



BULLETIN D'INFORMATION

Juin 2017 N°72

SOMMAIRE

- Charles de VERNEILH p. 1 à 22
- Vie du CAF p. 23 à 25
- Chronique aérophilatélique p. 26 à 28



Charles de Verneilh-Puyrazeau
(1894 - 1933)

MAGAZINE **delcampe** Philatélie

Votre mensuel gratuit de philatélie est disponible en ligne et téléchargeable chaque dernier jeudi du mois sur

www.delcampe.net/magazine



Charles de Verneilh-Puyrazeau, baron, naît le 10 juillet 1894 à Piégut-Pluviers en Dordogne au château de Puyrazeau, une « gentilhommière périgourdine ». Tout jeune il se révèle turbulent. On le dit « gai, charmant, fantaisiste, fougueux », même encore adulte.

Très tôt Charles rêve d'aventures. A l'âge de quinze ans son père le fait embarquer comme pilotin sur un cargo qui dessert l'Algérie. Quelques mois plus tard il part comme employé de commerce à Dakar et à Kayes. Ces expériences coloniales le marqueront à tout jamais.

Il s'engage dans l'armée en septembre 1912, intègre l'aviation, à sa demande, en décembre 1915 et obtient son brevet de pilote le 12 août 1916. Il est ensuite affecté à l'« escadrille de Russie » où il combat sur le front de Galicie.

Il quitte l'armée en 1919 pour accepter l'offre d'une société de Biarritz qui propose des baptêmes de l'air puis, à la faillite de celle-ci, assure des convoyages pour une entreprise espagnole. Il part ensuite au Cameroun, au Sénégal, à Fécamp, au Maroc tenter sa chance dans les affaires.

En 1927, il est embauché par Didier Daurat comme pilote à l'*Aéropostale* et affecté à « La Ligne » qui relie Toulouse à Casablanca. En mars 1928 il est nommé « chef d'aéroplice » à Agadir où il croise régulièrement Antoine de Saint-Exupéry, alors chef d'aéroplice à Cap-Juby, avec qui il sympathise. Il fait connaissance de Jean Mermoz qui deviendra le parrain de son fils Pierre. En cas d'incident, il lui arrive d'acheminer le courrier jusqu'à Dakar. En mars 1929 on lui reproche d'aller trop souvent à la chasse. Il est rappelé à Toulouse où, vexé et impulsif, il démissionne de l'*Aéropostale*.

Il rêve alors d'être le premier à franchir l'Atlantique en avion jusqu'à New York. Il acquiert pour cela en juillet 1930, le Farman F.190 n° 50 immatriculé F-AJRV, qu'il fait peindre en rouge et noir et qu'il baptise l' *In'cha Allah !* Il s'agit d'un avion équipé d'un moteur Gnome et Rhône Titan de 230 ch doté d'une hélice mécanique, et muni de grands réservoirs pour de longues traversées.

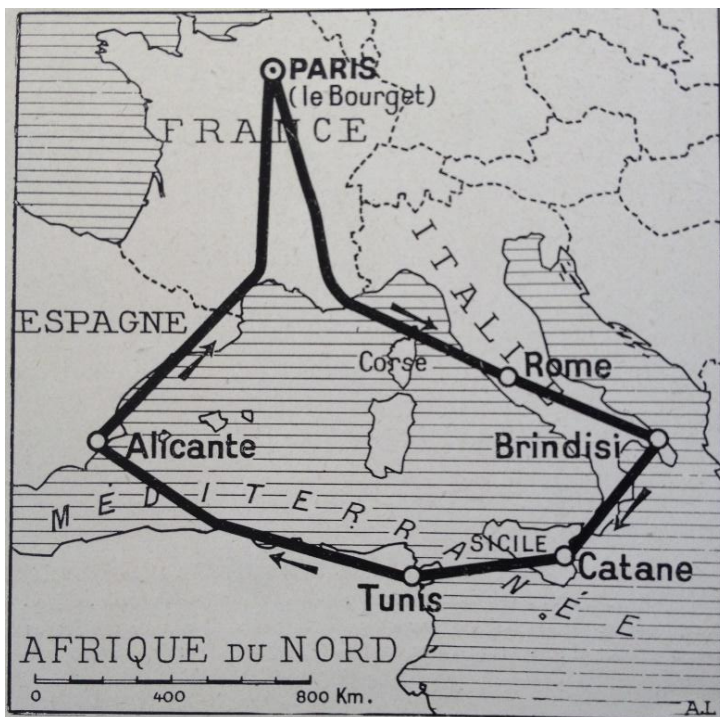
Le circuit de la Méditerranée (20-26 juillet 1930)

Pour se préparer à cette traversée transatlantique il se lance, comme pour un galop d'essai, dans un circuit autour de la Méditerranée. Il choisit comme navigateur son ami et spécialiste de la navigation aérienne le capitaine Max Dévé qu'il a connu en Russie et propose à Maurice Dronne d'être son mécanicien.



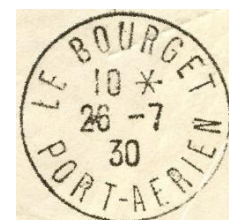
Maurice Dronne, Charles de Verneilh et Max Dévé devant leur Farman F.190 *In'cha Allah !*

Le dimanche 20 juillet 1930, à 4h30 il décolle du Bourget avec pour objectif d'atteindre Le Caire. Il survole successivement Nevers et Lyon, puis Saint-Raphaël à 9h40. L'avion traverse de fortes turbulences au-dessus du massif des Maures puis se dirige vers la Corse. Le compte-tours tombe alors en panne. L'Italie est atteinte à 12h15 et le Farman 190 se pose à Rome, à 12h50, à l'aéroport de Centocelli ... interdit aux avions civils. Sous une chaleur torride, l'équipage doit rejoindre le terrain civil de Littorio où les formalités, en ce dimanche, sont particulièrement lentes. Il leur faudra l'assistance de l'Ambassade de France pour décoller le lendemain matin, à 14h35, en direction du Caire. Une nouvelle panne du compte-tours les contraint à se poser à Brindisi.



Arrivés à leur hôtel, l'agent consulaire leur apporte un message du ministère de l'Air leur recommandant de ne pas se rendre en Egypte. Ils décident alors de rejoindre Tunis. La journée du 22 est consacrée par Dronne à réparer le compte-tours. Le 23 à 4h30 ils décollent de Brindisi pour Tunis, mais une nouvelle panne du compte-tours les dérouté à 7h40 sur Catane. Nouvelle réparation, nouveau décollage et à 15h, ... nouvelle panne au-dessus de la mer !

C'est en fin de journée, à 18h20, après un vol difficile, secoués par le sirocco et sous 37° à 1500 mètres d'altitude, qu'ils se posent à Tunis-El Aouina.



12 plis ont été transportés à cette occasion. Ils comportent les oblitérations des différentes escales :
 Le Bourget Port Aérien 20/07/30, Roma Aeroporto Littorio 20/07/30, Brindisi 21/07/30, Aeroporto Catania, El-Aouina Tunisie 23/07/30, Alicante 25/07/30 et Le Bourget 26/07/30.
 La plupart de ces plis sont signés de Verneilh et certains portent la mention autographe suivante : « Il a été transporté 12 aérogrammes dans notre circuit méditerranéen ».

Le lendemain Dronne effectue une modification importante de la planche de bord avec l'aide des mécaniciens du groupe d'aviation de Tunis. Le 25 au matin, à 8h, le Farman s'élance de Tunis, traverse la Tunisie et l'Algérie d'est en ouest, survole Sétif à 11h50, puis Orléansville 3 heures plus tard. De là il remonte vers le nord, atteint la côte à Ténès puis s'élance sur la Méditerranée pour atteindre Alicante à 16h50 après 8h45 de vol. Le samedi 26 de Verneilh décolle d'Alicante à 8h05, retrouve avec bonheur jusqu'à Carcassonne « la Ligne » qu'il connaît si bien pour avoir été pilote de l'Aéropostale, subit vers 13h de fortes turbulences au-dessus des Causses, atteint Bourges à 15h40, passe à la verticale d'Orly à 16h25 et atterrit au Bourget à 16h45. Il vient d'effectuer un périple de près de 6 000 km en sept jours dont trois étapes de plus de 8 heures sans escale : Paris-Rome, Tunis-Alicante et Alicante-Paris. Déçu toutefois qu'il n'y ait eu personne à l'arrivée pour l'accueillir, il fera lui-même le récit de ce raid dans la revue *Les Ailes*.

A son retour de Verneilh comprend que son Farman n'a pas l'autonomie suffisante pour franchir l'Atlantique, d'ailleurs le 2 septembre de cette année 1930, Costes et Bellonte réussissent la première traversée française Paris-New York sans escale.

Le voyage en Abyssinie (27 octobre - 3 novembre 1930)

A l'automne 1930 Charles de Verneilh participe avec son avion à une mission semi-officielle en Abyssinie à l'occasion du couronnement du Négus qui se fait sacrer Roi des Rois. L'équipage se compose des pilotes Pierre Weiss, commandant d'active, Charles de Verneilh, lieutenant de réserve, du sergent William Trafford ainsi que du mécanicien Maurice Dronne de la société Gnome-Rhône.



De gauche à droite W. Trafford, P.Weiss, C. de Verneilh ; M.Dronne

Quel est le but réel de ce vol à destination d'Addis-Abeba ? Un voyage de tourisme aérien selon Pierre Weiss, une mission officielle selon de Verneilh, une entreprise commerciale en faveur du moteur Titan de la société Gnome-Rhône.... ? Probablement tout ceci à la fois. La France cherche alors à obtenir la bienveillance du Négus dans cette partie du monde où les puissances coloniales s'affrontent (l'Italie en Erythrée et en Somalie, l'Angleterre en Afrique

Orientale et en Somalie et la France à Djibouti) en l'aidant à constituer une aviation éthiopienne. L'Éthiopie possède déjà à cette époque trois Potez 25 à moteur Lorraine, un Moth De Havilland, trois Potez 25 à moteur Hispano et un premier Farman 192 à moteur Salmson. Le gouvernement français décide donc d'offrir un autre Farman-Salmson 192 au Roi des Rois pour son couronnement. Le motoriste Gnome-Rhône saisit l'occasion de ces festivités pour se positionner lui aussi sur ce marché éthiopien très concurrencé avec son moteur Titan en aidant activement de Verneilh à être présent ces jours-là à Addis-Abeba avec son Farman-Titan 190.

Avant de se lancer dans l'aventure, de Verneilh effectue avec son nouvel équipage un vol de familiarisation à Biarritz, puis, le 27 octobre 1930, le Farman 190 de Verneilh, marqué Farman-Gnome-Rhône pour l'occasion, quitte Toussus-le-Noble pour Marseille. Le lendemain il rejoint Gabès après une étape difficile de 9 heures de vol pour couvrir 1 400 km au-dessus de la Méditerranée où souffle la tempête. Le 29, l'avion suit la rive tripolitaine et atteint Benghazi en 7 heures de vol. Le jour suivant de Verneilh décolle de Benghazi sous la pluie. Il est obligé de voler à basse altitude entre la mer et les nuages, puis au-dessus du désert le temps s'améliore. Il atteint Héliopolis, l'aéroport du Caire, en 7 heures.

Le 31, le Farman piloté cette fois-ci par Trafford met cap au sud et longe le Nil sous une chaleur torride jusqu'à Wadi-Halfa, à la frontière entre l'Égypte et le Soudan. Pour préparer la longue étape suivante vers Djibouti, de Verneilh et Trafford donne l'ordre à Dronne d'alléger l'avion en retirant les bonbonnes d'eau et les vivres frais pour disposer ainsi de plus de carburant. Le Farman, malgré son moteur Titan, ne peut pas franchir les 1 800 kms jusqu'à Djibouti et après plus de 9 heures de vol, face à un vent de sable qui souffle sur la Mer Rouge, il doit se poser à Massaoua, en Érythrée italienne. Il ne rejoint Djibouti que le 2 novembre, toujours par une chaleur torride et un violent vent debout, après 5 heures de vol.

Le 3 novembre, dernière étape jusqu'à Addis-Abeba située sur les hauts plateaux d'Abyssinie à 2 600 mètres d'altitude. De Verneilh qui est aux commandes prend le terrain avec trop de vitesse, et termine son atterrissage dans les eucalyptus et sur un muret situés à l'extrémité du champ de course qui sert d'aérodrome, sous les yeux du Négus et des officiels français. « L'avion s'effondre, complètement brisé » écrit Pierre Weiss dans ses Mémoires. De Verneilh expliquera que le navigateur (Pierre Weiss) lui avait fait passer la note suivante « Attention ! L'air doit être moins porteur : atterrissez en pleine vitesse. »



3/11/1930 : Farman F.190 *In'cha Allah* accidenté à Addis-Abeba

Aucun courrier ne semble avoir été transporté lors de ce raid.

Autant l'accueil du Négus est chaleureux et réconfortant, autant celui du maréchal Franchet d'Esperey qui représente le gouvernement français est froid, accusant le ministre de l'Air M.Laurent-Eynac d'alimenter une concurrence néfaste entre les motoristes français. Le Maréchal peut toutefois remettre au Négus un Farman 192 à moteur Salmson convoyé depuis Paris via Djibouti par un équipage militaire composé des capitaines Baradez et Marie et de l'adjudant-chef mécanicien Demeaux.

Suzanne de Verneilh conclut ainsi le récit du voyage de son mari dans son livre *Deux Pilotes* : « Il y a une grave raison à l'humeur chagrine du pilote : son avion brisé était toute sa fortune et son instrument de conquête. Le moteur, le brave moteur, est parfaitement indemne, heureusement, mais Charles de Verneilh n'en est pas moins obligé de le laisser là, sous le cruel soleil de cette Afrique orientale, et de rentrer en France sur un paquebot. »

Triste prémonition de ce qui va se passer en Nouvelle-Calédonie.

Le raid France-Nouvelle-Calédonie (6 mars - 5 avril 1932)

Une ambition, un avion, un équipage.

C'est après son circuit autour de la Méditerranée, que Charles de Verneilh-Puyrazeau conçoit le projet ambitieux de réaliser la première liaison aérienne entre la France et la Nouvelle Calédonie. Le défi est considérable, même pour cet ancien pilote de l'Aéropostale. Il s'agit de rejoindre la colonie la plus éloignée de la métropole, la colonie des antipodes. La distance entre Paris et Nouméa est de 22 000 kilomètres, soit plus que l'aller-retour entre la France et l'Indochine, ligne que vient tout juste d'inaugurer Maurice Noguès. En outre ce raid comporte une difficulté majeure sur la dernière étape avec un vol de 1 500 kilomètres au-dessus de l'Océan Pacifique entre l'Australie et la Nouvelle-Calédonie.

A son retour d'Abyssinie, Charles de Verneilh croise le jeune ingénieur et constructeur René Couzinet au Salon de l'Aéronautique qui se tient en décembre 1930 au Grand Palais. Il est séduit par les capacités et l'élégance du modèle de trimoteur qu'expose Couzinet. Il lui fait part alors de son projet de rejoindre la Nouvelle-Calédonie.

René Couzinet est connu comme le père de *l'Arc-en-Ciel* dont le premier prototype vole en mai 1928. La silhouette de cet appareil, est révolutionnaire pour l'époque car il s'agit d'un tout premier monoplane alors que jusque-là les avions étaient pour la plupart des biplans. Ses formes nouvelles sont particulièrement aérodynamiques. Il est muni de trois moteurs, ce qui constitue aussi une nouveauté et assure une plus grande sécurité.

René Couzinet est intéressé par cette proposition de raid vers la Nouvelle-Calédonie, et pourquoi pas de tour du monde, qui pourrait lui assurer une propagande commerciale à travers le monde. Ainsi ils conviennent de la construction d'un prototype. Le premier « Couzinet » de type 33 sort le 15 novembre 1931 des usines de la Société ARC (pour Avions René Couzinet) situées dans l'île de la Jatte à Levallois-Perret.



Carte postale commémorative du raid Paris - Nouméa, 6 mars - 5 avril 1932
Cachet d'arrivée à Tontouta, signature du pilote Charles de Verneilh

Il présente le profil si caractéristique des avions Couzinet, avec un fuselage aminci vers l'arrière qui se termine en dérive surélevée. Il ressemble très sensiblement à *l'Arc-en-Ciel* qui permettra à Mermoz de traverser l'Atlantique Sud l'année suivante, mais plus léger et d'une envergure deux fois moindre. Il est équipé de trois moteurs De Havilland Gipsy de 120 ch chacun.

L'envergure dépasse les seize mètres pour une longueur de onze mètres. Doté de sept réservoirs, lui donnant une capacité d'emport de 1 730 litres d'essence, il peut décoller avec une charge de 3 600 kg et bénéficier d'un rayon d'action théorique de près de 4 500 km. Sa vitesse de croisière est de 190 km/h. Il est équipé d'un poste de radio à ondes courtes qui lui permet d'émettre, pour faire connaître sa position toutes les heures, mais qui ne lui permet pas de recevoir de messages. Il est aussi muni d'instruments de navigation dont certains s'avèreront inutilisables dans les turbulences tropicales : le sextant de marine du navigateur (sextant de poche) se révélera alors bien utile !

Toutefois, nos deux partenaires manquent de financement. S'inspirant de Lindbergh qui a su obtenir des fonds de la part de la ville de Saint Louis en appelant son avion le *Spirit of Saint Louis*, Couzinet sollicite la ville de Biarritz et ses casinos et, en échange, dénomme son avion le *Biarritz*, ce qui convient tout à fait à de Verneilh qui y possède des attaches familiales. De son côté, de Verneilh, qui n'a pas obtenu le soutien des Autorités, hormis celui du Gouverneur Guyon de la Nouvelle Calédonie qu'il rencontre lors de ses congés en métropole, fait appel à ses amis pour s'acheter l'avion de ses rêves.

Il leur faut ensuite constituer un équipage. Tout naturellement de Verneilh propose à son ami le capitaine Max Dévé, son compagnon de la Grande Guerre sur le front russe et du tour de la Méditerranée, officier instructeur de l'armée de l'Air, de l'accompagner comme navigateur et radio. Dès qu'il obtient l'autorisation de ses autorités hiérarchiques, Max Dévé se lance, non sans difficultés, à la recherche des cartes nécessaires et des renseignements sur les aérodromes. Les meilleures indications proviennent souvent des documents des compagnies pétrolières qui distribuent leur carburant sur les terrains d'aviation à travers le monde.

René Couzinet désigne comme mécanicien Emile Munch, un des plus expérimentés de son usine. Max Dévé dépeint ce lorrain toujours souriant comme « intelligent, débrouillard, adroit, dévoué, aussi compétent sur la cellule que sur les moteurs ».

L'avion décolle pour la première fois des pistes d'Etampes le 26 novembre 1931 et reçoit le 27 janvier 1932 son certificat de navigabilité et son immatriculation : F-ALMV. De Verneilh participe aux premiers essais en vol, non sans une certaine appréhension du constructeur : comment allait se comporter cet avion dont on n'ignorait pas les faiblesses (peu manœuvrable à basse vitesse, parfois instable...) entre les mains d'un pilote « connu pour son audace » ... ?

Avec une autonomie de 4 500 km, le *Biarritz* est théoriquement capable de relier Paris à Nouméa, à 22 000 km, en 5 ou 6 étapes mais, c'est sans tenir compte de l'état et de la longueur des pistes qui ne permettent pas de décoller à pleine charge, ni de l'absence de balisage sur la plupart des terrains, ce qui empêche les décollages et les atterrissages de nuit. Dévé ne fixe donc pas d'itinéraire précis mais envisage des étapes de 2 500 km au maximum, d'autant plus que l'objectif n'est pas de réaliser une course de vitesse. Comme le demande René Couzinet, pour calmer les ardeurs du pilote : « Ce qu'il faut, c'est atteindre Nouméa, l'allure importe peu. »

Le raid.

L'épopée commence par un baptême. Pour remercier la ville de Biarritz de son soutien, il est décidé d'amener l'avion à l'aérodrome de Biarritz-Parme. De Verneilh, Dévé et Munch, qui ont effectué ensemble leur premier vol la veille, s'installent aux commandes du Couzinet 33, décollent de Villacoublay le 12 février à 15h00 et se posent à 17h00 à Bordeaux-Mérignac. Ils redécollent le lendemain à 14h45 pour se poser une heure après à Biarritz-Parme, sous un froid glacial de -6° où ils sont reçus par la municipalité. Le lendemain, l'évêque de Bayonne procède au baptême de l'aéronef. Le 15 février l'avion repart pour Etampes mais se pose à Poitiers en cours de route en raison du mauvais temps. Il atteint Etampes le lendemain.

Le 3 mars l'avion est mis en place au Bourget. Il n'a réalisé que 28 heures de vol.

→ *Dimanche 6 mars : Le Bourget - Istres* : 665 km en 3h30 de vol.

Le départ est fixé au dimanche 6 mars. Une cinquantaine de parents et amis sont venus assister au départ. C'est le début d'un long voyage qui doit les amener jusqu'en Nouvelle-Calédonie puis, comme l'espère Couzinet, jusqu'au Japon et aux Etats-Unis via l'Alaska pour boucler ensuite le tour du monde par la traversée de l'Atlantique...

De Verneilh emporte avec lui 25 plis à destination de Nouméa.



Charles de Verneilh, René Couzinet, Emile Munch et Max Dévé devant le *Biarritz*

Max Dévé envisage de rallier Tunis pour la première étape. En ce début de mars, la situation météorologique, en particulier au-dessus de la Méditerranée, est très mauvaise. L'équipage décide donc de se rendre à Istres pour y attendre une météo plus clémente.

A 13 heures, le *Biarritz* décolle du Bourget sous des giboulées de neige. Au-dessus du Morvan, le *Biarritz* subit de violentes secousses. Il suit ensuite la vallée de la Saône et trouve un ciel dégagé au-dessus de Lyon. Poussé à partir de Valence par un très fort mistral, l'avion atteint les 300 km/h dans la vallée du Rhône qu'il survole à l'altitude de 1 200 mètres. Après 3 heures et demie de vol l'avion se pose à Istres où les mécaniciens militaires le reçoivent. Après deux jours d'attente, le 8 mars au soir, une amélioration passagère est annoncée pour le lendemain. Le raid va pouvoir commencer.

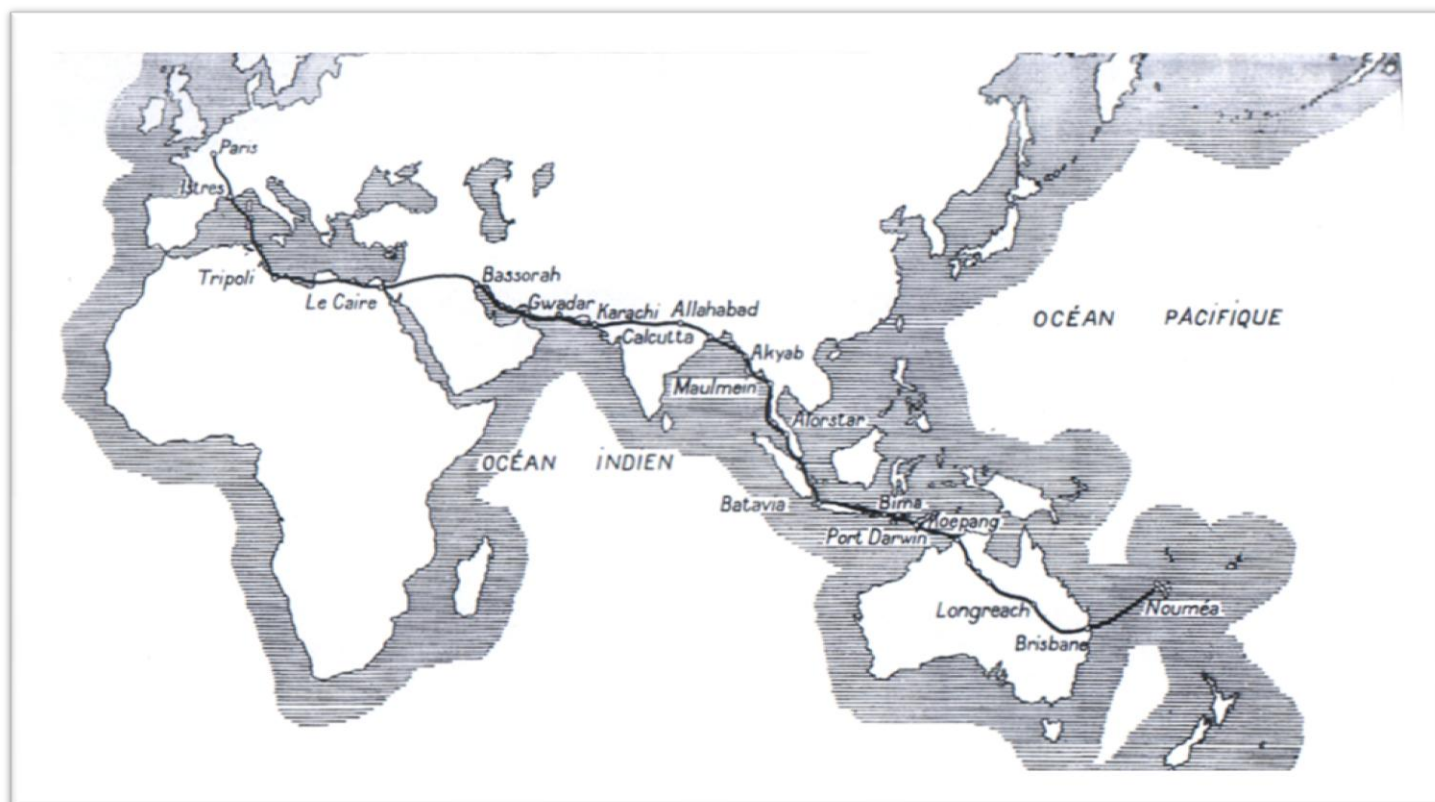
→ *Mercredi 9 mars : Istres-Tripoli* : 1 415 km en 8h15 de vol.

Les moteurs sont mis en marche à 5h30 du matin alors qu'il fait encore nuit. L'objectif est d'atteindre Benghazi en un seul coup d'aile. L'avion survole Martigues et s'oriente à partir de Toulon vers l'Afrique, traverse la Corse au-dessus d'une mer de nuages, se fait porter par les courants ascendants de Sardaigne jusqu'à 3500 mètres d'altitude. Après quatre heures de vol, les côtes tunisiennes sont en vue. L'avion se dirige vers Tunis puis Sfax, violemment secoué par des courants de chaleur. A 15h30 Tripoli est survolé mais il reste encore 750 km jusqu'à Benghazi que le pilote n'est pas sûr d'atteindre avant la nuit. Il est donc décidé de se poser sur le terrain de l'aviation militaire italienne de Mellaka, à 10 km à l'est de Tripoli. Le *Biarritz* et son équipage sont accueillis chaleureusement par les aviateurs italiens qui les amènent visiter Tripoli.

Le lendemain matin, au point fixe, Munch lance les moteurs. Les hélices produisent alors des tourbillons de sable qui s'engouffrent dans les carburateurs et les coincent. A 10 heures il faut renoncer au départ.



Un des 25 plis transportés par de Verneilh à bord du Biarritz de Paris à Nouméa
 Cachets à date de départ d'Etampes du 1^{er} mars 1932, de transit à Istres du 9 mars 1932
 et d'arrivée à Nouméa du 5 avril 1932. Marque bleue A.R.C. pour Avions René Couzinet



Itinéraire suivi par de Verneilh, Dévé et Munch de Paris à Nouméa

➔ *Vendredi 11 mars : Tripoli - Le Caire : 1 750 km en 10h30 de vol.*

A 5 heures du matin Munch fait jeter de l'eau sous les moteurs pour noyer le sable. Le décollage de Tripoli est impressionnant car il faut survoler des palmiers en bout de piste, à la limite du décrochage. De Verneilh s'engage à travers le grand désert de Libye malgré les conseils des Italiens qui lui recommandent de suivre la côte pour éviter les rebelles en cas

d'atterrissage forcé. Il connaît la route puisqu'il l'a empruntée lors de son raid vers Addis-Abeba. Le vol est particulièrement pénible, le vent debout limite la vitesse à une centaine de km/h, l'avion est constamment secoué, il fait 35° dans la cabine, on ne voit que des dunes de sable. Enfin, après dix heures et demie de vol, les Pyramides et le golfe du Nil sont en vue. De Verneilh se pose à Héliopolis et l'équipage passe la nuit au Caire. Le lendemain matin, un mécanicien anglais qui aide au remplissage des réservoirs, perce l'aile avec sa jambe. Il faut donc rentoiler l'aile ce qui fait dire à Munch : « La vie d'un mécano en raid se résume à ceci : voler beaucoup, travailler encore plus et dormir peu ou pas. »

→ *Dimanche 13 mars : Le Caire - Bassorah* : 1 610 km en 10 h de vol.

Quelques minutes après le décollage, de Verneilh franchit le canal de Suez à El Kantara puis poursuit sa route vers la mer Morte et s'engage plein Est à travers l'immense désert d'Arabie, ignorant la recommandation des Anglais qui préconisaient d'emprunter la route plus septentrionale des Imperial Airways passant par Bagdad. Sûr des moteurs du *Biarritz*, l'équipage décide de couper court et s'engage pour une traversée de plus de 1 000 km au-dessus du désert, six heures de tangage et de roulis qui rendront inutilisables les instruments de navigation de bord. Grâce au sextant de poche, Dévé les guide au-dessus de l'Euphrate sous une température de 30° dans la cabine et avec des moteurs à 95°. Après 10 heures de vol, le *Biarritz* touche la piste de Bassorah.

L'équipage garde un très mauvais souvenir de son repos passé dans une baraque des Imperial Airways aménagée en dortoir en bordure du terrain.

→ *Lundi 14 mars : Bassorah - Gwadar* : 1 550 km en 9 h 30 de vol.

Le départ de Bassorah est retardé par Munch qui tente d'élargir les aérateurs des capots des moteurs Gipsy. Une demi-heure après le décollage, le *Biarritz* atteint le Golfe Persique, le traverse, longe les côtes de Perse, poursuit par le détroit d'Ormuz, survole l'extrémité de la péninsule d'Oman et retrouve la côte persane à Djask. Tout au long du parcours, Munch est préoccupé par la température des moteurs. Le vol s'effectue à très faible altitude, dans des turbulences continues. Ne pouvant atteindre Karachi avant la nuit, l'équipage décide de se poser sur le terrain de secours de Gwadar, à la frontière de la Perse et du Baloutchistan.

L'escale est particulièrement pittoresque. L'équipage découvre sur le terrain, au milieu du désert, une cabane qui dispose d'un téléphone pour prévenir du passage d'un avion et où sont entreposés des bidons d'essence. A quelques centaines de mètres de là, une caravane de chameaux bivouaque. Le représentant des Imperial Airways leur envoie par chameaux dîner, whisky, soda, glaçons, cachets de quinine et matériel de couchage. Au lever, un épais brouillard recouvre le terrain. Le *Biarritz* ruisselle d'eau.

→ *Mardi 15 mars : Gwadar - Karachi* : 480 km en 2 h 40 de vol.

Après le lever du soleil, qui dissipe le brouillard, le *Biarritz* s'élance vers Karachi, où deux heures et demie plus tard, il est reçu par les équipes d'Air Orient qui assurent l'escale régulière, et par le consul de France qui informe Paris de leur présence.

La journée du lendemain est consacrée à l'entretien, en particulier à l'agrandissement des entrées et des sorties d'air du capot pour refroidir les moteurs qui chauffent trop.

→ *Jeudi 17 mars : Karachi - Allahabad* : 1 490 km en 9 h 15 de vol.

Le *Biarritz* décolle lourdement chargé de Karachi dans l'espoir d'atteindre Calcutta à 2 100 km de là. L'équipage quitte désormais les déserts pour affronter les nuages et les orages tropicaux. Il fait très chaud, 32° dans la cabine et la température de l'huile atteint 95°. L'appareil est fortement secoué rendant le pilotage difficile. L'équipage franchit l'Indus au niveau d'Hyderabad, aperçoit de magnifiques temples hindous et décide en fin de journée, exténué, de se poser à Allahabad, sur les rives du Gange. La visite de la ville en fin de journée les impressionne fortement.

Nos trois aviateurs ont-ils eu une pensée pour l'aviateur français Henri Péquet qui assura le 18 février 1911, ici à Allahabad, le premier transport de courrier au monde à bord d'un « plus lourd que l'air » ?

→ *Vendredi 18 mars : Allahabad - Calcutta* : 740 km en 4 h 15 de vol.

Le *Biarritz* poursuit sa route, survole Bénarès, franchit le tropique du Cancer, rejoint Chandernagor et atteint l'immense étendue du delta du Gange. Il faut toute la dextérité du pilote de Verneilh pour se poser sans encombre sur la piste exigüe de Dum-Dum, l'aéroport de Calcutta où l'attendent le consul de France et l'agent d'Air Orient qui leur font ensuite visiter la ville.

→ *Samedi 19 mars : Calcutta - Akyab - Moulmein* : 1 185 km en 7 h de vol.

Le décollage est délicat car la piste est courte, détrempée et bordée de palmiers que de Verneilh réussit à éviter. L'étape est limitée par le faible emport de carburant. Le *Biarritz* affronte du très mauvais temps, les pluies sont diluviennes. De Verneilh survole le delta du Gange à 100 mètres au-dessus de l'eau et contourne les orages ... quand cela est possible. violemment secoué, il atteint la côte birmane et se pose à Akyab en Birmanie pour reprendre du carburant. Il survole ensuite Rangoon, décide de ne pas s'y poser car la piste semble trop courte et poursuit jusqu'à Moulmein, terrain de secours d'Air Orient. L'avion est très vite entouré d'une foule de curieux ... dont un groupe de religieuses d'une mission française.

→ *Dimanche 20 mars : Moulmein - Alor-Star* : 1 210 km en 8 h de vol.

Après huit heures de vol au-dessus d'une végétation luxuriante où apparaissent de magnifiques temples dorés, le *Biarritz* se pose à Alor-Star, capitale de l'Etat malais de Kedah et terrain secondaire de KLM que Dévé a du mal à trouver sur ses cartes à trop petite échelle. L'équipage est reçu par le fils du sultan qui est un passionné d'aviation.

Quelques lettres à destination de l'Australie sont remises au pilote.

→ *Lundi 21 mars : Alor-Star - Batavia* : 1565 km en 10 h 30 de vol.

Le *Biarritz* suit la côte malaise, vole au-dessus du détroit de Malacca, passe à l'ouest de Singapour et franchit l'équateur à midi. Le temps est exécrable. Le pilote doit changer constamment de cap pour contourner les nuages d'orage. L'avion vole 30 à 50 mètres au-dessus des flots. L'eau pénètre à l'intérieur de la carlingue. La cabine est une étuve. De Verneilh survole Sumatra sans vraiment distinguer au loin la mer du ciel ou de la terre. Il se pose enfin à Batavia où il est attendu par le consul de France : C'est la première fois qu'un avion français se pose dans la capitale des Indes néerlandaises. Une journée de repos pour l'équipage et l'avion est décidée. Munch procède à une révision complète de l'appareil avec l'aide cordiale des mécaniciens de la KLM.

→ *Mercredi 23 mars : Batavia - Bima* : 1340 km en 7 h 50 de vol.

Après l'étape la plus pénible du parcours succède la plus belle. Le décollage de Batavia se fait par grand beau temps. En montant à 2 000 mètres d'altitude l'équipage découvre les volcans des îles de la Sonde à plus de 300 km devant. L'équipage est fasciné par le spectacle qu'offre le survol de Bali. Munch relate dans son récit du raid : « Nous ne sommes pas secoués du tout, c'est un temps à payer le patron ». L'avion termine son étape à Bima, modeste capitale de 750 habitants de l'île de Sumbawa. Malheureusement en fin de course l'avion s'enlise sur le terrain en partie inondé. Il faut alors demander l'aide des habitants pour sortir les 3 000 kg du *Biarritz* de la boue.

→ *Jeudi 24 mars : Bima - Koepang* : 570 km en 3 h 45 de vol.

Le décollage de la piste inondée de Bima est acrobatique malgré la faible charge, juste suffisante pour atteindre Koepang, dans la partie hollandaise de l'île de Timor. L'étape s'effectue entièrement au-dessus de la mer entre les orages. Dévé navigue à partir de cartes marines. A l'atterrissage, sur le terrain détrempé, l'avion s'enlise à nouveau et évite de justesse

de capoter. Le *Biarritz* renonce à poursuivre le jour même vers l'Australie comme prévu. Le lendemain matin, trois fois consécutives, l'avion s'enlise au décollage. Le départ est repoussé une nouvelle fois au lendemain. Durant cette longue escale imprévue, on remet à de Verneilh du courrier à l'attention de la jeune aviatrice allemande Elly Beinhorn, passée quatre jours auparavant et qui effectue un tour du monde en solitaire. C'est aussi pour de Verneilh l'occasion d'apposer un cachet de transit de Koepang daté du 25 mars sur les 12 plis témoins de son tour du monde qu'il transporte depuis Le Bourget.



Un des 12 plis « Tour du Monde ». Départ Etampes le 1^{er} mars 1932, oblitérations de transit Istres le 9 mars, Koepang le 24 mars, Darwin le 25 mars et arrivée à Nouméa le 5 avril 1932. Mention manuscrite : « A fait partie des 12 lettres destinées au Tour du monde aérien. Vol interrompu par accident à Nouméa le 5/4/1932 (Signé) Verneilh ». Cachet et signature du Gouverneur de Nouvelle-Calédonie (M. Guyon)

→ *Samedi 26 mars: Koepang - Port- Darwin: 835 km en 6 h 30 de vol.*

A 4 heures du matin, Munch préoccupé par le temps est déjà sur le terrain et constate que le terrain est praticable. A 8 heures du matin le *Biarritz* s'élance sans encombre vers l'Australie. Après six heures et demie de vol sans aucun repaire au-dessus de la mer, le *Biarritz* atteint Port Darwin. C'est le premier avion français qui pose ses roues sur la terre australienne. Deux avions de la RAAF australienne ont été dépêchés à la rencontre du *Biarritz* mais le manquent dans les nuages. L'accueil est chaleureux. L'équipage découvre avec étonnement une atmosphère de Far West avec cow-boys et baraques en tôles.

Ils ratent de quelques heures seulement Elly Beinhorn qui est partie le matin même pour Brisbane et qui vient de recevoir un accueil enthousiaste, d'autant plus qu'elle parle parfaitement anglais, ce qui n'est pas le cas de nos aviateurs, comme le regrettent les journalistes australiens.

→ *Dimanche 27 mars: Port Darwin - Newcastle Waters: 615 km en 4 h de vol.*

Commence en ce dimanche de Pâques la traversée du continent australien, de terrains en terrains d'aviation, juste pourvus d'essence et d'eau, éloignés de toute véritable agglomération, perdus dans le désert.

Retenu pour une réparation, le *Biarritz* décolle dans la fournaise de l'après-midi avec seulement 500 litres d'essence en raison de l'exiguïté de la piste. En suivant les éoliennes qui

servent de point d'eau aux troupeaux en liberté, Duvé amène l'avion à Newcastle Waters qui ne compte que huit habitants...

→ *Lundi 28 mars: Newcastle Waters - Brunette Downs - Camooweal* : 575 km en 6 h de vol.

La Ford T du représentant de la Shell qui les ramène au terrain s'embourbe dans un gué. C'est couverts de boue, raclée à l'aide d'un boomerang, que les trois aviateurs décollent pour Camooweal qu'ils souhaitent atteindre d'une seule traite. Le fort vent de face et les difficultés de navigation les empêchent d'aller vite. Il leur faut se poser en cours de route près d'une ferme à Brunette Downs. Le fermier, et sa jeune fille blonde, en dépit du lieu-dit - ce qui amuse beaucoup Duvé - les ravitaillent en essence et leur donnent la possibilité de se rafraîchir.

L'étape suivante est particulièrement difficile car il convient de suivre la trace des pistes en terre ou les lignes télégraphiques qui se perdent dans le bush. Une fuite d'huile se produit sur le moteur droit et c'est sur deux moteurs que le Couzinet poursuit les 250 km qui restent jusqu'à Camooweal, autre minuscule localité du désert australien.

→ *Mardi 29 mars : Camooweal - Longreach* : 745 km en 5 h 30 de vol.

L'équipage n'arrive pas à suivre la ligne télégraphique qui mène jusqu'à Mount Isa, un centre minier voisin, mais grâce à l'aide du compas et de cartes imprécises, ils repèrent la voie ferrée qui les conduit à Longreach.

→ *Mercredi 30 mars : Longreach - Brisbane* : 1 050 km en 7 h 15 de vol.

C'est sans doute la plus facile des étapes: il suffit de tenir le cap fourni par Duvé pour atteindre la ligne de chemin de fer et de se laisser guider jusqu'à Brisbane, la capitale du Queensland au bord de l'océan Pacifique. Sur le terrain d'Archerfield, l'agent consulaire de France, les représentants de la Qantas ainsi que les journalistes les attendent. Interrogé, de Verneilh répond, grâce à un interprète : « Nous n'avons rien d'aventuriers. Nous sommes avant tout des techniciens. Nous ouvrons la voie à une future liaison postale régulière entre la France et la plus lointaine de ses colonies ». Il insiste aussi sur le caractère privé et non subventionné de ce raid.

Après 123 heures de vol depuis Le Bourget, une révision s'impose. Il faut changer les hélices érodées par les pluies et vérifier les compas, ce qu'entreprend Munch aidé par les mécaniciens de la Qantas avec lesquels il communique principalement par gestes, ne parlant pas anglais. Il faut ensuite attendre que le temps s'améliore en Nouvelle-Calédonie, la piste préparée à la Tontouta à 53 kilomètres de Nouméa étant inondée par une dépression qui se déplace désormais sur Brisbane. Le 4 avril enfin, le gouverneur Guyon télégraphie que le temps s'est amélioré et que le terrain est devenu praticable.

L'épopée finale de Brisbane à Nouméa.

→ *Mardi 5 avril : Brisbane - Nouméa* : 1 520 km en 11 h 10 de vol

Le *Biarritz* décolle de Brisbane le 5 avril à 5h30, à pleine charge, emportant les 1 600 litres d'essence qui lui assurent une autonomie de vingt heures, suffisante pour affronter les alizés contraires sur les 1 500 km qui séparent la Nouvelle-Calédonie de l'Australie.

La dernière étape s'annonce périlleuse. Durant les deux premières heures, l'avion, violemment secoué, affronte des orages, vole à une altitude de 250 mètres sous les bancs de nuages et doit constamment changer de cap. Citons Max Duvé, le navigateur :

« Dès le départ le cap avait été pris pour aller directement sur Nouméa ... Cette ville est située au sud de l'île et une petite erreur vers la droite de notre route, et nous risquons de passer à côté de la terre or, à différentes reprises, il fallut changer de direction pour contourner des grains, ce qui nuisait à la précision de l'estime, d'autant plus que les mesures étaient incertaines...J'ai alors estimé plus prudent de prendre un cap 3 degré plus à gauche, ce qui devait faire arriver avec certitude sur l'île, vers son milieu ».

A partir de la quatrième heure, un fort vent debout chasse la pluie et les nuages mais freine le *Biarritz* sans que l'équipage ne s'en rende vraiment compte faute d'indicateur de vitesse-sol. A chaque heure le navigateur envoie un message radio indiquant sa position estimée. De

Verneilh prévoyait d'apercevoir la Nouvelle-Calédonie vers 15 heures. A 16 heures, Dévé annonce : « Ne voyons pas encore la terre » ... L'inquiétude monte, tant à bord qu'à la Tontouta. Dévé modifie alors sa route de 1 degré. Munch dit : « On a manqué l'île ? » Dévé lui répond : « Naturellement ! Mais ça ne fait rien, on trouvera bien l'Amérique ! » Et de Verneilh intervient en blaguant : « Tu sais nager ? »...



Un des 8 plis transportés de Brisbane à Nouméa. Départ Brisbane 5 avril 1932, Arrivée Nouméa 5 avril 1932. Mention manuscrite : « A fait partie des 8 aérogrammes transportés de Brisbane à Nouméa. 5 Avril 1932 ». Signature du pilote de Verneilh Cachet et signature du gouverneur Guyon à l'arrivée.

Un autre des 8 plis transportés de Brisbane à Nouméa, signé des trois membres de l'équipage : de Verneilh, Max Dévé et E. Munch



A 16h50, enfin, des montagnes sont en vue. Le *Biarritz* atteint l'île en son milieu, dans la région de Bourail, vire à droite et survole la barrière de corail jusqu'à l'embouchure de la rivière la Tontouta. L'équipage découvre alors un terrain jalonné de drapeaux blancs avec en son centre un grand cercle de 600 m de diamètre où est inscrit le nom de la Tontouta. Une foule dense de 2 000 personnes attend l'avion de France. Près de 350 automobiles venues de Nouméa et de toute la Brousse sont parquées sur la plaine.

De Verneilh fait deux tours au-dessus du terrain pour apprécier où se poser dans cette clairière encombrée par la foule. L'avion descend lentement dans l'axe, rase en bout de piste un bouquet de niaoulis - ces arbres squelettiques typiques de la côte ouest de Nouvelle-Calédonie - mais, à quelques mètres du sol, en percute un de son aile droite. L'avion fait un brusque écart à droite, et pique du nez lourdement. La foule de spectateurs, mais aussi la faible luminosité en cette heure tardive de l'automne austral, ainsi que le manque de maniabilité de cet avion à basse vitesse expliquent cet accident.

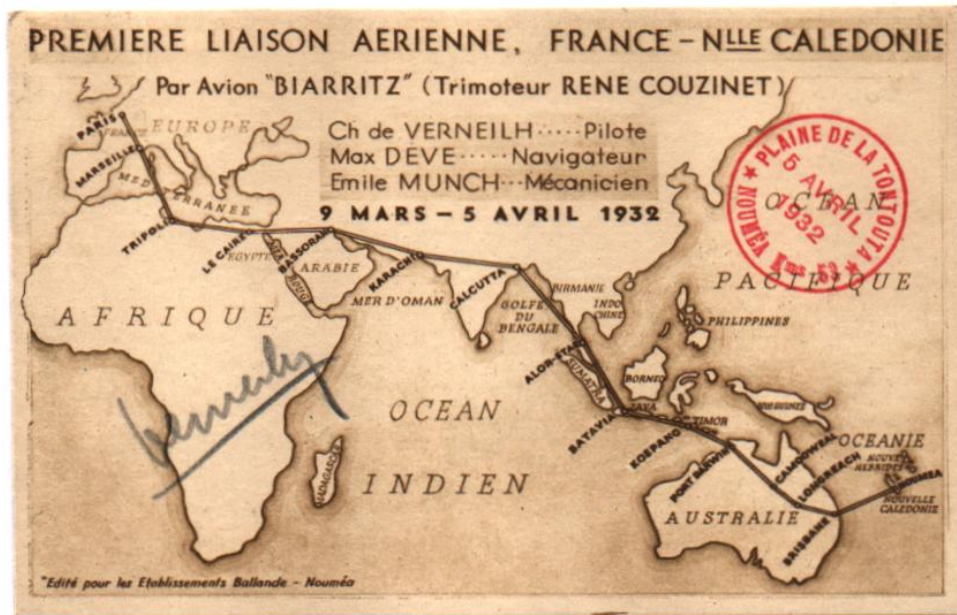
Heureusement l'équipage bien sanglé, déjà..., sort indemne de la carlingue mais moralement effondré. Les hélices brisées, l'extrémité de l'aile droite cassée, le train droit affaissé, le *Biarritz* n'est pas réparable sur place. Une nouvelle fois, comme avec l'*In'cha Allah* dix-huit mois plus tôt, le raid se termine mal.

Ainsi prend fin une épopée de 22 000 km entre Paris et Nouméa réalisée en 28 jours, 135 heures et 25 minutes de vol et 21 étapes.



Le Couzinet 33 « Biarritz » à son arrivée à la Tontouta, hélices et aile brisées

L'accueil à l'arrivée est enthousiaste et patriotique : champagne, discours à la lumière d'une lampe électrique, Marseillaise, remise par Charles de Verneilh d'une lettre du ministre des colonies, signature par le gouverneur de quelques plis transportés, réception d'un télégramme de félicitations de Laurent-Eynac ... A la nuit tombée ils atteignent Nouméa, éclairée pour la première fois à l'électricité. Se déroulent ensuite deux semaines de festivités en l'honneur des aviateurs.



Carte postale éditée à Nouméa. Cachet rouge de Tontouta. Signature du pilote de Verneilh

Pour commémorer et subventionner ce raid, le gouverneur Guyon décide, sans en référer à Paris, de surcharger localement deux timbres à 40 et 50 centimes : 3 000 séries sont émises dont 1 000 sont attribuées à de Verneilh qui les revendra en France, 500 destinées au siège de l'UPU seront détruites, et 1 500 sont vendues à Nouméa du 17 mai à la fin juin 1932, à raison d'une série par personne. Face au scandale que suscite ce faible tirage, tant à Nouméa qu'en métropole, une seconde série commémorative comprenant 26 valeurs est émise le 4 décembre 1933, surchargée cette fois-ci à Paris avec un texte différent.



Lettre de Nouméa du 23 juin 1932 affranchie avec les deux valeurs de la première série de poste aérienne de Nouvelle-Calédonie, surchargée localement

Une nouvelle fois, Charles de Verneilh doit reprendre le bateau pour rentrer en France. Il quitte Nouméa le 23 avril, le *Biarritz* démonté en fond de cale. On imagine sa déception mais ému par l'accueil de cette colonie si lointaine, il promet de revenir... en hydravion. Emile Munch l'accompagne. Le voyage dure 49 jours ! Le *Céphée* des Messageries Maritimes accoste à Marseille le 11 juin. Max Dévé est resté sur place pour étudier les possibilités de l'aviation dans les possessions françaises du Pacifique. Il y recommandera lui-aussi l'utilisation d'hydravions.

De Verneilh est reçu en France comme un héros. Il est flatté. Il vit mieux, s'installe à Neuilly. On lui décerne la Légion d'Honneur. Les journaux suivent désormais ses vols. Il travaille pour René Couzinet qui a entrepris la réparation du *Biarritz*. En attendant, il accompagne le constructeur, à bord de trimoteurs Salmon, à Lisbonne, Londres et Prague... où notre fougueux pilote a de nouveau un accident. En décembre le *Biarritz* est présenté au Salon de l'Aéronautique. Sur la carlingue, on y a peint les noms des escales de son raid, tels des trophées. C'est la gloire.

Début 1933, il participe à la sortie des usines Couzinet, dans l'île de la Jatte, de l'*Arc-en-Ciel*, réplique deux fois plus grande du *Biarritz*. En février, son *Biarritz* est réparé, prêt à voler.

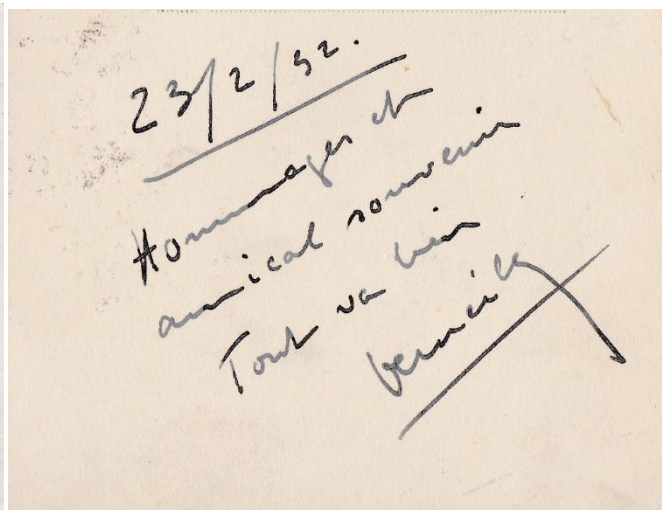
De retour dans les ciels africains.

1^{er} voyage : Villacoublay-Villa-Cisneros et retour (23 février - 3 mars 1933)

Le 16 janvier 1933, Mermoz effectue sa deuxième traversée de l'Atlantique sud, cette fois-ci aux commandes de l'*Arc-en-Ciel* avec Carretier (copilote), le capitaine Mailloux (navigateur), Manuel (radio), Jousse (mécanicien) et Couzinet (le constructeur). Les arrivées à Rio (le 17 janvier) et à Buenos-Aires (le 22 janvier) sont triomphales. « Le 11 février, l'*Arc-en-Ciel*, est de nouveau à Natal pour la traversée vers Dakar mais l'appareil trop lourd, s'enlise sur la piste. Il faut la renforcer. Cela va prendre 3 mois. » (Gérard Collot et Alain Cornu, *La Ligne Mermoz*, p.189). Une partie de l'équipage demeure sur place, l'autre s'embarque à bord d'un aviso à destination de Dakar où ils arrivent le 24 février.

De Verneilh prend l'initiative d'aller chercher Couzinet à Dakar. Il se fait accompagner du mécanicien Fernand Réjeange, son vieil ami qui a démissionné avec lui de l'Aéropostale, et qu'il a fait embaucher chez Couzinet. Il emmène aussi le radio Guyomar et un passager M. Helbronner, secrétaire général de l'Aéropostale qui tient le « livre de bord ». C'est sous un froid

glacial que le *Biarritz* quitte Villacoublay le 23 février à 6h50, puis fait escale à Alicante à 13h et atteint Rabat à 18h 30.



Carte postale « non aérophilatélique » écrite et signée de Verneilh lors de son passage à Rabat le 23 février 1933 (et non 32)

Le lendemain, 24 février, il décolle à 7h de Rabat, se pose 40 minutes après à Casablanca et poursuit vers le désert « La Ligne » qu'il le passionne tant. Il survole Mogador et Agadir. A partir de Cap Juby il fait face à des vents contraires qui augmentent sa consommation d'essence. Il rencontre ensuite d'épaisses nappes de brume. Arrivé au-dessus de Villa-Cisneros, où il doit atterrir pour refaire les pleins, il n'arrive pas à apercevoir le terrain ni les fusées de repérage qui lui sont envoyées. De Verneilh décide de remonter vers le nord, volant dans la brume à 20 mètres au-dessus de l'eau, à la recherche d'une éclaircie. C'est à 140 km de Villa-Cisneros, dans le désert du Rio de Oro, que de Verneilh réussit à se poser à 19h. Guyomar monte l'antenne de TSF et réussit à lancer un message qui est perçu en France. Le lendemain matin l'équipage entend les appels inquiets des avions de l'Aéropostale qui sont partis à leur recherche. Une fois un semblant de piste déblayé et le brouillard dissipé, le *Biarritz* s'apprête à décoller lorsque de Verneilh aperçoit une troupe de Maures hostiles montés sur des chameaux, qui foncent sur eux. Mécano et radio se précipitent dans l'avion et de Verneilh lâche les gaz à 300 mètres de ces Maures qui voient s'échapper l'occasion d'une belle rançon. Ils rejoignent Villa-Cisneros où Mermoz et Couzinet les retrouvent dans l'après-midi en provenance de Dakar. C'est la grande joie des retrouvailles, surtout après ces émotions.

Le 27, le *Biarritz* prend le chemin du retour et achemine Mermoz et Couzinet jusqu'à Casablanca. Le 1^{er} mars Mermoz et Helbronner quittent Casablanca à bord de l'avion de la ligne régulière Casablanca-Toulouse. Une heure après, de Verneilh, aux commandes du *Biarritz* amène Couzinet à Toulouse d'où il repart le 2 mars pour Villacoublay mais le mauvais temps le contraint à se poser à Bordeaux. Mermoz, pour les mêmes raisons, doit se poser de son côté à Chartres... Tous se retrouvent à Paris, le 3 mars, autour d'un banquet pour fêter l'exploit de *l'Arc-en-Ciel*.

2^{ème} voyage : Le Bourget - Cap Vert - Dakar - Alger - Le Bourget (20 mars - 7 avril 1933)

Deux semaines plus tard, Couzinet demande à de Verneilh, Mermoz, Réjeange (mécanicien) et Manuel (radio) de se rendre aux îles du Cap Vert afin de reconnaître un terrain d'atterrissage qui pourrait être utilisé par *l'Arc-en-Ciel* lors de sa traversée de l'Atlantique Sud. De Verneilh est ravi de retrouver une nouvelle fois « La Ligne ». Auparavant de Verneilh se rend à Londres pour remplacer ses hélices en bois par des hélices métalliques et, le 20 mars, le *Biarritz* décolle du Bourget. Il atteint Saint Louis du Sénégal le 23 mars après un voyage sans encombre via Toulouse, Casablanca et Port-Etienne. Le 25 de Verneilh arrive à poser son avion sur le terrain signalé de Porto-Maïo. Il retourne ensuite sur Dakar après 1 500 km au-dessus de l'océan en huit heures de vol. Là, Mermoz et Manuel, embarquent à bord de l'avisos qui assure la traversée

de l'Atlantique sus pour le compte de l'Aéropostale, pour retourner à Natal auprès de l'Arc-en Ciel.

Après une partie de chasse avec son ami Réjeange... de Verneilh quitte Dakar le 27 mars pour rentrer sur Paris avec, outre Réjeange, Jean Macaigne autre pionnier de l'Aéropostale, opérateur radio sur les premiers avisos de la ligne Dakar-Natal, qui rentre du Brésil. Le *Biarritz* se pose successivement à Saint-Louis-du-Sénégal, Villa-Cisneros, Agadir et Casablanca.

De Verneilh décide alors de réaliser une première : la liaison Alger-Paris sans escale. Malheureusement, au départ d'Alger sur le terrain de Maison-Blanche, Réjeange se blesse sérieusement en lançant une hélice. Souffrant d'une double fracture du bras, il est conduit à l'hôpital par son ami de Verneilh qui retarde d'une journée sa tentative. Le lendemain 7 avril de Verneilh entreprend cette première liaison aux commandes du *Biarritz* avec à son bord Thomasset un jeune radio qui a remplacé Macaigne à Casablanca et Helbronner, qui est venu exprès de Paris. Le vol de 8h12 minutes se déroule dans d'excellentes conditions. En fin de journée, le public, la presse, les photographes, les amis, les attendent au Bourget pour les fêter.



*diariz aérien Alger - Paris en 8h12.
7 avril 1933.
Verneilh*



Courrier-témoin du vol Alger-Paris. Oblitération de départ Alger-gare section avion 7 avril 33 à 4h55 et cachet d'arrivée au Bourget le même jour à 16h25. Signé Verneilh.

3^{ème} voyage : Paris - Alger - Paris (23 - 29 mai)

Le 23 mai, de Verneilh décide d'aller rechercher Réjeange qu'il a laissé à Alger. L'équipage du *Biarritz* se compose, en plus du pilote, du radio Thomasset et du mécanicien Lebas. Deux passagères ont aussi pris place à bord. L'avion décolle à 10h05 et atteint Alger à 17h10 après 7h05 de vol à 210 km/h. Le retour, toujours sans escale, se fait le 29 mai avec Réjeange comme passager. Gêné par le mauvais temps et un fort vent debout, le *Biarritz* met cette fois-ci 9h25 pour faire le trajet inverse.

4^{ème} voyage : Le Bourget - Alger - Marseille - Le Bourget (9 - 10 juin 1933)

A la suite de ces deux derniers voyages, de Verneilh estime qu'il lui est possible, toujours avec son *Biarritz*, d'effectuer l'aller-retour Paris Alger dans la même journée. Il quitte Le Bourget le 9 juin à 3h30 du matin. Il est assisté du mécanicien Lebas et du radio Pascal. Il transporte à son bord Maurice Noguès, le directeur d'exploitation d'Air Orient ainsi que 14 kg de courrier.



Carte postale transportée à bord du *Biarritz* lors de la liaison aller-retour Paris Alger. Oblitérations départ Paris Avion 9 juin 1933 2h, arrivée Alger Maison-Blanche 9 juin, départ ou transit Alger Maison-Blanche 9 juin, arrivée Paris avion 10 juin 12h30.

Le vol se déroule dans d'excellentes conditions. De Verneilh est attendu entre 10 et 11 heures par l'aviatrice Maryse Bastié et de nombreux amis et curieux. A une quarantaine de kilomètres des côtes algériennes, la radio d'Alger lui fournit un mauvais relèvement qui le fait virer plein Est. C'est après quarante minutes de vol dans la mauvaise direction que l'erreur est reconnue. L'avion fait alors demi-tour et se pose à Maison-Blanche à 13 heures avec deux heures de retard sur l'horaire prévu. A 14h10, après une courte réception et un échange de sacs postaux, le *Biarritz* reprend le chemin du retour. Le radio Pascal est remplacé par Viré, chef radio de l'Aéropostale. Jusqu'aux Baléares le temps est clément, mais des Baléares jusqu'aux côtes françaises il rencontre un fort vent du nord qui ralentit l'allure. L'intention de Verneilh est d'atterrir à Lyon pour faire de l'essence et atteindre Le Bourget avant minuit. A partir des Saintes-Maries-de-la-Mer il fait face à un mistral qui souffle à plus de 100 km/h. Au-dessus d'Avignon de Verneilh réalise qu'il ne peut pas tenir son horaire et qu'il ne dispose pas de suffisamment d'essence pour continuer. Il prend la décision de se poser à Marignane. Rebroussant chemin, il met 16 minutes pour faire les 80 kilomètres qu'il venait de parcourir en 40 minutes dans l'autre sens. C'est à 20h20 qu'il pose ses roues sur la piste de Marseille. Même s'il n'a pu réaliser exactement ce qu'il souhaitait, il a toutefois réussi l'exploit d'une double traversée de la Méditerranée dans la même journée.

Le départ pour Paris a lieu le lendemain 10 juin à 6h15. Le mistral est toujours aussi violent. Il lui faut 3h05 pour atteindre Lyon et c'est à 11h20 qu'il arrive au Bourget.

Missions en Europe du nord et de l'est

Début juillet, de Verneilh est sollicité par le Ministère de l'Air pour un voyage de propagande en Scandinavie, dans les Pays Baltes et en Pologne. Il est accompagné du mécanicien Lebas, qui remplace Réjeange, et du colonel Guichard. Le 6 juillet ils décollent du Bourget pour un long périple de 7 000 km qui les amène successivement à Copenhague (6 juillet), Malmö (8 juillet), Oslo (10 juillet), Göteborg (11 juillet), Stockholm (13 juillet), Tallinn (14 juillet), Riga (15 juillet), Varsovie (16 juillet) puis retour au Bourget le 17 juillet. On a beaucoup loué, à l'époque, la régularité de cette mission attribuée à la qualité des moteurs Gipsy.

En septembre, Pierre Cot, Ministre de l'Air, se rend en URSS à la tête d'une mission officielle. Il fait appel, un peu précipitamment, à de Verneilh pour participer à l'escadrille d'avions qui l'accompagne. Pour des raisons d'inimitiés politiques, l'ordre est donné d'effacer le nom de *Biarritz* du fuselage. On le remplace par le numéro « 33 » qui correspond au numéro de série de cet avion Couzinet.

Le 12 septembre décollent tout d'abord le trimoteur Marcel-Bloch MB-120 *Scorpion*, ainsi qu'un autre trimoteur, un Wibault-Penhoët 282 T d'Air France. Un peu plus tard dans la journée, le ministre Pierre Cot et ses principaux collaborateurs embarquent à bord du Dewoitine D 332 *Emeraude* piloté par Marcel Doret. Par des itinéraires différents, ils atteignent tous Moscou le 15 septembre.

De son côté, de Verneilh prépare sa route et constitue son équipage. Il emmène avec lui le capitaine Mailloux qui a traversé deux fois l'Atlantique sud avec Mermoz comme navigateur, le mécanicien Lebas et le jeune radio Thomasset. Le 14 septembre il décolle du Bourget une heure après le Blériot 110 *Joseph-Le Brix*, monomoteur moins rapide, piloté par Codos et Rossi qui viennent de battre un record de distance sur cet avion (de New York à Rayak soit 9 100 km en 55 heures de vol). Le mauvais temps arrête les deux avions à Strasbourg. Le lendemain ils font escale pour la nuit à Varsovie et ce n'est que le 17 septembre qu'ils rejoignent à Moscou la mission ministérielle où s'enchaînent réceptions et visites guidées. Pour le retour, comme à l'aller, l'escadrille se scinde en deux. Le 21 septembre, le Dewoitine du ministre, le Marcel Bloch et le Wibault rentrent par Kiev et Prague et se posent au Bourget le 22 septembre. Le *Joseph-Le Brix* et le Couzinet 33 devaient partir le 22 de Moscou pour arriver au Bourget en même temps que les trois autres avions, en un vol sans escale. La brume qui s'abat sur Moscou retarde leur départ et ils sont contraints de nouveau de se poser à Varsovie pour y

passer la nuit. C'est par un après-midi pluvieux, le 23 septembre, que les deux appareils se posent au Bourget.

Le dernier raid

Début octobre est occupé par le remplacement sur le *Biarritz* des moteurs Gipsy-III par des Gipsy-Major-1, plus puissants, de 130 ch chacun. Grâce à ces 400 ch, de Verneilh rentre de Londres-Croydon au Bourget le 17 octobre en un temps record de 1 heure et 28 minutes.

Le 25, il s'envole une nouvelle fois pour Casablanca, via la traditionnelle escale d'Alicante, afin d'y déposer un associé de Couzinet. Une fois sur place, il décide, pour le retour, de relier Tunis en une seule étape. Il s'y pose le 27 octobre à 15h30 après un vol rapide et sans problème effectué avec René Lebas, son mécanicien, et Auguste Goulmy, son radio.

Le samedi 28 au matin, il décolle de Tunis pour atteindre Paris dans la journée. Il met le cap sur Marseille et survole la Corse. En arrivant sur les côtes françaises, le temps se dégrade. Une brume de plus en plus épaisse couvre le parcours. Au-dessus de Dijon, de Verneilh, inquiet, se demande s'il peut continuer. Goulmy contacte par radio Le Bourget pour connaître la météo mais l'aéroport, occupé par la visite de Lindbergh, ne répond pas. De Verneilh renonce alors à cette tentative de vol direct Tunis-Paris, fait demi-tour et se pose à Dijon d'où il envoie un télégramme à sa femme « Tunis-Dijon, 6h40. Etape dure par suite temps. Suis navré avoir échoué à une heure du but mais T.V.B., à demain ». Le lendemain dimanche, le temps est particulièrement pluvieux. Il tente une sortie et, au bout d'une demi-heure, constatant que la brume ne s'est pas levée, il revient sur Dijon. Il s'impatiente, d'autant plus qu'il fait beau sur Paris. Le lundi matin, 30 octobre, le temps ne s'est pas amélioré et malgré l'avis défavorable du personnel de l'aéroport, il décolle de Dijon à 9h51. Une demi-heure plus tard, à 10h13 exactement, le *Biarritz* avec son équipage s'écrase sur la crête d'une colline proche du village de Blaisy-Bas, sur les contreforts du Morvan. Selon René Couzinet, de Verneilh se serait d'abord orienté vers le nord-est où le temps semblait meilleur, puis aurait fait de nouveau demi-tour vers Dijon en essayant de passer sous le brouillard mais aurait heurté la cime d'un arbre sur cette crête fatale.

Les obsèques de ces trois aviateurs, cités à l'ordre de la Nation, se déroulent à l'église des Invalides en présence de Couzinet, de Mermoz et de nombreux officiels. Hommage est rendu à Charles de Verneilh, pilote charismatique, aventureux, audacieux même, qui s'accomplissait dans la conduite de son avion, le *Biarritz*, avec lequel il faisait corps.

Principales références bibliographiques :

- Suzanne de Verneilh : *Deux Pilotes*, éditions J. Foret, Paris 1950.
- *Les Ailes*, journal hebdomadaire de la locomotion aérienne, années 1930, 1931, 1932 et 1933.
- *Le Trait d'Union*, journal de la branche française d'Air Britain, n°132 juillet-août 1990
- *Icare*, revue d'aviation éditée par le S.N.P.L., n°190, 3^{ème} trimestre 2004
- Les journaux de bord du raid France-Nouvelle-Calédonie, de chacun des trois coéquipiers ont été publiés, pour :
 - Charles de Verneilh, dans le livre de son épouse, Suzanne de Verneilh : *Deux Pilotes*, Paris 1950.
 - Max Dévé, dans la *Revue des Forces Armées*, décembre 1933
 - Emile Munch, dans le quotidien *Le Petit Ardennais*, juillet 1932.

LA VIE DU CAF

Nouvelles adhésions

Depuis janvier 2017, nous avons eu le plaisir d'accueillir un nouveau membre et nous lui souhaitons la bienvenue :

N° 978 : M. Jerzy KUPIEC-WEGLINSKY (USA - Californie)

Carnet gris

Nous avons appris le décès de M. Roland PRINCE (CAF 720), un membre de longue date du CAF passionné d'histoire postale aérienne. Le CAF présente à sa famille ses plus sincères condoléances.

Au palmarès des expositions philatéliques

Exposition Nationale Phila-France 2017 à Cholet (28 avril au 1^{er} mai 2017)

- 80 V : BENZINE Ahmed (CAF 952) : Histoire de l'Aérophilatélie en Algérie de 1922 au 1^{er} sept. 1939.
- 82 V : BOUEYGUET Marcel (CAF 967) : Le courrier aérien d'Indochine de 1939 à 1954.
- 78 GA : BRISSAUD Olivier (CAF 941) : La ligne Mermoz.
- 82 V : MARECHAL René : Courrier aérien transporté de et vers l'Espagne pendant la guerre civile (35-39).
- 87 GV : RENAUD Jacques (CAF 518) : Poste Aérienne militaire au Maroc - campagnes de 1931/1933.
- 85 GV : VINCENT Pierre (CAF 812) : Liaisons postales aériennes France-Madagascar à travers l'Afrique (1915-1940).
- 80 V : WAGNER Alain (CAF892) : Carnets publicitaires et publicitimbres du timbre Jeanne d'Arc d'Orléans (TRA).
- 70 A : Cercle Aérophilatélique Français : Bulletin du CAF (LIT).

European Stamp Exhibition Finlandia 2017 à Tampere - Finlande (24 au 28 mai 2017)

- 83 V : RENAUD Jacques : Courriers transportés par dirigeables allemands avec affranchissements mécaniques
- 81 V : MARECHAL René : Air mail to South Africa by Imperial Airways and local companies (1925 -1937).

Calendrier des expositions à venir comprenant de l'aérophilatélie

- **3 au 7 août 2017 : Bandung 2017 World Stamp Exhibition (FIP & IREX)**
Trans Studio Convention Centre, Bandung, Indonésie.
<http://www.ny2016.org/> .
- **10 et 11 mars 2018 : Fête du Timbre**
- **7 au 10 juin 2018 : Paris-Philex 2018** (à la Porte de Versailles - congrès FFAP le 9 juin)
- **15 au 18 août 2018 : Praga 2018 World Stamp Exhibition (FIP & IREX)**
<https://www.praga2018.cz/en/homepage/> .

Représentation du CAF et de l'aérophilatélie

- Assemblée générale GAPS à Calais (Groupement des Associations Philatéliques Spécialisées) le 21 avril 2017 : Michel NEMPON.
- Assemblée Générale de la FFAP à Cholet le 30 avril 2017 : Jacques RENAUD, Jean-Daniel AYACHE et Michel NEMPON.

Parutions

- L'aviation commerciale à l'Aéroport de Bordeaux-Mérignac de l'origine à nos jours par notre collègue du CAF **Jean-François Labrousse**.
Cet ouvrage très documenté de 42 pages (au prix 10 € + port pour les membres du CAF jusqu'au 30/06/2017) retrace l'histoire détaillée de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac.

Commande et renseignements auprès de Jean-François LABROUSSE : 709 avenue de la bécasse 40150 Soorts-Hossegor, labroussejf@orange.fr , +33 (0)5 58 43 51 87

- **Guillaumet le passeur par Bernard Bacqué aux Editions Latérales par Bernard Bacqué**

A partir de l'ensemble des carnets de vol de Henri Guillaumet, Bernard Bacqué a réalisé un travail rigoureux sur la vie de cet archétype du pilote de ligne - selon les propres mots de Saint-Exupéry. Cet ouvrage illustré de nombreux documents, dont beaucoup inédits, comme une trentaine de photos de Guillaumet, nous réserve des révélations sur son amitié avec Edmond Lassalle, sa mission d'exploration de lignes en Afrique Noire, ses vols d'essai sur l'Arc-en-ciel, son voyage aux États-Unis avec Michel Détroyat... et de superbes photos sur le plan d'eau de Port Washington, à New-York, le 14 juillet 1940, avant d'embarquer pour la dernière traversée océanique d'avant-guerre du Latécoère 521 "Lieutenant de Vaisseau Paris". Ce document complet sur la vie de Henri Guillaumet s'appuie aussi sur de longs entretiens avec Noëlle Guillaumet, l'épouse du héros, qui avait été la marraine de 'formation pilote de ligne' de l'auteur.

Cet ouvrage au format beau livre 17,5 x 21,5 cm, couverture cartonnée et toilée avec vignette d'illustration, 192 pages sur papier couché 150 grammes, plus de 220 illustrations, souvent en quadrichromie, sorties d'archives inédites (carnets de vol, photos, documents) est disponible sur le site sécurisé www.editionslaterales.com . Paiement par carte de crédit ou Paypal. Vous pouvez aussi adresser votre règlement par chèque (30€ l'ouvrage + 3€ de participation aux frais d'envoi) à ÉDITIONS LATÉRALES, Bernard Bacqué, 24 clos de la Llanura 31130 Balma.

Articles aérophilatéliques dans d'autres publications

- Philatélie française n° 674 : Le tour du monde aérien d'Howard Hughes (10-14 juillet 1938) par Bertrand Sinais.
- Belgaphil avril 2017 : Il y a 100 ans les Belges au lac Tanganika par Filip van der Haegen.
- Bulletin COLFRA n°159 : L'aviateur Jim Mollisson au Sénégal par Alain Hurpet.

Petites annonces

721 - Recherche enveloppes à en-tête de compagnies aériennes françaises ayant circulé.

722 - **Recherche ESPAGNE : lettres PAR AVION 1936-1939 :**

Depuis et vers la **ZONE REPUBLICAINE NORD Santander** avant le 28.08.37, **Bilbao** avant le 19.06.37, **Gijon** avant le 21.09.37 et autres lettres de Asturias, Vizcaya ou Euzkadi ..) vers l'Espagne ou vers l'étranger 1936- 1937.

Aérogramme Euzkadi ayant voyagé.

Baléares : Lettres PAR AVION de MAHON et de Minorque vers l'Espagne, l'Afrique du nord ou l'étranger.

Lettres de Soller, Palma, Alcudia 5 / 10 Août 1936

Toutes lettres **par avion** pour l'intérieur de la **zone républicaine**

Zone Nationale : Lettre d'Espagne vers les Canaries depuis le 17/07/36 jusqu'au 26/04/38, Lettre depuis les Canaries 1^{er} vol 31/10/36 et par Iberia depuis 27/04/38.

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

Service cessions

- La cession juin 2017 est jointe au bulletin. Elle comprend 111 lots de 10 à 300 € dont beaucoup de lots à petits prix, profitez-en.
- La prochaine cession sera couplée au bulletin de novembre 2017. 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 **17 septembre 2017**. 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

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-Pierre ARAGNETTI, Jean-Daniel AYACHE, Lucien TOUTOUNJI.

Vérificateur aux comptes :

Pascal HOUE.

REUNIONS MENSUELLES

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

**Prochaines dates de réunions : 17 juin (AGO), 16 septembre, 21 octobre,
18 novembre, 16 décembre, 20 janvier 2018.**

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

Le courrier présenté a été posté d'Alger le 27 décembre 1935 pour Rio de Janeiro (fig. 1 et 2). Pris en charge par la section avion Alger RP, il fut transporté par avion jusqu'à Casablanca (Maroc) où il arriva le 29 puis transporté par Air France le 5 janvier 1936 (hydravion LATE 300 **Croix du Sud**) équipage de Dakar à Natal : Rouchon et Cariou pilotes, Comet navigateur, Néri radio, Lavidalie mécanicien. Arrivée et distribution du courrier à Rio de Janeiro le 7 février 1936. La rareté du document provient du fait que seul le très faible courrier provenant du Maroc, d'Algérie et de Tunisie pouvait recevoir à l'escale de Casablanca la griffe de propagande « Inauguration de la liaison aérienne transatlantique hebdomadaire 5 janvier 1936 » (100% aérien).



Fig.1

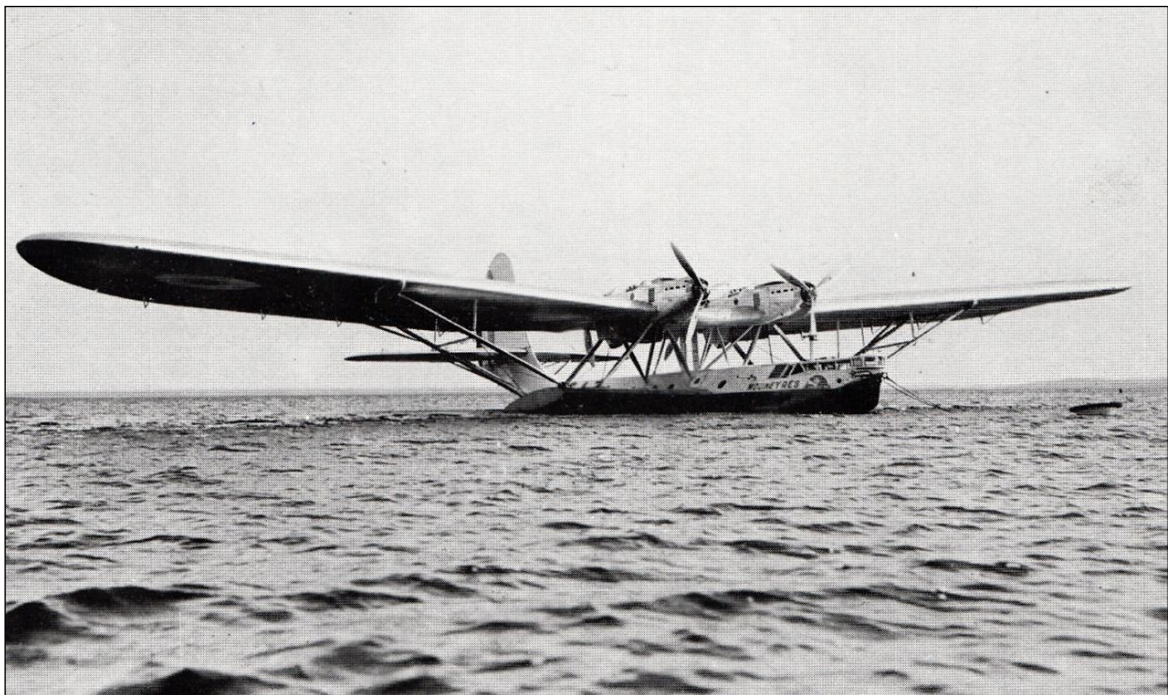
La lettre d'un poids de 5g fut affranchie à **11F** au tarif suivant :
(Erroné car non transité par la France ✕)

Lettre extérieure :	1,50F
Surtaxe aérienne Algérie-France 1F/10g	✕ 1F
Surtaxe aérienne France-Brésil 8,50F/5g	✕ 8,50F/5g

Le bon tarif via Casablanca aurait dû être **9,50F** (Lettre extérieur 1,50F + SA 8F).



Fig.2



Constructeur : SIDAL (Société Industrielle d'Aviation Latécoère).
Années de construction : de 1932 à 1935.
Type : hydravion monoplan quadrimoteur à coque métallique et aile entoïlée.
Longueur : 25,83 mètres.
Envergure : 44,20 mètres.
Poids total en charge : 23.000 kg.
Vitesse de croisière : 160 km/h.
Autonomie : 4.800 km.
Moteurs : 4 Hispano Suiza 12 Nbr de 650 cv, 12 cylindres en V, refroidis par liquide (LATE 300).
4 Hispano Suiza 12 Ner de 650 cv pour les LATE 301.

La deuxième lettre, plus rare en particulier pour sa destination, fut postée le 2 janvier 1936 (fig. 3 et 4) pour Quito (Equateur). Distribuée le 16 ; son acheminement fut le suivant : Oran, Casablanca, Natal par Air France puis prise en charge par la compagnie PAA (Pan American Airways) via le nord du Brésil.

Arrivée à Guayaquil le 14 et distribuée par Express à Quito le 16.

Celle-ci fut bien affranchie au bon tarif soit **9,50F** :

Lettre extérieure	1,50F
Surtaxe aérienne Algérie Equateur 8F/5g	8F



Fig.3



Fig.4