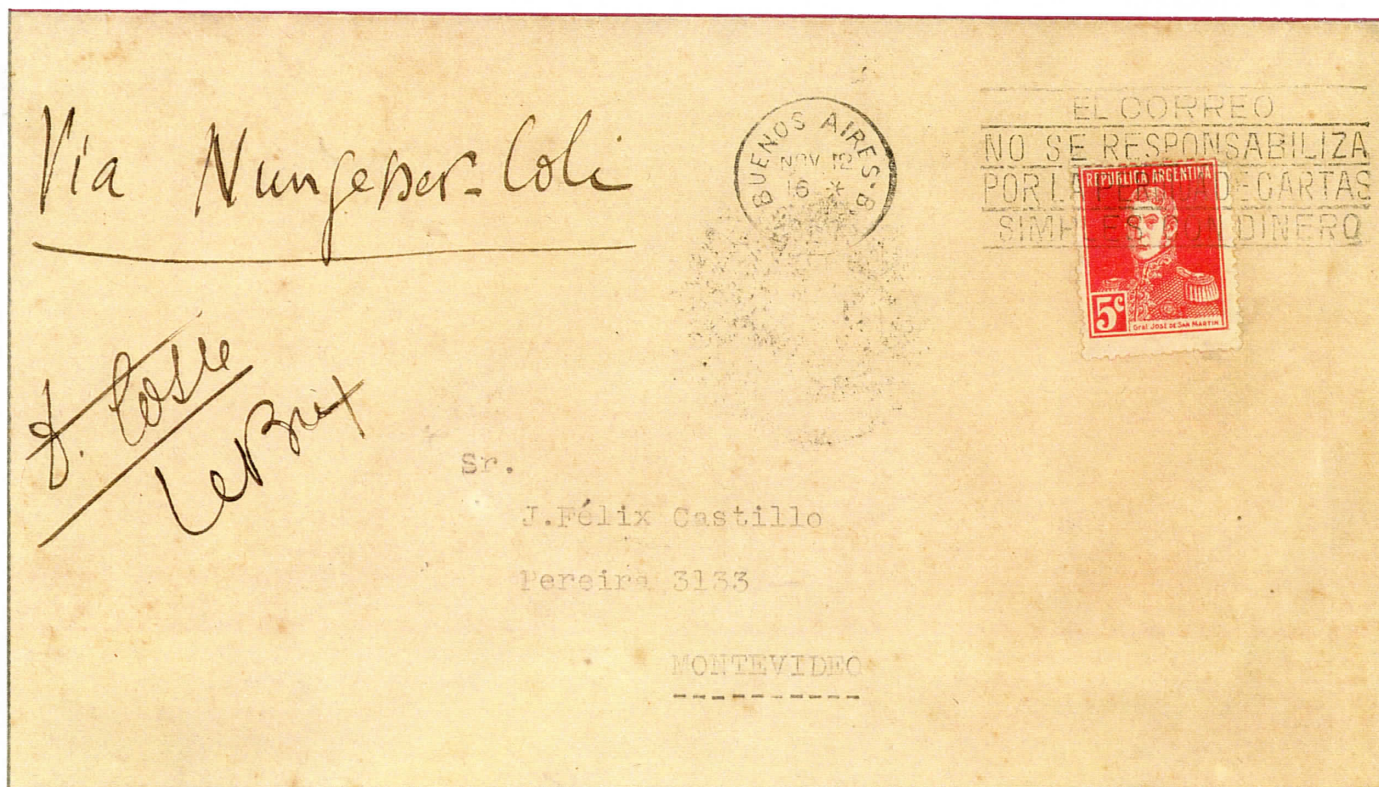


Enthousiasme populaire sans précédent, tout le monde veut un souvenir des glorieux pilotes. Comme le courrier transporté est rare, bon nombre firent oblitérer une enveloppe témoin de l'arrivée du 20 octobre 1927. Et ceux qui purent faire dédicacer ce pli se retrouvèrent au paradis des philatélistes!



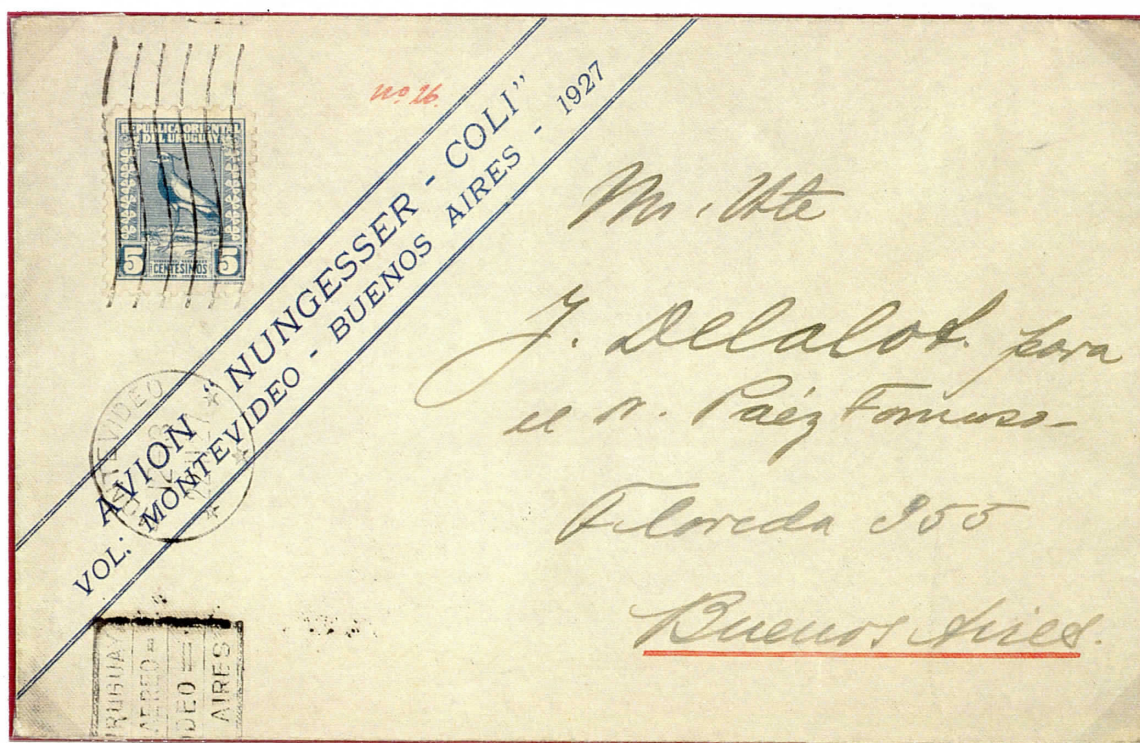
Un philatéliste malheureux

La lettre mentionne: PAR AVION acheminement Villacoublay. Liaison postale Raid: D. Costes & Le Brix. La lettre à été déposée à Paris le 6/10/27, l'employé postal, ignorant peut-être l'existence de ce raid, (n'oublions pas que le courrier transporté est rare et pas ouvert au grand public sinon il y aurait des centaines de lettres!!!) aura simplement aiguillé cette lettre sur l'aérodrome de Villacoublay, situé au sud de Paris. Le temps de s'apercevoir de l'erreur et de retourner la lettre au Bourget, le Nungesser et Coli était parti. Cette lettre à été acheminée par la ligne Latécoère jusqu'à Dakar puis par bateau jusqu'à Buenos Aires où elle est arrivée le 28/10/27. Cette erreur en fait un pli peu ordinaire et non dépourvu d'intérêt.



12 novembre 1927 - Buenos Aires - Montevideo

La faible quantité de courrier, transporté à titre purement personnel, ne porte pas de marque postale spéciale. Il devait cependant comporter une indication relative à l'évènement. Dans le cas de ce pli, l'un des pilotes a complété l'indication manquante: *Via Nungesser et Coli*.



22 novembre 1927 - Montevideo - Buenos Aires

Enveloppe imprimée spécialement. Départ Montevideo 22/11/27, arrivée Buenos Aires 22/11/27.



25 novembre 1927 - Buenos Aires - Asuncion
 Enveloppe spéciale imprimée bleu, blanc, rouge. Départ et arrivée 25/11/27.



25 novembre 1927 - Asuncion - Buenos Aires
 Retour vers Buenos Aires dans la même journée. Comme l'indiquaient avec enthousiasme les journaux argentins du soir, ils ont pris le petit-déjeuner à Buenos Aires, le déjeuner à Asuncion et l'apéritif à Buenos Aires. Oblitération départ 24/11/27, arrivée 26/11/27; griffe VUELO EXPERIMENTAL.



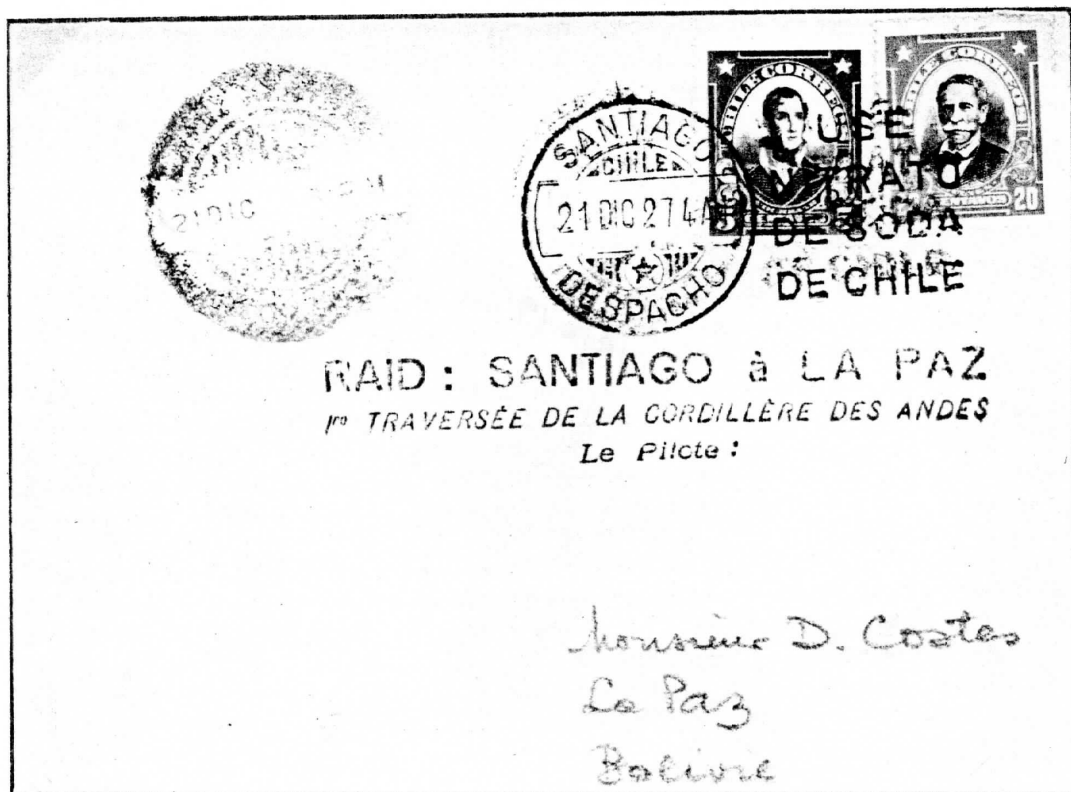
2 décembre 1927 - Buenos Aires - Rio de Janeiro

Départ Tigre (banlieue de Buenos Aires) 30/11/27, arrivée Rio 5/12/27 avec un atterrissage forcé à Florianopolis à cause d'une fuite d'huile.

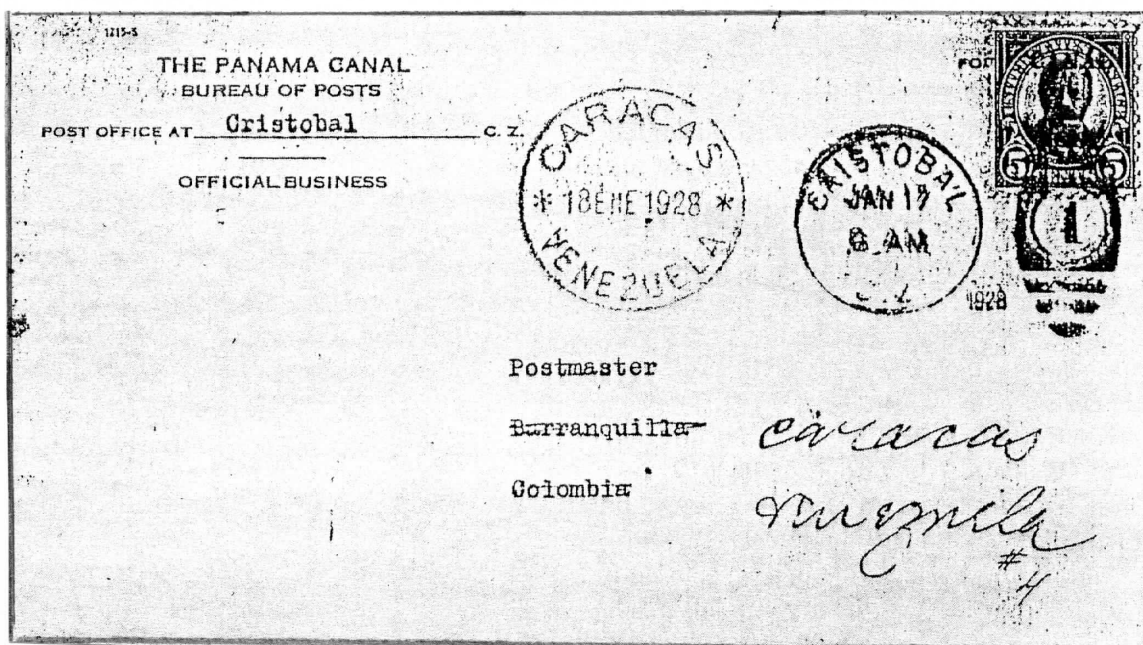


12/13 décembre 1927 - Rio de Janeiro - Santiago du Chili

Départ Rio 12/12/27, escale à Buenos Aires dans la soirée, arrivée Santiago 13/12/27-10AM.



21 décembre 1927 - Santiago du Chili - La Paz
Départ Santiago 21/12/27- 4AM, arrivée La Paz même jour 21/12/27-6PM.

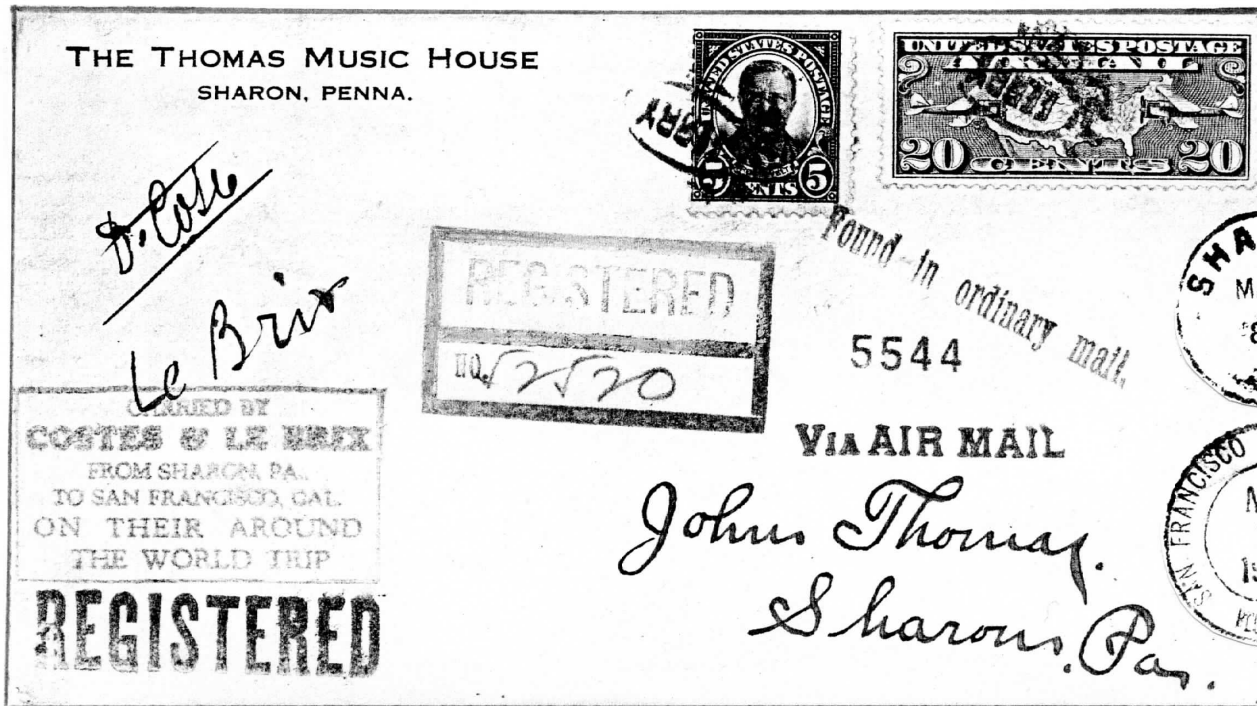


17 janvier 1928 - Cristobal (Canal Zone Panama) - Caracas

Par une lettre adressée primitivement à Barranquilla en Colombie, le chef de poste Gerald D. Bliss envoie 4 lettres avec prière de lui en retourner 2. Finalement, ce courrier sera délivré à Caracas où le Dr. I Capriles, directeur général des Postes au Vénézuéla, répond à son collègue en ces mots:

"Dr. I Capriles envoie ses salutations à son collègue et ami, Mr. Gerald Bliss chef de poste à Cristobal, et lui retourne 2 lettres qu'il lui avait adressées sur le dos desquelles il a apposé une note relative à l'arrivée des aviateurs français Costes & Le Brix, Caracas 19 janvier 1928".

Voici le texte de la note: "Cette lettre, expédiée le 17/1/28 à la cité Maracay par l'avion français Nungesser & Coli, piloté par les intrépides aviateurs Dieudonné Costes et Joseph Le Brix, acheminée à Caracas le 18 janvier par voie terrestre, est réexpédiée à la poste de Cristobal comme souvenir historique".



4 mars 1928 - Sharon - San Francisco par Detroit, Chicago et Rock Springs
 Départ Sharon 4/3/28, arrivée San Francisco 12/3/28. Retour à Sharon par voie normale, arr. 17/3/28.
 Seul exemplaire connu à ce jour.

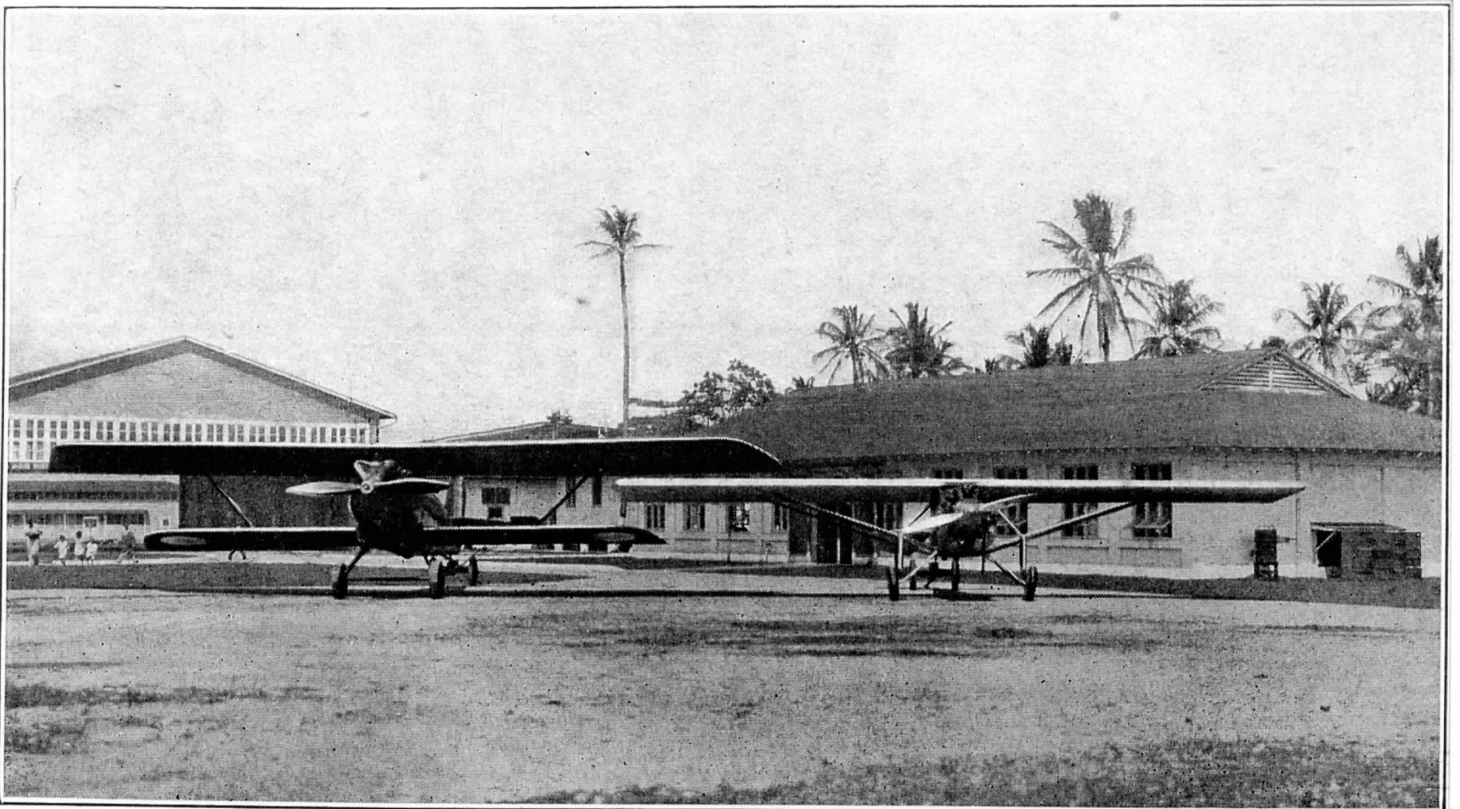


8 avril 1928 - Tokyo - Paris
 Départ Tokyo 8/4/28, arrivée Bourget - Aviation 14/4/28 - 18h20.



(Cl. R. Perdigas et C^o.)

L'ENTHOUSIASME DE LA FOULE A RIO DE JANEIRO.



PANAMA : « LE NUNGESSER-COLI » DE COSTES ET LE BRIX (A GAUCHE) ET LE « SPIRIT OF ST-LOUIS » DE LINDBERGH (A DROITE).