

BULLETIN D'INFORMATION

NOVEMBRE 1997

N° 14 - Nouvelle série

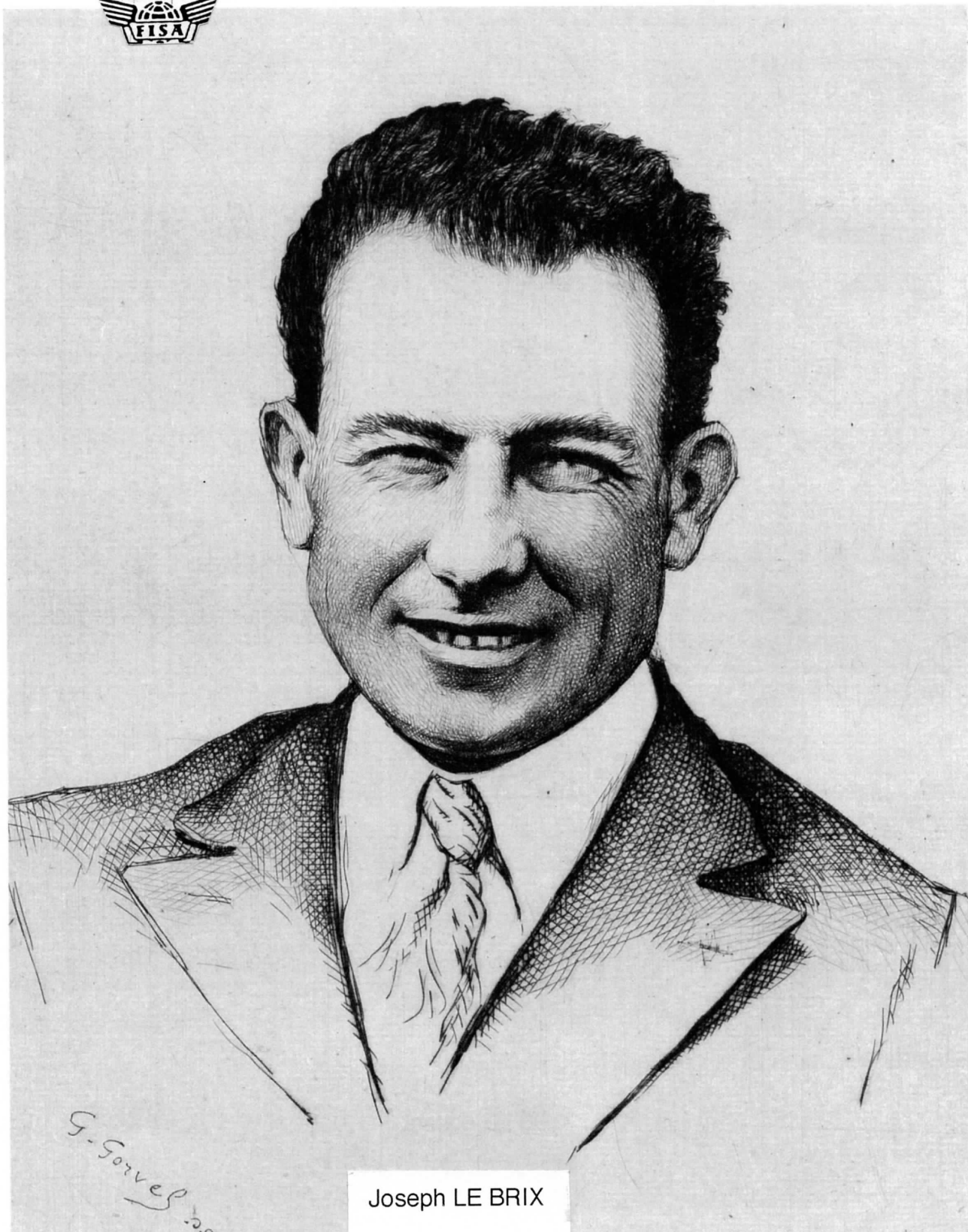
SOMMAIRE

Activités du C.A.F.

Palmarès 1996/97

Les grands pilotes français : Joseph LE BRIX

Curiosités: La deuxième L.A.R.A. au Congo Belge



Joseph LE BRIX

Cercle Aérophilatélique Français

Siège social : 19, rue Victor Hugo - 78230 LE PECQ

Tél. 01 34 51 86 33 - Fax: 01 34 51 43 93

Membre de la
FFAP(Fédération Française des Associations Philatéliques) (FIP)
FISA(Fédération Internationale des Sociétés Aérophilatéliques)

LETTRE DU PRESIDENT

La nouvelle saison aérophilatélique 1997 / 1998 va être très importante pour l'aérophilatélie en général et pour le C.A.F. en particulier.

En effet, 1998 sera l'année du Centenaire de l'Aéro-Club de France, premier aéro-club national au monde. De plus, la Fédération Aéronautique Internationale a décrété que l'année 1998 serait l'Année Internationale de l'Air et de l'Espace. De nombreuses manifestations aéronautiques auront lieu en France tout au long de l'année et l'Aérophilatélie devra y être présente ainsi que dans les expositions philatéliques compétitives.

A Paris, une exposition intitulée: "**UN SIÈCLE D'AVIATION AVEC LA POSTE**" prendra place au Musée de La Poste, 34, boulevard de Vaugirard du 12 octobre au 31 décembre 1998. Les plis les plus représentatifs et les plus rares de l'Aérophilatélie française y seront exposés et retraceront l'histoire de la Poste Aérienne française avec des documents explicatifs. Cette exposition "grand public" sera également artistique avec affiches, peintures, sculptures, vidéo, maquettes, objets, etc...Il y aura également des films et des conférences.

Le timbre du Centenaire de l'AéCF, accepté par la commission de sélection de La Poste, doit sortir le 20 octobre 1998, date anniversaire de la création de l'AéCF. Pour ce 1er Jour, il est prévu d'éditer, avec le C.A.F., une série de cartes postales spéciales illustrées par les Peintres de l'Air.

Avec l'AéCF et le Musée de La Poste, **le C.A.F. sera l'organisateur de cette vaste exposition.** Votre Président, délégué par l'AéCF, en sera l'un des commissaires. L'organisation se met en place, vous serez tenus au courant par notre *Bulletin d'Information*.

Pour les adeptes de l'aérophilatélie, une série d'articles sur des thèmes spécifiques seront publiés tous les deux mois dans **La Philatélie Française**.

Je vous souhaite à tous une excellente année aérophilatélique.

Gérard Collot

ACTIVITÉS DU C.A.F.

Promotion de l'Aérophilatélie

La promotion de l'Aérophilatélie est pour nous, membres actifs du C.A.F., un besoin essentiel. Elle nous permet d'élargir nos connaissances par de nouveaux contacts et de les communiquer à autrui, d'augmenter nos possibilités d'échanges et de valoriser nos collections.

Il est fondamental que chacun participe. Pour vous encourager à démarrer une exposition aérophilatélique au niveau départemental, premier pas pour structurer sa

collection et approfondir certains aspects laissés dans l'ombre, **le C.A.F. a décidé d'attribuer un prix d'une valeur de 200 francs à tous nos membres exposant une nouvelle collection aérophilatélique au niveau départemental en 1998.**

Vous pouvez exposer dans de nombreuses villes de France lors de la Journée du Timbre. Inscrivez-vous! 48 feuilles suffisent. Les membres de l'Île de France trouveront un bulletin d'inscription pour l'exposition départementale d'Ivry. Contactez Jacques RENAUD, 15, rue du Bocage - 92310 Sèvres.

Par ailleurs, tout membre parrainant un nouvel adhérent recevra des plis aérophilatéliques (valeur de 50 à 60 francs). **Faites connaître le C.A.F. autour de vous.**

De son côté, votre Comité d'Administration va participer activement à l'exposition du Musée de la Poste et le faire savoir par voie de presse et autres médias.

Pour faire connaître le C.A.F. à l'étranger nous engageons deux actions:

* Parution régulière d'un article d'aérophilatélie française en 3 langues dans les Bulletins FISA.

* Raccordement à INTERNET. Le C.A.F. est maintenant raccordé grâce à l'Association P.G. Latécoère qui nous héberge gratuitement sur son site Internet. L'adresse du courrier électronique est: **www.latecoere.com**, ensuite un sommaire vous oriente vers le C.A.F.

Réunions amicales

Nos réunions amicales reprennent. La première se tiendra dans les salons de l'Aéro-Club de France, 6, rue Galilée à Paris le samedi 15 novembre 1997 à 14h30 et la seconde à la brasserie "Rond-Point" 5, rue de Ponthieu à Paris le samedi 17 janvier 1998 à 14h30.

Emission du timbre BREGUET XIV

Les samedi 15 et dimanche 16 novembre prochains, un timbre de Poste Aérienne de valeur faciale 20 Francs, représentant un BREGUET XIV, avion mythique des lignes Latécoère/Aéropostale, sera mis en vente anticipée par La Poste qui tiendra un bureau temporaire avec timbre à date 1er Jour dans les salons de l'Aéro-Club de France, 6, rue Galilée 75116 PARIS.

Le C.A.F. tiendra une permanence et sera autorisé à vendre des souvenirs philatéliques.

1) Une série de 4 photographies mat, noir et blanc (format 13 x 18) à tirage limité et numéroté représentant un BREGUET XIV, avec timbre BREGUET XIV oblitéré 1er Jour, sera proposée au public au prix unitaire de 40 francs (35 francs seulement pour les membres du C.A.F.)

2) Une fiche bristol de format A4 avec texte descriptif, photographie et timbre BREGUET XIV oblitéré 1er Jour sera mis en vente au prix public de 50 francs (45 francs pour les membres du C.A.F.) Tirage limité et numéroté. Le C.A.F. ne fera pas de stock.

Les sociétaires souhaitant recevoir ces souvenirs philatéliques doivent se faire connaître rapidement auprès du Président avant le 15 novembre (voir bon de commande illustré joint).

Exposition BLAGNAC 97 - Odysud - 19 au 21 Septembre 1997

Cette exposition, organisée par nos collègues Pierre Saulgrain et Raymond Bouyé, a rencontré un succès mérité. De belles et rares collections y ont été exposées. Bravo aux organisateurs et un grand merci à tous les participants.

Odyssud abritait également le 37ème Congrès FISA au cours duquel votre président Gérard Collot a été élu Membre Directeur de la FISA, en remplacement de Madame Pierre dont le mandat arrivait à expiration.

SUCCÈS AÉROPHILATÉLIQUES - Communication de Pierre Saulgrain

Placée notamment sous le patronage d'honneur de Monsieur l'Ambassadeur de France en Roumanie, l'Exposition aérophilatélique "AEROMFILA" vient de connaître, du 27 au 30 septembre 1997 à Brasov (Roumanie) un succès international dont la France était présente, avec un juré (Pierre Saulgrain) et 3 exposants, chiffre requis par les organisateurs qui avaient sollicité nombre de pays européens (54 exposants).

Le Grand Prix d'Honneur de l'Exposition, avec grande médaille d'Or et objet d'art, a été attribué à Michel de Pompignan pour sa présentation "La Ligne" (ligne Mermoz). Une grande médaille d'Or récompense par ailleurs Eugène Glémarec pour la "Ligne Noguès" qui est un exemple de rigueur et de présentation et enfin une grande médaille de Vermeil à Jacques Renaud pour son ensemble de 75 feuilles pour les vols Zeppelins au départ du Liechtenstein. Ajoutons l'extraordinaire accueil des organisateurs qui méritent toutes nos félicitations, tant ils furent attentifs au moindre détail et tant ils furent chaleureux durant tout notre séjour à Brasov.

Après BLAGNAC 97 (19/21 sept.) qui mobilisa un grand nombre de collectionneurs étrangers et qui rencontra un énorme succès, l'Aérophilatélie confirme combien l'histoire aéronautique est indissociable de tous ces ensembles, véritables témoins de l'évolution du plus léger et du plus lourd que l'air; véritables témoins aussi de ces routes aériennes, postales puis commerciales, domptées par l'homme et la machine, avec hélas les sacrifices que nous laissent ces plis accidentés.

Raids aériens de Marcel Doret

Les plis des raids aériens de Marcel Doret sont bien connus des aérophilatélistes (ils ont été décrits en détail dans le Bulletin d'Information N°2 de novembre 1993).

Jusqu'ici, le nombre de plis en circulation a été estimé très faible (voir le livre de Frank Muller) d'où une cote élevée. Or, la famille de Marcel Doret vient de mettre en vente à l'Hôtel Drouot (par l'étude Dumoussset - Deburaux, commissaires-priseurs associés) le jeudi 3 juillet 1997 une petite mallette contenant plus de 600 plis témoins (sans inscription de destinataire).

Il a pu être dénombré:

- Le Bourget - Nijni-Oudinsk du 12/7/1931 - plus de 250 petites enveloppes illustrées d'un avion et 40 enveloppes normales non illustrées.

- Le Bourget - Hanoï du 20/1/37 - plus de 80 enveloppes avec double affranchissement France et Indochine.

- Le Bourget - Tokyo du 22/5/37 - plus de 80 enveloppes avec double affranchissement France et Japon (oblitération Impérial Hôtel)

- Le Bourget - Shanghai du 22/5/37 - plus de 120 enveloppes avec double affranchissement France et Chine.

Palmarès de l'année aérophilatélique 1996/97

Exposition Régionale de Stenay (Meuse)- 2/3 novembre 1996

* Grand Argent : J.F. LABROUSSE (C.A.F. 120) - Traversées aériennes de l'Atlantique Sud par l'Aéropostale et Air France 1930-1940..

Exposition Départementale de Varennes -en-Argonne - 15/16 mars 1997

* Argent : J.F. LABROUSSE (C.A.F. 120) - idem - même titre.

Exposition Départementale de Massy (journée du Timbre) - 15/16 mars 1997

* Grand Argent + F. J.: Gérard COLLOT (C.A.F. 632) - Ligne Mermoz AIR FRANCE 1933-1940.

* Grand Argent : Jean CHEVALIER (Astrophilatélie) - L'Europe spatiale

Exposition Départementale de Foix (PRIMEXPO 97) - 13 avril 1997

* Grand Argent : Raymond BOUYÉ (C.A.F. 511) - Evolution de la Poste Aérienne 1870 - 1940.

* Bronze : Yan CONTE (C.A.F. Jeune 724) - Air Bleu - Postale de nuit.

Exposition Régionale d'Ile-de-France - Sceaux - 26-27 avril 1997

* Grand Vermeil : Gérard COLLOT (C.A.F. 632) - Ligne Noguès

* Vermeil : René MARÉCHAL (C.A.F. 704) - Concurrence France - Allemagne en Amérique du Sud.

Exposition Régionale de Montpellier - 7/8 juin 1997

* Grand Argent : Patrick ANDRÉ - Utilisation postale des timbres de la Poste Aérienne Française.

* Grand Argent : Roger DELAHAIE (C.A.F. 650) - Plis aéropostaux accidentés.

Exposition Mondiale "ISTAMBOUL 96"

* Grand Vermeil : J. MASSENET - La poste aérienne française jusqu'en 1938.

Exposition Mondiale "EXFILNA 96"

* Grand Vermeil : J. MASSENET - La poste aérienne française jusqu'en 1938.

* Grand Argent: Jacques RENAUD (C.A.F.518)-Courriers du Liechtenstein transportés par dirigeables.

Exposition Mondiale " NORWEX 97" - Oslo 16 au 21 avril 1997

* Or : Michel de POMPIGNAN (C.A.F.580) - La ligne de l'Atlantique Sud.

* Grand Vermeil : Gérard COLLOT (C.A.F. 632) - Ligne Mermoz 1919-1933.

* Grand Vermeil : Claude JANDOT (C.A.F. 686) - La poste aérienne française 1870/1940.

* Vermeil: F. van der HAEGEN (C.A.F. 583)- Création de la ligne aérienne Europe-Congo-Madagascar.

Participations non compétitives

VERSAILLES 97 - Gérard Collot, Jacques Renaud, Pierre Saulgrain, J.L. Lafon (Astro).

PARIS - Journée du Timbre - Jacques Renaud - Zeppelins des colonies.

Ne sont publiés ici que les résultats dont nous avons connaissance. Nous nous excusons auprès des membres du C.A.F. pour les omissions ou les erreurs éventuelles et nous leur demandons de bien vouloir nous communiquer leurs remarques pour faire un rectificatif dans le prochain Bulletin d'Information de mars 1998.

La deuxième L.A.R.A. au Congo Belge

Dans le *Bulletin d'Information* n°9, nous avons décrit les origines de l'aviation commerciale et postale au Congo Belge par la création de la L.A.R.A. (Ligne Aérienne du Roi Albert) en 1920 jusqu'à la suspension de son activité en juin 1922. Nous reprenons ici la suite des activités aéro-postales dans l'ancienne colonie belge.

Peu après sa création en mai 1923, la SABENA reprend le défrichage des lignes aériennes au Congo Belge et plus particulièrement l'organisation de la ligne Léopoldville (Kinshasa) - Luebo - Bukama. La ligne projetée doit quitter le fleuve Congo pour prendre le Kasai jusqu'à Luebo, l'objectif final étant de relier la province du Katanga.

Le Katanga, province la plus riche située au sud de la colonie, dont la ville la plus importante est Elisabethville, demandait près de deux mois d'un voyage pénible pour être reliée à la capitale Léopoldville. Tout le courrier européen à destination du Katanga était acheminé par bateau jusqu'à Dar es-Salaam puis par train vers le Katanga, ce long voyage prenait 25 jours. Une ligne aérienne de Léopoldville vers le Katanga réduirait considérablement cette durée.

La SABENA, sous la direction de Tony Orta et Georges Nélis, prend des dispositions pour créer sans tarder les aérodromes ainsi que des terrains de secours échelonnés tous les 30 à 40 km le long du fleuve Congo et de son affluent le Kasai.

La flotte aérienne de la SABENA au Congo était constituée de 6 avions trimoteurs Handley Page (* nota) et de 4 avions monomoteurs De Havilland 50. Les trimoteurs pouvaient transporter 6 à 10 personnes avec leurs bagages, soit environ une tonne de charge commerciale à la vitesse de 140 km/h. Les monomoteurs avaient une charge utile de 500 kg et étaient principalement destinés à l'entraînement des pilotes, aux vols de vulgarisation, aux relevés photographiques et aux voyages spéciaux. Le personnel était composé de 5 équipes avec notamment: Frans Orta, Roger et Clerc comme pilotes principaux.

Un premier vol d'essai entre Léopoldville et Luebo (850 km) fut réalisé le 25 avril 1925, le trimoteur Handley Page faisant escale à Bandundu et Ilebo (Port Francqui), terminus de la ligne chemin de fer du Katanga, (voir figure 1).

Le premier vol régulier Léopoldville - Luebo eut lieu le 6 juin 1925. Les 850 km furent parcourus en 6h30 par 2 Handley Page. Il y avait un départ dans chaque sens toutes les 3 semaines assurant ainsi la correspondance avec les paquebots belges venant d'Europe et arrivant à Matadi (voir figure 2).

Récapitulatif des premiers vols réguliers Léopoldville - Luebo en 1925.

| | | | |
|-----------|--------------------|----------|--------------------|
| juin | 2 aller et retours | octobre | 2 aller et retours |
| juillet | 1 aller et retour | novembre | 3 aller et retours |
| août | 1 aller et retour | décembre | 4 aller et retours |
| septembre | 1 aller et retour | | |

Durant les 6 premiers mois d'exploitation, 16 405 kg de courrier postal, 1 500 kg de marchandise et 160 passagers furent transportés.

Pendant cette période, des travaux furent entrepris pour prolonger la ligne jusqu'à N'Gulé, longue de 850 km, les principales escales étant Kanda-Kanda et Bukama. Le terminus N'Gulé, à 225 km d'Elisabethville (Lumumbashi), est situé sur un plateau à près de 1500 m d'altitude au point de jonction de deux lignes de chemin de fer.

Le 9 février 1926, le trimoteur Handley Page O-BAHO "*Princesse Marie-José*" (appareil ayant effectué le premier raid Belgique - Congo avec Thieffry en 1925) piloté par Roger, transporta 1165 kg de courrier de Léopoldville à Luebo. Le lendemain 10 février, Roger reprit son vol à partir de Luebo et atterrit sept heures plus tard à N'Gulé.

Conformément à l'horaire prévu, Roger décolla de N'Gulé le 12 février et atterrit le 13 à Léopoldville, ayant accompli en 5 jours, sans aucun incident, les 3 400 km du parcours aller et retour (voir figure 3).

Grâce à cette ligne, le courrier européen ne mettait plus que 23 jours pour atteindre Elisabethville avec:

| | |
|-------------------------------|--------------------------------|
| Anvers - Matadi | 17 à 18 jours par bateau |
| Matadi - Léopoldville | 2 à 3 jours par train |
| Léopoldville - Elisabethville | 2 à 3 jours par avion + train. |

Depuis fin juin 1925, le courrier congolais pouvait emprunter la ligne aérienne Latécoère: Dakar - Casablanca - Toulouse. Le courrier était ensuite acheminé par le train entre Toulouse et la Belgique. On pouvait ainsi bénéficier d'un gain de 3 jours par rapport à la voie maritime ordinaire Matadi - Anvers (voir figures 4 & 5).

Vu le succès de la ligne Léopoldville - Luebo - N'Gulé, le ministre autorisa le prolongement de la ligne vers l'estuaire du Congo jusqu'à Boma réduisant encore la durée de 2 jours. En effet, les grands encombrements au port de Matadi et le mauvais état du matériel provoquaient de nombreux retards dans le transport de marchandises par le chemin de fer du Bas-Congo (400 km) et, de ce fait, le trajet Matadi - Léopoldville prenait facilement deux pénibles journées.

Le 27 mai 1926, le pilote Roger quitta l'aéroport de N'Dolo (Léopoldville) à 8h32 à bord d'un monomoteur De Havilland 50 avec 3 passagers dont le gouverneur de la province et le directeur de la SABENA. En 2h31 la liaison Léopoldville - Boma fut établie en survolant Thysville et Matadi. L'avion rentra à Léopoldville le surlendemain dans des conditions parfaites.

Dès le 8 juin 1926, un service postal aérien en correspondance avec les paquebots de la Compagnie Belge Maritime du Congo fut organisé. On gagna ainsi 3 jours sur le courrier en provenance d'Europe. Mais l'Administration des Postes ne s'adapta pas rapidement à l'usage de l'avion et aux avantages qu'il procurait. Au début, elle ne confia à l'avion de Boma que le courrier lettres à destination de Léopoldville (en moyenne 350 kg) dès le jour de l'arrivée du bateau d'Europe. Le reste du courrier (pour des destinations au-delà de Léopoldville) fut encore acheminé par les moyens ordinaires de surface, bateau et chemin de fer.

A l'occasion de la mission d'étude Néllis-Allard au Congo Belge (pour établir un rapport sur le rendement de la ligne en exploitation et évaluer les possibilités d'extension de la navigation aérienne marchande), le trimoteur O-BAHS, piloté par Rooms, avec Clément

comme mécanicien, réalisa le trajet Léopoldville - Boma le 10 novembre 1926. La veille, Roger avait fait le même trajet à bord du monomoteur O-BAHV.

Le 13 novembre, Nélis et Allard reprenaient place à bord du trimoteur pour retourner à Léopoldville en compagnie de 8 autres passagers.

Le 16 novembre, on pouvait ainsi assister au départ des 2 avions emportant le courrier à destination du Kasai et du Katanga:

- le trimoteur O-BAHR, piloté par Roger, avec 510 kg de courrier pour Ilebo, Luebo et le Katanga. A Luebo, ce courrier fut pris à bord de l'avion desservant la deuxième section.

- le monomoteur O-BAHV, piloté par Rooms, avec 363 kg de courrier à destination de Bandundu et Dima.

Le 18 novembre, la mission quitta Léopoldville pour se rendre au Katanga à bord du trimoteur O-BAHN, piloté par Van Opstal, mécanicien Schoonjans, avec 705 kg de courrier postal .

Vers cette date, les travaux de prolongement du dernier tronçon de la ligne aérienne de N'Gulé à Elisabethville (225 km) commencèrent.

Le 20 mai 1927, un avion venant de N'Gulé arrive pour la première fois Elisabethville. Parti le 21 mai au matin d'Elisabethville avec un fret de l'ordre de 3300 kg, courrier et passagers, l'avion régulier atteint Léopoldville le 22 mai dans l'après-midi après escale de nuit à Luebo. Un second avion quitte Léopoldville le même jour avec un fret de 712 kg, courrier et passagers provenant du *SS Thysville*, et arrive à Elisabethville le lendemain 23 mai dans l'après-midi.

Deux embranchements se greffent bientôt sur l'axe Bas-Congo - Katanga:

- Luebo - Tshikapa (160 km), mis en exploitation le 14 décembre 1927 par l'appareil O-BAHT piloté par Van Ackere avec 3 passagers. Le premier vol retour ayant lieu le même jour dans l'après-midi (voir figure 6).

- Luebo - Lusambo (325 km), mis en exploitation le 17 avril 1928, est prolongé jusqu'à Kabalo dès le 1er janvier 1929 (voir figure 7).

Avec la création de cette deuxième Ligne Aérienne Roi Albert, la SABENA, grâce aux compétences de son personnel et aux efforts considérables entrepris, réalise en 3 ans l'organisation, l'équipement et la mise en exploitation d'une ligne de plus de 2000 km au coeur de l'Afrique. Le Bas-Congo était à 2 jours du Katanga et il y a de cela 75 ans!

F. Van der Haegen

(*) Note de la rédaction: Certains auteurs annoncent 8 appareils : O-BAHN, O-BAHO, O-BAHP, O-BAHQ, O-BAHR, O-BAHS, O-BAHT et O-BAHU.

Références:

La Conquête de l'air - 1925 à 1929 - Aéro-Club Royal de Belgique.

L'épopée de l'Air au Congo - J. Hénin - 1961.

Le transport aérien entre la Belgique et le Congo Belge 1920-1940 - F. Broeckaert - 1994

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

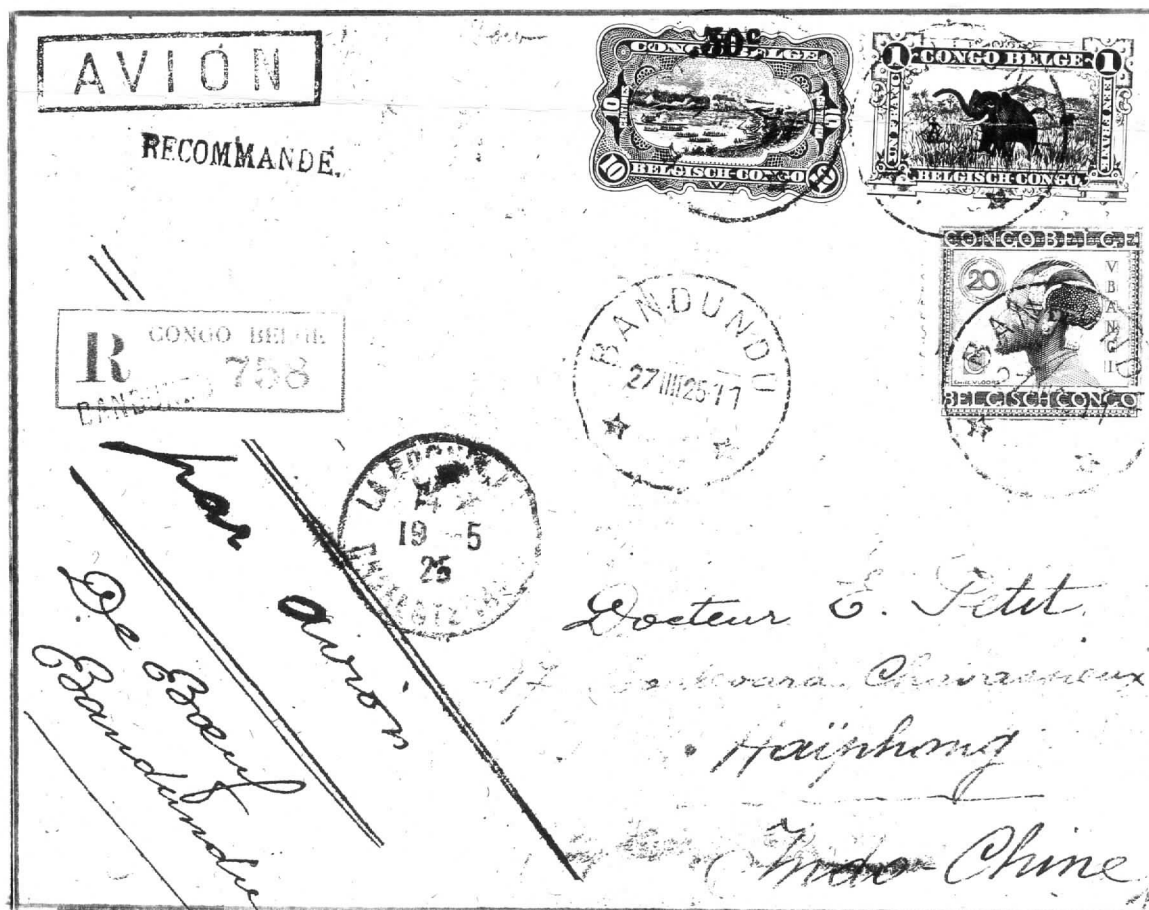


Fig 1) Pli envoyé de Bandundu vers l'Indochine par le 1er vol d'essai Luebo - Léopoldville. Dép. 27/3/25, arr. Léopoldville 29/4/25, transit La Rochelle 19/5/25, arr. Haïphong 22/6/25. Affranchissement: 0,75 FB de port normal (hors Belgique); 0,75 FB de port recommandé. Jusqu'au 1/1/28, le courrier était exempté de surtaxe aérienne sur les lignes intérieures.



Fig 2) Pli de Luebo vers la Belgique, envoyé par le 9ème vol retour. Départ ?, arr. Antwerpen 17/12/25. Affranchissement: 0,50 FB, port normal pour la Belgique. Le timbre avion d'un franc n'était pas dû.



Fig 3) Pli de Bukama à Anvers ayant emprunté le premier vol retour de la deuxième section. Il existe un courrier spécial de 100 plis (5x20 plis portant un cachet d'une couleur différente: rouge, brun-rouge, bleue, verte et noire).

Départ Bukama 11/2/26, arr. Antwerpen 5/3/26.

Affranchissement: 0,50 FB/20 g de port normal pour la Belgique + 1 FB de recommandation.

Le timbre avion d'un franc n'était pas nécessaire.



Fig 4) Pli de Léopoldville à Paris

Départ 26/6/25, transit Boma 17/25,

départ du bateau "Thysville" le 4 juillet, arrivée Casablanca le 17 juillet, arrivée Paris?.

Affranchissement: 0,75FB/20g (hors Belgique) + 0,75FB (rec.) + 0,50FB/20g (surtaxe air).



Fig 5) Pli de Bandundu vers la Belgique

Départ 7/11/25, arrivée ? - Affranchissement: 1,50 FB (3 x 0,50 FB/20 g pour la Belgique) + 1,00 FB (recommandé) + 7,50 FB de surtaxe aérienne (>50 g), taxe rectifiée au 1er octobre.



Fig 6) Pli de Tshikapa vers la Belgique

Départ 12/10/28, arrivée ? - Affranchissement mixte Angola + Congo Belge 1,60 Escudo, port normal + 1,50 FB/20 g de surtaxe aérienne (depuis le 1er janvier 1928).

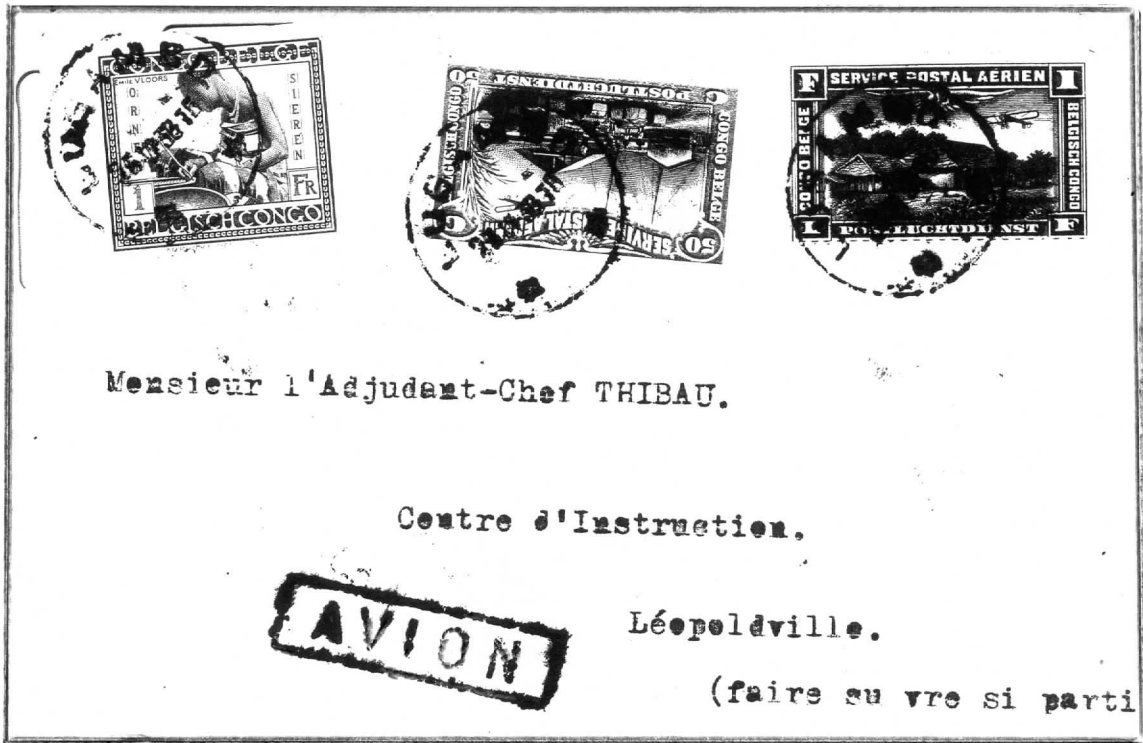
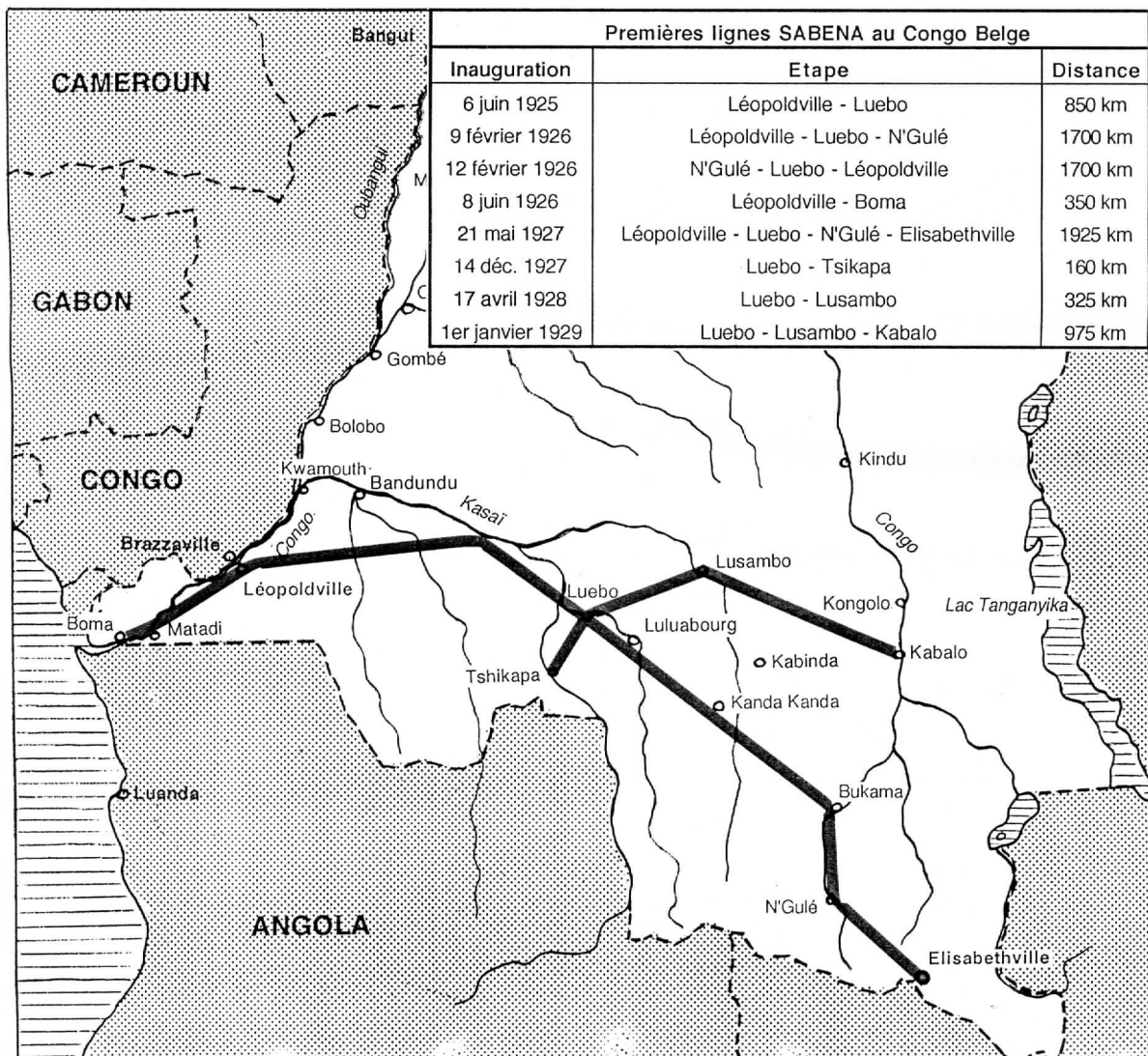


Fig 7) Pli de Lusambo à Léopoldville
 Départ 26/6/25, arrivée même jour.
 Affranchissement: 1,00 FB/20 g, port normal intérieur + 1,50 FB/20 g de surtaxe aérienne.



LES GRANDS PILOTES FRANÇAIS

Joseph LE BRIX

Joseph-Marie LE BRIX naît à Baden dans le Morbihan le 22 février 1899. Dès son adolescence, le jeune Joseph se sent attiré par la mer, une vocation que son père, marin de métier, ne manque pas d'encourager. Il entre à l'École Navale le 2 avril 1918 et en sort en novembre 1919 avec ses galons d'Enseigne de Vaisseau sur les manches. Il embarque ensuite sur la "*Jeanne-d'Arc*" pour faire son école d'application.

Début 1921, il embarque sur le "*Jules-Michelet*" pour l'Amérique du Sud. Arrivé au Pérou, il fait la connaissance du grand aviateur Bernard de Romanet (1) qui lui propose un baptême de l'air. Quand de Romanet atterrit, Le Brix est conquis. Il vient de découvrir un monde entièrement nouveau et, dès cet instant, il ne pensera plus qu'à l'aviation.

En 1923, il fait sa demande pour être affecté dans l'Aviation, une requête que ses supérieurs acceptent d'emblée sachant la passion du jeune officier. Il part à l'École Aéronautique de Rochefort et le 1er octobre 1924 est breveté pilote d'avion et d'hydravion. Joseph Le Brix montre toutes les qualités pour devenir un grand pilote: sang-froid et réflexes précis et rapides. En février 1925, il est affecté comme officier en second à l'escadrille 5B2 basée à Cuers-Pierrefeu (Var), dotée de Farman "Goliath".

En 1925, il prend part à la guerre du Rif où il montre son savoir-faire qui lui vaut d'être cité à l'ordre de l'armée puis décoré de la Croix de Guerre TOE. Il est promu Lieutenant de Vaisseau le 24 décembre 1926.

Le 27 février 1927, l'escadrille 5B2 reçoit pour mission de procéder au relevé photographique de la côte d'Afrique entre Agadir et Dakar. Deux avions Goliath sont affectés à cette mission; l'un est commandé par le LV Compardon et l'autre par le LV Joseph-Marie Le Brix. Le voyage aller se passe sans incident notable mais au retour, le 22 mars, peu après le départ de Port-Etienne, un des moteurs du "Goliath" de Le Brix s'arrête, grillé par la chaleur. Le Brix réussit un atterrissage de fortune dans la baie de Tani à 80 km au nord de Nouakchott. Compardon sur son "Goliath" atterrit à côté, analyse la situation avec Le Brix et décolle pour aller chercher un moteur de rechange à Port-Etienne. Mais Compardon ne pourra revenir au près de Le Brix car il sera, lui-même, accidenté avec le moteur de rechange à bord. Après 4 jours, à bout de forces, Le Brix et son équipage sont enfin secourus. C'est Simon, chef de l'aérodrome de Port-Etienne à bord d'un BREGUET XIV de la compagnie Latécoère accompagné du Lieutenant Blanc qui, prévenu par un message radio capté presque par hasard, arrivent près des naufragés du désert avec de l'eau et de la nourriture. Pour survivre dans la chaleur du désert, Le Brix et ses compagnons avaient dû confectionner un alambic avec de vieux bidons pour distiller de l'eau de mer. De leur côté, Compardon et son équipage, perdus dans le désert près du banc d'Arguin, seront également sauvés.

Au lieu de rentrer directement sur la base d'Agadir, Le Brix continue sa mission photographique comme si rien ne s'était passé.

A son retour en France, il reçoit la Légion d'Honneur et est désigné pour suivre des cours de pilote de chasse à Saint-Raphaël puis est nommé chef pilote de l'École de l'Aviation

maritime d'Hourtin. Mais cette fonction ne correspondait pas vraiment à ses aspirations et une opportunité va bientôt se présenter.

Alors qu'il passait quelques jours de permission dans son village natal de Baden au cours de l'été 1927, Joseph Le Brix apprend par les journaux qu'il est pressenti pour être le compagnon de Costes, chef pilote de la société Breguet, pour une traversée sans escale de l'Atlantique Sud. L'appareil est le prestigieux BREGUET 19 n° 1685 (2). Le Brix accepte immédiatement cette proposition et sitôt de retour à Paris, les deux aviateurs s'entraînent et font leurs préparatifs. En fait, il ne s'agit pas seulement d'une traversée de l'océan, déjà pas facile en soi (personne ne l'a encore traversé d'un coup d'aile) mais de rejoindre New York et, peut-être, de boucler un Tour du Monde. Pour seconder Dieudonné Costes il faut un excellent copilote-navigateur et il ne pouvait y avoir de meilleur choix que Joseph-Marie Le Brix.

Ils décollent du Bourget le 10 octobre 1927 et seront de retour le 14 avril 1928 après avoir parcouru plus de 57 000 km autour du monde en 43 étapes et 342 heures de vol (3).

Un mois plus tard, du 20 au 31 mai 1928, Costes et Le Brix font un voyage de présentation en Europe avec leur BREGUET 19. Ils couvrent 4670 km en s'arrêtant à Belgrade, Bucarest, Novisad, Varsovie, Prague, Strasbourg et Genève .

Après quelques mois de repos, Le Brix, promu officier de la Légion d'Honneur et nommé professeur de navigation à l'Ecole Navale à Brest, est à nouveau torturé par le désir de partir vers de nouvelles aventures. Il demande un congé sans solde et décide de réaliser une liaison rapide entre la France et l'Indochine. Pour ce voyage, il fait équipe avec Paillard, chef pilote à la maison Bernard, et Jousse, habile mécanicien que l'on retrouvera avec Mermoz quelques années plus tard sur le Couzinet "*Arc-en-Ciel*".

L'appareil est le prototype n°1 BERNARD 197 GR immatriculé F-AIYI et baptisé "*France-Indochine*". Il décolle d'Istres le 19 février 1929 et prend la destination de Tunis (4). Les étapes se succèdent avec une belle régularité: Istres - Tunis - Benghazi le 19; Benghazi - Le Caire le 20; Le Caire - Bassorah le 21; Bassorah - Karachi - Allahabad le 22; Allahabad - Calcutta le 24; Calcutta - Akyab - Rangoon le 25. Le lendemain, il reste un dernier bond à faire jusqu'à Saïgon mais le destin veut qu'il en soit autrement...Aux environs d'Akyab (Birmanie), le moteur s'arrête net et l'avion termine son vol plané dans un marécage où il capote. Paillard et Le Brix sont indemnes mais Jousse est grièvement blessé aux jambes. Des villageois viennent fort heureusement secourir l'équipage. Paillard et Le Brix laissent leur infortuné camarade Jousse à l'hôpital de Rangoon et, par chemin de fer, parviennent à rejoindre Saïgon le 9 mars avec le courrier.

Le Brix ne se laisse pas abattre. Il rentre en France et monte une nouvelle expédition vers l'Indochine. Cette fois, son coéquipier sera l'Adjudant Rossi, un jeune pilote de talent, et l'avion le POTEZ 34 F-AJHU (5).

Ils décollent du Bourget le 16 décembre 1929 et, en 3 étapes, sont déjà à Agra le 19 . La journée du 20 est consacrée à un peu de repos et surtout à la révision du moteur dont il a fallu changer une soupape. Le lendemain, après quelques heures de vol, alors qu'ils se trouvent au-dessus du relief birman, de nuit et en pleine tempête, le moteur s'arrête. Il n'y a pas d'atterrissage possible; il faut sauter en parachute! Rossi saute le premier mais son parachute ne s'ouvre pas. Il extrait alors la toile à la main mais touche le sol avec une vitesse trop élevée

et se fracture une jambe et le bassin. De son côté, Le Brix se pose sans incident. Le Brix parviendra à faire transporter son camarade sur Saïgon où il sera soigné puis regagnera la France(6).

Les fulgurants progrès du début de l'aviation furent dus, pour une bonne partie, à de généreux mécènes qui consacraient leur fortune à financer les compétitions. Dans les années 30, les avions de grand raid ou de record devenaient de plus en plus sophistiqués et donc très onéreux à fabriquer et à équiper. Cela ne fit pas reculer le parfumeur François Coty qui mit de puissants moyens financiers pour réaliser des appareils capables de traverser les grands océans (7). Il fit la connaissance de Joseph Le Brix, les deux hommes s'entendirent et Le Brix devint conseiller technique du généreux mécène.

Un programme d'avion de "Grand Raid" avait été lancé par les Services officiels du Ministère de l'Air en 1929. Trois prototypes avaient été retenus: le BERNARD 80 "*Oiseau Tango*", le BLÉRIOT 110 et le DEWOITINE D33. Joseph Le Brix conseilla à François Coty de retenir ce dernier qui lui semblait le meilleur.

Le prototype Dewoitine D.33 - 01, monomoteur à aile basse de 28 mètres d'envergure propulsé par un Hispano Suiza ,12 cylindres en V de 650 CV, commence ses essais en vol en novembre 1930 avec Marcel Doret, pilote d'essai chez Dewoitine. Les résultats sont très satisfaisants et Le Brix réceptionne l'appareil officiellement en vol le 1er janvier 1931.

Le D33 - 01 baptisé "*Trait d'Union* ", réalise plusieurs records du monde avec Marcel Doret (pilote) et Joseph Le Brix (copilote) dont celui de la distance en circuit fermé avec 10371 km en 70h 11mn (7 au 10 juin 1931). Ce succès conduit à envisager un grand raid pour ravir de record de distance en ligne droite alors détenu par Costes et Bellonte (Paris - Tsitsihar 7905 km réalisé du 27 au 29 septembre 1929). L'objectif est le Japon et, pourquoi ne pas enchaîner avec un Tour du Monde est-ouest?

Le 12 juillet 1931, le "*Trait d'Union* " s'élève du Bourget à destination de Tokyo. L'équipage est constitué de Marcel Doret, pilote, Joseph Le Brix, copilote et navigateur et René Mesmin, mécanicien metteur au point chez Hispano-Suiza. Après 49 heures de vol, à 500 km d'Irkoutsk, une baisse importante de régime moteur provoque une perte dramatique d'altitude; diagnostic: 6 cylindres sur 12 sont en état de marche. Il faut arrêter la tentative ! Dessous, dans la nuit, la forêt sibérienne et, au loin, quelques lumières; c'est une petite gare du Transsibérien sans doute! Doret en prend la direction, au moins ils ne sont pas complètement perdus. L'atterrissage dans l'obscurité est impossible sans de gros dégâts. On vidange 1000 litres d'essence mais l'appareil descend toujours, Doret demande à Le Brix et Mesmin de sauter en parachute avant qu'il ne soit trop tard. Doret, reté seul à bord, tente un atterrissage dans les arbres en essayant de maintenir son avion très à plat. Le choc est rude, l'avion, fort heureusement, ne s'embrase pas au contact du sol. Doret s'en tire avec quelques blessures seulement, Le Brix touche le sol sans dommages mais Mesmin se fait une entorse à la cheville. L'équipage est recueilli par des moujiks de la gare de Tchaberta à 60 km à l'est de Nijni Oudinsk (8).

Le soir même de l'accident, Coty écrit dans son journal "*L'Ami du Peuple*" qu'il avait envisagé un échec possible du D33 mais que, grâce à lui, un second "*Trait d'Union*" est disponible à Toulouse pour permettre à l'équipage de reprendre le départ. Cet article eut pour

effet de mettre le Ministère de l'Air devant le fait accompli qui ne put refuser de prêter le D33 - 02 baptisé alors " *Trait d'Union II* ".

Deux mois plus tard, à l'aube du 11 septembre, nouveau départ avec le même équipage dans la même direction avec le " *Trait d'Union II* ". L'avion survole Moscou le soir même puis, au petit jour du 12, soit 24h après son départ, une panne mécanique dont la raison n'a jamais été élucidée le rend brusquement impilotable. Marcel Doret hurle à ses compagnons de se jeter en parachute et lui-même réussit à sauter alors que le D33 est dans un piqué vertigineux à moins de 300 mètres du sol. Marcel Doret prend contact avec le sol sans dommages et, ne trouvant pas ses compagnons, il se dirige vers les débris de l'appareil. Horreur! Il les découvre, inertes, prisonniers de l'épave. Le Brix sanglé dans son parachute et Mesmin ne portant pas le sien. La panne a été si subite que Mesmin n'a pas eu le temps d'enfiler son parachute. Sans doute, Le Brix a-t-il voulu l'aider et est resté auprès de son camarade jusqu'au dernier moment comme le commandant d'un navire en détresse restant le dernier à bord? (9). Cette noble attitude serait bien conforme au personnage de Joseph-Marie Le Brix.

(1) Bernard BARNY de ROMANET, est un "as" de la Grande Guerre avec 18 victoires homologuées. En 1919, il effectue trois fois le raid Paris-Madrid dont une fois sans escale et le raid Paris-Séville. Il forme avec Jean Casale et Sadi Lecointe, l'équipe surnommée "Les trois mousquetaires de la vitesse" . A Monaco, en 1920, il remporte le Prix de vitesse sur hydravion. Le 23 septembre 1921, au cours d'un essai d'un nouveau Blériot, Bernard de Romanet pousse son appareil à ses limites mais une aile se désentoile et l'avion s'écrase au sol sur le terrain militaire de Villesauvage; le pilote est tué sur le coup.

(2) Cet avion avait déjà un joli palmarès à son actif (voir *Bulletin d'Information* n°12)

Paris - Omsk les 14/15 juillet 1926 avec Girier et Dordilly (4715 km, nouveau record du monde)

Paris - Assouan les 27/28 septembre 1926 avec Costes et de Vitrolles (4050 km)

Paris - Djask les 28/29 octobre 1926 avec Costes et Rignot (5396 km, nouveau record du monde).

(3) Pour la description détaillée de ce raid historique, le lecteur se reportera à l'article de Christian Keller du *Bulletin d'Information* n°13.

(4) Pendant ce temps, au Bourget, dans la soirée du 19 février, un autre équipage: Costes, Codos et Bellonte sur le prototype n°1 BREGUET 284 T immatriculé F-AIYB, baptisé " *Dragon d'Annam* " tente également une liaison postale rapide vers l'Indochine. Quelques minutes plus tard, le moteur s'arrête net et l'avion fait un atterrissage de fortune dans les dépendances de la gare de Bondy. (voir *Bulletin d'Information* n°12).

(5) Le POTEZ 34 F-AJHU avait déjà été utilisé par de Marmier et Favreau pour battre le record français de distance en circuit fermé les 18 et 19 juin 1929.

(6) Les 41 kg de courrier restés dans l'avion sont détruits. Toutefois, on connaît au moins une lettre que Le Brix avait récupéré près de l'épave de l'avion et mis dans sa poche et qui porte la mention manuscrite: " **Regrets** " ainsi que sa signature.

(7) De son vrai nom François Sportuno, le parfumeur Coty, fondateur du quotidien " *l'Ami du Peuple* ", consacrait une partie de son immense fortune aux progrès de l'aviation. Il finança entièrement le prototype D 33-02 en échange de la mise à disposition du 01 pour le raid de Le Brix. Le prix de revient du proto 02 a été estimé à 1 541 950 F dont 79 568 d'heures productives (d'après le livre: " *Les avions Dewoitine* " de

Raymond Danel et Jean Cuny - Ed. Larivière). François Coty avait également financé le Breguet 19 "Point d'Interrogation", avec lequel Costes et Bellonte réalisèrent leur Paris - New York en septembre 1930.

(8) environ 300 lettres du courrier transporté ont été récupérées dans l'épave du D33.

(9) Il est probable que des plis furent embarqués au départ de Paris, comme c'était l'usage pour les grandes tentatives de record, mais cela n'a jamais été mentionné. Ont-ils été détruits dans l'accident ou bien par Doret lui-même en raison de cette fin tragique?

Gérard Collot

Références:

Le destin de Joseph-Marie Le Brix - José Le Boucher - Nouvelle Librairie Française - 1932

Les avions Dewoitine - R. Danel & J. Cuny - Docavia n°17 - 1982

Magazines et journaux de l'époque

Les années aéronautiques 1927 à 1931 de L. Hirschauer

Crédit photographique:

Collections particulières et Musée de l'Air et de l'Espace



Joseph-Marie Le Brix et Dieudonné Costes pendant leur tour du monde de 1927/28



Le mécanicien Jousse et les pilotes Paillard et Le Brix avant le départ du raid Istres - Saïgon sur l'avion BERNARD 197 GR F-AIYI baptisé "France-Indochine".



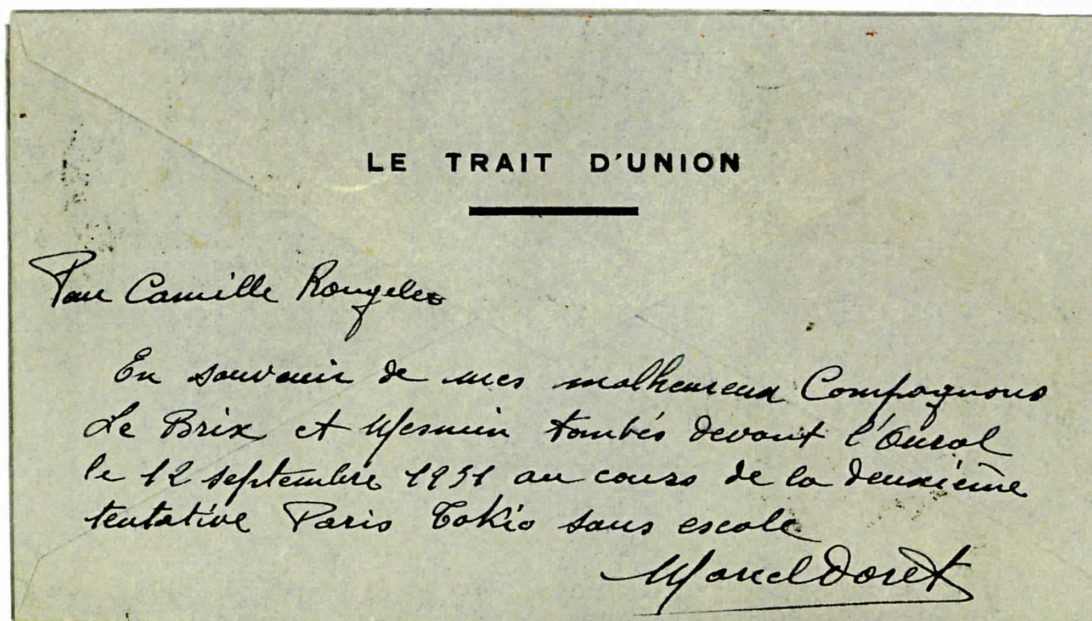
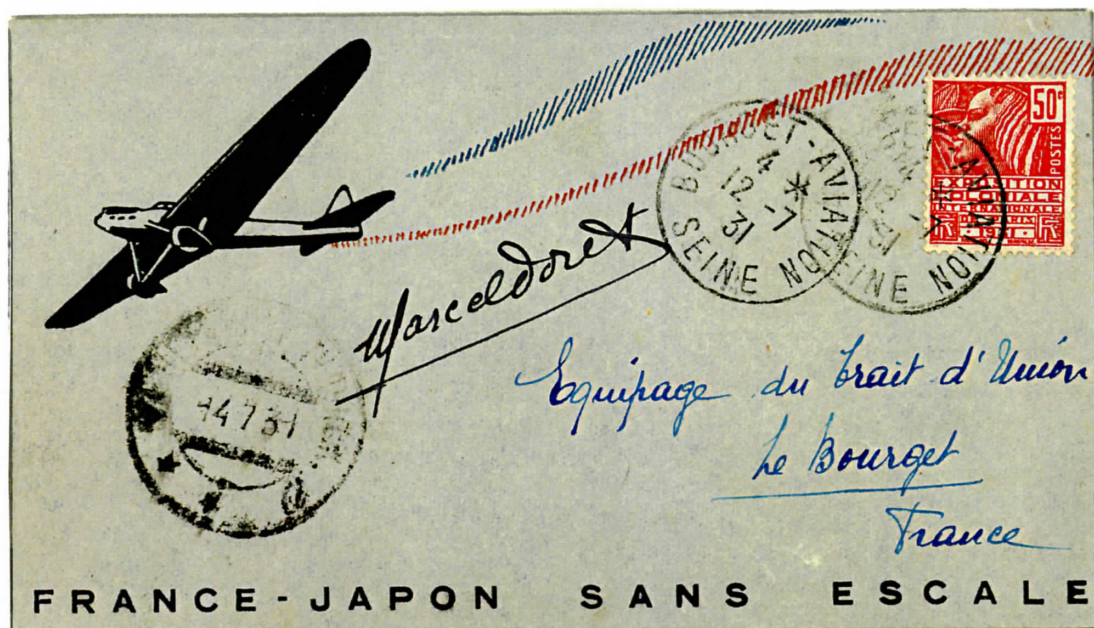
Courrier transporté lors du raid Istres - Saïgon, accidenté à Akyab (Birmanie) Départ Istres 18/2/29, arrivée Saïgon Central 9/3/29. Pli signé par Paillard et Le Brix.

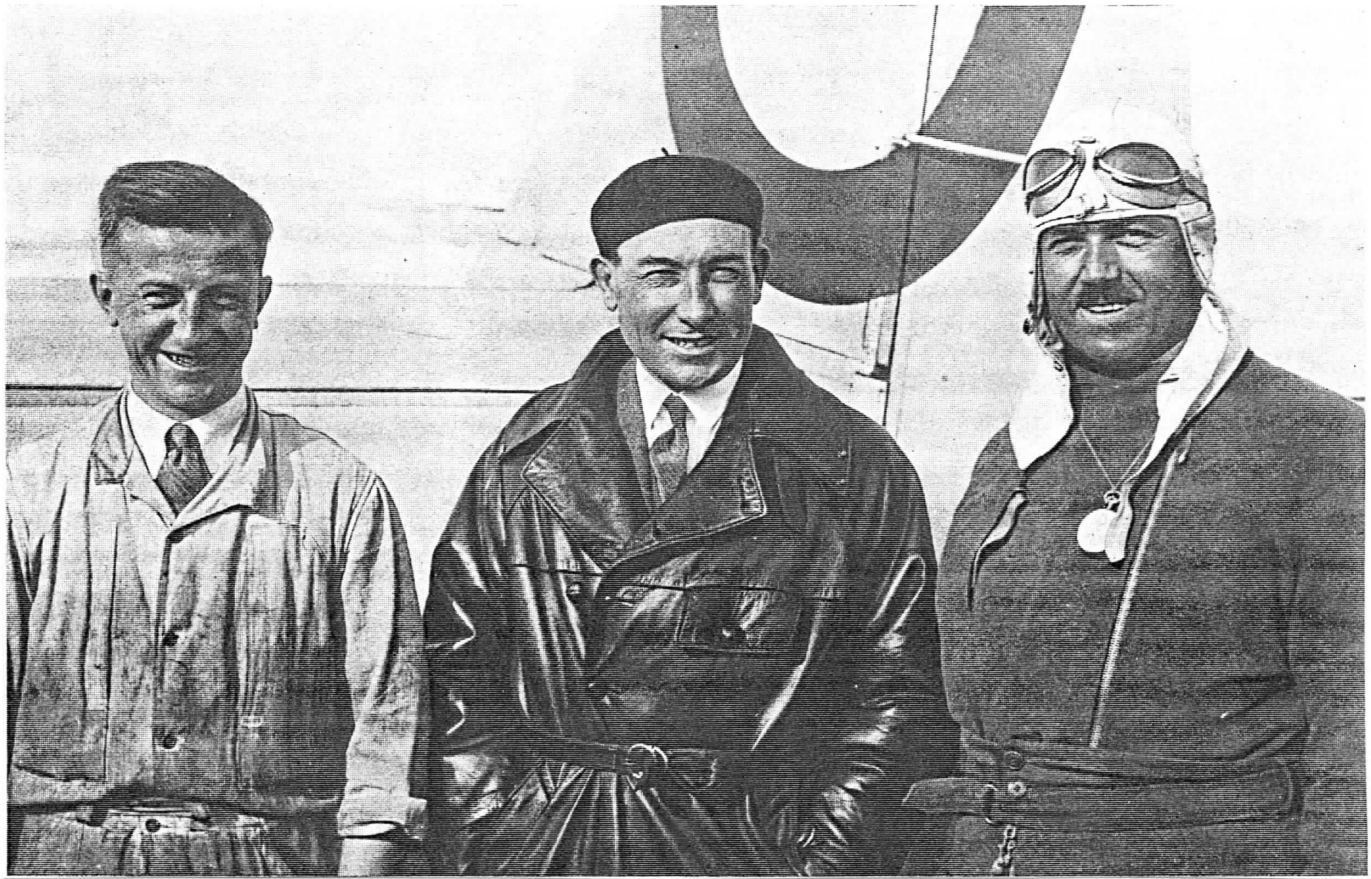
Tentative de record mondial de distance (12/7/1931)

250 à 300 lettres, illustrées d'un dessin du Dewoitine D 33 et affranchies à 50 centimes, furent transportées. Elles sont oblitérées au départ : BOURGET - AVIATION , 12/7/31 - 4h. et à l'arrivée à NIJNI OUDINSK le 14/7/31 (cachet rarement lisible dans sa totalité).

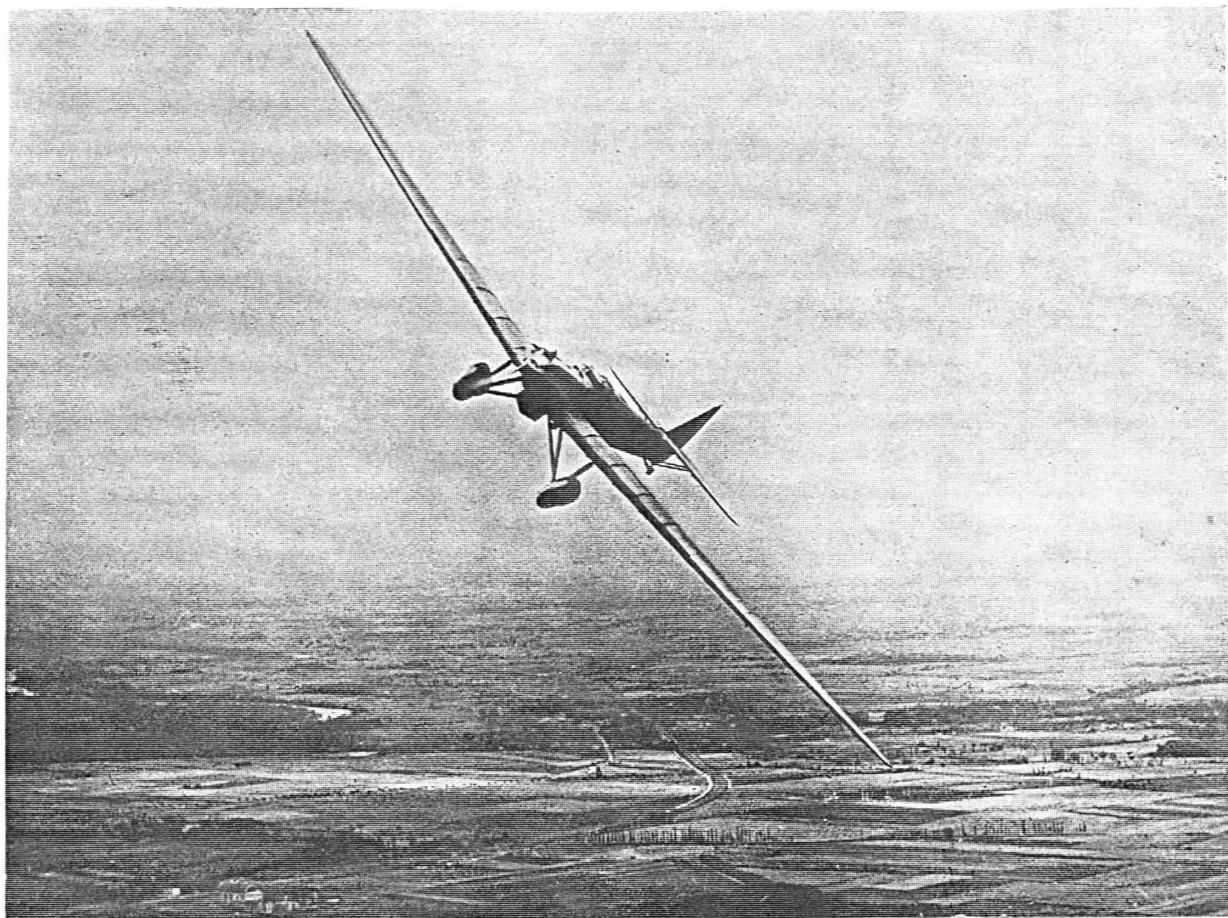
Ce pli, signé par Marcel Doret au recto, comporte également au verso un commentaire rédigé de sa main après l'accident ayant mis fin à la seconde tentative de record de distance: "En souvenir de mes malheureux compagnons Le Brix et Mesmin tombés devant l'Oural le 12 septembre 1931 au cours de la deuxième tentative Paris Tokio sans escale.

Signé Marcel Doret."





L'équipage du " *Trait d'Union*". De gauche à droite: Mesmin, Le Brix, Doret.



Le Dewoitine 33" *Trait d'Union*" en virage