



BULLETIN D'INFORMATION

Avril 2016 N°69

SOMMAIRE

- Pierre PHARABOD p. 1 à 16
- Marc POURPE p. 17 à 24
- Vie du CAF p. 25 à 27
- Chronique aérophilatélique p. 28



Pierre PHARABOD
1908 - 1934

PARIS-MADAGASCAR-PARIS

ALLER EN 5 JOURS 20 HEURES
26.000 KILOMÈTRES EN 160 HEURES DE VOL



PAR PHARABOD SUR CAUDRON - PHALÈNE
MOTEUR

HISPANO SUIZA

150/180 CV 5Q GRAISSÉ A L'HUILE YACCO

Pierre PHARABOD
Un mécanicien devenu pionnier des
lignes africaines et disparu à 28 ans

Par Jean-Pierre ARAGNETTI
En s'appuyant sur la documentation
exceptionnelle de la famille Pharabod

Pierre Pharabod naît le 5 Juillet 1908 à Saint-Servan (Ille-et-Vilaine). Sa famille s'installe à Paris en 1914, puis à la fin de la guerre au Bourget, où il découvrira les débuts de l'aviation.

Après une formation de mécanicien aviation à l'*Ecole Industrielle d'Aéronautique*, il entre à dix-sept ans à la *Compagnie Française d'Aviation* en qualité d'agent de fabrication aéronautique.

L'école de pilotage du Crotoy des frères Caudron (juin 1926 – janvier 1927)

Conforté dans sa vocation par un voyage aller-et-retour Paris-Londres sur un Goliath Farman d'Air Union en février 1926, il suit les cours de l'A.C.D.F. A 18 ans il reçoit une bourse de pilotage pour l'Ecole du Crotoy, où il obtient le 31 janvier 1927 le Brevet Militaire de Pilote d'Avion (N°21316).

La formation commence par le roulage au sol sur un G3 aux ailes rognées, puis le vol en double commande sur un véritable Caudron G3. Vient ensuite le vol solo sur Caudron C 59 et C 60.



Pierre Pharabod sur Caudron G3 au Crotoy

Pierre écrira chaque semaine à sa famille. C'est par des extraits de cette correspondance parfaitement rédigée que nous suivrons le déroulement de sa courte vie et son ressenti d'une passionnante époque de pionniers.

"... Nous sommes 33 français, 7 chinois élèves qui seront moniteurs dans leur pays, quelques officiers hydraviateurs grecs. Les méthodes d'instruction sont merveilleuses ; je serai lâché dans trois mois, j'apprendrai encore trois mois avant le brevet."

"... on m'attendait pour prendre un baptême de l'air pour m'éprouver à la peur : le jeune pilote Raulin me sonna à 500m en faisant

de très brusques montées et descentes, comme je ne fus nullement ému, je commençais le lendemain à piloter seul le petit rouleur ... il s'agissait de parcourir sur la plage un trajet délimité le plus droit possible ... la première fois le vent nous faisait tourner comme des toupies.

...Je devrais avoir fait ce mois 4 heures de rouleur par 5 minutes."

"...J'ai fini le rouleur et je vais faire des sauts sur un vrai avion G3."

"...Mon moniteur m'a dit que l'avion n'était dangereux que dans trois cas : 1) si l'on n'obéit pas à la consigne de piste, 2) si l'on a peur, 3) si on le conduit nerveusement..."

"...La dernière fois j'ai fait un palier de 50 m à 1,50 m de hauteur et je corrige les remous latéraux en gauchissant, les longitudinaux étant beaucoup plus délicats..."

"...On a beaucoup la tendance à tirer de trop pour décoller, aussi l'un de mes camarades en est à son deuxième appareil cassé: il tira un peu trop, l'appareil monta en chandelle 4 mètres, se retourna et tomba exactement sur le dos"

"...En technique ça va aussi bien qu'en piste, nous avons fini l'aérodynamique de l'hélice... Nous allons commencer l'étude de la construction des avions."

"...Je vole de mieux en mieux, en ligne droite, il paraît que je fais des progrès et qu'il faut continuer ainsi, ce ne sont plus de tous petits paliers mais des longs de 500 à 700 m..."

"...Avant-hier, alors que je survolais à 100 m une dune d'herbe et de trous d'eau, un cylindre de mon moteur se détacha emmenant un piston. Malgré le déséquilibre causé par le cylindre qui s'était dégoupillé et tombé dans la dune, je dus retourner à la piste en vol plané avec deux virages et obligé, je rasais la dune à 5 m et j'atterris en piste..."

"...J'aide les mécaniciens, change et nettoie les bougies, nettoie les carburateurs, répare les cordes à piano, et de plus je sais lancer et je lance continuellement les hélices. Je saurai caler

les magnétos et je saurai ce qu'un mécanicien de piste doit savoir. Je pourrai avoir la carafe au-dessus de la campagne et me passer de mécanicien. Beaucoup dans les élèves pilotes ne veulent pas se salir les mains; souvent ils payent cette propreté en atterrissant au bout de la baie et sont forcés d'attendre que la voiture vienne les remorquer..."

"... J'ai maintenant 94 tours de piste; encore 30 ou 40 et je commencerai les spirales sur G3"

"... M. Petit m'emmena avec lui faire 1/4 d'heure d'acrobatie, quoique un peu habitué, c'est très impressionnant, surtout les montées en chandelle suivies de piqués à la verticale..."

"....J'ai une nouvelle excellente à t'annoncer: je suis lâché!

"... Je quitterai dans une dizaine de jours mes moniteurs et professeurs qui m'ont donné avec force patience et prudence l'éducation pour arriver au brevet avec un succès certain ... "

Service Militaire : Istres, Neustadt, Metz (février 1927 - août 1928)

Après une période d'instruction de quatre mois au centre de l'Armée de l'Air à Istres, Pharabod effectue son service militaire à Neustadt au 12^{ème} Régiment d'Aviation de Bombardement. Son unité est transférée à Metz fin 1927 (11^{ème} R.A.B). Il y restera jusqu'en août 1928.

"J'ai été lâché avec succès sur Br.14 mercredi, j'ai volé 1/4 d'heure avec 3 atterrissages et, aujourd'hui, 45' avec 6 atterrissages ; tout va très bien."

...Je viens de passer seul ce soir mon examen de sortie de pilotage. ... Le vol de groupe fut réussi et la prise de terrain de 800 m fut la meilleure de tous les pilotes. Une heure plus tard mon moteur grilla au-dessus de Port de Bouc à 15 km sur la Méditerranée ; je pus revenir en plané au camp, c'était la première panne que j'ai eue ici ; tout cela a bien marché et je suis reçu à l'examen, par contre je ne peux entrer en vol de nuit avant 6 mois. Je partirai donc cette semaine pour Neustadt..."

"Je viens d'arriver il y a quelques heures à Neustadt... J'aurai un Breguet 19 450 HP Lorraine qui me sera affecté personnellement, sur lequel je ferai des missions d'entraînement, photo..."

"... deuxième atterrissage du vol de mon lâché Breguet 19 ; en effet j'ai pu être lâché ce soir et cela a très bien réussi, jamais il ne m'est arrivé d'avoir un appareil si bien fait à ma main."



"Ce matin, j'ai fait une mission sur le secteur occupé ; emmenant comme passager le sergent mitrailleur Girod ; j'ai descendu le Rhin jusqu'à Mayence..."

...Dans ces manœuvres, il y aura des exercices de chasse, de bombardements aériens qui seront fort intéressants... alors que nous étions à 2000 m au-dessus des nuages, des Nieuport vinrent nous attaquer et alors on voit crépiter les mitrailleuses à blanc et les mitrailleuses-photo pour enregistrer..."

"Le commandant de l'escadrille me considère comme l'un de ses meilleurs pilotes...J'ai nettoyé bougies, distributeurs,

vidangé l'huile... C'est ainsi que je fais entretenir mon appareil après chaque vol, cela me met à l'abri du doute."

"J'ai procédé, la première partie de cette semaine, à la synchronisation des mitrailleuses-pilotes Wickers ; cette opération est intéressante et mérite d'être détaillée..."

"Hier soir, nous avons reçu l'ordre supérieur d'arrêter tout départ à Mourmelon en raison de l'évacuation de notre groupe pour aller à Metz au R.A.B. Me voilà un peu déçu..."

"Ici, j'ai environ 30 à 35 heures de vol, ce qui me fait un total de 115 heures... je souhaite voler à Metz de façon à atteindre mes 200 heures pour la fin du service."

"Encore une panne ! Me voilà depuis hier soir à Stenay entre Verdun et Sedan, à environ 100 km de Metz... attendons pour repartir à cause terrain mou..."

"Ils évoluaient ensemble quand le déplorable accident se produisit : Chanson avait assuré à ses camarades qu'il ferait 7 tours de vrilles, il y réussit mais... trop bas pour redresser à temps..."

"Mon appareil m'est désaffecté, il va à un lieutenant, mardi j'en reçois un autre du Bourget mais je regrette beaucoup le mien, il marchait trop bien ..."

"Je suis libérable le 15 août exactement, et en qualité d'engagé par devancement d'appel, il faut que je fasse mes 18 mois intégralement..."

Pilote à Compagnie Générale Aéropostale (7 juillet 1929 - 8 décembre 1930)

De retour à la vie civile Pierre Pharabod travaille en tant qu'agent technique aux *Ateliers France Aviation* chez Farman à Boulogne-Billancourt. Mais son objectif est de devenir pilote. Il obtient son brevet de navigateur le 5 juillet 1929 et est embauché par la Compagnie Générale Aéropostale. A juste 21 ans il en est l'un des plus jeunes pilotes. Il suit à Toulouse la formation progressive et rigoureuse que Didier Daurat impose à ses pilotes : vols d'entraînement sur Breguet 14, reconnaissance de la ligne avec les pilotes expérimentés, passage des Pyrénées par tous les temps.

Il réalise ses premières liaisons Toulouse-Casablanca avant d'être affecté à la ligne Marseille - Barcelone.

Après deux mois de vols intensifs sur Laté 25, il revient à Toulouse et y rencontre les pilotes d'Amérique : Mermoz, qui vient de traverser l'Atlantique Sud en hydravion, Etienne, Guillaumet...

"Le matin on vole, l'après-midi on étudie, ceci de longues semaines avant d'être affecté sur une ligne. J'ai volé tous les jours sous le contrôle des inspecteurs, ceux-ci ont déclaré que mes vols continueraient la semaine prochaine pour me perfectionner aussi sur avion Latécoère 26... Ces avions sont très difficiles à piloter... Les inspecteurs sont tous très bien, ils nous considèrent comme des camarades mais exigent que nous soyons à la hauteur de notre tâche."



7 mai 1930 : Barcelone sur Laté 25

Pierre Pharabod obtient une dérogation des autorités lui permettant d'obtenir sa licence de transport de passagers car le règlement impose un âge minimum de 25 ans.

"Ce matin (19 janvier 1930) je suis parti sur un Laté 28 (F-AJMM) avec Delaunay pour aller directement à Casa emmener le courrier d'Amérique. En arrivant à Barcelone, il y a eu deux explosions dans le moteur et... le feu ... avec la mer et les rochers comme aérodrome. Pendant que j'éteignais, Delaunay descendit hélice calée en glissade sur la rade de Barcelone ... où il écrasa le train d'atterrissage sur un tas de mâchefer après avoir freiné sur l'eau. Après moult formalités, on embarqua le courrier jusqu'au terrain ..."

"En ce moment, je travaille beaucoup car j'ai été désigné pour essayer le brevet supérieur de navigation et, pendant deux ou trois mois, je vais faire surtout des vols d'étude."

"Nous faisons tous les deux jours un courrier avec un repos de 3 jours toutes les quinzaines."

"J'étais parti dimanche en courrier d'Amérique jusqu'à Casa avec Dubourdieu."

"Je n'ai pas fait grand chose, depuis mon retour de Paris, à cause du nombre de vieux pilotes en attente de départ pour l'Amérique, ... comme Favreau, Sautereau..."

"Toulouse et enfin, aujourd'hui, mes 3 premiers essais d'un nouveau Laté 28 comme 1^{er} pilote sans second. Je m'en suis allé avec la grosse impression de cet appareil si affiné..."

Fin 1930, l'Aéropostale est en grande difficultés financières et se sépare de nombreux pilotes. Le gouvernement et le parlement refusent de l'aider et elle dépose le bilan fin mars 1931.

Chef pilote de l'Aéro-Club de Paris (Janvier 1931 – juin 1934)

Avec la fin de l'Aéropostale, il entre à 22 ans comme chef pilote à l'Aéro-Club de Paris où il va former une soixantaine de pilotes amateurs. L'aéro-Club de Paris est basé à Guyancourt puis à

Toussus-le-Noble. Fondé en 1928 par Marcel Gallot, c'est le club où l'heure de vol et le brevet sont les moins chers. Fin 1934, le club possède 12 avions de tourisme, et est fier de ses 120 élèves brevetés et 10.000 h de vol sans accident.



Pierre vole essentiellement sur des avions Caudron en particulier Luciole C.230 et C.270, Phalène C.289, mais également sur de nombreux autres appareils (Morane-Saulnier, Breguet, Hanriot, Sopwith, Potez, Farman, Fokker, De Haviland, ...). Pierre réalise de grands voyages de tourisme en France, mais aussi vers l'Afrique du Nord et participe aux Tours de France aériens de 1931 et 1933.

Le tour de France aérien (24 avril – 10 mai 1931)

Une épreuve sportive d'un genre nouveau : 5000 kilomètres par la route accomplis en dix-sept jours à la fois par des automobiles, des motocyclettes et des avions de tourisme, des étapes différentes sont à parcourir dans des conditions de vitesse déterminées, avec une moyenne dont on ne peut s'écarter sans pénalisation.

Pharabod y participe avec le Caudron Luciole C.232 F-AJYJ : biplan de 9,9 m d'envergure aux ailes repliables, long de 7,6 m, pesant 760 kg et volant à 170 km/h avec un moteur de 95 ch.

Le départ est donné à quatre-vingt-sept concurrents terrestres le vendredi 24 avril. Le lendemain, quarante et un avions et un hydravion amphibie sont groupés à Orly pour le départ sous une véritable tempête : vent debout d'une rare violence, rafales de pluie et nuages bas. La plupart des touristes de l'air doivent s'arrêter à Chartres et l'on neutralise la première journée du concours. Néanmoins, parmi les trente-neuf concurrents restés en course, quinze parviennent à Nantes, parmi lesquels Pierre Pharabod et Mlle Maryse Hilsz...

"Je suis bien arrivé hier à Bordeaux après des ennuis à Nantes au sujet de mon appareil qui eut une ferrure qui cassa au repliage et que je refis moi-même dans un garage."

Le raid Paris - Brazzaville avec le Comte de Moustier (3 mars – 17 mai 1932)

Après une première tentative début 1932 avec Isabelle Eschasseriaux arrêtée à Alicante, Pierre Pharabod prépare, avec le Comte Roland de Moustier, un grand voyage en Afrique.



Roland de Moustier et Pierre Pharabod

Roland de Moustier et Pierre Pharabod quittent l'aérodrome de Guyancourt le 3 mars 1932 à 1h du matin à bord du Caudron Luciole C.272 F-ALSL.

"Le constructeur nous disait au départ : mon avion a été construit pour aller de Paris à Deauville ou à Tours et vous voulez en faire un avion de grand raid, "

L'expérience valait d'être vécue !

Roland de Moustier donne des nouvelles à sa famille. C'est le début du récit "De Paris à Brazzaville" qui paraîtra en mai 1933 dans la Revue de Paris. D'un style très agréable, il donne une approche passionnante de la vie des aviateurs.

Un des premiers chapitres de l'aventure : Guyancourt ... Perpignan (3 mars)

« Le mauvais temps n'est pas une difficulté insurmontable quand le moteur marche bien. Le nôtre avait tourné avec une belle régularité toute la nuit. Soudain comme on apercevait au loin les grands glaciers du Canigou la pression d'huile se mit à baisser de manière inquiétante. Voilà le manomètre à zéro. Il nous reste donc tout au plus cinq minutes de vol avant la panne complète. Pharabod réduisit son moteur et commença aussitôt une descente en spirales dans un trou que nous eûmes la chance de rencontrer. Allions-nous terminer déjà notre voyage par une catastrophe ?

Arrivés en rase-mottes dans une vallée étroite, nous ne trouvâmes aucun terrain où poser l'avion, heureusement l'aiguille du manomètre d'huile accusa quelques soubresauts. Le moteur se lubrifiait donc encore, mais mal. Aveuglés par la pluie, nous nous dirigeâmes vers l'ouest à la recherche du canal du Midi. Le temps était de plus en plus mauvais, la visibilité détestable, il y avait à peine cinquante mètres de plafond et nous étions atrocement secoués par des rafales de vent. La lutte entre la frêle avionnette et les éléments déchaînés était inégale. Pourtant nous atteignîmes Castelnaudary. Sûrs maintenant de ne pas buter contre une montagne, nous allions tâcher de gagner Perpignan. On ne voyait pas à trois cents mètres devant soi et cependant nous volions à moins de trente mètres du sol. J'aperçus derrière un paquet de brume Carcassonne et ses pittoresques fortifications. Dans les champs, personne. Sur les routes, peu de monde. A neuf heures, le ciel s'éclaircit, devant nous brillait la Méditerranée et l'avion se posa après huit heures d'un vol mouvementé sur le terrain de Perpignan. Il était grand temps. Le moteur n'avait presque plus d'huile ».

Pharabod et de Moustier suivent d'abord la ligne de l'Aéropostale jusqu'à St Louis du Sénégal : Alicante, Casablanca (4 mars), Cap-Juby, Port-Etienne (5 mars), St Louis du Sénégal, Bakel où une ferrure de train est rompue à l'atterrissage (6 mars), puis obliquent vers l'Est : Bamako (8 mars), Abidjan (9 mars) , Cotonou (13 mars).

Cotonou décollage sur terrain humide depuis la place avant ... ! (14 mars)

« S'étant embourbé à l'atterrissage, l'avion est difficilement dégagé, puis vient le problème du redécollage ... Après trois heures d'essais infructueux, Pharabod essaya de décoller seul en pilotant du poste avant. La charge se trouvait ainsi rapprochée du centre de gravité et la queue allégée. Poussé avec énergie par blancs et noirs, l'avion décolla enfin ! C'était un premier point d'acquis. Restait le décollage à deux. Avec beaucoup de difficultés, je m'assis sur les genoux de mon compagnon en lui laissant le plus de place possible pour piloter. Le malheureux tenait le manche à balai, la main passée sous mes jambes. Entre le réservoir d'essence et les bagages, seul j'étais déjà à l'étroit à la place avant ! Les tirailleurs poussaient avec force, l'avion s'ébranla. Il roula, roula longtemps, à deux reprises il essaya de décoller mais retomba lourdement. A la troisième fois je crus que nous allions capoter, mais une légère brise souffla de la mer, et la terre se déroba enfin sous nos ailes. L'avion s'élevait lentement ; heureux, nous riions d'avoir pu quitter ce maudit terrain. Bien vite les rires se changèrent en grimaces. Des crampes s'emparèrent de nos jambes immobiles. Les gaz du pot d'échappement noircissaient ma chemise et me brulaient l'épaule. Impossible de regagner la place arrière en vol. Il nous fallut prendre patience. Au bout de cent kilomètres Pharabod se posa avec habileté à Lagos ».

Lagos (14 mars)l'humour anglais

« Le soir, l'agent de Shell nous invita aimablement à dîner. En rentrant la nuit à l'hôtel, je reçus la visite du chef des services maritimes du port, haut fonctionnaire de la ville, envoyé par le gouverneur pour nous empêcher de partir le lendemain. Cet homme, avec la plus grande politesse, me récita la liste des nombreuses formalités administratives, médicales et douanières auxquelles on allait nous soumettre et qui devaient nous retenir plusieurs jours à Lagos. Consterné, j'écoutais cette longue énumération ! Puis avec un gracieux sourire il me dit : « But as we are gentlemen and sportsmen, nothing will be done and you can go tomorrow morning. » Un avion anglais avait été, l'an passé, au Dahomey pour y faire de la poste et du transport. Ce que voyant, le gouverneur de cette colonie lui avait interdit de séjourner au Dahomey. Les Anglais mécontents avaient décidé de prendre une revanche à la première occasion ... ! »

Douala (15 mars) : rupture du train au décollage L'ancien mécanicien répare

« Après trois échecs nous allions cette fois-ci utiliser tout le terrain, ce qui augmenterait la vitesse de l'avion mais ne lui permettrait plus de s'arrêter en cas d'échec. Les six cents mètres furent franchis rapidement. Pharabod avec une énergie désespérée tenta en vain de décoller. Le choc fut brutal. Dans un fracas terrible le Luciole s'écrasa au milieu d'un champ de macabots dissimulés par l'herbe. D'un bond nous étions sur pieds, contemplant d'un œil attristé toute l'étendue du désastre. Dans ce dur contact avec le sol, le Caudron avait cassé son train d'atterrissage, ses deux plans inférieurs, ses mâts de cabane, tordu son hélice et faussé son bâti-moteur. Un pilote, qui avait été, l'an passé, victime d'un accident analogue dans la région équatoriale ne put retenir ses larmes devant le spectacle de son avion brisé. Pharabod lui ne se décourage point, il veut réparer. Et sans perdre de temps le voilà qui sort ses outils et commence à démonter les parties de l'appareil restées intactes.

Quinze jours après notre accident, arrivèrent à Douala les pièces de rechange de l'avion, venues par l'Aéropostale à Dakar et apportées au Cameroun par un paquebot. Pharabod se mit aussitôt au travail avec un excellent mécanicien d'aviation qui séjournait par hasard sur la côte

...

.... A mon retour de voyage touristique je vis les prodiges de construction réalisés par Pharabod et Colinet, son mécanicien. Ils avaient fait des longerons avec des marchepieds de wagons, taillé des nervures dans des feuilles de contreplaqué et reconstitué entièrement les deux plans inférieurs. L'hélice elle-même avait été redressée par leurs soins. De Paris nous arrivaient des conseils de prudence et des invitations au retour. C'était folie, me disait-on, de continuer un raid sur un avion réparé tant bien que mal... Mais les essais en vol couronnèrent les efforts de Pharabod et le 3 mai nous poursuivions notre voyage vers la grande forêt du Congo....

Libreville (4 mai)

« L'avant-veille, Libreville avait reçu la visite de Maryse Hilsz retour de Madagascar, et de Goulette qui ramenait en France le Gouverneur Alfassa. »

Libreville - Pointe Noire - Brazzaville (5 mai) face au FIT (front inter tropical)

« ... Mais devant nous, sur l'horizon courait un grand nuage noir dont l'extrémité traînait sur le sol. La tornade se rapprochait rapidement. Nous ne pouvions l'affronter. L'avion aurait été immédiatement retourné et plaqué au sol par la violence du vent. Nous refusant à fuir l'orage, nous essayâmes de le contourner en faisant un long détour vers le nord. Pendant ce temps le soleil descendait derrière les montagnes. La nuit allait nous surprendre. En lisant les bouts de papier, que Pharabod griffonnait en hâte, j'appris qu'il voulait à tout prix atteindre le Congo pour essayer de gagner Brazzaville en remontant le fleuve. C'était en effet notre dernière chance de salut. La terre avait maintenant disparu, il faisait nuit noire. A tâtons, je vérifiai la ceinture et les attaches de mon parachute. Le long des parois de la carlingue ma main frôla le pied de mon compagnon. Il la saisit aussitôt et la serra vigoureusement. Tout notre espoir reposait sur le moteur. Les minutes se succédaient une à une et paraissaient des heures. Je pensais à la merveilleuse aventure de l'aviateur Le Brix sautant la nuit en parachute sur la forêt birmane. Penchés sur la carlingue, nous scrutions les ténèbres. Enfin à sept heures, j'aperçus un large ruban d'argent. C'était le fleuve. Il allait nous servir de guide jusqu'au Stanley-Pool. Déjà au loin scintillaient quelques lumières et bientôt nous étions au-dessus de Brazzaville. Des grands feux de paille nous indiquèrent aussitôt l'emplacement du champ d'aviation. Comme nous allions tourner au-dessus du terrain, le moteur, fatigué par le long effort de la journée, nous abandonna subitement. Fantôme silencieux, l'avion glissa dans la nuit. Pharabod se posa au juger dans l'alignement de deux feux. Un bruit étrange accompagna l'atterrissage. C'était comme le frou-frou d'un immense balai. Freiné dans sa course, le Luciole s'arrêta devant un brasier que des tirailleurs terrorisés quittèrent à toutes jambes. La lumière rouge des flammes éclaira l'appareil. Il disparaissait dans de grandes herbes qui avaient plus de trois mètres de haut. Pas une toile du Caudron n'avait été déchirée. La Providence, une fois de plus, s'était montrée clémente. »

Le voyage retour vers la France débute le 10 mai par une première étape de Brazzaville à Bangui, puis c'est Fort Lamy (11 mai), Kano (12 mai), Gao (13 mai). Le voyage est brutalement



interrompu le 17 mai à Tondibi, entre Gao et Bourem sur le Niger, par une "panne de moteur définitive".

Les naufragés de l'air doivent poursuivre leur voyage de retour en empruntant les moyens locaux : cheval, pirogue, chaland sur le fleuve Niger jusqu'à Korioumé (port de Tombouctou - 1^{er} juin), séjour à Tombouctou, puis nouvelle navigation sur le Niger jusqu'à Mopti : « *Quelques jours encore et nous arrivions à Mopti, la Venise soudanaise : en hiver, la ville est entourée d'eau. Je retrouvais là des souvenirs du célèbre aviateur Lalouette qui était tombé en panne au milieu du Niger l'année dernière avec une avionnette de cent chevaux* ».

Changement de mode de transport à Mopti pour prendre un camion jusqu'à Bamako, puis le train jusqu'à Dakar, où ils embarquent le 24 juin sur un paquebot des Chargeurs Réunis à destination de Bordeaux (arrivée le 30 juin).



Les quelques plis connus sont ceux pris à Bangui le 10 mai. La date du cachet d'arrivée à Paris le 20 juin laisse penser que les aviateurs les ont confiés après leur accident au service automobile de la Compagnie Générale Transsaharienne à l'étape de Bourem ou Tombouctou. La CGT les a ensuite transportés à Alger.



Au retour, la routine reprend à l'Aéro-club de Paris : formation de pilotes et divers voyages. Pierre en profite pour obtenir le brevet supérieur de navigateur aérien (26 mai 1933).

En juillet 1933, un nouveau Tour de France aérien le conduit d'Orly à Dijon, Cannes, Nîmes, Perpignan, Biarritz, La Baule, Deauville, Bruxelles et retour à Guyancourt.

Fin 1933 l'Aéro-Club reçoit un nouvel avion : un Caudron Phalène, avec ce quadriplace robuste et confortable Pierre effectue des vols vers Alger et un grand tour d'Afrique du Nord. Ce tour le conduit de Toussus à Alicante en première étape (12 h de vol dont 5 de nuit), puis Casablanca et diverses présentations au Maroc, traversée de Marrakech à Oran par Colomb-Béchar, tours vers Alger puis Tunis et retour par survol de l'Italie (ravitaillement à Catane et Rome), escale à Marseille et arrivée à Toussus.

Ce voyage est le prélude au grand raid Paris Madagascar.

Raid record Paris-Tananarive en 5 jours 22 heures et 50 minutes

Le raid devait se faire à deux sur l'avion de l'industriel Rexovice. Après une tentative qui échoue le 27 mars 1934 au-dessus du Sahara à cause du mauvais temps, Pierre Pharabod repart seul le 3 avril 1934 sur l'avion que lui a confié Rexovice.

C'est un Caudron Phalène C. 289 F-AMSN : appareil confortable et robuste, cabine de quatre places, moteur Hispano Suiza 150 ch, autonomie 850 km, vitesse 185 km/h.



Extraits du journal de bord tenu par Pierre Pharabod pour décrire son voyage avec des détails passionnants :

« But de la mission : entraînement à la navigation nocturne et démonstration de la qualité du matériel entièrement français. »

3 et 4 avril 1934 : Toussus - Oran - Reggan. Départ à 12h10, arrivée de nuit à Oran après 9h30 de vol. Après ravitaillement, départ à 23h pour Reggan. Pris dans un vent de sable, Pharabod atterrit à In Salah pour vérifier sa position. Il repart aussitôt vers Reggan, qu'il atteint le 4 avril à 10h10.

4 et 5 avril : Reggan - Bourem - Niamey. Décollage à 11h. *Navigation erronée due au vent de sable cachant la piste perdue après 2h de vol et recoupée au compas par moments. Le Niger est suivi par nuit noire jusqu'à Niamey invisible. Retour vers Gao totalement invisible. Atterrissage après reconnaissance du terrain aux fusées à Bourem au bord du Niger à 22h30 après 11h30 de vol dont 4h30 de nuit.*

Départ pour Niamey le 5 avril à 6h30. *Température ambiante extérieure de 48°C : les commandes de l'avion sont si chaudes qu'il faut plusieurs chiffons pour les tenir.* Arrivée après 3h10 de vol, vérification et nettoyage de l'avion.

5 et 6 avril : Niamey - Libreville. Départ à 18h00. *Grains espacés, pluie et plafond bas au Cameroun. Dérive de vent d'Ouest déporte la route suivie à l'Est du Mont Cameroun. Nuages de mousson très humides et bas, quelques tornades en vue.* Arrivée à Libreville le 6 à 6h après 12h de vol dont 11h30 de nuit.

6 et 7 avril : Libreville - Bandudu - Luluabourg. Départ à 8h. *Vent de face violent avec tornades obligeant atterrissage à l'escale de Sabena de Bandudu à 14h30.* Départ le 7 à 5h45 pour Luluabourg, arrivée à 10h.

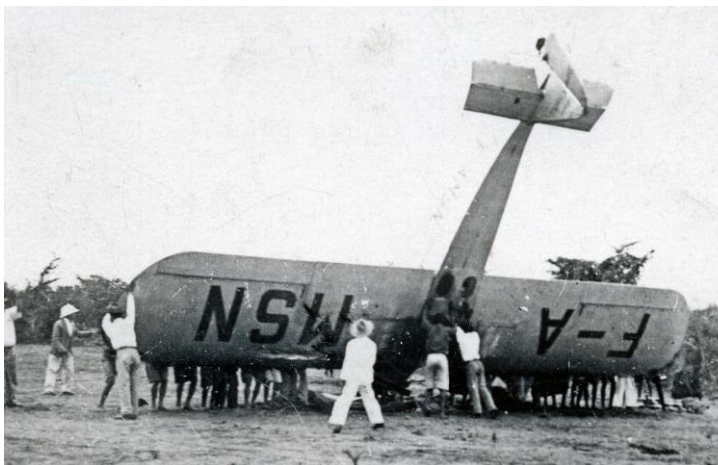
7 et 8 avril : Luluabourg -Tête. Départ à 18h00, arrivée le 8 à 7h30 après 13h30 de vol dont 12h de nuit. *Après 3h de PSV (pilotage sans visibilité) traversée de cumulo-nimbus et tornades avec éclairs sans discontinuer ... arrachement de la caisse à outils ... les extrémités des antennes et des mats deviennent lumineux et jaillissent des étincelles ...*

9 avril : Tête - Tananarive. La réparation de la béquille reporte le départ au 9 à 0h. Atterrissage à Ivato à 11h. Réception par l'escadrille d'Ivato, le Gouverneur, et l'Aéro-club de Madagascar.

Pharabod a parcouru 13000 kilomètres en 82h30 de vol dont 43h de nuit et n'a dormi que 17h.

Il repart de Tananarive le 12 avril à 3h10 et fait escale à Tête après un vol de 10h.

Le 13, décollage à 3h dans la nuit noire en direction de Luluabourg. Après 2h de vol, baisse de régime moteur ; Pharabod fait demi-tour pour tenter l'atterrissage sur un banc de sable mais le moteur reprend des tours et le vol est poursuivi. Après 11h de vol, une tempête le déroute, et un nouveau manque de puissance moteur (manettes gaz et correcteur bloquées) l'oblige à se poser à Dundo (Angola) sur un terrain de sable mou où il capote ...



Avec le concours du personnel de la mine de diamant, l'avion est remis sur ses roues, le bâti moteur est réparé avec des tubes de motocyclettes, l'hélice redressée après recuit au savon, le terrain aménagé et balisé par 1000 « indigènes ». Pierre peut repartir après huit jours d'escale.

Le 21 Dundo - Luluabourg, 1h30 de vol, vérifications satisfaisantes à l'atterrissage.

Le 22 Luluabourg - Libreville, départ à 4h30 pour 9h45 de vol.

Le 23 Libreville - Niamey, départ 5h10 pour 11h de vol (à Malimbé, il largue un

message d'amitié au Colonel Briaud en souvenir du passage avec de Moustier en avril 1932).

Le 24, départ de Niamey à 2h pour Reggan par une nuit noire. Une voiture mal positionnée est accrochée par l'hélice qui est tordue au moyeu ... Avec l'aide d'un agent de la Transsaharienne elle est lentement redressée à chaud puis rééquilibrée ...

Le vol se poursuit sans problème avec des escales à Gao, Reggan, Oran, Perpignan et une arrivée triomphale le 29 avril à 10h à Toussus-Paris. Pharabod déclare : « On peut faire une ligne de transport avec vol de jour et de nuit mettant Tananarive à 72 heures de Paris ».



Pharabod n'a pas transporté de courrier lors du vol aller, mais au retour il accepte de prendre en charge un petit courrier au départ de Tananarive (cachet départ 11/4/34), ainsi qu'aux escales de Luluabourg (cachet départ 22/4/34), Libreville (cachet départ 23/4/34), et Niamey (cachet départ 23/4/34). Cachets d'arrivée PARIS R.P. AVION 29/4/1934 - 20H et distribution le 30/4/34.



Les plis au départ de Libreville portent une mention spéciale frappée à la machine :

L'A.E.F. à TROIS JOURS de PARIS

Liaison aérienne

FRANCE-MADAGASCAR ET RETOUR

RAID PHARABOD

LIBREVILLE, le 14 Avril 1934

La date 14 a été rectifiée 23 à la main.





Pli au départ de Luluabourg (cachet départ 22/4/34), transit Vincennes 29/4/34, pas de cachet d'arrivée.



Après son grand raid à Madagascar d'avril 1934, Pierre Pharabod reprend les vols d'initiation, réalise diverses missions et pilote des prototypes. Parmi ceux-ci, le minuscule P.A.M.A. "planeur à moteur auxiliaire" de 20 ch construit par Botali et du Rivau, et que son promoteur, M. Reginensi, pense vendre 20 000 francs.

...Mais Pierre rêve toujours d'Afrique ...

La ligne Alger - Congo

Ancien pilote de la Grande Guerre, gravement blessé, Jean Dagnaux dirige la Compagnie Transafricaine d'Aviation devenue Régie Air Afrique en février 1934. Son objectif est d'établir une ligne régulière Alger - Congo par le Sahara puis de prolonger sur Tananarive. Il engage Pierre Pharabod qui est chargé de convoyer de Villacoublay (27 juin 1934) à Alger (1^{er} juillet) le premier Bloch 120 F-AMSZ SCORPION : monoplane à aile haute de construction métallique, 3 moteurs Lorraine de 300 ch, 20,5 m d'envergure, 15,3 m de long et 4 m de haut. Il vole à 200 km/h selon les données du constructeur, et peut emporter 10 passagers. La flotte Air Afrique sera rapidement composée de 5 appareils de ce type.

Après une période de vols d'essais Alger - El Goléa, Air Afrique réalise entre le 7 septembre 1934 et le 26 février 1935 une série de 10 liaisons expérimentales aller-et-retour entre Alger et le Congo.

Pharabod pilote le Bloch 120 sur 5 de ces 10 liaisons expérimentales (N°1, 4, 5, 7, 9).

Dès les premiers voyages des poids de courrier significatifs sont transportés : 60, 100, 250, et même 400 kg au 8^{ème} voyage. Des passagers sont également transportés ... et même des souris pour l'institut Pasteur qui « ont subi, sans malaise apparent, des variations de température de - 5° à + 50° altitude maximum 3000m, durée totale du voyage 9 jours et 65 hdv » ...

Air France assure un transport par hydravion de Marseille à Alger pour assurer la correspondance vers Brazzaville puis Tananarive

Un accord avec SABENA permettra de partager la ligne avec un vol par semaine pour chaque compagnie.

« Maintenant nos courriers s'effectuent comme des horloges » écrit Pierre à sa sœur Annie.



La première liaison expérimentale (1A) quitte Alger le 7 septembre et après des escales à El Goléa, Aoulef (7 sept.), Bidon V (8 sept.), Gao (9 sept.), Niamey (10 sept.), Zinder (11 sept.), Fort Lamy (12 sept.), Fort Archambault (13 sept.), Bangui (14 sept.) et Coquilhatville (14 sept.) atteint Brazzaville le 15 septembre.

Alger le 7/09/1934 : l'équipage de la 1^{ère} liaison Alger - Brazzaville : de gauche à droite Massias radio, Lefèvre mécanicien, Pharabod pilote, Dagnaux passager, Poulin Chef de bord.



Liaison Air Afrique 1A

Au départ d'Alger le 7/9, seul un courrier témoin fut transporté pour Fort-Archambault.

A Fort-Archambault, les plis reçurent une griffe spéciale 1^{er} voyage aller.

A partir de Gao, le voyage deviendra véritablement postal avec des plis à chacune des escales.

Pli Alger - Fort Archambault.

Cachet départ Alger (7/9/34 - 5h), arrivée Fort Archambault (13/9/34).



Liaison Air Afrique 1R

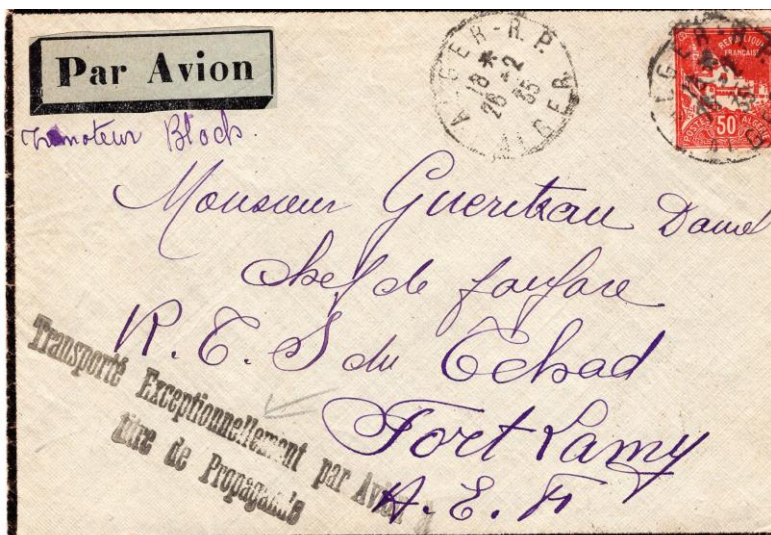
Pli Brazzaville - Marseille signé par Pierre Pharabod. On ne connaît que très peu de plis signés par Pharabod.

Cachet départ Brazzaville (18/9/34), cachets arrivée MARSEILLE-GARE-AVION (24/9/34 -16h) et MARSEILLE ARRIVEE (24/9/34 -23h)



L'ouverture officielle de la ligne a lieu lors du vol au départ d'Alger le 2 mars 1935 - arrivée Brazzaville 7 mars sur le Bloch 120 F-AMSZ SCORPION piloté par Pharabod et Plamont.

Les plis ci-contre pour Fort Lamy (5 mars), et ci-dessous reçoivent une griffe « TRANSPORTE EXCEPTIONNELLEMENT PAR AVION A TITRE DE PROPAGANDE » car il n'ont pas acquitté la taxe aérienne de 2 F.



Le 27 avril le Bloch 120 F-ANJX ORION piloté par Pharabod et Dupuy quitte Alger. A Bangui (1^{er} mai), le courrier est transféré sur le Bloch 120 F-ANTK VILLE DE PARIS de la SNAém (Service de la Navigation Aérienne à Madagascar, également appelée Régie Malgache) à destination de Madagascar.

← Pli Alger (26/4/35) - Bangui - Tananarive (10/5/35)

➔ On se reportera aux bulletins CAF N° 46, 47, 48 de 2008 et 2009 pour les détails des courriers transportés par Pharabod lors de ses vols sur la ligne Alger - Congo.



10 avril 1935 : le Bloch 120 F-AMSZ SCORPION à Mekalawa après un atterrissage forcé dans le désert pour cause de vent de sable

Les vols de Pierre PHARABOD sur

vol (1)	CDB (2) Pilote	Mécanicien Radio	Passager	Avion	départ		
convoyage F-AMSZ	Pharabod			F-AMSZ <i>Scorpion</i>	Villacoublay 28-juin-34	Marign.	Alicante 29-juin 01-juil
liaison 1A	Poulin Pharabod	Lefèvre Massias	<i>Dagnaux</i>	F-AMSZ <i>Scorpion</i>	Alger 7-sept.-34	El Golea	Aoulef 07-sept 07-sept
liaison 1R	Poulin Pharabod	Lefèvre Massias	<i>Dagnaux</i>	F-AMSZ <i>Scorpion</i>	Brazzaville 19-sept.-34	Coquilh.	Bangui 19-sept 19-sept
convoyage F-ANJX	Pharabod	Carrey Massias		F-ANJX <i>Orion</i>	Villacoublay 18-nov.-34	Marign,	Alicante 19-nov 19-nov
liaison 4A	Pharabod Lambert	Lefèvre Guignier		F-ANJX <i>Orion</i>	Alger 21-nov.-34	El Golea	Aoulef 21-nov 21-nov
liaison 4R	Pharabod Lambert	Lefèvre Guignier	<i>Postiaux</i> (3)	F-ANJX <i>Orion</i>	Brazzaville 30-nov.-34	Coquilh.	Bangui 30-nov 01-déc
liaison 5A	Pharabod Lambert	Lefèvre Massias		F-AMSZ <i>Scorpion</i>	Alger 5-déc.-34	El Golea	Aoulef 05-déc 05-déc
liaison 5R	Pharabod Lambert	Lefèvre Massias		F-AMSZ <i>Scorpion</i>	Brazzaville 14-déc.-34	Coquilh.	Bangui 14-déc 14-déc
liaison 7A	Pharabod Lambert	Lefèvre Massias		F-AMSZ <i>Scorpion</i>	Alger 2-janv.-35	El Golea	Aoulef 02-janv 02-janv
liaison 7R	Pharabod Lambert	Lefèvre Massias	<i>Renard</i> (5)	F-AMSZ <i>Scorpion</i>	Brazzaville 11-janv.-35	Coquilh.	Bangui 11-janv 11-janv
liaison 9A	Pharabod Lambert	Lefèvre Massias	<i>Renard</i> (5)	F-AMSZ <i>Scorpion</i>	Alger 30-janv.-35	El Golea	Aoulef 30-janv 30-janv
liaison 9R	Pharabod Lambert	Lefèvre Massias		F-AMSZ <i>Scorpion</i>	Brazzaville 8-févr.-35	Coquilh.	Bangui 08-févr 08-févr
Air Afrique Ouv. aller	Pharabod Plamont	Lefèvre Massias		F-AMSZ <i>Scorpion</i>	Alger 2-mars-35	El Golea	Aoulef 02-mars 02-mars
Air Afrique Ouv. retour	Pharabod Plamont	Lefèvre Massias		F-AMSZ <i>Scorpion</i>	Brazzaville 11-mars-35	Coquilh.	Bangui 11-mars 11-mars
Air Afrique comb. CGT	Pharabod Ripault	Lefèvre Massias		F-AMSZ <i>Scorpion</i>	Alger 30-mars-35	El Golea	Aoulef 30-mars 30-mars
Air Afrique comb. CGT	Pharabod Ripault	Lefèvre Massias		F-AMSZ <i>Scorpion</i>	Brazzaville 8-avr.-35	Coquilh.	Bangui 08-avr 08-avr
Air Afrique comb. SNAém	Pharabod Dupuy	Carrey Massias		F-ANJX <i>Orion</i>	Alger 27-avr.-35	El Golea	Aoulef 27-avr 27-avr
Air Afrique	Pharabod			F-ANJX <i>Orion</i>	Brazzaville 6-mai-35	Coquilh.	Bangui 06-mai 06-mai
Air Afrique	Pharabod Lambert	Combard Massias		F-ANNX	Alger 25-mai-35	El Golea	Aoulef 25-mai 25-mai
Air Afrique	Pharabod Lambert	Combard Massias		F-ANNX	Brazzaville 2-juin-35	Coquilh.	Bangui 02-juin 03-juin
Air Afrique SNAém	Pharabod Avignon R.Lefèvre Pharabod	Guignier Combard Guignier		F-AMSZ <i>Scorpion</i> F-ANVP <i>Ville de Tananarive</i>	Alger 20-juil.-35	El Golea	Aoulef 20-juil 20-juil
Air Afrique	Pharabod			F-ANJX <i>Orion</i>	Brazzaville 28-juil.-35	Coquilh.	Bangui 28-juil 29-juil

Notes

- 1) La Compagnie Transafricaine d'Aviation devient Régie AIR AFRIQUE en février 1934. Le Cdt Dagnaux en est le directeur. Elle disposera de cinq BLOCH 120.
- 2) Chef de Bord et 1^{er} pilote

La ligne ALGER – CONGO

									arrivée	
									Alger 1-juil.-34	
Bidon 5	Tabankort	Gao	Niamey	Zinder	Ft Lamy	Ft Arch.	Bangui	Coquilh.	Brazzaville 15-sept.-34	
08-sept	08-sept	09-sept	10-sept	11-sept	12-sept	13-sept	14-sept	14-sept		
Ft Arch.	Ft Lamy	Zinder	Niamey	Gao	Bidon 5	Aoulef	El Golea	Laghouat	Alger 23-sept.-34	
20-sept	20-sept	21-sept	21-sept	21-sept	22-sept	22-sept	23-sept	23-sept		
									Alger 19-nov.-34	
Gao	Niamey	Zinder	Ft Lamy	Ft Arch.	Bangui	Coquilh.			Brazzaville 26-nov.-34	
22-nov	23-nov	23-nov	24-nov	25-nov	25-nov	26-nov				
Ft Arch.	Ft Lamy	Zinder	Niamey	Gao	Bidon 5	Aoulef	Gour Ain Aouisset	El Golea	Alger 4-déc.-34	
01-déc	02-déc	02-déc	02-déc	03-déc	03-déc	04-déc	04-déc	04-déc		
Gao	Niamey	Maradi	Zinder	Ft Lamy	Ft Arch.	Bangui	Coquilh.	Brazzaville 10-déc.-34		
06-déc	07-déc	07-déc	08-déc	08-déc	09-déc	09-déc	10-déc			
Ft Arch.	Ft Lamy	Zinder	Niamey	Gao	Bidon 5	Aoulef	El Golea	Alger 19-déc.-34		
15-déc	15-déc	16-déc	16-déc	16-déc	17-déc	17-déc	18-déc			
Bidon 5	Gao	Niamey	Zinder	Ft Lamy	Ft Arch.	Bangui	Coquilh.	Brazzaville 7-janv.-35		
03-janv	03-janv	04-janv	04-janv	05-janv	06-janv	06-janv	07-janv			
Ft Arch.	Ft Lamy	Zinder	Niamey	Gao	Bidon 5	Aoulef	El Golea	Alger 15-janv.-35		
12-janv	12-janv	13-janv	13-janv	13-janv	14-janv	14-janv	15-janv			
Bidon 5	Gao	Niamey	Zinder	Ft Lamy	Ft Arch.	Bangui	Coquilh.	Brazzaville 4-févr.-35		
31-janv	31-janv	01-févr	01-févr	02-févr	03-févr	03-févr	04-févr			
Ft Arch.	Ft Lamy	Zinder	Niamey	Gao	Bidon 5	Aoulef	El Golea	Alger 12-févr.-35		
09-févr	09-févr	10-févr	10-févr	10-févr	11-févr	11-févr	12-févr			
Bidon 5	Gao	Niamey	Zinder	Ft Lamy	Ft Arch.	Bangui	Coquilh.	Brazzaville 7-mars-35		
03-mars	03-mars	04-mars	04-mars	05-mars	06-mars	06-mars	07-mars			
Ft Arch.	Ft Lamy	Zinder	Niamey	Gao	Bidon 5	Aoulef	El Golea	Alger 15-mars-35		
12-mars	12-mars	13-mars	13-mars	13-mars	14-mars	14-mars	15-mars			
Bidon 5	Gao	Niamey	Zinder	Ft Lamy	Ft Arch.	Bangui	Coquilh.	Brazzaville 4-avr.-35		
31-mars	31-mars	01-avr	01-avr	02-avr	03-avr	03-avr	04-avr			
Ft Arch.	Ft Lamy	Mekalawa	Zinder	Niamey	Gao	Bidon 5	Aoulef	El Golea	Alger	
		8°13E 13°26N (4)								
09-avr	09-avr	10-avr	11-avr	12-avr	12-avr	12-avr	13-avr	13-avr	13-avr.-35	
Gao	Niamey	Zinder	Ft Lamy	Ft Arch.	Bangui	Coquilh.			Brazzaville 2-mai-35	
28-avr	29-avr	29-avr	30-avr	01-mai	01-mai	02-mai				
Ft Arch.	Ft Lamy	Zinder	Niamey	Gao	Aguelok	Aoulef	El Golea	Laghouat	Alger 10-mai-35	
07-mai	07-mai	08-mai	08-mai	08-mai	09-mai	09-mai	09-mai	09-mai		
Gao	Niamey	Zinder	Ft Lamy	Ft Arch.	Bangui	Coquilh.			Brazzaville 29-mai-35	
26-mai	26-mai	27-mai	27-mai	28-mai	28-mai	29-mai				
Ft Arch.	Ft Lamy	Zinder	Niamey	Gao	Aoulef	El Golea			Alger 5-juin-35	
03-juin	03-juin	04-juin	04-juin	04-juin	05-juin	05-juin				
Tintafaret	Tinfalata	Gao	<i>Le F-AMSZ en panne à Gao sera ramené à Brazzaville par Avignon, Barbier, Combard</i>							
21-juil	21-juil	22-juil	Niamey	Zinder	Ft Lamy	Ft Arch.	Bangui	Coquilh.	Brazzaville 24-juil.-35	
				23-juil	23-juil	23-juil	24-juil	24-juil		
Ft Arch.	Ft Lamy	Zinder	Niamey	Gao	Aguelok	Aoulef	El Golea	Alger 1-août-35		
29-juil	29-juil	30-juil	30-juil	30-juil	31-juil	31-juil	01-août			

3) Gouverneur Général du Congo Belge.

4) Atterrissage imprévu dans le désert.

5) Gouverneur Général de l'AEF + Mme. Ils trouveront la mort le 15 mars 1935 dans l'accident du Bloch 120 n°2 E-058 lors d'un vol militaire entre Brazzaville et Bangui.

Après une année à Air Afrique et 10 allers et retours sur la ligne Alger - Congo, Pharabod quitte Air Afrique en août 1935 pour retrouver sa liberté et sa vie de pionnier.

Le raid fatal

En octobre 1935, Pharabod essaie différents avions militaires : Morane Saulnier 230, ANF 117, Potez 40. En novembre, il s'intéresse à d'autres appareils ... du plus petit, le prototype Léopoldoff L13 Colibri, 8,50 m d'envergure, 250 kg à vide ... au plus gros, le bombardier lourd Farman 221, 36 m d'envergure, 18 tonnes, en passant par ... le plus beau, le Couzinet 101, "Petit Arc-en-Ciel", avion de tourisme triplace de 13 m d'envergure, réduction de celui avec lequel Mermoz franchit l'Atlantique en janvier 1933.

En fait, il prépare avec un autre "ancien" de l'Aéropostale, Théodore Klein, un grand raid Paris - Madagascar par la vallée du Nil. Ils ont l'intention de battre le record établi par Génin et Robert en 2 jours et 9 heures, et ainsi de gagner la prime de 500 000 francs offerte par le Ministère de l'Air avant le 31 décembre au pilote ou à l'équipage qui aura couvert les 10 000 km de Paris - Tananarive en moins de 43 heures.

L'appareil choisi par Pierre Pharabod pour ce raid est un MAILLET-LIGNEL 20-2 F-AOHO construit par la SFCA : envergure 10,30 m, vitesse maximale de 325 km/h, autonomie 1400 km, train rentrant.



Pharabod et Klein au départ du Bourget à bord du MAILLET-LIGNEL 20-2 F-AOHO le 27 décembre 1935.



Le 27 décembre à 10h32, l'avion de Pharabod et Klein quitte Le Bourget, malgré des vents contraires. Les aviateurs arrivent à Tunis à 16h26, où ils font le plein, puis ravitaillent à Syrte à 22h05 et atterrissent à Wadi-Halfa le 28 décembre à 7h.

Les autorités britanniques les retiennent durant 24 heures car ils n'ont pas l'autorisation de survol du Soudan. Khartoum interrogé donne finalement son accord en fin d'après-midi mais n'autorise pas le vol de nuit et oblige les pilotes à se poser à Juba avant de quitter le Soudan. Le 28 décembre des ennuis moteur (joint de culasse déchiré, cylindre et piston déformé) les obligent à rester jusqu'au lendemain.

Le 29 décembre au matin, le terrain étant très lourd le pilote doit rouler très longtemps. L'avion n'atteint pas la vitesse suffisante pour décoller, et après avoir heurté une haie s'écrase et prend feu.

Pharabod périt immédiatement ; Klein peut sortir de l'appareil en flamme, mais il décèdera 28 heures plus tard. Le courrier est détruit dans l'accident.

Pharabod et Klein seront cités à l'ordre de la Nation le 3 janvier 1936.

Il convient de garder dans les mémoires l'exemple de ce jeune apprenti mécanicien devenu pilote, passant ses brevets de navigateur et osant se lancer dans une vie de pionnier audacieuse et le tout en maintenant un lien permanent et chaleureux avec ses proches.

Marc Pourpe : un autodidacte du pilotage

Certes chacun vit avec son tempérament. Il y a ceux qui suivent les événements, d'autres qui "sont" l'événement, comme le fut Marc Pourpe.

Marc Marie Edmond Armand Pourpe voit le jour à Lorient le 17 mai 1887. Il est le fils de l'enseigne de vaisseau Armand Pourpe et de Anne-Marie Chassaingne. Le rapide divorce de ses parents en 1890, le décès de son père en 1891, la carrière de sa mère devenue danseuse et célèbre courtisane de la Belle Epoque sous le nom de Liane de Pougy, feront que Marc Pourpe sera confié à ses grands parents qui habitent Suez en Egypte.

A 11 ans, il retrouve l'Europe pour poursuivre ses études. A 20 ans, il se rend régulièrement sur le terrain d'aviation d'Issy-les-Moulineaux pour admirer Blériot, Farman, Voisin, Delagrangé s'entraîner sur leurs machines volantes. Passionné de mécanique, il converse avec les aviateurs. En 1909, Louis Blériot traverse la Manche en monoplan. Il ne faut pas plus pour le convaincre qu'il volera lui aussi !

Sa première chance est un emploi à la Société "Ariel", qui lui permet de se familiariser avec le biplan Wright et de parfaire ses connaissances de mécanicien en aéronautique.

Une seconde opportunité s'offre à lui auprès de Colin Defries, un britannique venu se former en France au pilotage des avions Wright. Il le suit en Australie fin 1909 pour participer à des vols d'exhibition muni d'un contrat en tant qu'ingénieur-mécanicien. Le 9 décembre 1909 à l'hippodrome de Victoria Park à Sydney, Colin Defries réalise le premier vol motorisé d'un engin plus lourd que l'air en Australie : un vol peu concluant d'une centaine de mètres. C'est l'illusionniste Harry Houdini qui sera crédité le 18 mars 1910 du premier vol officiel contrôlé en Australie. Marc Pourpe apprend seul à piloter et effectue quelques vols de démonstration sur un Blériot reçu de France, mais frustré par de difficiles relations avec ses employeurs, il rentre en France mi-1910.

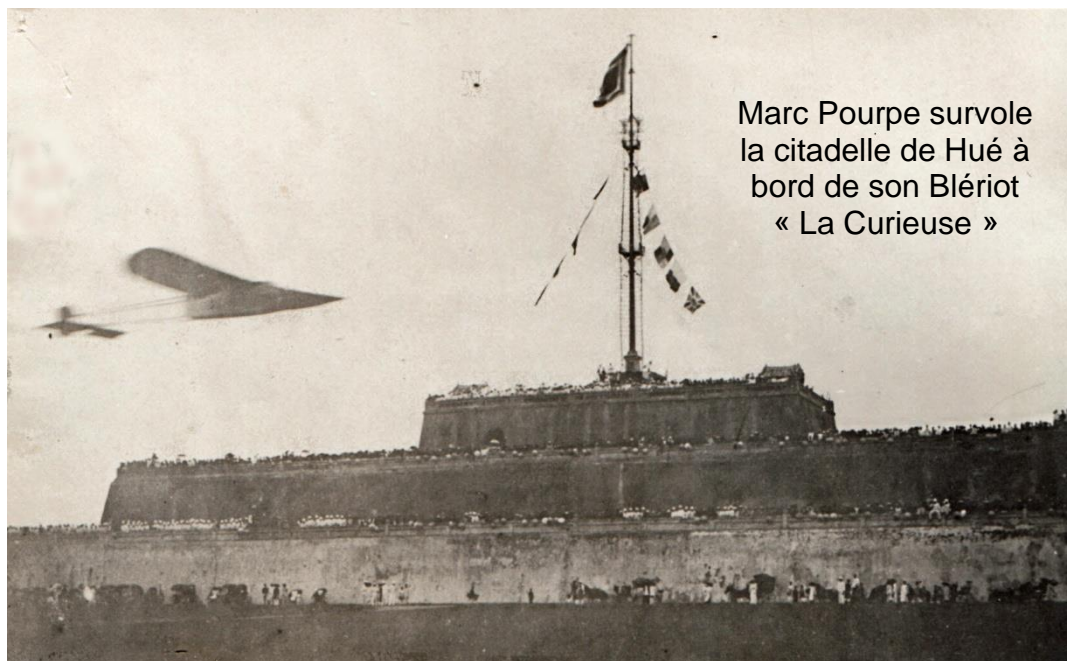
Le 21 juillet 1911, notre autodidacte du pilotage se décide à passer son brevet de pilote, qu'il obtient sous le numéro 560.

Il peut alors participer à des meetings aériens : Arras (22 juillet 1911), Boulogne-sur-Mer (20 au 22 août 1911). Les 27 et 28 août, il traverse la Manche dans les deux sens : Boulogne - Douvres - Folkestone - Boulogne. Il transporte à cette occasion 2 lettres : en quelque sorte, une inauguration du service postal aérien entre la France et la Grande-Bretagne.



Pilote d'essais aux *Aéroplanes Tellier*, il est victime le 11 avril 1912 d'un accident : à 60 mètres d'altitude, son avion pique soudainement vers le sol. Il parvient à quitter son siège et à s'étendre sur une des ailes qui amortit le choc. Marc Pourpe s'en tire avec un genou déboîté et une cheville fracturée.

La passion du vol et des voyages le conduit en octobre 1912 à se joindre à une expédition montée par deux frères aisés financièrement, Charles et Georges Verminck, afin d'effectuer des démonstrations aéronautiques en Asie. Trois Blériot équipés de moteurs Gnome sont mis caisses pour rejoindre d'abord Ceylan (décembre 1912), puis Calcutta (janvier 1913), Singapour (3 février 1913) et enfin Saïgon (16 février 1913). A chacune des étapes, les vols d'exhibition rencontrent un très grand succès populaire. Répondant aux sollicitations des autorités locales, Marc Pourpe et Georges Verminck parcourent alors la Cochinchine : Saïgon - Cap St Jacques aller et retour (190 km) le 20 février, Saïgon - Phnom-Penh (300 km) le 28 février. Hélas Georges Verminck se tue en s'écrasant au sol à My-Tho le 8 avril 1913. Charles Verminck décide de rentrer en France, mais Marc Pourpe poursuit avec son mécanicien Raoul Lufbery (futur as de l'escadrille La Fayette) l'expédition au Tonkin, puis en Annam jusqu'à mi-août 1913. Les meetings et les raids s'enchaînent : meeting à Haiphong le 13 juin, Haiphong - Hanoi (14 juin - 100 km), Hanoi - Langson (17 juin - 150 km), meeting à Langson le 26 juin, Langson - La Porte de Chine le 27 juin, retour à Hanoi le 28 juin, meeting à Hanoi le 7 juillet, Hanoi - Nam Dinh le 8 juillet, survol du défilé militaire à Hanoi le 14 juillet, exhibitions à Hué les 4 et 6 août, puis à Tourane le 11 août. Le Blériot de Pourpe aura parcouru plus de 17000 km.



Marc Pourpe survole
la citadelle de Hué à
bord de son Blériot
« La Curieuse »

De retour en France le 8 septembre 1913, après une escale en Egypte, il n'a déjà qu'un seul souhait : repartir ! Il réussit à convaincre Léon Morane de mettre à sa disposition le monoplan Morane-Saulnier à moteur Gnome de 60 ch, avec lequel Roland Garros vient de réussir la traversée de la Méditerranée. La prise en main de l'avion est rapide. Accompagné de son assistant et mécanicien Lufbery, Marc Pourpe quitte Paris fin octobre 1913, direction Le Caire.

Le raid Le Caire - Khartoum - Le Caire (4 janvier - 3 février 1914)

Arrivé en Egypte fin novembre pour participer à un meeting aérien organisé à Héliopolis du 19 au 21 février 1914, Pourpe fait la remarque suivante " *Pourquoi ne pas tenter le vol Le Caire - Khartoum au Soudan Anglo-égyptien, avec un retour au Caire à l'aérodrome d'Almaza à Héliopolis, dont la ville contraste tant avec la capitale égyptienne, si proche cependant ?*".

Lors d'une première conversation il est convenu que M. DeFrance, Ministre de la République en Egypte et M. Bianchi, Président de la section égyptienne de la Ligue Nationale Aérienne (L.N.A.) présentent l'aviateur à Lord Kitchener, Résident Supérieur britannique et à d'autres personnalités. Les appuis au plus haut niveau sont sollicités et rapidement accordés à Marc

Pourpe. Il est convenu qu'une assistance sur le parcours sera mise en place, et que le transport du ravitaillement sera facilité par les autorités civiles et militaires.

Le Directeur des Postes d'Egypte, le Général Gordon Pacha, un anglais, prend au nom de son administration la décision de confier à l'aviateur un cachet spécial, confectionné en coopération avec le Président de la L.N.A. en Egypte, afin de marquer le premier transport aérien de courrier en direction du Soudan.

Marc Pourpe étudie soigneusement son itinéraire et choisit les villes étapes jusqu'à Khartoum : un périple de quelques 2200 km, qui lui fera survoler le désert de Nubie, en conservant le Nil comme repère, comme le lui a conseillé Lord Kitchener.

Le départ est prévu pour le 11 décembre. Marc Pourpe monte dans son Morane-Saulnier sur l'aérodrome d'Almaza à Héliopolis, mais un « lâchez tout » trop tardif fait bondir l'appareil qui subit quelques avaries.

Les réparations conduisent à reporter le départ au 22 décembre. Ce jour là l'avion s'envole, survole l'aérodrome à une altitude de 300 m, lorsque Pourpe détecte une fuite de carburant. Le retour à Héliopolis est indispensable, mais lors de l'atterrissage les roues s'enfoncent dans le sol détrempé par les pluies de la veille. Le monoplane capote endommageant hélice, nez, roue, gouvernail arrière et un bout d'aile. Marc Pourpe et Raoul Lufbery ne se découragent pas et travaillent jour et nuit pour remettre en état l'appareil.

Le Morane-Saulnier est à nouveau prêt le dimanche et décolle à 4 janvier 1914 à 9h07 en direction de Khartoum en présence d'une foule de spectateurs. La première étape doit l'amener à Louqsor. Malheureusement la rupture d'une soupape d'admission l'oblige à atterrir à Menshah au bout de 467 km sur les 667 km à parcourir pour atteindre Louqsor. Lufbery est appelé en urgence pour remettre en état l'appareil qui peut repartir le 6 janvier. Les 200 km jusqu'à Louqsor sont parcourus en 1h55 de vol. Le trajet Le Caire-Louqsor a été couvert en 5h10 de vol effectif.

Le lendemain 7 janvier, le pilote reprend son vol dans une chaleur torride en direction de Wadi-Halfa. Il parcourt sans incident les 570 km et se pose à 14h15.

Le 9 janvier départ pour Abu-Hamed distant de 385 km. Le vent du Nord-Ouest soulève des nuages de sable qui rendent le vol pénible. Marc Pourpe souffre terriblement des yeux.

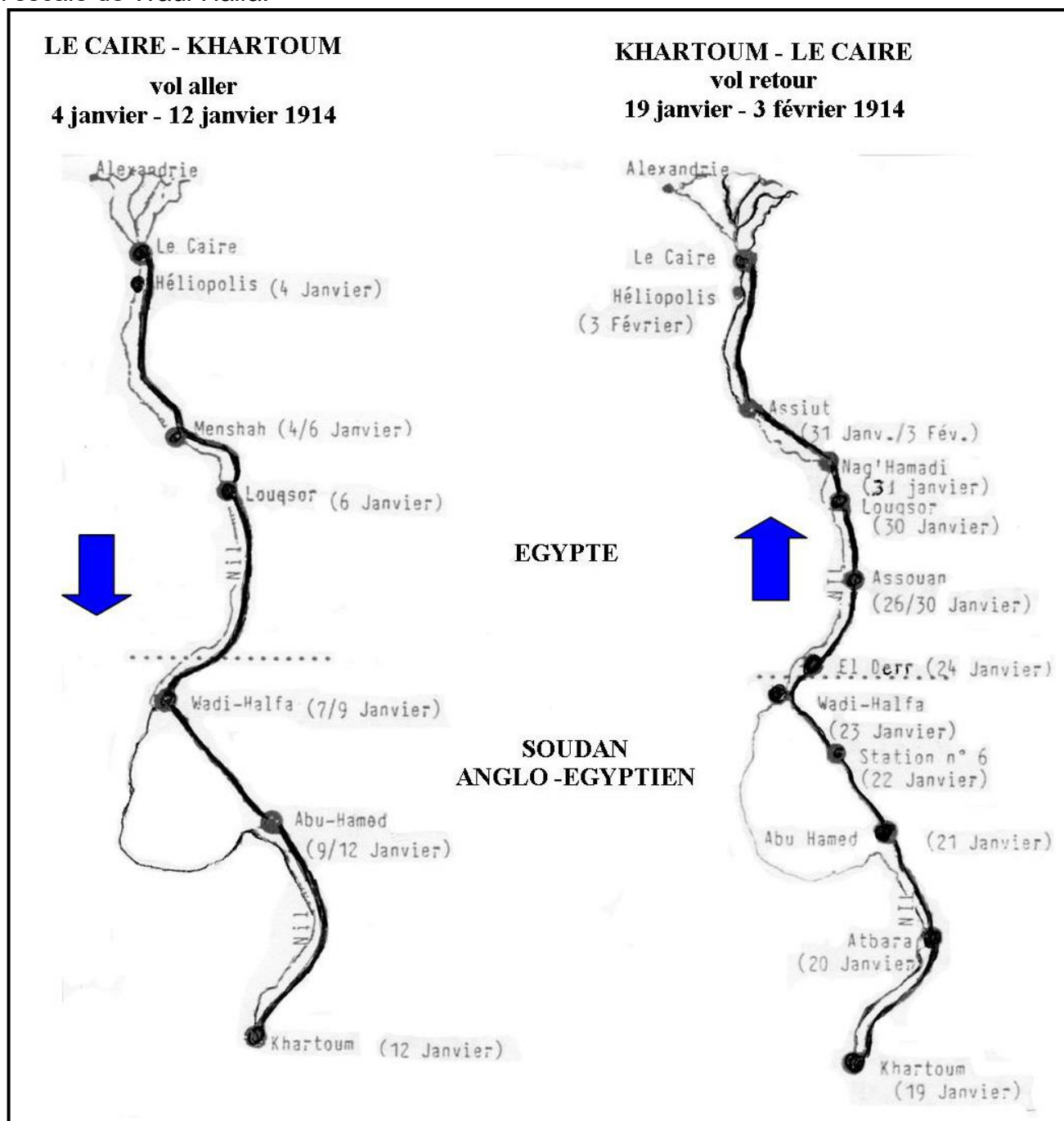
Après deux jours de repos, le 12 janvier à 9h, Marc Pourpe entame l'étape finale de 580 km. Il se pose à 14h à Khartoum sur un terrain improvisé au milieu duquel a été tracé un grand cercle blanc. Il reçoit l'ovation d'une foule de 20.000 personnes, qui voient pour la première fois un avion. Il est accueilli par le Gouverneur Sir Reginald et Lady Wingate accompagnées de nombreuses personnalités.



Arrivée de Marc Pourpe à Khartoum le 12 janvier 1914

Marc Pourpe vient de réaliser un authentique exploit en parcourant 2202 km en 16h18 de vol effectif. Dans une lettre adressée à J.Mortane, il écrit : « Tu vois, je n'ai pas lâché ; c'est elle, la poisse, qui m'a plaquée, enfin !...J'ai la figure complètement en sang ; le soleil m'a cuit comme une pomme ».

Pourpe remet aux autorités le courrier confié au départ d'Héliopolis, ainsi que celui remis à l'escale de Wadi-Halfa.



Après de somptueuses réceptions en son honneur, puis quelques vols de démonstration, et une révision approfondie du Morane-Saulnier, Pourpe prend le chemin du retour le 19 janvier à 6h45 du matin. La première étape de 330 km, face à un vent, violent le mène Atbara.

Le 20 janvier, l'appareil décolle à 6h35, et après un vol de 220 km sous une température de 35°C se pose à Abu-Hamed à 8h50. Une démonstration de vol a lieu dans la soirée.

Le lendemain 21 janvier, un vol de 220 km le conduit jusqu'à Station 6. Le 22 janvier une dernière étape de 200 km au dessus du désert l'amène à Wadi-Halfa.

Le 23 janvier, il rejoint El Derr distant de 200 km, et le 24 Assouan, où il reste une journée pour se reposer des rudes étapes sous le soleil brulant.

Le 26 janvier c'est l'étape Assouan - Louqsor soit 150 km. Il survole les merveilleux temples de Louqsor et Karnak. Après trois jours à Louqsor, il rejoint le 30 janvier Nag'Hamadi situé à 150 km, et le lendemain Assiout distant de 230 km.

Le Morane-Saulnier commençant à donner des signes de faiblesse, Marc Pourpe décide de rester deux jours à Assiout pour effectuer avec son mécanicien Lufbery une révision complète.

Le 3 février, il franchit la dernière étape de 350 km et pose son avion à 10h30 sur le terrain de polo d'Héliopolis devant une large foule admirative.

Marc Pourpe achève ainsi son raid Le Caire - Khartoum - Le Caire : 4472 km parcourus entre le 4 janvier et le 3 février 1914.

Après les festivités données en son honneur, il effectue un vol entre Le Caire et Suez le 12 février, puis entre Suez et Port-Saïd le 17 février (un courrier connu). Marc Pourpe embarque le 4 mars à Port-Saïd pour Marseille.

De nouveaux projets interrompus par guerre

De retour en France, il songe déjà à de nouveaux voyages, en particulier Paris-Saigon, et même une traversée de l'Atlantique Nord entre Cape Cork (Irlande) et Cape Race (Terre-Neuve). Mais la déclaration de la guerre en décidera autrement...

Marc Pourpe s'engage et passe son brevet de pilote militaire qu'il obtient sous le n°432, le 24 avril 1914. Il est affecté à l'escadrille MS23, où il retrouve des aviateurs célèbres comme Roland Garros et Eugène Gilbert. Après avoir effectué 78 heures de vol en missions de guerre, une trentaine de vols de reconnaissance, obtenu une citation à l'ordre de l'armée pour avoir pris plusieurs éclats d'obus dans son avion et été blessé, il est toujours simple soldat à son grand désarroi.

Le 2 décembre 1914, au retour d'un vol de reconnaissance au-dessus des lignes ennemies, son Morane-Saulnier type L s'écrase à proximité du château de Daours, à 7 km du terrain de Villers-Bretonneux. Marc Pourpe, âgé de 27 ans est mortellement blessé et meurt le même jour à Villers-Bretonneux à l'ambulance 17/20. Son officier observateur, le lieutenant Eugène Vauglin est également tué. Le froid semble être à l'origine du drame. Engourdi par la température très basse, Marc Pourpe aurait perdu le contrôle de son appareil à la sortie d'un nuage, avant de « glisser sur l'aile » et de s'écraser au sol.



Les plis transportés au cours du raid **Le Caire - Khartoum - Le Caire** sont particulièrement recherchés par les aérophilatélistes. Dans une étude bien documentée, Pierre Saulgrain a recensé et étudié 28 plis ou cartes revêtus du cachet privé spécial de la L.N.A. apposé en violet. D'autres plis sont apparus sur le marché depuis cette étude. On peut estimer à une quarantaine le nombre total de plis parvenus jusqu'à nous.

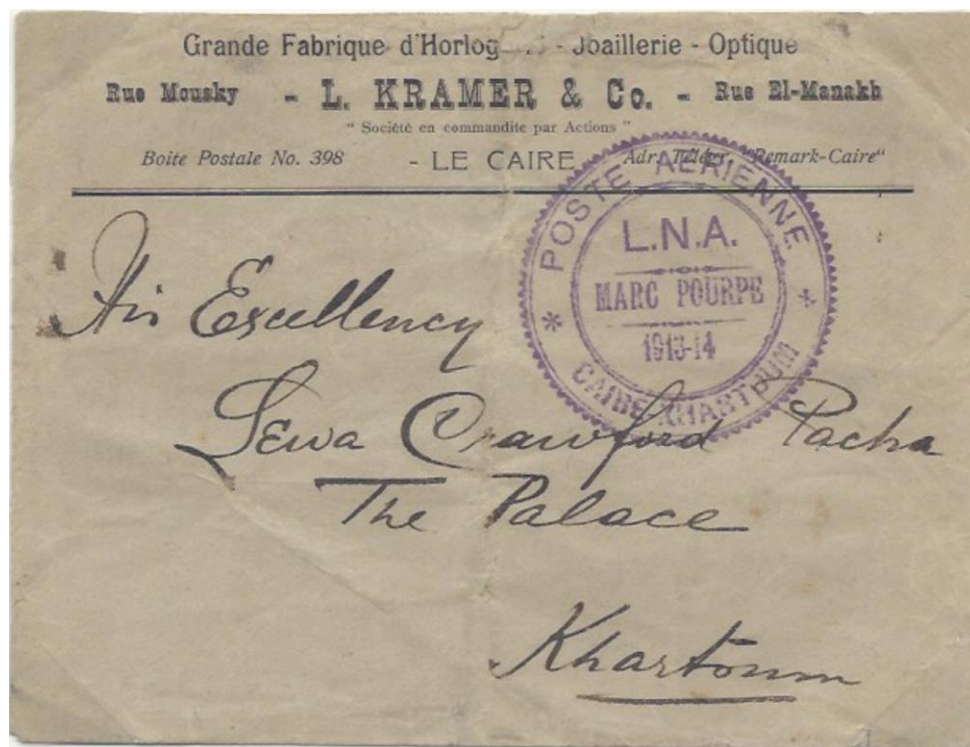
A son arrivée à Khartoum, Pourpe distribua de la main à la main un certain nombre de plis à leurs destinataires. Il avait pris également quelques plis à l'escale de Wadi-Halfa. Les plis non distribués à Khartoum reçurent un affranchissement en timbres soudanais afin de poursuivre leur acheminement. Les postes soudanaises à Khartoum ne semblent pas avoir apposé de cachet à date d'arrivée du 12 janvier (du moins nous n'en avons pas rencontré).

Les plis ayant emprunté vol retour, moins rares que ceux de l'aller, reçoivent des timbres soudanais, mais l'absence de cachet à date départ complique souvent l'identification du lieu de départ (Khartoum ou ville étape), sauf présence du courrier à l'intérieur de l'enveloppe.

A l'arrivée à Héliopolis le 3 février, les plis reçoivent le cachet à date du 3-II-14 / 5-6PM et un complément d'affranchissement en timbres égyptiens pour la poursuite de l'acheminement vers l'Égypte ou l'Europe.

Marc Pourpe disposait du fameux cachet rond violet de la LNA, qu'il a également apposé sur le courrier. A noter qu'il a également apposé ce cachet sur du courrier acheminé par voie terrestre, en particulier le sien, probablement afin de l'authentifier. La présence de ce cachet sur un pli n'est donc pas une garantie qu'il ait été transporté par la voie des airs au cours du raid, ce qui est une condition indispensable pour être considéré comme un pli aérophilatélique et non un simple souvenir.

L'analyse détaillée de chaque pli : affranchissement, cachets à date, contenu du courrier lorsqu'il existe, etc...permet d'identifier les plis effectivement transportés par Marc Pourpe à bord de son Morane-Saulnier dans les sens aller et/ou retour, vis-à-vis de ceux acheminés par voie terrestre.



Courrier ayant emprunté le vol aller.

Ce pli non affranchi et sans cachets est l'un de la dizaine connus ayant effectué le trajet aller.

Il a été remis de la main par Pourpe.

Il contient une lettre de l'horloger Henry Kramer datée du 22 décembre (date prévue pour la 2^{ème} tentative) adressant ses vœux pour Noël à Lady and Crawford Pacha. Il ajoute que ce pli est confié à l'aviateur Marc Pourpe.

(Pli 02 de la nomenclature Saulgrain)

Courrier ayant emprunté peut-être une partie du vol aller et de façon certaine le vol retour.



L'absence de cachet à date de départ ne permet pas de déterminer avec certitude la ville où ce pli a été posté. Saulgrain estime qu'il a été remis le 9 janvier à Wadi-Halfa, où un timbre soudanais de 5 Millièmes a été apposé.

Destiné à la Grande Bretagne, ce pli aurait donc emprunté une partie du vol aller jusqu'à Khartoum. Le 19 janvier, il est remis à l'avion en partance pour Le Caire. Le 3 février, il reçoit un complément d'affranchissement de 5 millièmes en timbres égyptiens oblitérés du timbre à date de Héliopolis.

Ce pli porte au verso les cachets à date du bureau centralisateur du Caire du 3 février, et le cachet à date d'arrivée à Leeds du 10 février.



Courrier ayant emprunté seulement le vol retour Wadi-Halfa - Héliopolis - Le Caire.

Ce pli adressé à Sister Basset, Northern Hospital Winchmore Hill à Londres, contient une lettre datée du 24 janvier sur papier à lettre imprimé **WADI-HALFA, Sudan** :

"Ma chère, Juste quelques lignes grâce au 1^{er} homme volant au Soudan, Mr Pourpe, un français, qui prendra cette lettre par poste aérienne. Votre, en toute amitié, signée Nancy"

Ce pli posté à Wadi-Halfa porte le cachet privé violet de la L.N.A. A son arrivée à Héliopolis il reçoit pour la poursuite de son acheminement un affranchissement de 5 Millièmes en timbres égyptiens oblitérés du cachet à date caractéristique 3-II-14 / 5-6 PM. On trouve au verso les cachets à date du bureau centralisateur du Caire du 3 février et le timbre à date d'arrivée à Londres du 10 février 1914, 9.45 a.m.

Remarque : l'auteur de la lettre s'est dans la précipitation trompé sur la date et a daté sa lettre du 24 au lieu de 23 janvier, date à laquelle Pourpe quitte Wadi-Halfa en direction du Caire.

(Pli 07 de la nomenclature Saulgrain)



Courrier ayant emprunté le vol retour.

Ce pli à destination du Caire sur enveloppe avec entier-postal de 5 Millièmes du Soudan annulé à la plume d'une croix.

Faute de timbre à date au départ, on ne peut déterminer avec certitude la ville où ce pli a été posté (Khartoum ?).

A l'arrivée à Héliopolis, ce pli reçoit un complément d'affranchissement de 3 Millièmes oblitéré à la date du 3-II-14 / 5-6PM.

Destiné au Caire, ce pli reçoit au verso le timbre à date du Caire 3-II-14 / 8 PM.

(Pli 21 de la nomenclature Saulgrain)



Courrier ayant emprunté partiellement le vol retour + la voie terrestre.

Cette carte postale à destination de la France a reçu un affranchissement de 4 Millièmes en timbres Soudanais oblitérés le 21 janvier 1914 à Abu-Hamed, où Pourpe se trouvait effectivement. Elle porte 2 cachets privés en bleu de la L.N.A.

Elle a reçu un timbre à date du 23 janvier de Shellal-Halfa à la frontière entre le Soudan et l'Egypte, non loin de Wadi-Halfa, où Pourpe faisait escale. La mention « Mille bons baisers par la voie aérienne » laisse penser qu'elle a effectué le vol postal entre Abu Hamed et Wadi Halfa, puis a été confiée à la poste de Shellal-Halfa afin de poursuivre son acheminement par voie terrestre.



Note : Cette CP peut être rapprochée du pli 15 de la nomenclature Saulgrain : courrier écrit et adressé par Pourpe à M. Bianchi, Président de la Ligue Nationale Aérienne au Caire, dans une enveloppe à en-tête de la Ligue Nationale Aérienne).

LA VIE DU CAF

Ce bulletin a été consacré à deux remarquables pilotes disparus prématurément Marc Pourpe (1887-1914) et Pierre Pharabod (1908-1935).

Nous tenons à remercier très vivement Monsieur François Pharabod (neveu de Pierre) qui nous a ouvert sans réserve le fond de documentation de sa famille, qu'il a patiemment organisé et mis en valeur depuis des années. Sa disponibilité, son amabilité, sa patience ont accompagné la rédaction de l'article consacré à son oncle.

Les carnets de vol de Pierre Pharabod, les nombreuses lettres très bien rédigées qu'il a envoyées à sa famille, ses photos sont des sources d'informations particulièrement riches qui nous ont permis de retracer sa trop courte carrière.

<http://aviateur-pharabod.monsite-orange.fr>

Vous avez certainement remarqué qu'un nouveau logo ornait la couverture de ce bulletin. Nous avons voulu un logo au design plus moderne et plus représentatif des principaux sujets d'intérêt d'une majorité de nos membres. Nous avons donc choisi de l'illustrer d'un Breguet 14, avion mythique des débuts de l'Aéropostale. En forme de cachet postal, il rappelle notre engagement pour le développement de la philatélie.

Nous remercions Monsieur Patrice Costergent, graphiste créatif et talentueux qui a bien voulu concevoir ce logo pour le CAF.



Nouvelles adhésions

Depuis janvier 2016, nous avons eu le plaisir d'accueillir cinq nouveaux membres et nous leur souhaitons la bienvenue :

N° 968 : M. Robert MARTY (Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées)

N° 969 : M. Luc MONTERET (Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes)

N° 970 : M. Nestor DEWITTE (Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées)

N° 971 : Mme Stéphanie LANDOLT (Suisse)

N° 972 : M. Stéphane PENNACCHIOTTI (Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées)

Calendrier des expositions à venir

- **1 au 3 avril 2016 : Championnat Interrégional Grand Est et Salon de Printemps CNEP à Belfort.** Vu l'annulation de l'interrégionale de Pau, à laquelle le GAPS était associé, les membres des associations du GAPS seront autorisés à y participer. Contact : Denis Boudot, président de l'Amicale Philatélique de l'Est-Belfort, 33 rue Leclerc 90300 VALDOIE, 03 84 26 26 67, aphiest@neuf.fr.
- **2 au 3 avril 2016 : "Velizy 2016 - Regards d'Enfants" à Velizy-Villacoublay (78)** Exposition régionale.
- **19 au 22 mai 2016 : 89^{ème} championnat de France de Philatélie** dans le cadre de l'exposition nationale **PARIS-PHILEX 2016** à Paris au Parc des Expositions de la Porte de Versailles Hall N° 2-2. **89^{ème} congrès national de la FFAP le 21 mai.**
- **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/> . Cloture 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.
- **21 au 26 octobre 2016 : exposition internationale PHILATAIPEI 2016 World Stamp Championship Exhibition.** <http://taipei2016.post.gov.tw/post/taipei2016/en/index.jsp>

Parutions

- Par notre collègue Jean-Claude Vasseur : **La Poste Aérienne de Terre-neuve 1919/1939**

Volume 1 : « Exhibit » est la reproduction de la collection de Jean-Claude Vasseur primée à Londres en 2015 (Grand Or).

Volume 2 : « Notes » regroupe le résultat des recherches de Jean-Claude Vasseur, tant philatéliques qu'historiques, qui viendront en complément des ouvrages de référence. Cet ouvrage comprend la liste de toutes les lettres connues de Jean-Claude Vasseur pour les principaux vols. Ce listing constitue certainement une référence à la date d'impression.

Note : Ces ouvrages sont en anglais. 128 pages format A4 pour chaque volume : **prix spécial de 65 € pour l'ensemble des 2 ouvrages pour les membres du CAF + 7,5 € de frais de port (10€ en recommandé).**

A commander directement auprès de Jean-Claude Vasseur, 14 rue des Verdiers, Villa 12, 17420 Saint Palais-sur-mer jcbvasseur@orange.fr

- Par Jean-Paul Arnoul-Alibert en collaboration avec Jacques Moulin d'un recueil rassemblant des photos de son grand-père André Alibert, photographe bien connu au Bourget entre les deux guerres. Cet ouvrage est disponible sur le lien : <http://www.blurb.fr/b/6767355-photos-andr-le-bourget-1920-1940>

Articles aérophilatéliques dans d'autres publications

- Documents Philatéliques N°227 (Revue de l'Académie de philatélie 1^{er} trimestre 2016) : **Un essai de service postal aérien militaire dans le Sahara en 1933**, par Jean-François Estel
- Aérofrance N°132 (Revue de l'Aéroclub de France) : **Les As français de 1916**, par Gérard Collot, membre de l'Académie de l'Air et de l'Espace, Président d'Honneur du CAF.

Petites annonces

691 - Recherche plis ligne Mermoz : 8A, 8B, or 9A. (Références : livre de Pierre LABROUSSE).

Contact : D. TALLET 6 Chemin du petit BUSCON 47310 ESTILLAC dominique.tallet@orange.fr

Service cessions

- La cession d'avril 2016 est jointe au bulletin. Elle comprend 54 lots de 10 à 280€.
- La prochaine cession sera couplée au bulletin de juillet 2016. Si vous souhaitez nous confier certains lots, merci de contacter directement Michel Nempon (michel.nempon@sfr.fr Tel: 03 21 96 76 19).

Les lots seront reçus jusqu'au **18 juin 2016**. Les lots en mauvais état, tachés ou déchirés seront refusés. Evitez les lots composés.

Réunions mensuelles amicales

Nos réunions mensuelles sont structurées autour de thèmes définis et communiqués à l'avance. Elles sont également l'occasion d'échanges amicaux et de cession de plis.

Samedi 20 février :

- Projection du film de Henri Schöps « Jean Dagnaux »
- Pièces du mois : Jacques Renaud.


Samedi 19 mars :

- Présentation du fond de documentation Pierre Pharabod et échanges avec son neveu François Pharabod
- Pièce du mois : Jean-Daniel Ayache.

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

Site internet: 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

Président d'honneur :

Gérard COLLOT, responsable des Services Bibliographie et Événements.

25 bis rue Victor Hugo - 78230 LE PECQ 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 Tel: 03 21 96 76 19

Trésorier :

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

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

Service documentation :

Jean HOUDRE, 104 avenue Pasteur 10400 - NOGENT SUR SEINE jean.houdre@neuf.fr

Service petites annonces :

Dominique TALLET, 6 rue du Petit Buscon - 47310 ESTILLAC dominique.tallet@orange.fr

Autres membres :

Armand AGABABIAN, Jean-Daniel AYACHE, Lucien TOUTOUNJI.

Vérificateur aux comptes :

Pascal HOUE.

REUNIONS MENSUELLES. ATTENTION CHANGEMENT DE LIEU !

Restaurant "Au Pied de Cochon", 6 rue Coquillière, 75001 PARIS

Prochaines dates de réunions : 19 mars, 16 avril, 28 mai, 18 juin, 17 septembre.

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

La lettre commerciale présentée est partie de Paris-Gare d'Austerlitz Avion le 7 novembre 1931 à destination de Porto Alegre au Brésil, où elle fut distribuée le 16 novembre (cachet au dos de la lettre). Le voyage qui ne dura que 10 jours fut plutôt mouvementé puisque deux des avions qui la transportèrent furent accidentés. A l'escale de Toulouse le 8 novembre, elle fut chargée sur le Laté 28-0 n° 936 F-AJVF piloté par Mare avec un passager. Par suite de la brume, l'avion contraint à un atterrissage forcé sur la plage d'Haroua entre Agadir et Cap Juby est accidenté le 9 novembre. Le courrier fut repris par le Laté 26-2R n°659 F-AILH piloté par Rolland avec Fichou comme radio. Le 14 novembre, suite à un problème de moteur, l'avion est accidenté et gravement endommagé au décollage à Recife (Brésil).



Le courrier est alors acheminé par avion (destination finale prévue Santiago du Chili). A l'escale de Buenos Aires, le courrier a reçu la griffe noire encadrée AVION ATRASADO pour marquer son retard, mais rien n'a été apposé à Porto Alegre.

La lettre fut affranchie à 27F suivant le tarif ci-après :
 Lettre étranger 15g : 1,50F
 Surtaxe aérienne pour le Brésil 8,50F/5g X 3 : 25,50F

Sources :

- Catalogue ligne Mermoz (G. Collot et A. Cornu).
- Intercontinental Air mails vol 1 (E. B. PROUD 2008).
- Collection et documentation personnelles.