

## BULLETIN D'INFORMATION

Juillet 2015 N°67

### SOMMAIRE

- Réunion CAF-BAMS à Ver-sur-Mer P 2
- Les voyages de J. et V. de SIBOUR p 3 à 20
- Le Caribou écrit au Yeti p 21 à 24
- Vie du CAF p 25 à 27



**Jacques de Sibour**



**Violette Selfridge**

## Meeting CAF - BAMS (British Air Mail Society) Ver-sur-Mer / 13 et 14 avril 2015

Le soleil était au rendez-vous pour notre réunion avec la BAMS à Ver-sur-Mer en Normandie. Cet événement a permis de concilier tourisme, aérophilatélie, et gastronomie pour la plus grande satisfaction des participants.

Après la réunion de Shoreham en 2014, ces réunions deviennent une tradition qu'il conviendra de perpétuer afin d'entretenir nos liens d'amitiés avec la BAMS, et développer la dimension européenne de l'aérophilatélie.

La première journée a été consacrée à une émouvante visite du Mémorial de Caen et des plages du débarquement : Pointe du Hoc, cimetière de Colleville, Arromanches.

La seconde journée fut intense. Elle débuta par une visite du musée AMERICA-GOLD BEACH de Ver-sur-Mer commentée par son conservateur Jean-Pierre Dupont, que nous remercions vivement pour son accueil.

Ce musée est consacré d'une part à l'exploit de l'équipage de l'*America* qui transporta le premier courrier aérien entre les États-Unis et la France (29 juin - Ver-sur-Mer 1 juillet 1927- cf. bulletin n°65), et d'autre part au débarquement des troupes britanniques sur la plage GOLD le 6 juin 1944.

L'après-midi fut dédiée à l'aérophilatélie. Nous félicitons les orateurs pour la qualité de leurs présentations :

- In the skies of Sussex, par **Josh Spoor**
- First airmails of Uruguay, par **Josh Spoor** pour **Derrick Pillage**
- Pan American Airways accelerated Transatlantic Mail "The Marseilles Connection", par **Bill Trower**
- Royal Naval Air Service to their H.Q. in London from their station at Vendome during WW1, par **Julian van Beveren**
- China space covers, par **Stefan Bruylants**
- A quarter century of Bulgarian Airmail, par **Richard Saundry**
- Rallye de Monaco 1914 par **Gérard Collot**.

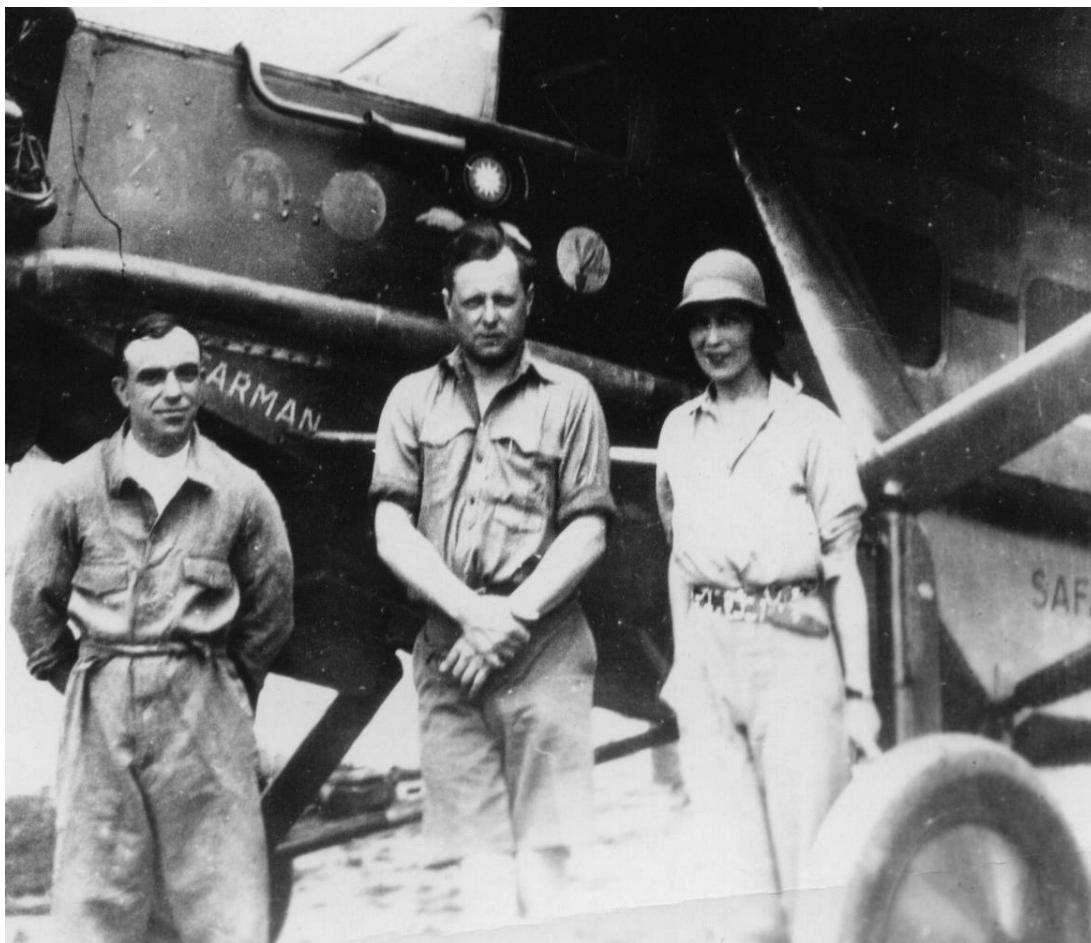
La journée s'est terminée par une visite du musée de la fameuse tapisserie de Bayeux et un banquet particulièrement convivial.



Une partie du groupe au Mémorial de Caen



Dominique PETIT & Bill TROWER :  
"l'entente cordiale"



24 juin 1931 - Le vicomte Jacques de Sibour et son épouse Violette avec leur mécanicien Damet devant leur Farman F.291 F-ALER lors du voyage Paris-Pékin

Cette photo un peu floue et surannée fait rêver, on ressent toute l'élégance et le charme de ce couple qui pose avec leur mécanicien : Jacques très figé, les manches retroussées mais les mains croisées comme le veut l'étiquette, Violette les bras bien collés au corps, arborant le sourire charmant de « l'hôtesse » qui semble recevoir à l'entrée de sa résidence : Safari IV, cette machine qui doit les emmener sous tous les cieux du monde et dans les pires conditions. Mais comment ce jeune couple de la « high society » a-t-il pu se lancer seul dans une telle opération présentant des risques énormes alors que l'aviation civile n'a qu'une dizaine d'années, où les terrains ont des pistes rudimentaires, Comment ont-ils acquis leur expérience de pilotage ? Où ont-ils trouvé les moyens pour financer de tels voyages ? Comment obtenir les autorisations de survol et atterrissage auprès de pays encore marqués par la guerre ou la colonisation ? Comment assurer la fourniture du carburant spécifique à chaque type de moteur ? Comment trouver les aides à la navigation en pays inconnus ? Quelle confiance accorder à un avion monomoteur qui vient tout juste d'être certifié ?

*Les réponses se trouvent dans les écrits de Michel Barrière qui a longuement étudié les archives de la famille de Sibour et le livre de Violette de Sibour « Flying Gypsies ». Il a rédigé un document très complet dont une partie est mise en ligne sur son excellent site [www.crezan.net](http://www.crezan.net) dédié à l'aviation de l'entre-deux-guerres. C'est avec son autorisation que nous avons tiré ces extraits et diffusé ce document sous son contrôle. Le CAF très honoré par son adhésion, tient à l'en remercier chaleureusement.*

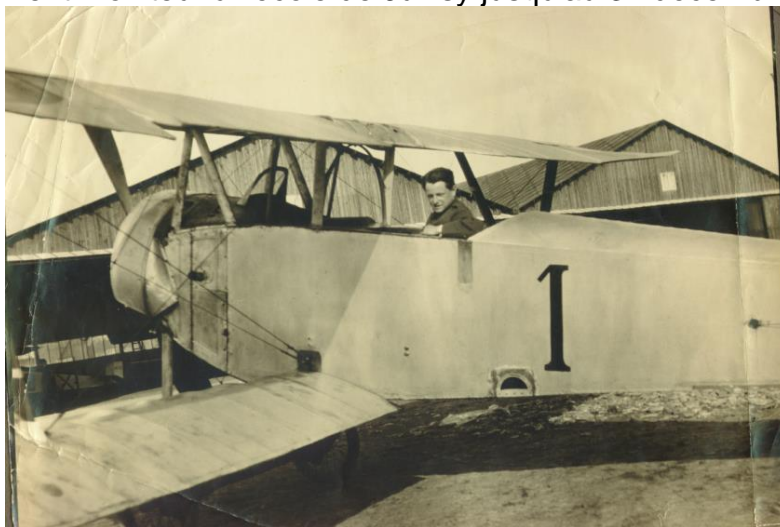
Gabriel Osmond Jacques de Sibour naît à Cannes le 8 avril 1896.

Il est le cadet d'une famille de haute noblesse originaire de Prusse qui n'a cessé de migrer pendant 3 siècles entre la France et les Etats-Unis. C'est probablement de cette tradition familiale qu'il tient son caractère aventureux.

Parfaitement bilingue par ses origines, Jacques suit des études tant en Grande-Bretagne qu'en France. C'est à 18 ans, en juillet 1914, lors d'une traversée de l'Atlantique qu'il fait la connaissance d'une jeune anglo-américaine d'un an sa cadette, Violette Selfridge, Un mois plus tard, la déclaration de guerre vient bouleverser cette idylle naissante.

### **Pilote de guerre ou dragon !?**

Rentré des États-Unis, Jacques de Sibour s'engage le 23 décembre 1914 chez les dragons. En 1916, la bravoure et le sens du commandement qu'il manifeste lui valent trois citations. Blessé, il demande son transfert dans l'aviation à Dijon et obtient son brevet de pilote militaire (n° 6305) le 10 mai 1917. Il devient moniteur à l'école de Juvisy jusqu'au 31 décembre 1917.



Jacques de Sibour sur Nieuport - 1917

Le 18 janvier 1918, le Maréchal des Logis Pilote Jacques de Sibour est affecté à la SPA 150. Le 4 février 1918, il est cité à l'ordre du 1<sup>er</sup> Groupe d'Aviation pour un combat contre 4 L.V.G.10, "réussissant à en désemperer un et mettant les autres en fuite - montrant ainsi une audace et un calme merveilleux joints à une adresse du pilotage très rare". Ce succès lui permet d'obtenir une permission de 10 jours et il part pour Paris le 10 février.

Il ne rejoint pas son Groupe en fin de permission, ce qui l'amène en Conseil de Guerre le 26 mars 1918. Condamné à 6 mois de prison avec sursis, il est renvoyé de l'aviation et dirigé le 3 avril vers les Dragons à Nantes. Revenu au front il obtient une nouvelle citation le 17 juillet. Il est démobilisé en août 1919 et rejoint la réserve avec des états de service élogieux.

### **1919/1927 Mariage et tentatives de vie de pionnier en Afrique**

Pendant la guerre, Jacques de Sibour et Violette Selfridge sont restés en contact épistolaire. Démobilisé, Jacques se rend à Londres et y rencontre le père de Violette, Harry Gordon Selfridge qui vient d'ouvrir le magasin *Selfridges* d'Oxford Street après avoir fait fortune à Chicago. Membre de l'Aéro-Club de Grande Bretagne il y expose l'appareil de Blériot que tout Londres vient admirer.

Outre sa personnalité et ses titres de noblesse, Jacques de Sibour peut mettre en avant sa bravoure et la qualité réelle de son pilotage donnant une image de pilote de guerre qui lui restera et sera utilisée dans la communication de Selfridge.

Le 3 janvier 1921, la presse anglo-saxonne annonce l'embauche du vicomte de Sibour par Selfridge et son mariage (5 mai 1921) avec Violette. Pour leur voyage de noces, le jeune couple parcourt l'Europe, au hasard.

Leur fils, Blaise naît le 29 janvier 1922 mais le couple n'a pas de revenus en propre et reste dépendant de Gordon Selfridge.

Désireux de fuir "la civilisation", ils décident d'aller s'établir au Kenya. Ils embarquent à l'été 1925 pour Mombassa, s'installent, apprennent le swahili, embauchent du personnel, commencent à lancer la ferme, font connaissance avec Karen Blixen, futur auteur de "La ferme africaine" et son ami, le pilote Denys Finch-Hatton. Le quotidien d'un métier agricole et la vie de la ferme ne motivent réellement ni Jacques, qui préfère la chasse, ni Violette qui ne s'imagine pas vieillissant en épouse de planteur. Au bout d'un an de cette nouvelle vie, Jacques propose qu'ils tentent leur chance à Madagascar.

Au début de l'automne 1926 ils visitent l'île à la recherche d'une opportunité dans des secteurs variés mais après 6 mois de recherches infructueuses, ils se rendent à l'évidence et les aventuriers sont heureux de rentrer à Londres au printemps 1927.

## 1927/1929 Retour à Londres et débuts comme pilotes de tourisme

Pendant leur séjour africain, le tourisme aérien est devenu à la mode dans la société britannique. En août 1924, l'Air Council a décidé d'appuyer le développement des aéro-clubs en finançant l'acquisition d'avions légers.

Le DH.60 Moth produit par de Havilland et équipé du moteur Cirrus de 60 cv est choisi à la mi-1925 comme appareil de référence. Les premiers voyages se limitent à l'Europe, puis, le 15 novembre 1926, deux DH.60 modifiés en monoplace et dotés de réservoirs supplémentaires décollent de Londres, pilotés par T.N Stack et B.S. Leete. Ils atteignent Karachi par la route des Imperial Airways au début janvier 1927. D'autres pilotes survolent l'Afrique, tel Bentley, qui relie Londres au Cap.

Dans cette ambiance, Jacques retrouve vite sa passion du vol, il s'entraîne au Hampshire Aeroplane Club et reçoit le 29 juillet 1927 le brevet n° 8125.

Aussitôt son brevet obtenu, Jacques fait acquérir en son nom le DH.60X Moth n°423 équipé du moteur Cirrus II G-EBSS dont il prend possession le 20 août 1927.

Jacques prend en main l'appareil en faisant un aller-retour à Paris avec Violette, suivi de quelques voyages vers la côte normande.

Le vendredi 2 septembre, le couple participe au meeting aérien qui clôt le Salon Aéronautique International de Copenhague.

Malgré plusieurs incidents de trajet, il honore son inscription dans la course de vitesse, et se classe quatrième.

Dans cette ambiance de pilotes amateurs, Jacques et Violette lancent l'idée, de se rendre en Indochine. Compte tenu des réactions familiales la préparation du voyage est menée discrètement et durera une année, rassemblant cartes, récits de vols, données météorologiques, etc. Leur Moth devient Safari, nom que Jacques donnera à tous ses avions. Lorsque Jacques et Violette se rendent compte que la mousson bloque la route du retour, ils transforment leur projet en tour du monde, les traversées océaniques devant nécessairement s'effectuer en paquebots.

Violette apprend les rudiments du pilotage et de la navigation. Pour obtenir les autorisations dans les territoires sous influence française, Jacques et Violette deviennent membres de l'Aéro-Club de France. Au début du mois de mars 1928, la famille de Violette apprend par la presse la décision irréversible du couple, et n'est guère séduite par le projet....



## 1928 1929 Le tour du monde de Safari II

De Havilland vient de développer une nouvelle version du Moth, équipée du moteur Gipsy de 100 cv, plus puissant que le Cirrus, et muni de fentes de bord d'attaque. 120 exemplaires seront en commande à la mi-août. Le 26 juin 1928, Jacques revend son DH.60X pour un nouveau DH.60G qui reçoit l'immatriculation G-EBZR.



*Michel Barriere, 2011*

L'appareil est doté d'un petit réservoir supplémentaire, sa consommation horaire est estimée à 17 litres d'essence et 0,4 litre d'huile pour une vitesse moyenne d'environ 140 km/h. Shell assurera l'avitaillement pour tout le voyage.

Les 30.000 km du voyage devraient être couverts en 225 h de vol, une révision majeure est prévue au bout de 150 h. Les étapes prévues sont d'environ 400 km chacune, mais pourront être interrompues pour le plaisir d'une visite: Jacques sera un fervent propagandiste du tourisme aérien. De Havilland ne s'y trompe pas : l'enjeu commercial du projet est significatif et son assistance technique sera permanente.

Les bagages du couple sont réduits au minimum, sans pour autant perdre de vue les nécessités du savoir-vivre... !

### Septembre 1928, le grand départ

Le départ est prévu le 12 septembre, mais ce n'est que le 13 que Jacques décolle pour la première fois le Gipsy Moth DH.60G peint en argent et bleu de cobalt et baptisé Safari II. Satisfait par le comportement de l'appareil, il confirme le départ pour le lendemain.

Le 14 septembre, l'appareil reçoit de l'Air Ministry l'indispensable "Certificate of Airworthiness", document qui autorise son utilisation nationale et internationale, et permet leur départ que la presse aéronautique anglo-saxonne salue comme un événement pour le tourisme aérien.

Après le décollage de Stag Lane, ils survolent Croydon, avant de se poser à Lympne pour accomplir les formalités douanières. Après la traversée de la Manche, ils survolent Le Touquet et se posent au Bourget.

Le 15, une première étape de 450 km les mène à Lyon Bron en 3 heures. Au moment de repartir, Jacques constate une importante fuite d'huile qui sera réparée par un ingénieur de Havilland chargé d'assister les aéro-clubs acquérant des Moth. Le 16, le couple quitte Lyon pour Perpignan, où ils atterrissent à 15h35 malgré la tramontane et l'impossibilité d'utiliser le réservoir supplémentaire. Une nouvelle fuite d'huile prolonge leur escale.

Le 21, le couple décide son départ pour Barcelone, courte étape de 180 km marquée par le passage du Col du Perthus. Les terrains civils étant fermés, Jacques est obligé d'utiliser le terrain de secours des Lignes Latécoère à Sabadell à une trentaine de kilomètres de Barcelone. Le lendemain matin, le décollage se passe bien. L'étape de 450 km se déroule pour l'essentiel au-dessus de terrains peu propices aux atterrissages. Outre un fort vent de face, un temps orageux avec éclairs, Jacques doit monter à 7000 pieds pour passer les crêtes avant d'atterrir à El Altet, le terrain d'Alicante ouvert fin 1927 par les Lignes Latécoère.

Le 23 septembre, décollage pour Tanger, avec étape à Malaga. L'après-midi, ils survolent le rocher de Gibraltar avant d'atteindre le terrain de Tanger Boukhalef.

Le lendemain envol pour Fez ; 215 km parcourus en 1h30 et atterrissage sur le terrain militaire. Le départ pour Oujda prévu le mercredi 26 est reporté du fait de la chaleur et de la nécessité de reprendre les réglages du moteur et de la cellule.

Le vendredi 28, une étape facile de 450 km les amène à Oran à 11h50. La chaleur écrasante dès l'atterrissage à La Senia réduit leur escale à un repos forcé.

Le couple se rattrape le lendemain, décollant vers Alger à 8h15 pour un vol touristique de 450 km jusqu'à l'aéroport de Maison Blanche.

Le 2 octobre à 8h45, le couple quitte Alger pour rejoindre Sétif. Après 80 km de vol, le moteur s'arrête, et Jacques négocie adroitement l'atterrissage forcé dans un petit champ de cette zone montagneuse. Le lendemain matin, il redécollé sans difficulté pour franchir les 110 km qui les séparent de Sétif. Alors qu'il prend de l'altitude le moteur a de nouveau des ratés, avant de reprendre près du sol. Attribuant le problème à un mélange trop riche pour l'altitude, et volant donc aussi bas que possible, Jacques atteint Sétif El Hassi sans autre incident.



4 octobre 1928 Sétif et ... le sourire de Violette ... !

L'excellent accueil qu'ils reçoivent à Sétif les incite à prolonger leur escale jusqu'au 7 octobre. Le 8, doutant de l'appareil, Jacques préfère contourner par le sud la région côtière montagneuse, faisant escale à Tébessa avant de retrouver les grosses chaleurs qui règnent sur le terrain militaire de Tunis El Aouina.

Après une semaine de tourisme, Jacques et Violette quittent la Tunisie le 14 au matin pour couvrir les 340 km qui les séparent de Tripoli, où ils sont accueillis par la 89<sup>ème</sup> Squadriglia.

Le 15, ils s'envolent de Tripoli en fin de matinée malgré une fissure dans la pompe à huile. Ils suivent la côte vers Syrte, où ils se posent sans encombre 6h après leur départ de Tripoli.

Le lendemain, le décollage se fait dans la brume. Après une escale à El Agheila, ils atteignent Benghazi, où les mécaniciens de la 16<sup>ème</sup> Squadriglia prennent en charge l'entretien du Moth.

Le vendredi 19, le couple s'envole de bonne heure. Poussé par un fort vent d'ouest, Safari II parcourt rapidement les 200 km les séparant du terrain d'Apollonia, dont ils redécollent escortés par un SVA qui les mène à Tobrouk, en leur permettant de passer par l'intérieur des terres, route moins sûre mais plus courte.

Le 21 octobre, deux SVA escortent le Moth pendant une demi-heure avant de le laisser continuer seul vers l'Égypte. Un long vol de 750 km en 5h40 lui permet de rejoindre le Caire où il se pose sur le terrain d'Héliopolis.



Jacques et Violette de Sibour à leur arrivée au Caire

Le dimanche 21 octobre, Safari II est pris en charge dans les ateliers du Squadron N°45 de la RAF. Le séjour au Caire durera près de 2 semaines, dans l'attente de la réception de la pompe de rechange et de la modification de l'avion pour améliorer le refroidissement du moteur Gipsy.

### **Le Moyen-Orient**

Le 6 novembre, ils décollent d'Héliopolis, ayant été invités par sécurité à voler de conserve avec l'appareil de l'Air Vice-Marshal Sir Robert Brooke-Popham qui va prendre son commandement à Bagdad. Ils survolent Ismaïlia et le Canal de Suez, suivent la côte palestinienne jusqu'à Gaza, puis obliquent vers Jérusalem avant de se poser à Amman au terme d'une étape de 500 km.

Le 8 novembre ils rejoignent l'escale Imperial Airways à Rutbah Wells, et atteignent Bagdad le soir sur le terrain militaire d'Hinaidi après avoir parcouru 790 km au-dessus du désert.

### **L'Irak : des escales très mouvementées à Bagdad et à Shaibah !**

Arrivés à Bagdad le 8 novembre, ils ne repartiront que... le 6 janvier ... !

Les causes du retard sont très variées : réceptions et visites touristiques, dîner avec le roi Fayçal, chasse à la gazelle depuis l'avion, maladie de Violette heureusement rapidement soignée, voyage en train jusqu'à Téhéran où Jacques est victime d'une crise d'appendicite et doit s'y faire opérer, retour à Bagdad en vol régulier et voiture, voyage en voiture jusqu'aux champs pétroliers d'Abadan ...

Pendant ce temps le moteur du Moth attend son piston qui arrive finalement le 31 décembre.

Le 3 janvier 1929, le New York Times peut annoncer la reprise du voyage. Leur départ de Bagdad est prévu pour le 6 janvier.

Le dimanche 6 janvier, le Moth vole enfin vers Bassorah en suivant le Tigre et la voie ferrée.

Jacques constate rapidement que le moteur manque de puissance et décide de descendre d'altitude et de se poser à Shaibah, base RAF et étape des Imperial Airways.

La recherche de panne s'avère très difficile et nécessitera 3 semaines.

Le voyage aurait pu se poursuivre, mais Jacques participe à une mission aérienne de représailles du Squadron 84 contre une tribu wahhabite. Au cours de ce raid il perd deux cylindres et est contraint à un atterrissage d'urgence en zone hostile.



Pour s'en éloigner, il roule vers Shaibah en utilisant la puissance restante du moteur. Grâce aux bombes fumigènes, il réussit à se faire repérer par l'escadrille sur le chemin du retour. Il est récupéré par un camion blindé de la RAF envoyé à son secours.

*Note : Plusieurs articles de presse font une relation différente, et plus dramatique, de cet incident en y impliquant Violette de Sibour. Le DH60 Moth, portant Jacques et Violette, ayant été forcé d'atterrir à proximité des tribus rebelles, aurait été immédiatement agressé, les appareils britanniques faisant plusieurs passages pour le dégager et disperser les tribus rebelles.*

*Cette version n'est pas reprise par Violette, néanmoins les ambiguïtés de cette partie du récit et une photographie figurant dans "Flying Gypsies" montrant un alignement de corps de combattants arabes pourrait donner corps à cette hypothèse.*

La traversée aérienne du Golfe avec le Moth est désormais irrémédiablement compromise. Des dispositions sont donc prises pour transporter Safari II à Bassorah. Il y est chargé sur le pont du courrier pour l'Inde, attaché et bâché, ailes repliées.

Le vendredi 25 janvier, le bâtiment appareille pour Karachi où ils arrivent le 5 février.

Une cinquantaine de plis ont été embarqués pour Karachi.

Ils portent le cachet spécial IRAQ TO INDIA By Light Aeroplane with Vct. And Vctess J. de Sibour. Oblitérations départ Bagdad 3/1/29 4 ou 5 PM , arrivée Karachi 5/2/29 6.30 PM



Pli très rare signé par le couple de Sibour à destination de Retford (Nottinghamshire) 25/2/29

## Les Indes

Le moteur de rechange Gipsy n'étant pas arrivé à Karachi, Jacques obtient un prêt par l'aéroclub. En remerciement il effectue des baptêmes de l'air le 10 février, jour de la cérémonie d'inauguration du Karachi Flying Club.

Le 11 février, le couple décolle de Karachi pour l'aérodrome privé du Maharadjah de Jodhpur. Un fort vent arrière leur fait parcourir le trajet de 630 km en 3h30. Un accueil royal les attend à l'arrivée.

Le 14 février, après un agréable vol de 170 km, le plein d'essence sur le terrain de secours militaire de Nasirabad, puis encore 350 km, ils se posent à Delhi vers 15h30.

Le séjour entrecoupé de fêtes et réceptions se prolonge jusqu'au 20 février.

Dans l'après-midi du 21 février, ils rejoignent Agra pour une visite du Taj Mahal.

Le 22 février, ils rencontrent l'équipage Le Brix, Paillard et Jousse qui tente le record de la liaison Paris – Saïgon. Parti de France le 19 février, le Bernard 197 GR F-AIYI "*France - Indochine*" sera accidenté à Moulmein en Birmanie le 9 mars.

Le 24 février, Safari II se pose à Kanpour au terme d'une brève étape de 260 km, puis à Bénarès le 25, et à Gaya le 28 où Jacques pose Safari II en désespoir de cause dans le lit d'une rivière. Il repart en fin de matinée vers Calcutta distant de 430 km où il parvient sans encombre après 3 heures de vol.

## **L'Asie du Sud-est**

Le 5 mars, le couple décolle de Calcutta pour une étape d'environ 600 km vers Akyab. Après une demi-heure de vol et alors qu'ils survolent le delta du Gange, le moteur a des ratés. Jacques revient immédiatement se poser à Calcutta. Les problèmes de carburation résolus, il redécolle et rejoint Akyab en 4h40

Le 7, ils survolent en 5h40 les 530 km de jungle et de marais entre Akyab à Rangoon.

L'étape suivante vers Bangkok est délicate : 800 km - soit l'autonomie du Moth - et un fort risque de rencontrer des vents contraires. Le seul terrain de secours accessible est l'exigu champ de courses de Moulmein. Ils décollent le 11 mars à l'aube, mais après 230 km de vol, Jacques est obligé de se poser à Moulmein où ils restent bloqués par le mauvais temps.

Le 16 mars, par une belle matinée, Jacques réussit un décollage difficile après avoir fait démonter les barrières du champ de courses, mais un capot mal fixé l'oblige à revenir se poser sur le terrain maintenant envahi par la foule. Ayant accompli sans dommage cet exercice, Jacques, redécolle cap vers l'est, et après 550 km atterrit à Bangkok

Le 21 mars, décollage pour Phnom-Penh, une étape de 540 km avec un plein partiel. Au bout de 5h30 leur essence s'épuise et Jacques doit se poser en rase campagne à seulement une trentaine de kilomètres de leur but. Ayant trouvé un peu d'essence et allégé au maximum l'appareil, Jacques décolle une heure plus tard au ras d'un pont pour Phnom-Penh, où Violette le rejoint en voiture avec les bagages.

Ils repartent le 26 mars pour Saïgon Bien-Hoa, où ils restent environ un mois et demi. Deux graves événements : le décès du Comte de Sibour le 23 avril, puis une violente crise de malaria de Violette les amènent à annuler leur voyage en Chine. Dans les premiers jours de mai, ils embarquent à Saïgon sur un paquebot des Messageries Maritimes pour rejoindre Shanghai avec Safari II embarqué en cale.

## **La traversée des États-Unis**

A Shanghai, Jacques et Violette, embarquent sur le *SS President Taft* de la Dollar Line. La traversée est paisible. Les relations de leur voyage dans la presse font que Violette et Jacques sont déjà des célébrités. Leur paquebot fait escale au Japon à Kobe le 21 mai, puis à Yokohama le 22, et arrive à Seattle le 3 juin.

Safari II est rapidement débarqué puis transféré et remis en état sur le terrain de Boeing. Jacques et Violette font à cette occasion la connaissance de Bill Boeing avec lequel ils deviendront amis. Ils entament également ce qui sera le début d'une longue série de conférences pour promouvoir le tourisme aérien. Le Moth y est parfois présenté comme un appareil "américain" car sa fabrication sous licence vient de débiter aux États-Unis.

Le 10 juin, ils quittent Seattle, se posent à Portland pour régler un problème de pression d'huile, et arrivent le lendemain matin à Boise après un vol de 550 km

Le 15 juin, une étape de 470 km les amène à Salt Lake City. Ils n'ont plus alors que 4\$ en poche, et sont obligés de négocier dans une banque régionale américaine une lettre de crédit sur une banque orientale.

Le 16 juin, l'étape de Salt Lake City - Rock Springs est courte (260 km), mais il faut franchir les Rocheuses à 8500 ft alors que le plafond de l'avion n'est que de 8000 ft. Jacques et Violette confient tous les bagages à l'US Post Mail et utilisant les courants ascendants, Jacques force le passage dans la neige à 9500 ft avant de redescendre sur Rock Springs.

Le 17 juin, une belle météo favorise la traversée des grandes plaines, avec des escales de ravitaillement à Cheyenne et North Platte, soit près de 1100 km.

Le lendemain, un fort vent contraire de 130 km/h leur impose une journée de repos. C'est donc le 19 juin qu'au terme d'une étape de 670 km, ils atteignent Chicago, fief de la famille Selfridge. Une fausse manœuvre entraîne la destruction de l'hélice. Heureusement une hélice de rechange leur est livrée le lendemain matin.

Le 21 juin vol de 280 km jusqu'à Jackson, pays d'enfance de Gordon Selfridge. Le lendemain, Jacques et Violette se rendent d'abord à Detroit, puis dans l'après-midi à Cleveland où ils passent la nuit. Le 23 juin, le temps a changé. Au voisinage d'Angola se développe une forte tornade. Ils atteignent néanmoins Buffalo sans encombre.

Le lendemain, Jacques et Violette se posent à Roosevelt Field sur Long Island et passent à New-York les journées du 25 et 26 juin. Le 27 juin, le couple vole jusqu'à Washington DC et rejoint la Maison Blanche où Violette est présentée au Président Hoover.

Le 29 juin, ils participent à l'inauguration du Long Island Aviation Country Club, puis s'envolent pour passer le week-end à Philadelphie.

Le 4 juillet, les ailes de nouveau repliées, le Moth est embarqué sur le paquebot *de Grasse* de la Transat qui ramène Jacques et Violette en France. Le couple débarque au Havre le 13 juillet. Le Moth est remis en état sur le terrain du Havre-Octeville et, le 14 juillet dans l'après-midi, Jacques et Violette partent pour Le Bourget qu'ils quittent le 17 pour Hardelot-Paris-Plage.

Ils arrivent à Londres le vendredi 19 juillet où famille et amis les attendent.

Mais déjà, dans les discours et interviews qu'il a faits aux États-Unis, Jacques a évoqué leur prochain voyage pour l'Afrique: la Corne du Golfe et le Kenya ... ?

## Le voyage écourté de Safari III en Afrique

Fin 1929, Jacques et Violette se sont pratiquement installés à Paris, mais Jacques veut repartir. Ils auraient envisagé d'effectuer un voyage Paris-Saigon avec Le Brix à bord du Farman F.194 mais Jacques préférera l'Afrique et leur propriété du Kenya. Si la route aérienne par le Soudan est déjà ouverte et couramment utilisée par les aviateurs britanniques, la route côtière par la Corne de l'Afrique est vierge de tourisme aérien. Elle est donc choisie avec un retour par l'Afrique Centrale.

Pour faciliter son voyage, Jacques obtient de Laurent-Eynac la mission de décrire l'état des terrains de secours entre Fort Lamy et Bangui.

A l'automne, Jacques de Sibour découvre une nouvelle version du Moth, le DH.60M à structure métallique. Il met Safari II en vente et en commande un exemplaire à Morane-Saulnier.



Le 31 janvier 1930, il prend livraison à Stag Lane du DH.60M c/n 1443, l'un des tout premiers à porter l'insigne de la société Morane-Saulnier.

Ce nouvel avion est immatriculé F-AJKT et devient logiquement « **Safari III** ». Jacques s'envole aussitôt pour Paris.

## La Corne de l'Afrique

Dès le 3 février, Jacques s'envole de Villacoublay pour un voyage qui doit durer 7 mois. Il descend vers le midi en faisant escale à Dijon, puis à Lyon. Il arrive le 5 après-midi à Marseille, où l'avion est démonté et embarqué pour Alger. Une fois l'appareil remonté à Alger, Jacques

repart vers Sétif survolant comme dans leur voyage précédent le massif du Djurdjura, puis rejoint directement Gabès. Il fait ensuite escale successivement à Tripoli, Benghazi (le 13), puis Tobrouk, avant une dernière étape qui l'amène le 15 à Alexandrie.

Safari III retrouve au Caire le hangar qui avait abrité son prédécesseur en 1928. Il arbore sur son fuselage quelques-uns des insignes d'unité marquant ses passages en Lybie et au Caire.

Il repart ensuite vers le sud, suivant le Nil par étapes : Louqsor, Wadi Halfa, Khartoum, puis, sous un soleil de plomb, arrive à Atbara.

Le 22 février, un fort vent d'Est oblige Jacques et Violette à atterrir à Sinkat puis à Port Soudan pour faire le plein qui aurait dû leur permettre de rejoindre Massaoua sans problème, mais un fort vent de face se lève alors qu'ils longent la Mer Rouge : pendant 3 heures, l'avion ne progresse qu'à 25 km/h. Le désert est partout.

S'étant posé près d'une voie ferrée, Jacques marche vers Per Tokar, petit village repéré sur la carte où il se procure l'essence pour rejoindre Massaoua le lendemain.

Une fois reparti, le petit avion retrouve le même vent de face avant de se poser à Assab, puis Djibouti malgré la traversée de nuages de criquets.

Le samedi 1<sup>er</sup> mars, Jacques et Violette quittent Djibouti pour Aden. Safari III est le premier avion civil à y atterrir.

Jacques se voit interdire le survol du Yémen et décide de revenir à Djibouti.

## L'avion du Négus

La demande de visite d'Addis-Abeba initialement négative est finalement accordée, Mais, la lettre d'André Maillot, directeur de l'aviation éthiopienne contient néanmoins une curieuse réserve: *"Dès votre arrivée à Djibouti, télégraphiez que vous désirez vendre votre avion au Gouvernement Éthiopien, ensuite vous voyagerez sous les couleurs éthiopiennes, c'est-à-dire que vous devrez mettre, au moins à chaque mât, deux fanions exprimant ces couleurs (vert, jaune, rouge). [...] Il va sans dire que, si vous le désirez, votre avion ne conviendra pas au service du Gouvernement éthiopien et que vous pourrez retourner par le même chemin"*.

Dans l'hypothèse de leur accord, Maillot leur demande de le prévenir lorsqu'ils arriveront à Dire-Dawa de façon à leur faciliter l'arrivée à Addis-Abeba.

Jacques et Violette acceptent. Leur projet est de rejoindre ensuite le Soudan. La veille de leur départ pour l'Éthiopie, ils acceptent une invitation à dîner d'Henri de Monfreid, au grand dam du Gouverneur Chapon-Bayssac, qui les héberge et dont Monfreid est la bête noire.

Le lendemain, Jacques et Violette se posent à Dire-Dawa conformément aux instructions de Maillot, qui par télégramme leur demande d'attendre : ils y resteront 5 jours.

Au retour d'un vol d'essai pour vérifier le Moth, Jacques reçoit un message de Reffye (ambassadeur de France à Addis-Abeba), s'étonnant de leur départ sans autorisation de Djibouti, et leur intimant de ne pas chercher à rejoindre la capitale avant le vendredi 14.

Le lendemain un télégramme de Maillot leur donne rendez-vous au lac Metahara, à 225 km de là. Corriger et lui les y attendront avec leurs Potez 25 pour couvrir les 125 km restants.

Le 14 mars, après un vol à la limite des possibilités du Moth qui ne répond que mollement aux commandes, Jacques se pose sur le champ de courses d'Addis-Abeba, situé à 2700 m d'altitude, long de 900 mètres et entouré de beaux eucalyptus atteignant 40 ou 50 m de haut.

A leur arrivée, l'accueil est somptueux. Ils passeront une part importante de leur séjour à répondre à des invitations. Le Roi qui ne pouvait les recevoir avant 3 jours est là deux heures après leur arrivée pour voir l'avion et confirmer son souhait de l'acquérir. *"Si vous acceptez, vous ferez beaucoup pour la France et vous ferez du roi votre obligé"* souligne Maillot. Devant leur insistance, Violette, aurait demandé 1200 livres soit près du double du prix de l'avion à l'époque, somme qui sera apparemment acceptée sans discussion.

Les informant qu'ils seront reçus par le Négus le soir même, Maillot leur propose de participer d'abord à la démonstration de lâcher de bombes qu'il doit faire devant le Négus et ses conseillers. C'est ainsi que Jacques et Violette s'installent en place arrière du Potez 25 de Maillot baptisé *Nessre Taffari (Aigle de Taffari)*. Sur son ordre, Jacques lâche une bombe qui file droit sur les voitures et le groupe des officiels ... qui s'éparpillent. Ils en seront heureusement quittes pour l'émotion et quelques éclats sur l'avant d'une des voitures.

Une heure plus tard, leur réception officielle au Palais, se prolonge par un entretien plus restreint, du couple avec le Négus qui demande à Jacques de larguer des tracts sur les tribus dissidentes le lendemain. Jacques aurait accepté et, selon Violette, mené cette mission à bien. Avant leur départ, le Négus confirme son souhait d'acquérir le petit Moth, Jacques et Violette acceptent la vente à contrecœur.

Le 21 mars, ils s'assurent de pouvoir revenir à Djibouti en avion pour " ne pas briser leur record de quatre années sans avoir mis les pieds dans un train". Leur départ est prévu pour le 22, mais sans paiement ils attendent le lendemain. Le 23 mars, ayant obtenu par Maillet une promesse écrite du Négus, Jacques et Violette décollent pour Djibouti. Le décollage est délicat. Un fort vent de face les amène à se poser à une heure de Djibouti rejoint le lendemain.

Le soir même, la banque reçoit le chèque du Négus. Le DH.60 est stocké, ailes repliées, et pris en charge par Maillet un peu plus tard.

Le petit Moth sera utilisé par l'école de pilotage éthiopienne et, bien que plusieurs fois accidenté et réparé, y fera une longue carrière qui se terminera lors de la guerre italo-éthiopienne.

## A travers l'Afrique ... en voiture !

Violette et Jacques ont décidé de maintenir leur projet de traverser l'Afrique du Kenya au Cameroun et d'assurer, entre autres chasses et aventures, leur mission d'évaluation des terrains de secours pour la ligne transafricaine vers Madagascar. Privés de leur appareil, ils embarquent le 25 mars 1930 à Djibouti pour Mombasa pour prendre le train pour Nairobi.

Ils débutent alors un circuit en voiture de 3 mois et passent en Ouganda, Soudan, Congo Belge, Bangui, Fort-Lamy, Fort Archambault, Bangui, Yaoundé puis rejoignent Douala par le train et embarquent pour l'Europe qu'ils retrouvent début juillet.

## Le Farman F.291 F-ALER "Safari IV"

**Le Club "Roland-Garros"** : En octobre 1929, l'Aéro-club de France a décidé la création d'un groupement de tourisme pour ses membres et, début 1930, obtenu de l'État une concession de 3 ha sur l'aéroport d'Orly. Dénommé Roland-Garros, le club est officiellement constitué le 11 août 1930; il est dirigé par un Comité de 12 membres, présidé par Suzanne Deutsch de la Meurthe. Le 1<sup>er</sup> novembre 1930, le nouveau chef-pilote prend ses fonctions : il s'agit d'André Maillet dont le contrat éthiopien n'a pas été renouvelé. La première assemblée générale du Club a lieu le 10 février 1931. A l'issue de la réunion, le Comité est complété par la désignation de 3 nouveaux membres : Albert Japy, Armand Lotti et Jacques de Sibour.



*Michel Barriere, 2012*

**Farman F.291 n°2, Jacques et Violette de Sibour, Paris - Pékin, été 1931**

Jacques et Violette souhaitent toujours réaliser le voyage en Chine qu'ils n'ont pu effectuer en 1929. Jacques peut acquérir à des conditions préférentielles le tout nouveau Farman F.291, équipé du nouveau moteur Titan Major K7 de Gnome-Rhône. Le 22 avril, les premières réponses soviétiques relatives aux autorisations de survol s'annonçant favorables, le projet de liaison Paris - Tokyo est officiellement annoncé. A la mi-mai, visas et autorisations de survol sont acquis.

Le 16 juin à 5h10, Jacques décolle Safari IV du Bourget, avec Violette comme navigateur et Damet le mécanicien de Gnome-Rhône qui les accompagnera durant tout le voyage. La légère brise de l'arrière leur permet d'atteindre une vitesse d'environ 225 km/h. Jacques survole

successivement Givet, Aix la Chapelle, Düsseldorf, Munster, Hanovre et se pose à 10h00 à Berlin-Tempelhof pour le déjeuner et les formalités administratives. Après le décollage vers Königsberg, les turbulences deviennent de plus en plus violentes, Jacques fait une courte escale à Stolp, en bordure du corridor polonais, avant de repartir vers Königsberg où ils atterrissent vers 17h.

Le 17, ils abordent la Russie au-dessus du village frontière de Bigosovo, et se posent sur l'aérodrome militaire de Smolensk. L'examen et la vérification des documents s'éternisant, le départ n'est finalement autorisé que tardivement. Ils atteignent Moscou au coucher du soleil.

Le 18 au matin, le temps est gris et orageux. La navigation consiste à suivre la voie du Transsibérien, des terrains de secours clairement indiqués se présentant à intervalles réguliers. Certaines gares fournissent des informations sur la météo par le biais de grands panneaux blancs posés au sol. Après avoir survolé Nijni-Novgorod, Jacques se pose à Kazan pour le déjeuner. Ils arrivent à Sarapoul à 17h.

Le 19, ils font escale à Sverdlovsk, et sont le soir à Omsk.

Le 20, après une escale à Novossibirsk, ils s'arrêtent pour la nuit à Krasnoïarsk.

Le lendemain, 21 juin, ils abordent la forêt sibérienne et repartent vers le nord pour faire escale à Jigalovo, et Irkoutsk

Le 23, ils survolent le lac Baïkal avant de rejoindre le terrain militaire de Tchita. Ils survolent les monts Hingan, puis la frontière passée, ils se posent à Hailar et y passent la nuit.

Le 24, ils rallient d'abord Harbin puis Moukden. Jacques et Violette y prolongent leur séjour pour effectuer des vols de présentation

Enfin, le 26 juin Safari IV se pose à Pékin, au terme de dix jours de voyage.

Jacques, effectue des vols de démonstration à Pékin et aux alentours. Jacques se montre enthousiaste de Pékin, où il compte séjourner un mois.

Au début du mois d'août, Sir Miles Lampson, ambassadeur du Royaume-Uni à Pékin se voit chargé de délivrer un message spécial aux autorités chinoises de Nankin. Le 8 août, Jacques de Sibour part de Pékin pour Nankin afin de ramener Sir Lampson au-dessus d'un pays agité par la guerre civile. La mission s'effectue finalement bien malgré deux balles dans le fuselage. La lettre de remerciements du gouvernement britannique au gouvernement français permettra à l'ambassadeur de France, Henri Auguste Wilden, de demander la légion d'honneur pour Jacques qui la recevra en décembre.

Le retour vers Paris débute le 25 août. Le Farman décolle à 5h du matin avec comme passagère Mme Wilden, l'épouse de l'ambassadeur de France. Jacques remonte vers le nord, contourne la frontière de la Mongolie avant de se poser à Hailar, à 3 ou 4 heures de vol de Tchita, où ils font escale pour la nuit au terme d'un vol de 12h45.

Ils en repartent le 26, suivant la voie du Transsibérien. Après avoir survolé Irkoutsk, ils se posent à la nuit tombante dans un petit bourg, Nijni Udinsk.

Le 27, le décollage pour Novossibirsk se fait dans la brume : l'approche de l'hiver sibérien commence à être perceptible. Ils survolent Krasnoïarsk, et le temps se dégradant rapidement, Jacques est obligé de poser le Farman en rase campagne le long de la voie ferrée. Après une heure de marche ils parviennent à une station ferroviaire où Jacques envoie un télégramme à Novossibirsk pour les informer de leur position. Une légère amélioration du temps dans l'après-midi leur permet de rejoindre le terrain de secours de Tyga repéré sur la carte.

Après avoir sauvé l'avion de la curiosité avide des habitants, ils passent la nuit dans une hutte, et au petit matin du 29, le Farman et ses passagers décollent sans regret de Tyga dans le froid. Ils se posent à 11h30 pour déjeuner à Omsk, puis rejoignent Sverdlovsk pour la nuit. Le 29, ils en décollent à 6h45 pour Kazan. Le 30 août, ils passent rapidement à Moscou qu'ils quittent à 13h00, passant par Velikiye Luki avant de faire escale pour la nuit à Königsberg. Le 31, après un arrêt à Berlin, le mauvais temps les oblige à se poser un moment à Diest, avant de rejoindre Bruxelles pour la nuit.

Le 1<sup>er</sup> septembre, après avoir parcouru au total ~28.000 km, ils se posent au Bourget à 16h50, escortés par le F.198 d'Arrachart et Lemaitre. De nombreuses personnalités les attendent : M. Pujo, chef de cabinet du Ministre de l'air, Paul-Louis Weiller, Maurice Farman, Girardot, chef du port aérien du Bourget, Doret, Le Brix, Burtin, Arrachart, etc.



Arrivée de "Safari IV" au Bourget le 1<sup>er</sup> septembre 1931  
 De gauche à droite : Damet, Paul-Louis Weiller, Mme Wilden,  
 Violette de Sibour, Jacques de Sibour, Farman [Coll Michel Barrière]



L'un des quelques plis Pékin - Paris avec le cachet spécial **PEIPING PARIS / PAR AVION / DE SIBOUR**  
 et le cachet de la légation de France à Pékin, signé par J et V de Sibour ainsi que Jeanne Wilden.  
 Affranchi à Paris Place Chopin --/9/31, arrivée Ste Marie sur mer 3/9/1931.

## **Le bon samaritain au secours de Doret**

Le 4 septembre, Jacques et Violette reviennent au Bourget et rencontrent Le Brix et Doret qui leur présentent le Dewoitine D.33 Trait d'Union II. Hélas, le 12 septembre 1931, le Trait d'Union II s'écrase en Russie. Marcel Doret évacue en parachute, mais Le Brix et Mesmin, décèdent.

Une commission d'enquête est créée, Jacques propose ses services, qui sont refusés sans motifs, d'autant que Philippe d'Estaille-Chanteraine, administrateur de la SGA, est préféré, mais ... son Farman 197 F-AGLK "Paris" n'est pas prêt. La mission officielle, Madame Doret et Monsieur Dewoitine partiront donc par train pour Moscou le 13 septembre au soir.

Sur les lieux de l'accident, Doret, aidé par des paysans, a dégagé les corps. Les officiels russes et français, arrivés d'Oufa par bateau, les mettront en bière.

Le dimanche 13 septembre, Jacques et Damet embarquent dans Safari IV des médicaments et des messages de sympathie destinés à Doret et parviennent le 16 sur les lieux de l'accident via Berlin et Moscou.

Le 17 septembre, les cercueils sont transportés par bateau à Oufa où ils sont accueillis par Doret et Jacques puis placés sur un train spécial. Ce n'est que le 18 que la commission technique et Madame Doret arrivent à Oufa. Jacques les accompagne sur les lieux de l'accident.

Le lundi 21, le train spécial est à Moscou. Jacques y amène Marcel Doret et son épouse.

Le mardi, une cérémonie se déroule à l'église. Les cercueils sont ensuite transportés à la gare, des avions soviétiques survolant le cortège pour leur rendre les honneurs.

Dans la soirée, Marcel Doret, son épouse et M. Dewoitine prennent le train spécial pour rentrer à Paris.

Le 23, Jacques décolle de Moscou pour Berlin, rejoint Düsseldorf le lendemain, et arrive le 25 au Bourget accueilli par le commandant qui lui transmet les remerciements du Ministre.

Les obsèques officielles de Le Brix et Mesmin ont lieu le samedi 26 à Notre Dame de Paris.

## **Au secours de Maryse Hilsz**

Fin 1931, Jacques prépare son brevet de pilote d'hydravion, qu'il obtient en janvier à Berre.

En même temps, il participe à la préparation du raid que veut entreprendre Maryse Hilsz vers Madagascar avec son Farman F.291 n°4, immatriculé F-ALUI et baptisé Joe II.

Le 31 janvier 1932, elle s'envole du Bourget, accompagnée de son mécanicien Dronne. Le début du vol est sans histoire jusqu'à Niamey, d'où ils décollent le 4 février. Mais après 45 mn de vol, ils doivent se poser à Birni-N'Konni, où Dronne juge le moteur irréparable sur place.

Jacques se charge du transport du Gnome-Rhône Titan Major 7 Kb de rechange et des pièces détachées, soit près de 500kg. Violette et Damet l'accompagnent.

Le moteur, installé à l'avant de la cabine, fait risquer l'écrasement de l'équipage en cas d'accident, et la suppression des réservoirs supplémentaires réduit de moitié l'autonomie de l'avion dont le poids dépasse de 60 kg la dérogation autorisée pour son vol Paris-Pékin. Pas question dans ces conditions de prendre le trajet direct traversant le Sahara : il faudra suivre la route de l'Aéropostale, au-dessus du Rio del Oro jusqu'à Dakar.

Le 9 février, vol d'essai satisfaisant. Le jeudi 11, Jacques décolle à 9h55 mais doit rapidement faire demi-tour pour équilibrer le chargement. Il repart à 10h35 mais en vol une fuite d'huile envahit la carlingue et il doit se poser à Bordeaux. Il en repart le 12 vers Perpignan où des chutes de neige abondantes les bloquent jusqu'au 14 février. Profitant d'une accalmie, Jacques décolle pour Barcelone mais sitôt passé le Perthus, un véritable ouragan l'oblige à se poser en campagne. Il atterrit près de Gérone, dans un pré au flanc d'une colline en se présentant face à la pente. Il est impossible de repartir d'un tel terrain avec l'appareil surchargé. Le moteur est donc déchargé par Damet avec l'aide des paysans d'une ferme voisine, qui prêtent un chariot pour en assurer le stockage et le transport.

En fin d'après-midi, Jacques et Damet décollent vers Barcelone, laissant à Violette la responsabilité du chargement. Sitôt en l'air, la tempête reprend et Jacques, contrôlant à peine le Farman, se pose sur le terrain d'El Prat de Llobregat où l'appareil est mis à l'abri.

Pendant ce temps, Violette a rejoint Gérone en stop pour louer un camion qu'elle ne trouvera que le lundi 15. Avec l'aide des fermiers, elle transfère les rechanges et parvient enfin à



Barcelone. Après vérification, le Farman a bien supporté les turbulences, mais Jacques et Damet préfèrent confier le moteur et les rechanges à l'Aéropostale pour qu'elle les transporte jusqu'à Casablanca.

Le 16, le Farman arrive à Malaga à 18h30 sur le terrain de l'Aéropostale et repart le lendemain vers Casablanca. Il y passera 5 jours car, avec le mauvais temps, le moteur reste bloqué en Espagne.

Ce n'est que le 23 février que le Farman rechargé peut quitter Casablanca, pour Agadir, Cap Juby, Villa Cisneros, Port Etienne, Saint-Louis du Sénégal, Dakar, Kayes et Bamako.

Le 28 février, Jacques suit le cours du Niger, et retrouve enfin Maryse Hilsz.

Laissant Dronne et Damet remettre en état Joe II, Jacques et Violette prolongent leur séjour à Niamey en compagnie de Maryse Hilsz jusqu'au 12 mars. Ils en repartent le 13 pour Dakar.

Le 15 mars, Maryse Hilsz et Dronne reprennent leur route vers Madagascar.

Jacques et Violette passent la journée du 14 mars à Dakar et repartent le lendemain vers Saint-Louis du Sénégal. Après des escales à Port Étienne, Villa Cisneros, Agadir, Casablanca, Tanger, Alicante, Nîmes, Saint-Rambert d'Albon, Lyon, ils se posent au Bourget le 23 à 17h.

## **Amelia Earhart**

Les 20 et 21 mai 1932, Amelia Earhart traverse l'Atlantique en solitaire avec son Lockheed Vega pour Paris où Jacques de Sibour et Alfred de Montigny ont été désignés par l'Aéro-Club de France pour l'accueillir. Mais, le vent contraire le projet : Amelia se pose près de Londonderry avant de rejoindre Londres.

Pour remercier la France de l'accueil préparé en son honneur, Amelia rejoint à Cherbourg son mari, l'éditeur Georges Putnam arrivé par paquebot. Jacques et Violette les y accueillent puis facilitent leur séjour dans la capitale.

Le 5 juin, Jacques, utilisant le luxueux F.291 n°1 F-ALEZ entièrement blanc de Paul-Louis Weiller, amène Amelia Earhart au meeting de Saint Germain, où elle est accueillie par Fieseler et Doret. Le lendemain, elle se rend sur la tombe du soldat inconnu, puis au monument élevé à Garches à la mémoire de l'escadrille La Fayette.

Le 12, Jacques utilise Safari IV pour les emmener à Bruxelles à l'invitation du souverain belge.

## **La "famille volante"**

Le 17 juillet 1932, la presse signale que Jacques suit des cours d'acrobatie aérienne et évoque également un possible raid France - Nouvelle Calédonie de Challe et Jacques, puis un raid Paris - Tokyo. Jacques est tenté par un nouveau voyage, mais Violette est enceinte de leur deuxième enfant, et ils préfèrent un projet plus familial.

Le 28 août, Jacques, Violette, leur fils et le fidèle Damet quittent le Bourget pour se rendre au Kenya. Une panne de la pompe à essence les oblige à atterrir à Romorantin, puis à Angoulême avant de faire escale à Perpignan le 29 au soir. Ils repartent le 30 pour Alicante, Fez le 2 septembre, Sidi-Bel-Abbès le 3, Gabès le 5, avant de suivre la côte Tripolitaine, Le Caire, Wadi Halfa le 13 septembre, puis rejoignent Nairobi par Khartoum, Malakal et Juba.

Le 1<sup>er</sup> décembre, après avoir envisagé un détour par Le Cap, Jacques repart finalement par Juba, Malakal, El Fasher, Ati, Fort Lamy, Gao, Reggan où ils parviennent le 19. Le 28 décembre, ils sont à Madrid bloqués par le brouillard et Violette fatiguée préfère rentrer à Paris par le train. Jacques, après une escale à Perpignan le 4, atterrit au Bourget le 5 janvier 1933.

Le 17 janvier, Jacques ramène à Toussus-le-Noble Safari IV qui a terminé son dernier grand voyage.

## **Aero Trading Company**

Jacques, décide de se lancer dans le commerce d'avions sur des marchés étrangers. Sa cible est le marché chinois. Il arrive à intéresser à son projet un motoriste, Gnome-Rhône, et deux constructeurs d'avions : Morane-Saulnier et sans doute Wibault.

Le 3 mars 1933, nanti des autorisations nécessaires, Jacques s'envole de Marignane par Air Orient vers Saïgon puis Hong-Kong.

La lutte commerciale pour les marchés chinois est alors sévère et Jacques de Sibour, qui se présente sous le label "Aero Trading Company Ltd", a peu de références, et demande 50% de

paiement à la commande ! Il est cependant invité par un général chinois à venir à Amoy (Xiamen) au Fujian pour discuter de l'achat d'appareils et obtient la commande ferme de 3 Morane-Saulnier MS 225, avec le dépôt d'une avance de 50% et l'éventualité d'une commande ultérieure plus importante.

Après des manœuvres dilatoires de la concurrence auprès des services diplomatiques, la commande est entérinée et le 13 septembre 1933, les trois MS 225 quittent Marseille (peut-être accompagnés du Farman F.291 de Jacques comme cadeau pour obtenir le contrat).

Afin d'assister à leur livraison, Jacques part de Cannes le 24 septembre pour Hong-Kong avec le Dragon DH.84, c/n 6052, immatriculé G-ACKD en emmenant Violette, leur fils et Damet.



Jacques suit un trajet qu'il connaît désormais bien : Tunis, Benghazi, Le Caire, Bagdad, suivant ensuite la route d'Air France par Bouchir, Karachi, Allahabad, Calcutta et Saigon qu'il atteint le 23 octobre. Il parvient le 12 novembre à Hanoi, puis Hong-Kong, et Chang-Chou (Zhangzhou) le 26 pour la remise des 3 avions. Il rentre le 21 janvier de Hong Kong pour la France, passant par Hanoi, Saigon, il atterrit au Bourget le 22 février 1934.

### **1934 - 1939 : Distribution de produits pétroliers... et de nouveaux voyages**

Le 7 mars 1934, Jacques, Violette et Damet partent vers Berlin et Varsovie avec le Dragon pour un voyage en Europe Orientale et dans les Pays Baltes. Ils en reviennent le 17.

En avril 1934, Jacques prend enfin un emploi stable, qui lui permet de concilier son goût des voyages : il est embauché par Standard Oil Co comme représentant à Paris de la marque avion du groupe : Stanavo.

En juin, Jacques s'inscrit pour la grande course Londres-Melbourne, la Mc Robertson Race mais un imbroglio avec Couzinet, Rossi, Codos l'amène à se retirer. Il y jouera néanmoins un rôle majeur car il est chargé d'organiser le ravitaillement en carburant des concurrents aux 5 escales obligatoires : Bagdad, Allahabad, Singapour, Port Darwin et Charleville. La course nécessite en effet le transport de 600.000 litres de carburants de diverses natures, de stocks d'huile et l'installation de 20 pompes à gros débit sur ces sites, ainsi que la mise en place des équipes de mécaniciens chargés d'assurer le fonctionnement de l'ensemble.

En 1935, Jacques crée au sein du Club Roland-Garros la Coupe de Sibour. Elle doit récompenser le pilote qui effectuera un voyage l'éloignant d'au moins 5000 km de son point de départ. Sans titulaire en 1935, elle est attribuée par acclamations le 22 février 1936 à André Japy pour son record sur Paris - Saigon. En 1937, elle sera remise à Jean Batten pour son record Australie - Angleterre.

En 1936, Jacques passe chez International Aviation Associates, qui deviendra Intava. Il y développe ses compétences dans des activités de ravitaillement pétrolier, notamment dans les zones Afrique et Asie, qui prendront toute leur importance pendant la guerre. Il reste toujours tenté par l'aventure et profite de chaque opportunité pour repartir.

La Guerre d'Espagne survient en juillet 1936. Jacques, Violette, Gordon Selfridge Jr. et une amie décident d'aller se rendre compte de visu des événements. Les voyageurs décollent de Londres à bord du DH.90 Dragonfly G-AECX du groupe Selfridges, et se posent à Angoulême puis à Pampelune. Apprenant que les combats se déroulent plus au sud, ils s'envolent pour Burgos, où Jacques n'hésite pas à se joindre à une troupe partant pour le front et à faire le coup de feu avec eux. Au retour, ils ramènent clandestinement le vicomte de Rocamora, qui désire rejoindre le roi d'Espagne et le déposent discrètement au centre de la France.

Frappé par la violence des combats, Jacques décide dès son retour de participer au rapatriement d'étrangers bloqués par les événements, notamment une trentaine d'américains réfugiés à Grenade. Louant le Dragonfly, il s'envole avec Violette pour Tanger en passant par l'Italie, la Sardaigne et l'Afrique du Nord. Il effectue alors quelques allers-retours entre Tanger et Grenade, évacuant 4 personnes à chaque voyage avant de revenir à Londres.

A la fin de l'année 1936, Jacques effectue un grand voyage africain de 25.000 km. Il inspecte les sites d'approvisionnement de toute l'Afrique de l'Est et du Sud.

En 1937, Jacques prend ses fonctions au bureau de Londres d'Intava. Lorsqu'Amelia Earhart décide de réaliser le tour du monde sur son bimoteur Lockheed Electra, l'approvisionnement en carburant et huile est confié à Intava. Compte tenu de son amitié pour Amelia, Jacques prend particulièrement à cœur la réalisation de cette prestation. Il accueille Amelia et son navigateur Noonan à Karachi et assiste à leur départ pour Calcutta le 17 juin. Il sera particulièrement touché par leur disparition quelques jours plus tard.

En juillet 1938, il part en Inde à bord du Percival Q6 Petrel, G-AFGX pour une grande tournée d'inspection des installations de Standard Oil, qui se prolongera jusqu'au printemps 1939.

Jacques fait encore un voyage en Europe du Nord en août 1939. La déclaration de guerre le trouve en Tunisie le 3 septembre.

### **La guerre : Officier dans la RAF, refusé par de Gaulle et accueilli par l'OSS**

Jacques est rappelé le 4 septembre au 122<sup>ème</sup> Bataillon de l'Air, mais il est démobilisé le 9 février 1940. Jacques de Sibour a 44 ans et n'accepte pas son rejet par l'Armée de l'Air française. Le 10 mai, il demande à servir sous l'uniforme britannique. Il est engagé le 11 mai comme Pilot Officer dans la Royal Air Force Volunteer Reserve, qui l'affecte au quartier général à Aden. Le 21 juin, il est nommé Acting Squadron Leader puis promu Flying Lieutenant.

Mais son désir reste de rejoindre les F.A.F.L.. Il profite d'une mission aux États-Unis en janvier 1941 pour se porter volontaire via la représentation de la France Libre. Du fait de son statut d'officier anglais, et peut-être également d'une inimitié antérieure, cet engagement est refusé par le Général de Gaulle, qui confirmera vertement sa décision le 20 août 1941.

Au sein de la RAF il aurait eu un commandement en Lybie et participé à la mise en place de la ligne Takoradi / Khartoum. Il est ensuite affecté à Accra où Violette le rejoint. Il y développe activement ses relations avec l'Army Tactical/Transportation Command (ATC). En décembre 41, les Américains lui proposent de rejoindre les Pan American Airways qui s'implantent en Afrique pour l'USAAC.

Bien qu'intéressé par cette proposition, Jacques donne cependant toujours la priorité à son engagement dans les F.A.F.L.. Il insiste auprès du Comité National du Caire et finalement, le Général Catroux donne son accord.

Le 28 février 1942, Jacques démissionne de la RAF et rejoint les F.A.F.L. le 1<sup>er</sup> mars.

Le 1<sup>er</sup> mai, Jacques est nommé "capitaine à titre fictif, pour la durée de la mission qui lui est confiée auprès des Pan American Airways de l'US Air Corps". Cet engagement provoque une nouvelle colère du Général de Gaulle, qui ordonne à Catroux d'y mettre fin immédiatement.

Le 12 août, Jacques de Sibour écrit à Catroux pour lui présenter sa démission des F.A.F.L. et lui demande de veiller sur son fils Blaise (qui se fait appeler Jean) et qui avait également rejoint les FAFL le 1<sup>er</sup> mars. Hélas, affecté au Groupe de chasse Normandie le 3 août 1943, il sera porté disparu le 31 août dans la région d'Yelnia (URSS).

En juin 42, Jacques se rend aux USA pour son engagement et sa nationalisation et en revient affecté à l'État-major du Central African Wing de l'Army Tactical/Transport Command qui s'implante à Accra. Du 5 au 24 juillet, Jacques vole comme copilote et navigateur d'un appareil

américain pour ouvrir la route du Congo partant de pointe Noire par Brazzaville, Léopoldville et Nairobi, et qui doit se prolonger vers l'Australie par les îles de l'Océan Indien. Bien qu'effectués sans préparation, les vols se déroulent sans difficulté grâce à l'expérience de Jacques qui connaît parfaitement ces régions africaines. Le 7 janvier 1943, il fait partie de l'équipage de l'avion assurant la première liaison américaine directe de Dakar à Casablanca.

En février 1943, Jacques de Sibour est nommé administrateur du pétrole pour l'Afrique Occidentale Française aux Services of Supply. En juillet 1943, il est rapatrié aux États-Unis, et reçoit l'Air Medal pour ses vols africains.

Recruté en décembre par l'OSS, il est nommé Lieutenant-colonel, et affecté à Kunming au quartier général du 14th Group de l'US Air Force. Le 1<sup>er</sup> juin 1944, Jacques assure le commandement de la zone de Nanning, puis devient responsable de la Mission Indochine : gère le renseignement, supervise l'entraînement des hommes à la guérilla et pilote des actions de démolition derrière les lignes japonaises.

Le 25 mars 1945, Jacques de Sibour repart aux États-Unis, puis du 24 août au 30 novembre, il est envoyé en mission en Égypte.



## L'après guerre

Le 14 mars 1946, dès sa démobilisation officielle, Jacques rejoint le bureau de Londres des American Overseas Airlines, filiale d'American Airlines. Le 1<sup>er</sup> avril, il est affecté comme Regional Traffic Manager à Paris, puis, en juin 1947, il est nommé European Sales Manager au bureau de Londres.

En 1948, Jacques et Violette se séparent. Leur divorce est prononcé à Reno le 2 février 1949.

Le 11, Jacques se remarie avec une américaine, Elvira (Vera) Brokaw Fairchild, et devient directeur général d'American Airlines à Mexico. Il en démissionne en octobre puis s'installe en Jamaïque.

En août 1950, alors que la Guerre de Corée vient de débuter, Jacques propose en vain ses services au quartier général de l'Air Command des Caraïbes.

Après le décès de sa deuxième épouse en 1965, il se remarie avec Patricia Chewan, fille d'un grand armateur de New-York, et se retire au Portugal, où il décède, à Lisbonne, à la fin du mois d'avril 79.

L'aéronautique française se souvient alors peu de sa trépidante activité, et seul un entrefilet d'Air & Cosmos mentionne son décès.

***Ainsi, ce français qui a servi les couleurs de l'aéronautique française sous toutes ses composantes : raids aériens, vente d'avions, qui a démontré sa solidarité avec les autres pilotes, et dont le fils sera mort au combat pour la France, se sera vu interdire de défendre la France au sein des FAFL et devra abandonner sa nationalité pour participer au combat de la liberté.***

Italo Balbo réalisa un vol en escadrille de 25 hydravions à l'été 1933 vers Chicago où se tenait un important rassemblement aérien conjointement à l'Exposition Universelle qui devait célébrer le centenaire de la ville et le retour à la croissance de l'Amérique après le crash de 1929.

Italo Balbo était tout à la fois ministre de Mussolini et grand aviateur. Depuis 3 ans déjà il sillonnait le monde (Méditerranée, Afrique et Amérique du Sud) avec ses armadas. En 1933, pour la première fois il affrontait l'Atlantique Nord avec pas moins de 24 hydravions SM.55X (plus un de réserve).



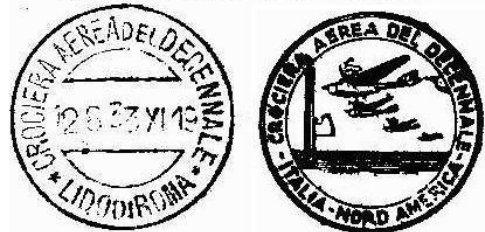
Parti d'Orbetello - une station balnéaire à 100 kms au nord de Rome possédant une magnifique lagune tout à fait adaptée aux hydravions - il fit escale sur le Zuiderzee en Hollande, à Londonderry en Irlande, puis à Reykjavik avant d'atteindre les côtes nord-américaines à Cartwright au Labrador. De là, Shediac (Saint John, Nouveau-Brunswick), Montréal et enfin Chicago. Au retour, il passera par New-York et Shediac avant de s'arrêter à Shoal Harbor (Terre-neuve) le 26 Juillet pour préparer la traversée de l'Atlantique par le Nord. Les conditions météorologiques étant défavorables, il partira finalement le 8 août vers Ostie via Les Açores et Lisbonne.

Tout ce périple fut accompagné du transport d'un courrier assez volumineux ... et essentiellement philatélique.

Au départ de Rome près de 3500 lettres à destination des escales et des Etats-Unis furent embarquées. Elles portent presque toutes le cachet bleu de la croisière avec une date insérée : GIUGNO 1933 XI, et un cachet ferroviaire spécial pour le train emportant le courrier à Orbetello. Elles sont généralement affranchies d'un triptyque de timbres et le nom de l'appareil devant transporté la lettre est indiqué par un code - i.e. « I-PELL » pour l'avion du Général Pellegrini.



CACHETS AU DEPART DE ROME

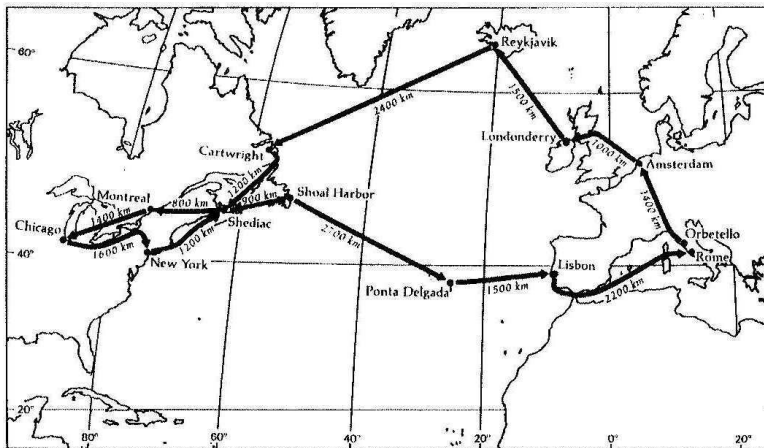


CACHETS AU RETOUR A ROME

Au retour, le courrier arrivé à Rome reçut un cachet ferroviaire spécial mais avec l'inscription LIDODIROMA - station ferroviaire romaine du train menant à Ostie où Balbo était attendu par Mussolini lui-même - à la place de ROMA FERROVIA et sans date pour le cachet de la croisière en bleu.

A chaque escale du courrier fut collecté. A l'arrivée à Rome, on compte : 220 lettres de Chicago, 492 lettres de NY, 10 lettres de Shediac, 1168 de Terre-neuve.

Le courrier fut numéroté par les italiens à Shoal Harbour. J'ai démontré que ces numéros ont un rapport avec les sacs postaux qui contenaient le courrier ou plus encore avec l'un des 20 appareils dédiés à son transport. En particulier, toutes les lettres numérotées 1000+ sont destinées à la réexpédition hors de l'Italie. Les autres numérotations, inférieures à 150 ou supérieures à 5000, sont pour l'Italie uniquement. Une recherche plus détaillée montre l'évidence d'une répartition dans un grand nombre de sacs postaux (20) comme au départ de l'Italie.



L'abondance de courrier de Terre-neuve tient à l'émission d'un timbre surchargé spécial tenant compte des exigences financières du Général qui réclama semble-t-il 3\$ pour lui-même par lettre. De fait, l'Italie ne réclama jamais cette dime.

L'essentiel de cette correspondance est philatélique, la majeure partie devant même être retournée aux expéditeurs. Pour le reste, la destination est généralement l'Europe : Italie (nombreux courriers des aviateurs pour leurs familles), Portugal (escale à Lisbonne) et Grande-Bretagne principalement.

Les lettres pour d'autres destinations sont rares et regroupées entre les numéros 1616 et 1648 pour ce que je connais. En voici deux dignes d'intérêt :

- La première à destination de Paris numérotée « 1616 », arrivée / distribuée(?) le 15 août.



- La seconde numérotée « 1618 » pour Kurseong / cachets SHOAL HARBOUR (27/7) / ROME (12/8) BRINDISI (14/8) et KURSEONG (25/8)... est une plus longue histoire.



Cette lettre est à destination d'un collège à KURSEONG aux Indes. Kurseong est une ville d'altitude dans le Bengale Occidental à peu de distance de Darjeeling, sur les contreforts de l'Himalaya, d'où on a vue sur l'Everest. On y cultive le thé bien entendu et la ville est aussi connue à l'époque pour ses ... sanatoriums. C'est vraisemblablement dans ce cadre que se situe le destinataire.

Si l'on en croit les cachets au dos, la lettre est parvenue à destination le 25 août, soit seulement 17 jours après son départ de Shoal Harbour. Elle est le 12 Août à Rome où elle prend le train pour Brindisi, port important dans les Pouilles au sud-est de l'Italie, qu'elle atteint le 14 août - cachet « BRINDISI TRANSIT - 14 8 33 11 - EMBARCAMENTO ». Ensuite...petit mystère, éclairci depuis peu.

PS : La date se lit « 14 Août 1933 an 11 ». An 11(ou XI sur les autres cachets) étant celui du régime fasciste.

Brindisi fut longtemps le port d'attache de la célèbre Peninsular & Oriental Lines Cy assurant le service des Indes depuis l'Europe. Mais ce ne l'est plus depuis 1914, au profit de Marseille. De plus pour atteindre Bombay il faut compter 3972 N.miles, soient 11 jours de navigation, sans compter les escales et le passage du Canal de Suez, à 15 nœuds de moyenne correspondant à la vitesse de croisière maximale de la majorité des navires de la Compagnie. A Bombay nous ne sommes pas arrivés : 3 jours (ou plus) de train pour Calcutta, etc.... Impossible.

A cette époque le transport aérien commence à s'organiser sous la pression des états coloniaux qui veulent améliorer les connections avec leurs empires. Ainsi, au début des années 30, « Imperial Airways » a entrepris l'établissement des liaisons aériennes vers l'Afrique du Sud via le Caire et Nairobi, et vers l'Est jusqu'à Karachi en attendant d'atteindre Sydney.

La ligne des Indes, jusqu'à Karachi, est officiellement ouverte le 1<sup>er</sup> juillet 1933 avec une prolongation postale jusqu'à Calcutta par la « Indian Trans-Continental Airways », propriété de Tata Industries. Cette ligne IE229 Croydon/Karachi est alors hebdomadaire avec un départ le samedi, le trajet depuis Croydon jusqu'à Karachi prenant 6 jours, comme suit pour le transport de cette lettre (à partir de Rome) :

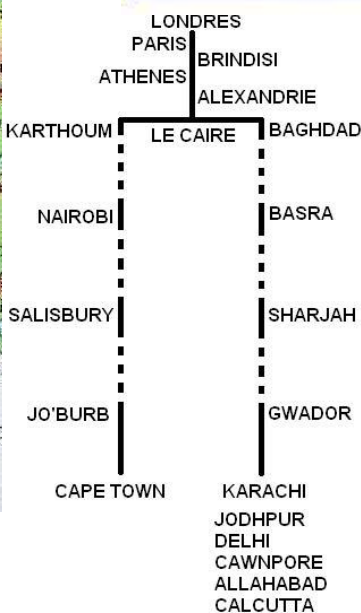
- Londres / Paris sur le « Armstrong Atalanta « Heracles » le 12 août ;
- Paris à Brindisi par ... train via Rome, l'Italie interdisant le survol de son territoire, du moins aux Anglais qui n'ont d'ailleurs qu'un Consulat à Rome ! Le courrier monta vraisemblablement dans ce train ;
- Brindisi (14 août, voir ci-dessus) au Caire – plaque tournante vers le Sud ou l'Est - via Athènes et Alexandrie sur le Armstrong Atalanta « Satyrus » ;
- Du Caire à Karachi, via Gaza, Baghdad, Bassorah, etc... sur le Armstrong Atalanta « Hanno » ;
- Arrivée le 18 août à Karachi pour un départ le jour même sur la ligne cogérée par Imperial Airways et Indian Trans-continental Airways vers Calcutta, via Johdpur, New Delhi, Kampur, Allahabad, pour une arrivée vraisemblablement le 20 août.

Ensuite, on devine, qu'elle prend le train pour Siliguri (environ 500 kms au Nord, au pied de l'Himalaya) où elle prend le « Darjeeling Himalayan Railway », un petit train à vapeur et à voie étroite montant à Darjeeling, à plus de 2000 mètres d'altitude, sur 88 km en près de 8 heures. Kurseong est à mi-chemin. Je ne connais pas les dates exactes du parcours aux Indes, mais je n'ai aucun doute quant à la réalité du trajet.

Notes :

- Il semble que la première liaison Karachi/Calcutta, en Juillet, ait été faite avec un biplan Gypsy Moth, mais deux autres Atalanta rejoignirent rapidement les Indes pour le service vers Calcutta, puis pour la prolongation de la ligne vers Rangoon (23 Septembre 1933).
- Le « Darjeeling Himalayan Railway », surnommé le « Toy Train », existe toujours à l'état de « musée » et est inscrit au Patrimoine Mondial (UNESCO).

Pour résumer, cette lettre a fait la moitié du tour du monde par la Poste, empruntant successivement train, avion, train, avion, avion, avion, train et ... petit train ! De plus elle survola et/ou mit les pieds sur les 4 continents de l'hémisphère nord. Exploit probablement très rare – sinon unique à cette date – qui ne sera banalisé qu'en 1939 avec l'apparition des liaisons aériennes transatlantiques régulières.



Le « Toy Train » de nos jours



1<sup>ère</sup> Liaison régulière Londres / Karachi / Calcutta (1<sup>er</sup> juillet 1933)

(1) Cet article fait suite à l'article paru dans le N° 116 de la 'Newfie Newsletter' et apporte quelques corrections suite à des découvertes faites par l'auteur avec l'aimable assistance de la British Air Mail Society.



# LA VIE DU CAF

## Nouvelles adhésions

Depuis mars 2015, nous avons eu le plaisir d'accueillir cinq nouveaux membres et nous leur souhaitons la bienvenue :

N° 959 : Dieudonné DURIEZ-COSTES (IdF);      N° 960 : Richard L'HOMME (IdF)  
N° 961 : Dieudonné-Michel COSTES (IdF);      N° 962 : Alexandre ROUMET (IdF)  
N° 963 : Michel BARRIERE (Bourgogne)

## Représentation du CAF et de l'aérophilatélie

- Mars et avril : Présentations par Daniel Blanguerin aux clubs philatéliques d'Yzeure et de Moulins sur les courriers spéciaux de Madagascar de 1944 à 1946 (affranchissement du courrier sans timbre) avec projection de diapositives.
- 12 mai : Congrès **FISA** à Londres. Dominique Petit élu Vice-président de la FISA.
- 24 mai : Congrès **FFAP** : CAF représenté par Jacques Renaud et Michel Nempon :
  - Augmentation de la cotisation FFAP de 1 € pour 2016.
  - Election d'un nouveau bureau.
  - Pas d'exposition nationale prévue pour 2016 (pour l'instant).
- 25 mai : Congrès **GAPS** : CAF représenté par Jacques Renaud et Michel Nempon :
  - Cotisation GAPS inchangée pour 2016.
  - Adhésion au GAPS d'une nouvelle association: Astrophil.
  - Jacques Renaud et Michel Nempon réélus au Conseil d'Administration.

## Au palmarès des expositions philatéliques

### Exposition internationale EUROPHILEX LONDON 2015 du 13 -16 mai 2015

- 95 GO : Jean-Claude VASSEUR (CAF 957) : « Newfoundland Airmail » (Courriers aériens de Terre-neuve). Il a également reçu à cette occasion le « BAMS Air Mail Trophy » qui récompense la meilleure présentation dans la catégorie Aérophilatélie. Nous lui adressons nos félicitations.
- 88 GV : Christian KELLER (CAF 683) : « Courrier Sud ».
- 82 V : Flavio RICCITELLI : « The South American air mail service by Air France (1933-1940).
- 88 GV : Robert MARION (CAF 955) : « Mauritius postal history 1774 - 1833 » (HP)

### Exposition nationale MÂCON mai 2015

- 87 GV : Daniel BLANGUERIN (CAF 881) : Les lignes postales d'Air Afrique ou liaisons France-Madagascar sur le continent africain (1925-1939).
- 75 GA : Claude CHASTEL (CAF 886) : Courriers aéropostaux vers et à partir de la Tunisie (1916-1943).
- 86 GV : Fabien FERNBACH : « Le courrier étranger du Graf Zeppelin »
- 87 GV : Jacques RENAUD (CAF 518) : « Poste Aérienne militaire au Maroc - campagnes de 1931/1933 ».
- 90 OR : Jean-Claude LEPLUS : « Le ballon monté "TOURVILLE" »
- 77 GA : Michel NEMPON (CAF 847) : « Timbres "Avion survolant Marseille" - Utilisations postales » (HIS).
- 78 GA : Michel ASSIER : « La montgolfière au gré du temps » (COV).
- 70 A : Michel ASSIER : « Passage éphémère des dirigeables » (COV).
- 75 GA : Marc HENRARD : « L'hélicoptère » (THE).
- 78 GA : Patrick SPIROX : La conquête de l'air 1783-1913 (THE).
- 83 V : Louis VALLEE : « Les premiers aviateurs et leurs appareils » (CAP).

## Calendrier des expositions à venir

- **14 au 19 août 2015 : SINGAPORE 2015 World Stamp Exhibition** à Singapour.  
<http://www.singapore2015.com/>
- **10 - 11 octobre 2015 : Fête du timbre**
- **3 au 5 décembre 2015 : MonacoPhil** 3<sup>ème</sup> exposition internationale de philatélie Polaire
- **2 au 3 avril 2016 : TIMBROCCITANIA 2016 à Pau (64)**; Exposition interrégionale et Assemblée Générale du **GAPS**.
- **2 au 3 avril 2016 : "Velizy 2016 - Regards d'Enfants"** à **Velizy-Villacoublay (78)** Exposition régionale.
- **28 mai au 4 juin 2016 : New York World Stamp Show NY2016 (FIP & FIAF)**  
Jacob Javits Convention Center, 655 West 34th Street, New York, NY 10001.  
<http://www.ny2016.org/> . Clôture des inscriptions le 15 août 2015.
- **10 au 12 juin 2016 : West Fila 2016 à Roeselare (Belgique)**- Championnat National de Philatélie Belge auquel le CAF participera.

## Parutions

- Par Jean-François LABROUSSE, 2 fascicules abondamment illustrés :
  - L'ARMAGNAC SNCASE 2010, histoire et déboires de l'avion (14 pages)
  - Le DH 106 Comet de série 1 et ses versions suivantes Comet IV et NIMROD (33 pages)A commander auprès de Jean-François LABROUSSE, 709 avenue de la bécasse 40150 Soorts-Hossegor [labroussejf@orange.fr](mailto:labroussejf@orange.fr) ou 0558435187, ou contact sur le site : <http://www.airfrance-jflabrousse.fr/wp-login.php>

## Articles aérophilatéliques dans d'autres publications

- L'Écho de la Timbrologie avril 2015 N° 1894 : « *Le Bourget / La mémoire de l'aéronautique au XX<sup>ème</sup> siècle* » par Laurent Albaret.
- Timbre Magazine juin 2015 N°168 : « *Trois aviateurs, un crocodile et l'Oiseau Canari* » par Bertrand Sinais
- London Philatelist mai 2015 (Revue de la Toyal Philatelic Society London) : « *India, First Aerial Post 1911 . Private picture Postcards an official United Provinces Exhibition covers* » par Uttam Reddy.
- La Philatélie Française juillet-août 2015 N°665 : « *Le raid aéropostal Casablanca-Fez (13-20 septembre 1911)* » par Bertrand Sinais

## Petite annonce

A vendre :

- lot 1 : 6 fascicules revue des vieilles tiges n° 53-54-55-56-57-58 (J.Stampe-P Kauffman-E Heinkel-E Dewatine-J Shutte-M Dassault) = 20 € plus port colissimo 8€.
- lot 2 : 6 fascicules revue les vieilles tiges n° 47-48-49-50-51-52 ( A Penaud-F Handley-Page-A Odier 2 n°-E Boeing-E Train) = 20€ plus port colissimo 8€.  
⇒ S'adresser à J. Deleuil, 3 Avenue du Point d'Interrogation, 13009 Marseille 04 91 74 13 20- 06 71 58 08 54. Email : [jean-paul.deleuil7@orange.fr](mailto:jean-paul.deleuil7@orange.fr).

## Service cessions

- La cession de juillet 2015 est jointe au bulletin. Elle comprend 59 lots de 6 € à 700 €.
- La commercialisation du stock de plis du CAF (cession de novembre 2014) a rencontré un vif succès. Bien qu'un certain nombre de plis soient maintenant épuisés, nous disposons encore de plis aux conditions préférentielles réservées aux membres du CAF.  
→ Adressez vos demandes à Pascal Houé, 4 Place des Prunelles, 77120 Coulommiers [le.pascal77@free.fr](mailto:le.pascal77@free.fr)  
Parallèlement, ces plis également en vente sur Delcampe à des tarifs plus élevés.
- La prochaine cession sera couplée au bulletin d'octobre 2015.  
Les lots seront reçus jusqu'au **19 septembre 2015**. Les lots en mauvais état, tachés ou déchirés seront refusés. Évitez les lots composés.

# CERCLE AEROPHILATELIQUE FRANÇAIS

**Siège social : 32 avenue de Normandie - 78000 VERSAILLES**

Tel: 01 39 63 33 48 / 06 08 41 46 97. Email: [fd.petit@orange.fr](mailto:fd.petit@orange.fr)

Site internet: [www.aerophilatelie.fr](http://www.aerophilatelie.fr) & Twitter  : <https://twitter.com/aerophilatelie>

Membre de

FFAP (Fédération Française des Associations Philatéliques)

FIP (Fédération internationale de Philatélie)

FISA (Fédération Internationale des Sociétés Aérophilatéliques)

GAPS (Groupement des Association Philatéliques Spécialisées)

## COMITE D'ADMINISTRATION

### Président :

Dominique PETIT, webmaster, vice-président de la FISA.

32 avenue de Normandie - 78000 VERSAILLES [fd.petit@orange.fr](mailto:fd.petit@orange.fr)

### Président d'honneur :

Gérard COLLOT, responsable des Services Bibliographie et Événements.

25 bis rue Victor Hugo - 78230 LE PECQ [gerard.collot@sfr.fr](mailto:gerard.collot@sfr.fr)

### Vice-président :

Jacques RENAUD, juré national, conseiller pour les expositions philatéliques,

15 rue du Bocage - 92310 SEVRES. Tel : 06 66 26 23 96

### Secrétaire :

Michel NEMPON, rédacteur du bulletin, responsable du service cessions.

54 rue Malherbe - 62100 CALAIS. [michel.nempon@sfr.fr](mailto:michel.nempon@sfr.fr) Tel: 03 21 96 76 19

### Trésorier :

Guy VANDENBULCKE 18 rue des Longs Lieux - 95470 SAINT-WITZ

[guy.vandenbulcke@orange.fr](mailto:guy.vandenbulcke@orange.fr) Tel: 01 34 68 62 52 / 06 75 06 64 75

### Communication :

Laurent ALBARET, 223 avenue Daumesnil - 75012 PARIS [laurent.albaret@gmail.com](mailto:laurent.albaret@gmail.com)

### Service documentation :

Jean HOUDRE, 104 avenue Pasteur 10400 - NOGENT SUR SEINE [jean.houdre@neuf.fr](mailto:jean.houdre@neuf.fr)

### Service petites annonces :

Dominique TALLET, 6 rue du Petit Buscon - 47310 ESTILLAC [dominique.tallet@orange.fr](mailto:dominique.tallet@orange.fr)

### Autres membres :

Armand AGABABIAN, Jean-Daniel AYACHE, Lucien TOUTOUNJI.

---

### Vérificateur aux comptes :

Pascal HOUE.

---

## REUNIONS MENSUELLES

Taverne du Relais d'Alsace, 6 place de la République, 75011 PARIS

**Prochaines dates de réunions : 19 septembre, 17 octobre, 21 novembre, 19 décembre,  
16 janvier 2016.**

***Un moment d'échange et de convivialité. Venez nombreux !***

# R

**ROUMET**

Maison fondée en 1896

## 542<sup>ème</sup> Vente sur Offres Septembre 2015

# AEROPHILATELIE

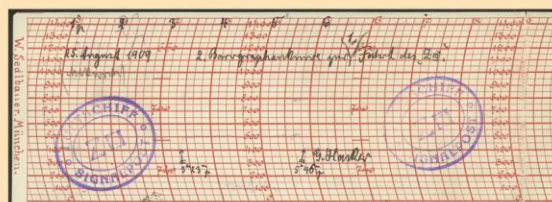
## Collection Charles de Pirey

Précurseurs, Ballons, Dirigeables, Avions, Hydravions, Hélicoptères  
Raids internationaux, Lignes aériennes françaises (Mermoz, Nogues,  
Dagnaux, etc ..) et mondiales, Accidentés.



Vols Zeppelins allemands, américains, anglais, canadiens  
et courrier international

Fusées postales, plis du cosmos, vols d'essais signés



Merci, à toute personne intéressée, de nous contacter,  
ou de visiter notre site internet qui sera mis à jour  
avec toutes les photos, fin Août 2015.

17, rue Drouot - 75009 PARIS - Tél : 33 1 47 70 00 56 - Fax : 33 1 47 70 41 17  
e-mail : roumet@roumet.fr - Internet : www.roumet.com