

Le coup de cœur de la CNEP

Dans cette rubrique, dédiée aux négociants membres de la C.N.E.P., ceux-ci nous présentent les pièces philatéliques hors normes qu'ils ont la chance de voir passer entre leurs mains. Ce mois-ci, Alain Jacquart (expert au sein de la maison Calves) met en avant un pli exceptionnel témoin d'un crash aérien survenu en Birmanie en 1929.

Notre histoire prend sa source le 11 novembre 1918, date à laquelle est signé l'armistice de la Première guerre mondiale. En France, la liesse est générale, sauf peut-être dans les bureaux des fournisseurs de l'armée, au premier rang desquels figurent les avionneurs. Ceux-ci, en effet, doivent à présent revoir leur stratégie industrielle et trouver de nouveaux débouchés à leur production. Certains trouvent la solution suivante : employer leurs avions pour le transport du courrier, notamment pour les longues distances, et concurrencer ainsi le bateau et le train. Commence alors l'époque glorieuse des raids aériens, pendant laquelle de courageux pilotes tentent d'ouvrir la voie des airs vers des pays lointains... au risque parfois d'y laisser leurs vies.

Parmi ces pionniers, l'un des plus célèbres n'est autre que Joseph Le Brix. Celui-ci s'est fait connaître en accomplissant, en compagnie de Dieudonné Costes, un périple autour du monde de près de 75 000 kilomètres entre octobre 1927 et avril 1928. En 1929, alors qu'il s'agit cette fois d'effectuer un raid aérien à destination de l'Indochine, c'est tout naturellement à lui que l'on fait appel. Malheureusement, ainsi que l'écrit l'hebdomadaire *Les Ailes* dans son édition du 26 décembre 1929, "Pour Le Brix, l'Extrême-Orient ne se montre pas favorable et semble accumuler ses lignes de défense contre lui". En février, en effet,



Recto de la lettre

alors qu'il effectue une première tentative en compagnie des aviateurs Paillard et Jousse, il se voit contraint d'effectuer un atterrissage d'urgence dans un marécage en Birmanie - un échec d'autant plus rageant que l'avion n'est plus qu'à un saut de puce de sa destination. Et ce n'est pas tout : le vol suivant, effectué en décembre en compagnie de Maurice Rossi, se solde par un échec retentissant. C'est de cet accident dont témoigne la lettre qui fait l'objet de cet article.

Reprenons le déroulé des faits. Partis de l'aéroport du Bourget le 16 décembre à 11h58 à bord d'un avion de la firme

Potez, Le Brix et Rossi commencent par réaliser un bel exploit en reliant Paris à Agra, en Inde (soit une distance de 10 500 kilomètres) en seulement 72 heures. C'est toutefois à partir de cette étape que tout se complique. Pour commencer, la violence de la pluie et un problème technique rendent le redécollage impossible et l'équipage doit patienter sur place 24 heures. Mais le pire reste à venir. Le surlendemain, en effet, lors du survol de la vallée de Moulmein, en Birmanie, les conditions climatiques rendent irréalisable le franchissement des montagnes qui se profilent à l'horizon. Voici le compte-rendu de l'événement fait par Le Brix lui-même, dans un télégramme adressé à l'agence Havas le 26 décembre depuis Rangoon : "L'avion est terriblement secoué et se trouve souvent dans une situation tragique. Finalement, pour éviter les montagnes, nous préférons sauter. Le parachute de Rossi, humide, fonctionne mal. Ouvert partiellement, il descend rapidement en vrille. Le mien a fonctionné



Le Potez 34 de Le Brix et Rossi.

d'une façon parfaite. J'ai retrouvé un peu plus tard Rossi délirant. Quelques indigènes arrivent une demi-heure après. Nous transportons Rossi sur une civière de fortune au village situé à l'entrée de la forêt. Il souffrait beaucoup. Le lendemain, j'ai retrouvé l'avion entièrement détruit, à 10 kilomètres du village. Le transport de Rossi a été pénible. Il s'est effectué à bras d'homme en char à boeuf et en bateau. Les indigènes nous ont réservé une large hospitalité. Rossi a été examiné aux rayons X. Il avait une fracture importante de la hanche. Six semaines de soins seront nécessaires. Quant à moi, je n'ai pas reçu une égratignure."

Inutile de dire que, dans ces conditions, aucune des lettres que contenait l'avion n'a pu être récupérée... à l'exception notable de la nôtre. Celle-ci, adressée à René Robin (qui occupe à cette époque le poste de résident supérieur du Tonkin et qui deviendra gouverneur général de l'Indochine entre 1934 et 1936), connaît en effet un destin très particulier. Au dernier moment avant le départ de l'avion, le directeur du Petit Journal réussit à la faire oblitérer au bureau de poste du Bourget, puis à la remettre de la main à la main à Le Brix. Le sac postal étant déjà fermé, celui-ci n'a d'autre choix que de la glisser dans sa poche... ce qui explique qu'elle ait été sauvée lors du crash de l'avion. Homme d'honneur, Le Brix ne manque pas de la confier aux services postaux le 9 janvier 1930, alors qu'il se trouve encore à Rangoon, dûment affranchie avec les timbres indiens en



Joseph Le Brix.



Maurice Rossi.

vigueur dans cette colonie britannique et après avoir griffonné au verso ces quelques mots : "Regrets, Le Brix". La lettre transite ensuite par Singapour (comme en témoigne le cachet de passage du 20 janvier 1930) avant de finir par atteindre son destinataire à Hanoï. Un tel document, au-delà de sa très forte charge émotionnelle, constitue une grande rareté de la poste aérienne française et de la collection d'Indochine.

Quant à Joseph Le Brix, il ajoute un nouvel exploit à son palmarès en 1931, lorsqu'il bat le record de distance en circuit fermé en compagnie de René Mesmin et de Marcel Doret. Malheureusement, cet équipage enchaîne ensuite les déconvenues. Le 12 juillet 1931, alors qu'ils tentent de rallier en ligne droite Tokyo

depuis Paris, Le Brix et Mesmin doivent sauter en parachute, tandis que Doret pose l'avion en catastrophe en pleine forêt. Et surtout, en septembre de la même année, alors qu'ils renouvellent ce défi, la situation se répète : le moteur cale au-dessus de l'Oural et l'avion doit être évacué. Mais cette fois-ci, seul Doret a la vie sauve. Mesmin et Le Brix n'ont pas le temps de sauter et périssent dans le crash. Tous deux ont droit à des funérailles nationales, célébrées à Notre-Dame de Paris le 25 septembre 1931. ■

Alain Jacquart est expert au sein de la maison Calves (Drouot Philatélie), cabinet de référence pour l'expertise des timbres de France et des colonies françaises. Pour connaître les conditions et les tarifs d'expertise : <https://www.timbres-experts.com/pages/expertise-de-timbres>

Drouot Philatélie,
8 rue Drouot, 75009 Paris.

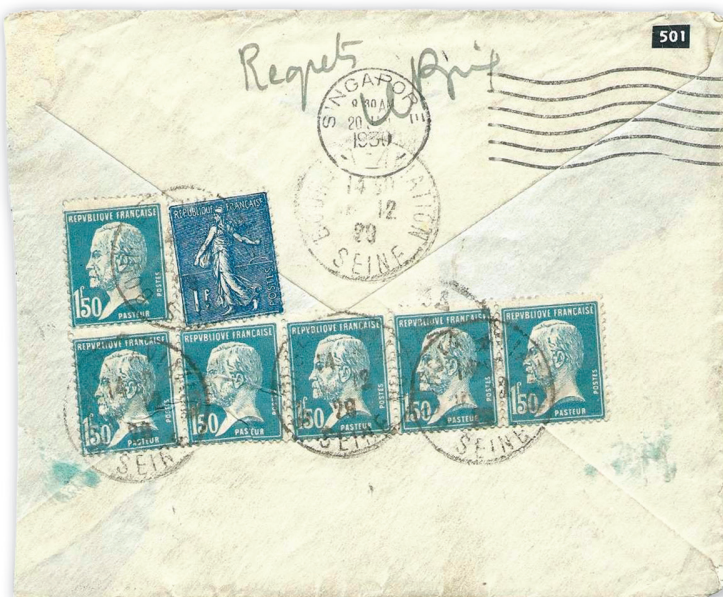
Tél. : 01 45 23 41 83.

Mail : contact@timbres-experts.com

Site : www.timbres-experts.com

La C.N.E.P. : un gage de qualité

La C.N.E.P. est, en France, l'unique syndicat de dimension nationale regroupant les négociants en philatélie, les experts reconnus et les fabricants et détaillants de matériel. Les négociants affiliés à ce syndicat respectent une charte professionnelle garantissant à leurs clients l'authenticité et la qualité des pièces philatéliques vendues. Avant tout achat, vérifiez sur le site www.cnep.fr l'affiliation du professionnel avec lequel vous faites affaire !
Pour plus d'informations : info@cnep.fr



Verso de la lettre