

Le tour du monde de Jacques et Violette de Sibour

*D*e septembre 1928 à juillet 1929, Jacques et Violette de Sibour font le tour du monde avec leur DH60 immatriculé G-EBZR et baptisé "Safari II". Leur objectif initial est de réaliser une partie de chasse en Indochine, dont l'intérêt a été vanté à Jacques, blasé des chasses africaines, par Lord Carberry, également aviateur et grand chasseur devant l'éternel rencontré au cours du meeting d'Amsterdam en 1927. Mais c'est aussi l'occasion pour Jacques de promouvoir ses idées sur le grand tourisme aérien.

En 1930, Violette de Sibour publie ses souvenirs de ce voyage en 1930 chez l'éditeur Robert Putnam, mari d'Amelia Earhart, tous deux amis du couple. Par souci d'efficacité littéraire ou pour éviter certains sujets sensibles dans le contexte de l'époque, Violette a amendé ou omis certains événements de leur voyage. Par recoupement avec d'autres sources, nous avons dans ce qui suit essayé de restituer l'intégralité de ces faits.

De Londres à Tanger

Stag Lane, le 14 septembre 1928 au petit matin

Le Gipsy Moth DH 60G baptisé "**Safari II**" a fait son premier vol aux mains de Jacques de Sibour le 13 septembre dans l'après-midi. Dès l'aube du 14 septembre, Jacques est sur le terrain. L'appareil peint en argent et bleu de cobalt est contrôlé et reçoit son CoA et son immatriculation **G-EBZR**. Un cercle de parents, d'amis et la presse assistent au départ. Au premier rang, le père de Violette, Harry Gordon Selfridge, manifeste un soutien formel tout en exprimant clairement sa désapprobation de ces folies de jeunesse. Bien qu'intéressé depuis l'origine par le développement de l'aviation – il a créé dans ses magasins un département spécialisé –, il préférerait voir son gendre plus attiré par le business et éviter des risques

inconsidérés à sa fille. Par contre, la presse aéronautique anglo-saxonne salue ce départ comme un événement pour le grand tourisme aérien¹.



Michel Bassiere, 2011



Stag Lane, 13 - 14 septembre 1928
Sources: Coll. K de Sibour, Flight

De Hendon à Paris - Le Bourget, l'étape de 370 km est interrompue par un atterrissage à Lympne pour les formalités douanières et un déjeuner sur le pouce avant de se poser au Bourget vers 17h00 et de rejoindre Paris, où Blaise, leur fils de 6 ans, attend ses parents pour un dîner dans un restaurant à la mode (le Griffon, rue d'Antin).

FRANCE, du 15 au 20 septembre

Le samedi 15 septembre, la première étape de Paris à Lyon, soit 450 km, s'effectue en 3h sous de bons auspices. Le couple se pose à Lyon-Bron pour se dégourdir les jambes et se restaurer, mais une fuite d'huile constatée avant le décollage prolonge le séjour. Le vol est repris le lendemain, après une réparation menée avec l'aide d'un "ingénieur obligeant", James F.D. Beazer².

¹ Flight, 20/09/28

² Ancien de la RAF, James F.D. Beazer a été embauché en 1927 pour assurer la gestion du parc du Yorkshire Aero Club, et vient d'être débauché par de Havilland. Il est alors chargé de l'aide à l'installation des nouveaux aéro-clubs équipés de DH60. Le hasard fait bien les choses, mais il est possible que cette présence à Lyon, fort opportune, d'un ingénieur de la maison de Havilland ait été suscitée par Jacques de Sibour.

Le dimanche 16 septembre, le couple quitte Lyon le matin de bonne heure pour un vol vers Perpignan (400 km). Au bout d'une heure, Jacques remarque que le transfert de l'essence au réservoir avant ne se fait pas; le niveau d'essence baissant vite compte tenu de la tramontane affrontée après Nîmes, le couple est soulagé de se poser à Perpignan à 15h35, même si l'atterrissage par fort vent de travers est délicat.

Le constat d'une nouvelle fuite d'huile prolonge cette escale. Le couple séjourne jusqu'au 20 septembre à Perpignan, hébergé chez un ami viticulteur, le Comte de Rodellec : c'est la semaine des vendanges dans les Corbières. A cette occasion, il lie connaissance avec le Général François-Marcel Huet, commandant la 2^o Brigade aéronautique en route pour une tournée d'inspection au Maroc en Potez 25 et son pilote, le Capitaine Fargeau de son État-major³. Pendant ce temps, "Safari II" fait l'objet d'une maintenance peu efficace : le couple au retour d'un déjeuner trouve des mécaniciens faisant la sieste et constatant calmement "on a tout défait, mais on n'a rien trouvé". Le départ pour l'Espagne est néanmoins décidé.

ESPAGNE, du 21 au 23 septembre

Le vendredi 21 septembre, l'appareil est remonté et le couple décolle à 15H30 pour Barcelone (180 km), par le Col du Perthus. Pour des raisons inexplicables, Jacques ne peut utiliser aucun des trois terrains d'El Prat de Llobregat⁴ () et se voit imposer Sabadell, terrain de secours des Lignes Latécoère. Ce terrain, situé à une trentaine de kilomètres de Barcelone, n'est alors pas aménagé (il ne le sera qu'en 1934) : ni téléphone ni taxi. Pour quitter le terrain, le char à bœufs avant qu'un automobiliste compatissant ne les prenne en charge de Sabadell à Barcelone. La soirée au Ritz est évidemment d'une tout autre nature ...

Le lendemain matin, rejoindre le terrain de Sabadell depuis Barcelone est heureusement plus simple. Après le décollage, le vol de 450 km vers Alicante s'effectue par un temps qui tourne à l'orage dans une région montagneuse et offre quelques sensations jusqu'à Valence. L'avion doit monter à 7000 pieds pour passer les sierras avant d'atterrir sur le terrain des Lignes Latécoère à Alicante / El Altet, tout nouvellement ouvert fin 1927. Le couple passe la nuit dans un hôtel loin de rappeler le Ritz de la veille : "*one sixth-rate hotel smelling of crowded humanity*", commente Violette.

³ Partis le 16 de Paris, la tournée d'inspection du Général Huet et du Capitaine Fargeau suivra le parcours suivant :

16/09 Paris - Perpignan, 790 km en 4h20
18/09 Perpignan - Alicante, 630 km en 4h40
19/09 Alicante - Rabat, 780 km en 6h15
20/09 Rabat - Kasbah - Tadla, 190 km en 1h40
21/09 Tadla - Marrakech, 200 km en 1h30
26/09 Marrakech - Casablanca, 230 km en 1h40
27/09 Casablanca - Fez, 260 km en 2h05
28/09 Fez - Meknès, 60 km en 0h35
30/09 Meknès - Séville, 400 km en 2h50
01/10 Séville - Madrid, 460 km en 2h50
02/10 Madrid - Cazaux, 550 km en 3h20
03/10 Cazaux - Paris, 510 km en 3h20

⁴ Barcelone dispose en effet d'un terrain militaire et deux terrains civils, "La Volateria" et le terrain Latécoère, sans compter le terrain de secours Latécoère de Sabadell

Le dimanche 23 septembre, le décollage pour Tanger est retardé; la béquille qui s'est fendue la veille à l'atterrissage sur le terrain pierreux doit être remplacée. Peu après 9H00, l'appareil s'envole enfin, et prend de l'altitude pour pallier aux inconvénients des turbulences générées par les montagnes et un vent assez fort. Après 420 km de vol, le couple se pose au moteur à Malaga pour refaire le plein et déjeuner de miel et d'omelette avec un pilote de Latécoère et son épouse. Le décollage l'après-midi permet un vol de 165 km par temps clair au dessus du rocher de Gibraltar, pour atteindre finalement le terrain de Tanger Boukhalef situé à une vingtaine de kilomètres au sud de la ville, et encore peu aménagé : il ne comporte qu'un hangar "constitué de 3 murs délabrés et d'un demi-toit".

Tanger - Gabès

MAROC, du 23 au 28 Septembre

Le projet initial de Jacques de Sibour était de suivre la côte nord-africaine jusqu'à Oran. Au dîner, l'ambassadeur français, de Witasse⁵, et l'ambassadeur britannique recommandent de faire le détour par Fez pour éviter le survol du Rif encore mal contrôlé. Suivant leur avis, le couple décolle le dimanche 23 septembre en fin d'après-midi après avoir visité Tanger pour couvrir en 1h30 les 215 km qui les sépare de Fez. Le terrain militaire, qui - "*Thank God*" - leur apparaît comme un luxe après les étapes précédentes, accueille le Moth.

Réceptions, visite de la ville et des environs, cette étape de Fez sera plus longue que prévu. Le départ pour Oujda le mercredi 26 vers 15H00 après un déjeuner au mess des officiers est contrarié par la chaleur : le moteur manque de puissance et les haubans sont distendus. Le retour au terrain s'impose pour rentrer à l'atelier le Moth qui n'est toujours pas prêt le lendemain matin : les mécaniciens ont passé la nuit à la traduction des mesures de la notice d'entretien en anglais ... Lorsque les réglages sont terminés, la chaleur croissante et l'arrivée du Général Huet et du Capitaine Fargeau se conjuguent pour annuler de nouveau le départ.

ALGÉRIE, du 28 Septembre au 8 Octobre

Le vendredi 28 septembre, le vol de Fez à Oran (450 km en 2h30) se déroule sans difficulté. La chaleur écrasante dès l'atterrissage à La Senia réduit l'escale d'Oran à un repos forcé. Le samedi, le couple vole en touriste d'Oran à Alger (450 km) passant d'abord au sud du massif de l'Ouarsenis, puis virant au nord pour le traverser avant de reprendre le cap de Maison Blanche. Dès son arrivée, Jacques envoie un câble à Londres indiquant son intention de séjourner 2 jours à Alger. Au programme, visites touristiques, notamment les gorges de Palestro.

Le 2 octobre, le couple quitte Alger pour rejoindre directement Sétif, en survolant le massif de Djurdjura. Alors qu'ils ont parcouru environ 80 km, le moteur s'arrête et

⁵ Passé ensuite ambassadeur au Caire, de Witasse sera de fait un témoin et un acteur indirect assidu des voyages et raids français vers l'Afrique orientale et les Indes

Jacques négocie un atterrissage forcé dans cette zone montagneuse⁶. Le chef du district les accueille et les invite à un déjeuner après lequel Jacques révisé l'appareil sans trouver d'explication à la panne.

Après une nuit sur place, le Moth redécolle sans difficulté vers l'est pour franchir les 110 km qui les sépare de Sétif. Il suit la vallée de Raffour avant d'obliquer vers Sétif et de s'engager dans les Portes de Fer, probablement vers Bourar ("*a narrow basin in the mountains crossed at the bottom by a swiftly flowing river*"). Alors qu'ils commencent à s'élever, le moteur a de nouveau des ratés. Jacques suppose alors que leurs difficultés sont dues à un mélange trop riche pour l'altitude et décide de continuer vers Sétif en volant aussi bas que possible. Effectivement, ils arrivent ainsi à Sétif El Hassi sans autre problème.

Pour se remettre de leurs émotions, Jacques et Violette, bien accueillis, décident d'y rester jusqu'au dimanche 7 octobre. Jacques en profite pour chasser. Ils visitent également les gorges du Chabet-El-Akhra et sont invités à passer le dimanche dans la ferme d'une "famille coloniale française typique", journée agrémentée d'un difficile déjeuner méchoui - couscous...

Le lundi 8 octobre, doutant encore de son appareil, le couple évite la région côtière montagneuse en suivant une route plus au sud avec une escale intermédiaire à Tébessa avant d'atterrir sans autre difficulté que le retour de la chaleur sur le terrain militaire de Tunis El Aouina.



Arrivée à Sétif
Coll. KdS

TUNISIE, du mardi 9 au samedi 13 octobre

Tunis séduit Jacques et Violette qui décident d'y rester trois jours. Ils y sont accueillis par le Commandant de Tournemire qui dirige l'armée du Bey, et son épouse. Il leur fournit un chaperon pour visiter la ville, les

⁶ Violette évoque l'arrêt du moteur au dessus des gorges de Palestro, probablement pour se situer sur une référence connue sur le plan touristique. Cependant, d'après les détails donnés dans *Flying Gypsies* (distance, relief, altitude), leur panne a plutôt eu lieu au-dessus de Bouira ou vers Ait Bouadou, c'est-à-dire au cœur du massif, sur l'axe Alger - Sétif.

introduit auprès de Saleh Eddine Baccouche⁷ (futur premier ministre tunisien) et leur facilite ce séjour en Tunisie qui se prolonge les vendredi 12 et samedi 13 octobre par un vol touristique de Tunis à Gabès, via Kairouan et Sfax (360 km).

Ce vol illustre bien le tourisme aérien tel que veut le promouvoir Jacques de Sibour : décollage de Tunis, atterrissage à Kairouan et visite de la ville, passage sur El Jem, survol des champs d'oliviers et atterrissage sur le champ de courses de Sfax pour un déjeuner qui permet de laisser passer la grosse chaleur de la journée, enfin redécollage pour Gabès. Le terrain se situe à la limite sud de la ville, près du camp militaire. Le couple, accueilli par Aziz Djellouli⁸, y restera le lendemain, Jacques révisant son moteur avant le départ pour Tripoli.

Gabès - Le Caire

Le 14 octobre au matin, Jacques et Violette décollent pour couvrir les 340 km qui séparent Gabès de Tripoli. Malgré un fort vent du nord qui pousse le petit Moth vers le désert, le vol se passe bien et en 3h00, le couple arrive à Tripoli. Dès son arrivée, Jacques envoie à la presse un message confirmant leur arrivée à Tripoli : ce sera le dernier message avant Le Caire et les territoires britanniques du Moyen Orient où leur voyage sera plus spontanément couvert par la presse britannique.

⁷ Slaheddine Baccouche, "né le 14 août 1883 et décédé le 24 décembre 1959, est un homme politique tunisien. Il exerce les fonctions de grand vizir à deux reprises sous le règne de Lamine Bey (1943-1947 et 1952-1954). Il est souvent considéré comme faisant partie des personnalités tunisiennes, dont Mustapha Kaak, Abdelkader Belkhodja ou Hédi Raïs, qui se sont opposées au mouvement national tunisien." (Wikipedia)

⁸ Aziz Djellouli, "de son nom complet Mohammed Aziz Djellouli, né le 14 décembre 1896 à Tunis et décédé en 1975 à Radès, est un homme politique et homme d'affaires tunisien. Djellouli naît dans une famille patricienne issue de l'aristocratie tunisoise, son père étant le grand vizir Taïeb Djellouli. Il suit ses études au Collège Sadiki, au Lycée Carnot de Tunis et à la faculté de droit de Paris où il obtient sa licence. Il y établit de nombreuses relations avec les milieux politiques français.

Caïd et gouverneur de Gabès, de Sousse puis de Sfax, il démissionne en 1940 et s'associe à M'hamed Chenik et Mohammed Badra pour monter une usine textile, le faisant bénéficier de ses relations établies avec l'Italie mussolinienne. Nommé ministre des habous sous le règne de Moncef Bey, il devient un ardent défenseur du souverain, en particulier après son exil du 6 juillet 1943. Membre de la section tunisienne du Grand Conseil, Cheikh El Médina de Tunis entre 1944 et 1945 et ministre d'État, l'homme d'affaires part à l'étranger dans le cadre de missions d'observation pour prendre connaissance des projets industriels et étudier l'investissement financier, les méthodes d'irrigation et les politiques d'implantation des populations.

Membre du gouvernement de Tahar Ben Ammar formé en 1955, il devient, après l'avènement de la république sous la présidence d'Habib Bourguiba, président du Croissant-Rouge tunisien et administrateur à la Banque centrale de Tunisie aux côtés d'Hédi Nouira." (Wikipedia)

A Tripoli-Mellaha, ils sont accueillis par la 89^e Squadriglia, en cours d'équipement avec des Romeo Ro.1 remplaçant ses SVA. L'accueil est professionnel et amical⁹ (4). Non prévenus de leur arrivée du Moth, les Italiens tirent un fumigène pour matérialiser le sens du vent dès l'apparition du Moth au-dessus du terrain, puis invitent Violette et Jacques au mess avant de mettre une voiture militaire à leur disposition. Ville moderne, nombreux magasins, hôtels confortables seront crédités au régime italien par tous les voyageurs de cette période... mais les appareils présents sur le terrain portent des traces de balles des dissidents, faisant souhaiter aux voyageurs de rejoindre Le Caire sans incident.

Dans l'après-midi, la visite technique du Moth effectuée par Jacques qui veut vérifier son moteur dont la compression donne des signes de faiblesse fait apparaître une fissure dans la pompe à huile. La situation ne paraissant pas critique, le couple décide de continuer en l'état, envoyant à Londres un télégramme pour commander une pompe de rechange permettant d'effectuer la réparation à leur passage au Caire.

Le soir, lors du dîner au mess des officiers, leur est transmise une invitation à rencontrer le gouverneur de Tripolitaine le lendemain à 10H00. L'entretien a lieu dans son bureau au château de Tripoli qui domine la baie. Le Général Emilio de Bono, compagnon de Mussolini, après leur avoir expliqué les difficultés locales, leur confirme son soutien pour la suite de leur voyage au dessus de la Lybie.

Le décollage de Tripoli s'effectue donc ce lundi 15 en fin de matinée alors que la chaleur s'installe. Suivant la côte vers Syrte, le Moth est accompagné un moment par un Caproni de la base¹⁰ (5). A mi-chemin environ, ils survolent le petit poste italien de l'oasis de Misurata et décident de se poser pour déjeuner en utilisant le terrain de secours situé à environ 3 km du village. L'accueil d'abord réservé, puis amical, des officiers italiens ne compense pas l'omniprésence des mouches, y compris dans la nourriture. Reconduits en voiture au terrain, ils redécollent pour Syrte, où ils parviennent sans encombre 6h00 après leur départ de Tripoli, retrouvant un accueil amical, et ... les mouches.

A leur arrivée, Jacques et Violette sont logés avec les officiers - aucun hôtel n'existant alors; puis dîner au mess avec les rares produits locaux. Le lendemain, le réveil à 4H00 du matin (avec les mouches) permet à Jacques de se replonger dans le moteur dont un cylindre laisse toujours à désirer... sans plus de succès. Le déjeuner avec le commandant de la place, d'abord chaleureux, prend momentanément un tour glacial quand Violette annonce la présence d'une caméra à bord de l'avion; l'ombre de l'espionnage passe. L'incident n'est heureusement que passager et le déjeuner se prolonge trop tard pour permettre le départ pour Benghazi.

⁹ Le couple, comme d'ailleurs les autres voyageurs aériens français, reviendra à plusieurs reprises à Tripoli et y sera toujours bien accueillis par les militaires italiens et le gouverneur, di Bono, et ultérieurement, par Italo Balbo. Les autres appareils de Jacques de Sibour, son Morane MS60 F-AJKT, puis son Farman F291 F-ALER porteront ces insignes des unités ou organisations qui les ont accueillis : ceux de la 89^a Squadriglia de Tripoli et de la 16^a Squadriglia de Benghazi.

¹⁰ Probablement un Ca.3 ou un plus récent Ca.73/74 qui commençaient à arriver en Afrique du Nord. Une "Squadriglia Mixta" était basée à Tripoli - Mellaha.

Le décollage n'a donc lieu que le lendemain matin dans la brume... Après 330 km et 2H30 mn de vol, le couple survole El Agheila et décide de se poser pour déjeuner dans cet avant-port de la Cyrénaïque. Après quelques passages pour signaler leur arrivée, le Moth se pose sur le terrain local, indiqué comme terrain de secours; un camion vient chercher le couple, et le conduit au mess pour un déjeuner rompent agréablement en qualité avec ceux des jours précédents. Décollage ensuite pour Benghazi. La 16a Squadriglia qui les accueille toujours chaleureusement à Benghazi, antérieurement équipée de Ca.3, reçoit depuis 1927 ses Ca.73. Là encore, les mécaniciens de la base militaire prennent en charge le Moth pour son entretien.

Pendant l'escale du lendemain, Benghazi leur apparaît comme encore plus moderne que Tripoli, et la région est plus fertile. Le gouverneur, Attilio Teruzzi¹¹, les invite à déjeuner dans son palais. Durant le repas, il leur suggère de visiter Cyrène, proposition acceptée d'emblée par Jacques.

Et donc, le vendredi 19, réveillé par les moustiques, le couple s'envole vers Apollonia. Le Moth, poussé par un fort vent d'ouest, atterrit 200 km plus loin sur un terrain entouré de barbelés. La zone est sous la menace permanente des insurgés et leur sécurité est dès l'arrivée un souci des militaires italiens qui les conduisent à Cyrène par un convoi de 2 camions. Le Professeur James H. Oliver du musée d'Alexandrie, responsable du chantier de fouilles, en conduit la visite étendue au très pauvre, plus que pittoresque, village local. De retour à Apollonia, ils décollent pour Tobrouk, escortés par un SVA, ce qui leur permet de prendre au plus court (200km) par l'intérieur des terres.

Bien que rustique, l'escale de Tobrouk est mieux aménagée que celle de Syrte. Pour se reposer avant la longue étape désertique qui leur permettra de rejoindre Le Caire, le couple décide d'y passer le samedi, journée qui se prolonge tard dans la soirée par un dîner festif avec les officiers italiens. Le lever le dimanche 21 octobre à 4H00 en est évidemment rendu plus difficile. Une escorte de deux SVA accompagne le Moth pendant une demi-heure avant de le laisser continuer seul. Au bout d'une heure environ, l'avion passe la frontière égyptienne à Solum et après un long vol de 5h40 pour couvrir les 750 km au-dessus du désert atteint enfin Le Caire - Héliopolis.

¹¹ **Attilio Teruzzi** (1882 — 1950) : militaire italien, administrateur colonial et homme politique fasciste. Né à Milan, Teruzzi fit une carrière militaire, étant promu colonel à l'âge inhabituel de 28 ans. En 1911, il sert en Lybie pendant la guerre contre les Turcs, participant à la victoire de *Misurata*. Blessé durant la campagne, il reçut la médaille d'argent de la valeur militaire.

Après la Première Guerre, où il fut encore décoré, Teruzzi quitta l'armée en 1920, pour s'engager dans le mouvement fasciste. Enthousiaste adhérent du parti de Mussolini, il en devint secrétaire adjoint en 1921, année où il prit part à la marche sur Rome, comme commandant des Chemises Noires d'Émilie-Romagne. Après la prise de pouvoir des fascistes, il fut élu en 1924 à la Chambre des Députés.

Sous-secrétaire au Ministère de l'Intérieur en 1925-26, Teruzzi fut gouverneur de Cyrénaïque de 1926 à 1928, avant de revenir à l'armée. Il y fut Chef d'État-major pour le the MVSN (*Milice des Chemises Noires*) à partir de 1935; de 1937 à 1939, il fut sous-secrétaire du Ministère de l'Afrique Italienne, puis Ministre de 1939 à 1943.

Après l'armistice de Cassibile à la fin de juillet 1943, Teruzzi suivit Il Duce dans son refuge d'Italie du Nord. En 1945, quand le régime s'effondra, des rumeurs de sa mort circulèrent, l'aidant à échapper aux partisans. Il prit une retraite discrète dans le sud, décédant à Procida en 1950. (D'après Wikipedia)



21 octobre 1928 : Safari II" et son escorte de SVA à Tobrouk
(Flying Gypsies)



Arrivée au Caire (Flying Gypsies)

Le Caire - Bagdad

ÉGYPTE, Le Caire, du 22 octobre au 6 novembre

Ce dimanche 21 octobre, après avoir passé les contrôles douaniers, Jacques et Violette vont se loger à l'Hôtel Continental où ils pensent passer une dizaine de jours. En fait, leur séjour au Caire dura près de 2 semaines, dans l'attente de la réparation de la pompe du Moth dans les ateliers de la RAF. Pendant ce temps, le Moth sera modifié sur les indications du bureau d'études de de Havilland pour améliorer la tenue du moteur Gipsy aux climats chauds.

Cette escale forcée, touristique et très britannique, leur paraît longue. Heureusement, ils fraternisent avec des aviateurs de passage comme Richard R. Bentley et sa femme Dolly¹². Richard Bentley héritera à cette occasion de leur hélice de rechange pour l'apporter au capitaine Halse¹³, également, de la SAAF en panne au sud de l'Égypte.

¹² Richard R. Bentley, officier de la SAAF, a réalisé en septembre 1927 un raid Londres - Le Cap en 28 jours avec son DH60 Cirrus Moth G-EBSU baptisé "Dolly" par Lady Bailey à sa livraison en août 27. Comme le sera le Gipsy Moth de Jacques, son appareil est équipé d'un réservoir supplémentaire derrière le moteur. Marié le 18 février au cap avec Dolly Oldfield, R.R. Bentley revient ensuite à Londres en voyage de noces avec son épouse. Durant ce voyage, il assistera Lady Bailey et Lady Heath. Il y reste environ 6 mois. Le 19 octobre, il reprend avec son épouse la route du Cap via Constantinople et Le Caire où il a dû arriver le 25 ou le 26 octobre.

¹³ Le Captain Halse de la SAAF comme R.R. Bentley était lui-même en voyage avec son épouse sur leur Moth DH 60X G-EBYS de Londres vers Le Cap. Il était immobilisé à Mongalla par un bris d'hélice. La rechange lui sera apportée par Bentley quelques jours plus tard.

Le départ eu finalement lieu après l'arrivée de sir Philip Sassoon, Sous-secrétaire d'Etat à l'Air du Royaume Uni, retour d'une grande tournée en Irak et Inde et dont le Handley-Page Hinaidi se pose le samedi 3 novembre vers 17H00¹⁴. Son appareil officiel, un hydravion Blackburn "Iris" trimoteur en cours de réparation n'étant pas attendu avant le lundi 5, Sir Philip Sassoon consacre le dimanche au tourisme, rencontrant ce soir-là Jacques et Violette après dîner.

PALESTINE et JORDANIE, les 6 et 7 novembre

Le mardi 6 novembre, Jacques et Violette décollent d'Héliopolis en compagnie de l'appareil de l'Air Vice-Marshal Sir Robert Brooke-Popham qui va prendre son commandement à Bagdad. Après avoir survolé Ismaïla et le Canal de Suez, ils suivent la côte palestinienne au dessus d'el Arish et Rafah jusqu'à Gaza. Ils obliquent ensuite vers l'intérieur des terres et survolent Jérusalem avant d'arriver à Amman au terme d'une étape de 500 km.



Souvenirs du voyage de 1928, peints sur le Farman F.291 "Safari IV"
Coll. K. de Sibour

Ils passent la journée du 7 avec le Colonel Peake, plus connu localement comme Peake-Pasha, fondateur de la "Légion Arabe" qu'ils ont connu à Londres. Le 7 au soir, ils se lient avec le First Lieutenant Anderson et le Flying Officer Fressanges, équipage de l'Hinaidi affecté à Sir Philip Sassoon de retour du Caire et en route vers Karachi,

¹⁴ Sir Philip Sassoon part le 29 septembre de Londres avec un hydravion Blackburn "Iris" trimoteur. Passé par le Caire le 2 octobre, il continue par Bagdad et Karachi pour une inspection des bases et frontières de l'Inde, utilisant un Handley-Page Hinaidi piloté par le Flight Lieutenant Anderson et le Flight Officer Fressanges. Au retour, une panne moteur immobilise l'Iris à Jask. Le 26 octobre, il repart avec l'Hinaidi pour une tournée dans le nord de l'Irak et la Syrie. Le samedi 3 novembre vers 17H00, le Hinaidi se pose au Caire. L'Iris réparé n'étant pas attendu avant le lundi 5 - il n'arrivera en fait que le 6 au soir- le dimanche 4 est consacré au tourisme. Dans son livre "the Third Route", Sir Philip Sassoon mentionne sa rencontre ce soir-là avec le Vicomte et la Vicomtesse de Sibour en assistant à une partie de pelote après dîner. Il ne quitte Le Caire pour Aboukir où se pose l'Iris que le 6 au matin, et ne décolle d'Aboukir que le 7 novembre.

qui leur propose de voler de les accompagner au dessus des zones à risque vers Bagdad et l'Inde, proposition que Jacques et Violette acceptent avec plaisir.

C'est ainsi que le 8 novembre, ils abordent l'étape devant les mener à Bagdad, via Rutbah Wells, soit un vol de 790 km en zone désertique, en vol de groupe avec le Handley-Page Hinairi d'Anderson et Fressanges et un autre appareil de la RAF. Après une première étape de 420 km, ils font escale pour déjeuner et faire les pleins à l'ancien fort de Rutbah Wells, devenu une confortable étape en plein désert des Imperial Airways, puis repartent vers Bagdad atteint en fin de journée. Se posant sur le terrain militaire d'Hinairi, ils y seront tolérés temporairement - ils auraient en effet dû utiliser le terrain civil des Imperial Airways - avant d'y être pleinement acceptés grâce, semble t'il, à l'intervention de Sir Brooke-Popham.

Randonnées

IRAK, du 8 au 25 novembre 1928

Jacques et Violette séjournent à Bagdad du jeudi 8 au dimanche 25 novembre 1928, logeant au Zia Hotel considéré comme le meilleur de la ville (Agatha Christie y logera d'ailleurs Hercule Poirot), encore qu'il soit loin d'avoir le luxe des hôtels du Caire... Normalement, l'Hinairi doit rester 3 jours à Bagdad, et les réceptions, dîners et visites touristiques passent le temps. Météo favorable et disponibilité des pilotes du Hinairi aidant, Jacques et l'un des pilotes de la RAF (Anderson?) décident un jour d'aller chasser la gazelle avec le Moth à une cinquantaine de kilomètres de Bagdad, Jacques utilisant sa carabine depuis l'appareil pour ramener deux gazelles¹⁵.



Chasse aux gazelles à Bagdad
Coll. K de Sibour

¹⁵ Ce qui vaudra à Flight qui rapportera l'anecdote un peu plus tard des courriers de chasseurs britanniques offusqués par le caractère jugé non sportif de cette chasse peu traditionnelle. Pour cette raison probablement, Violette ne reprend pas cette anecdote dans *Flying Gypsies*.

Le jeudi 15 novembre, la nouvelle tombe du report sine die du retour du Hinaidi. Jacques et Violette envisagent alors de partir seuls, mais la météo se met de la partie, Violette se retrouvant alitée pendant quelques jours. Un nouveau contre-ordre pour le Hinaidi permet d'envisager un départ pour le lundi 26 novembre. L'inconnue reste la météorologie : forts vents avec pluie intermittente, ce qui n'exclue pas le maintien de l'activité mondaine, dont un dîner avec le roi Fayçal.

Enfin, le samedi 24 novembre, le beau temps s'installe et Jacques se rend à l'aéroport pour faire les préparatifs du départ. Son retour est peu glorieux : le départ de l'Hinaidi est retardé de 3 semaines - donc reporté au 17 décembre - et le moteur du Moth a des problèmes et doit être démonté.

Pour ce séjour prolongé, Bagdad a perdu de son attrait. Jacques et Violette cherchent donc avec Anderson et Fressanges comment passer le temps, et la suggestion d'un responsable de l'APOC (Anglo-Persian Oil Company, futur BP) d'organiser un voyage de quelques jours à Téhéran les séduit immédiatement, malgré les difficultés administratives et matérielles du projet comme la location d'une voiture fiable pour couvrir les 2000 km aller-retour. Tout ceci est rapidement résolu dans la journée du dimanche 25 novembre. Un officier de la base accepte de prendre en charge les réparations du Moth et dès le dimanche soir, Violette, Jacques et leurs deux amis prennent le train pour rejoindre Khanaqin, au nord-est de Bagdad.

IRAN, du 26 novembre au 17 novembre (?) 1928

Le voyage Bagdad - Khanaqin, 200 km, est effectué par un train de nuit. A Khanaqin, à une dizaine de kilomètres de la frontière iranienne, ils sont accueillis par l'APOC et y trouvent leur voiture, une Hudson 7 places. Le lundi matin, ils prennent donc la route pour Téhéran, par étapes de 150-200 km : Kermânchâh, où ils sont hébergés en fin de journée le représentant de l'APOC, faute d'hôtel; Hamadân le mardi et Qazvin le lendemain. Ce soir-là, au "Grand Hotel", Jacques ressent pour la première fois des douleurs au côté. Enfin, dans la soirée du lendemain 29 novembre, ils parviennent au "Grand Hotel" de Téhéran, qui ne mérite guère son nom.



Sur la route de Téhéran,
Flying Gypsies

Dès leur arrivée, réceptions et dîners y succèdent aux visites mondaines. L'accueil est en particulier assuré par le Ministre français - Monsieur et Madame Wilden¹⁶ - et britannique - Sir et Lady Clyde. Mais, le vendredi soir, Jacques ressent de nouveau une forte douleur au côté et va consulter un chirurgien irlandais dont le verdict tombe : appendicite. Plutôt que d'attendre le retour à Bagdad, il décide une opération à l'hôpital de Téhéran, géré par des missionnaires américains. L'opération est programmée pour le lundi 3.

L'opération de Jacques se passe sans problème, le clouant à l'hôpital jusqu'au Dimanche 9. Leur permission se terminant, Anderson et Fressanges rentrent à Bagdad avec la demande d'attendre si possible le retour de Jacques et Violette et de garder un œil sur "*Safari II*". Ils ne mettent que deux jours pour rentrer, mais annoncent que le Moth est indisponible pour 3 semaines, une commande de rechanges en Grande-Bretagne s'étant avérée nécessaire.

Pendant la convalescence de Jacques jusqu'au 17 décembre, le couple est hébergé à la Légation britannique. Enfin, le retour s'effectue par les lignes aériennes iraniennes gérées par une filiale de la Lufthansa, utilisant des Junkers avec un vol hebdomadaire de Téhéran à Qasr-e-Shirin, à la frontière irano-irakienne près de Khanaqin. La suite du voyage s'effectue par voiture jusqu'à Bagdad.

IRAK et IRAN du 17 décembre 1928 au 6 janvier 1929

Dés leur retour à Bagdad, Jacques et Violette apprennent que le piston manquant n'est attendu que "dans une autre quinzaine", plus précisément pour le 30 décembre. Déprimé par ce contretemps supplémentaire, Jacques envisage d'envoyer le Moth en Inde. De leur côté, compte tenu des événements en Afghanistan, Anderson et Fressanges sont partis sans attendre mais après un atterrissage forcé dans le Golfe Persique, sont en réparation à Abadan. Jacques et Violette décident alors de les y rejoindre et acceptent une visite du quartier général de l'APOC à Abadan.

"Trois jours avant Noël", Violette et Jacques arrivent par train et, le soir même, dînent avec Anderson et Fressanges dont le Hinaidi a été réparé par changement d'un moteur arrivé de Bagdad et qui repartent dès le lendemain pour Kaboul.

Ayant fêté Noël avec les responsables locaux de l'APOC, Jacques et Violette partent le 26 en voiture pour les champs pétroliers de "Maidan-i-Suleiman" ("Maidan Fields") au nord d'Abadan. Après une journée de route, ils passent une journée sur le terrain, puis de nouveau une journée de voiture pour le retour à Abadan où ils restent encore quelques jours avant de reprendre le train pour Bagdad.

Le dimanche 30 au soir, sitôt descendus du train qui les ramène d'Abadan, le couple apprend qu'il n'y a aucune nouvelle de leur piston. Ils décident alors de câbler à Londres pour se faire envoyer un nouveau moteur. 4 jours plus tard, le 3 janvier, ils apprendront qu'Harry Gordon Selfridge a fait envoyer un nouveau moteur Gipsy par bateau vers Calcutta, mais entretemps les événements se sont précipités. Le 31 décembre au soir, un postier apporte un petit colis : le piston tant attendu. Immédiatement

¹⁶ Jacques et Violette les retrouveront à l'ambassade de France en Chine lors de leur grand voyage Paris-Pékin et retour de 1931. A cette occasion, ils ramèneront Madame Wilden sur Paris à travers la Russie lors de leur voyage de retour. S'appuyant sur les services rendus par Jacques de Sibour à l'ambassadeur de Grande-Bretagne lors de son séjour en Chine, Monsieur Wilden demandera et obtiendra pour lui la Légion d'Honneur.

ment, les dispositions sont prises et leurs affaires envoyées par bateau pour Karachi pour alléger au maximum l'avion pendant les quelques jours de traversée du Golfe en prévision des provisions, nourriture et eau, nécessaires pour ce trajet¹⁷. "Safari II" est remis en état.

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

De Bagdad à Calcutta

IRAK, du 6 au 21 janvier 1929

Le dimanche 6 janvier, le Moth descend enfin vers Bassorah, suivant le Tigre et la voie ferrée. Jacques constate rapidement que le moteur manque de puissance et décide de descendre et de se poser sur la base RAF de Shaibah, y atterrissant "furtivement" après une heure de vol en rase-mottes et une étape de 340 km couverte en 3 heures. Le couple y est accueilli par le n°84 Squadron, commandé par le Wing Commander Breen, connaissance de collège de Jacques. L'unité est équipée de DH9 et vient de recevoir ses premiers Westland Wapiti. Le terrain sert également d'étape hebdomadaire aux Imperial Airways, dont le représentant prend le couple en charge.

L'escale à Shaibah se prolongera en fait du lundi 7 janvier au dimanche 20 janvier¹⁸, les mécaniciens de la RAF s'avérant incapables de déterminer les causes de la panne, et le couple décide de privilégier le départ par bateau. Néanmoins, un mécanicien ayant son idée, il est décidé de lui donner une chance. Pendant ce temps, le couple s'occupe et pour remercier leurs hôtes décident d'aller à la chasse pour améliorer le menu avec du canard sauvage. S'ensuivent trois jours de chasse dans les marais. Et à leur retour, le moteur de "Safari II" ronronne de nouveau. Le dimanche 20 janvier, la météo ne se prête pas au décollage.

Le lundi 21 janvier 1929, Charles R.Crane, un ancien industriel de Chicago et diplomate américain (ex-ambassadeur des États-Unis en Chine) est à Bassorah dans le cadre d'une mission destinée à déterminer les opportunités économiques en Arabie. Il est accompagné de son fils John et d'un assistant, l'ex Colonel Watson. Ce jour-là, il décide une expédition au Koweït et le secrétaire de la mission américaine de Bassorah, Henry A. Bilkert, propose de les accompagner. En plein désert, le convoi de deux

¹⁷ D'autres dispositions sont prises : en particulier, "Safari II" emportera notamment l'emport de lettres portant le cachet spécial:

IRAQ TO INDIA / By Light Aeroplane / with Vct. and Vctess. / J. de Sibour

¹⁸ La durée du séjour à Shaibah de Violette et Jacques ne s'explique guère par les informations de Violette dans Flying Gypsies. Il semble qu'en fait, la décision de prendre le bateau ait été prise dès leur arrivée, mais trop tard pour profiter de la première liaison maritime du mois, leur imposant une attente jusqu'à la suivante, vers le 25 janvier. Pour l'honneur, les mécaniciens de la RAF s'acharnent - sans succès - pour trouver la cause de la panne. La chasse au canard de près de 3 jours aurait eu lieu une semaine après leur arrivée, soit vers le 14 ou le 15.

En revanche, l'échéance du 21 janvier est certaine compte tenu de sa répercussion dans la presse internationale

voitures tombe dans l'embuscade d'une centaine de guerriers d'une tribu wahhabite, sans doute délibérément organisée. Les voitures arrivent à s'échapper, mais Henry Bilkert est mortellement blessé aux côtés de Charles Crane qui lui est indemne. Une mission aérienne de représailles par le Squadron 84 est alors immédiatement organisée.

Apprenant l'organisation de cette mission au profit de civils américains, Jacques de Sibour décide de s'y joindre avec son Moth, sa carabine et quelques grenades et bombes fumigènes. Rapidement distancé par les appareils militaires, il a la désagréable surprise de perdre deux cylindres, l'obligeant à un atterrissage d'urgence au dessus des zones hostiles. Pour s'en éloigner, il décide de rouler vers Shaibah en utilisant la puissance restante du moteur. Grâce aux bombes fumigènes, il réussit à se faire repérer par l'escadrille sur le chemin du retour. Roulant à une quinzaine de kilomètres à l'heure, il s'arrête à la nuit se jugeant suffisamment éloigné des zones à risque et est récupéré peu après par un camion blindé de la RAF envoyé à son secours.

Plusieurs articles de presse font une relation différente, et plus dramatique, de cet incident en y impliquant Violette de Sibour. Le DH60 Moth, portant Jacques et Violette, ayant été forcé d'atterrir à proximité des tribus rebelles, aurait été immédiatement agressé, les appareils britanniques faisant plusieurs passages pour le dégager et disperser les tribus rebelles. Cette version n'est pas reprise par Violette, néanmoins les ambiguïtés de cette partie du récit et une photographie figurant dans "Flying Gypsies" montrant un alignement de corps de combattants arabes pourrait donner corps à cette hypothèse.

La traversée aérienne du Golfe avec le Moth s'avérant désormais impossible, les dispositions sont prises pour transporter "Safari II" à Bassorah et le charger sur le pont du courrier pour l'Inde, où il est attaché et bâché, ailes repliées. Le vendredi 25 janvier, le bâtiment appareille pour Karachi (#2300 km par mer). Peu après le départ, un passager se présente à Violette : Charles R. Crane, l'acteur involontaire de l'incident du 21 janvier s'avère également outre un voyageur invétéré, une relation de Chicago de H.G. Selfridge au mariage duquel il avait d'ailleurs été invité. Les Crane et les Sibour fraternisent et partageront leur heures de voyage. ils profitent de l'escale pour visiter Jask où ils contemplent les restes d'un appareil abandonné, portant la mention "Karachi to Croydon" et un insigne de Félix le Chat. Ils se quittent - provisoirement - à Mascate où Charles R. Crane débarquent. Dans les jours qui suivent, le temps se dégrade limitant les possibilités de débarquement aux escales. mais c'est finalement sous le soleil que Jacques et Violette arrivent le 5 février à Karachi.



Dessin du F-ALER clairement relatif au n° 84 Sq de Shaibah. Nous n'avons pas identifié l'insigne
Coll. K. de Sibour

INDE, du 5 février au 4 mars 1929

Avant même de débarquer, Violette et Jacques ont la surprise d'être accueillis par James Beazer, leur réparateur de Lyon venu aux Indes pour aider à la mise en place des aéroclubs officiels, équipé par de Havilland¹⁹. Chacun de ces aéroclubs bénéficie d'une aide consistant en la fourniture de 2 Moth et de leurs rechanges, dont un moteur Gipsy. Celui commandé par HG Selfridge pour remplacer celui de "Safari II" n'est encore qu'en débarquement à Calcutta, laissant présager une longue attente à Karachi. La proposition lancée par Violette de pouvoir utiliser immédiatement celui mis en place au club qui recevrait celui commandé en remplacement est approuvée par le Conseil d'Administration du Club Jacques et James Beazer s'attellent immédiatement à la remise en état du Moth, qui est achevée pour la cérémonie d'inauguration du Karachi Flying Club le 10 février. Pour remercier ses hôtes, Jacques assurera un grand nombre de baptêmes de l'air ce jour là avec son Moth remis en état de vol.

Le lundi 11 février, le couple décolle de Karachi, ayant reçu l'autorisation d'utiliser l'aérodrome privé du Maharajah de Jodhpur, lui-même amateur d'aviation. Un fort vent arrière, de près de 50 km/h, leur fait parcourir le trajet en un temps record, voyage de 630 km en 3H30 marqué surtout par le mal de l'air de Violette. A l'arrivée, un accueil royal les attend avec mise à disposition de l'une des 107 voitures du Maharajah. Jacques et Violette passent les deux jours suivants dans cette escale touristique.

Le jeudi 14 février, à 7H30 du matin, après un nécessaire et quelque peu violent réchauffage de son moteur (bassine de carburant enflammé sous le capot), le Moth décolle vers Nasirabad vers 9H00. Après un agréable vol de 170 km, il se pose sur l'aérodrome local, qui n'est qu'un terrain de secours militaire, pour faire les pleins. Le couple repart ensuite pour couvrir les 350 km vers Delhi, où Jacques se pose vers 15H30 un peu brutalement dans la chaleur de l'Inde.

C'est la grande semaine de fêtes à Delhi et le couple a fait appel à ses relations pour obtenir une chambre. Son séjour s'y prolonge jusqu'au 20 février. La mauvaise nouvelle est l'interdiction d'utiliser le champ de courses de Rangoon comme aérodrome, la ville n'en possédant pas. Heureusement pour Jacques et Violette, un responsable du club de Rangoon rencontré lors d'un dîner s'engage à lever cette difficulté. Après ces jours de fêtes et réceptions, le couple décide de poursuivre son voyage vers Agra.

Le couple décolle dans l'après-midi du 21 février de Delhi. Il se pose sur le terrain local d'Agra non équipé et abrite le Moth sous quelques arbres. La visite du Taj Mahal est évidemment une priorité. Mais, dans la soirée du 22 février, un inhabituel moteur d'avion se fait entendre : le Bernard 197 GR F-AIYI "France - Indochine" de Le Brix, Paillard et Jousse, parti de France le 19 février, se pose pour faire les pleins. Jacques et Violette les assistent jusqu'au décollage de l'avion, un peu après une heure du matin²⁰.

Le dimanche 24 février, la presse signale l'arrivée du Moth à Kanpour (#260 km), Violette n'y faisant pour sa part aucune allusion. Le lundi, le vol vers Bénarès (# 270

¹⁹ Quatre aéroclubs relevant de l'aide gouvernementale: Bombay, Delhi, Calcutta et donc Karachi étaient en effet alors en cours d'ouverture en Inde.

²⁰ Le 26, dans la matinée, le moteur du Be197 GR s'arrêtera entre Rangoon et Bangkok, l'avion se posant dans un marais où il disparaîtra, Jousse étant blessé dans l'accident.

km) s'effectue sans difficulté. Le couple y retrouve Charles R. Crane, qui les avait manqués de 2 jours à Karachi et qui repart rapidement vers Gaya. Eux-mêmes restent à Bénarès jusqu'au jeudi 28 février.

La soirée du 27 avec les officiers d'une Brigade d'Infanterie Légère Écossaise s'étant prolongée, le couple ne qu'après 16H00 le 28 pour couvrir les 230 km vers Gaya où il arrive vers 18H15. La nuit tombante les empêche de trouver le terrain et, en désespoir de cause, Jacques finit par se poser dans le lit d'une rivière. L'avion est rapidement entouré d'une foule d'indigènes, et Jacques craignant qu'il ne soit endommagé relance le moteur pour éloigner la foule. Tandis qu'il reste pour éviter des dégâts, Violette est guidée jusqu'à une station de police locale qui lui fournit l'aide désirée, sous forme d'une garde de quelques hommes pour la nuit.

Le 1^o mars au matin, Jacques redécouvre le lit de la rivière et rejoint le terrain d'aviation local. En fin de matinée, le couple repart vers Calcutta distant de 430 km où il parvient sans encombre après 3 heures de vol. Le séjour y est prolongé, le couple étant accueilli à la Government House par l'attaché militaire et son épouse. Jacques et Violette rencontrent Bernard Leete qui avec le Capt T.N. Stack a réalisé fin 1926 le premier raid en DH Moth sur le trajet Londres - Karachi. Le 4 mars, avant de repartir de Calcutta, Jacques revoit tout l'équipement et les bagages à bord de "*Safari II*" en vue d'affronter le difficile survol de la jungle jusqu'à Bangkok.

De Calcutta à Saigon

BIRMANIE, du 5 au 16 mars 1929

Le mardi 5 mars, le couple décolle de Calcutta "Dum-Dum" vers Akyab, soit une étape d'environ 600 à 650 km. Pendant une demi-heure, le Moth se comporte bien, mais des ratés du moteur au dessus du delta du Gange imposent le retour à Calcutta. Après réparation, ils redécollent vers 11H00 et en 4H40 rejoignent leur but. En l'absence d'hôtel, ils doivent rechercher un accueil local alors que le représentant britannique, échaudé par une expérience antérieure, tarde à se laisser convaincre de leur offrir "spontanément" l'hospitalité.

Le lendemain, pendant que Jacques contrôle le Moth, Violette consacre son après-midi à la baignade.

Le jeudi 7, l'étape Akyab - Rangoon (# 530 km en 5H40) se traduit par un vol de longue durée au dessus de la jungle et des marais, conclu par un soupir de soulagement à l'arrivée. Le séjour à Rangoon dure jusqu'au dimanche 10 mars. La dernière phase difficile jusqu'à Bangkok est désormais bien engagée. Le couple visite Jousse soigné à l'hôpital de Rangoon après l'accident du Be 197 GR. La préparation du long vol vers Bangkok, de près de 800 km - quasiment l'autonomie du Moth - avec le risque de vents contraires est d'autant plus soignée qu'une seule escale est possible : le champ de courses de Moulmein qui est pourtant généralement déconseillé du fait de son exigüité.

Le lundi 11 mars, le décollage de Rangoon pour Bangkok s'effectue à l'aube. Au bout d'une heure et demie de vol, la visibilité se dégrade avec l'arrivée rapide d'un

orage tropical. Après 230 km de vol, continuer s'avérant impossible, Jacques tente et réussit de justesse l'atterrissage sur le champ de courses de Moulmein qui s'avère particulièrement exigü. Ils apprennent de leurs hôtes occasionnels que leur Moth est le troisième avion à se poser à Moulmein, les deux précédents s'étant crashés.

Le mauvais temps se maintenant, cette escale forcée à Moulmein dure jusqu'au 15. Les 12 et 13, Gandhi y tient des meetings à Moulmein et viendra voir "Safari II", l'autre point d'attraction de ces journées. Le 15, le démontage de barrières du champ de courses s'avère nécessaire pour permettre le redécollage du Moth lourdement chargé en carburant.

THAÏLANDE, du 16 au 21 mars

Le samedi 16 mars, par une belle matinée, Jacques décide de tenter le coup. 2 à 3000 personnes assistent à un décollage qui passe au ras des arbres; c'est alors que le couple, soulagé, se rend compte que le capot est mal fixé, leur imposant un difficile retour au terrain envahi par la foule.

Après réparation, Jacques prend le cap vers l'est pour tenter une route par l'intérieur des terres, au lieu des routes côtières généralement utilisées. Il s'agit de passer la chaîne montagneuse pour trouver le cours du Me-Ping, puis de le descendre jusqu'à Bangkok. Ce projet est accompli sans difficulté majeure et, après 550 km parcourus en 5 heures, le Moth atterrit à Bangkok où Jacques et Violette sont accueillis par le Chargé d'Affaire français. A leur grande surprise, le terrain est très éloigné de la ville que l'on rejoint par le train.

Le couple décide de rester quelques jours à Bangkok pour célébrer sa quasi-réussite. L'ambassade de France leur organise un emploi du temps bien occupé. A cette occasion, Violette et Jacques font la connaissance du Baron von König Warthausen qui réalise un tour du monde sur un petit Klemm L20, et qui fait alors un long séjour de 5 semaines à Bangkok²¹.

SIAM, du 21 au 28 mars 1929

Le jeudi 21 mars, lever à 5H15, pour prendre le train de 6H30 pour l'aérodrome puis décollage pour Phnom-Penh. Pour cette étape de 540 km supposée de 4H00 de vol, Jacques a décidé de ne pas faire le plein complet. Malheureusement, ils rencontrent un fort vent de face et au bout de 5h30 mn ne sont toujours pas en vue de Phnom-Penh. Inquiets de tomber en panne au dessus d'un terrain impraticable, Jacques décide de se poser en rase campagne, le long d'une rivière. Le chef du district leur apprend alors qu'ils ne sont qu'à une trentaine de kilomètres de leur but et peut leur fournir un peu d'essence. Une heure après, ayant allégé au maximum l'appareil et pris un peu d'essence, Jacques décolle au ras d'un pont et vole vers Phnom-Penh que Violette doit rejoindre en voiture avec les bagages.

²¹ Dans Flying Gypsies, Violette évoque leur départ simultané le 21 mars de Bangkok, date confirmée par la presse relatant leur arrivée à Phnom-Penh. Selon d'autres sources, le baron von König n'aurait quitté Bangkok que le 25 mars pour Singapour. Parti d'Allemagne en août 1928, il est passé par la Russie et l'Iran avant de rejoindre Karachi et de traverser l'Inde. Il rejoint ensuite Singapour et s'y embarque pour les États-Unis.

Logé par le Gouverneur, le couple est bien accueilli mais déçu par Phnom-Penh "*a disappointing modern French town*" où il séjourne du 22 au 27 mars. Il n'en est pas de même pour Angkor Vat, à 340 km, qu'ils rejoignent en voiture, aucun terrain n'y étant aménagé. Un dîner avec des pilotes de guerre précède leur départ pour Saigon.

INDOCHINE, du 28 mars au ...(?)²² mai 1929

Après un décollage et un vol sans histoire, Violette et Jacques parcourent les 220 km qui séparent Phnom-Penh de Saigon / Bien Hoa, but de leur voyage. Ils y resteront pendant environ 1mois et demi, visitant d'abord Saigon, étant initiés au passage à quelques coutumes locales comme la fumerie d'opium, à laquelle succombe Violette, sous la surveillance étroite de Jacques. Puis ayant engagé un guide (par ailleurs peu fiable), ils s'engagent vers les hauts plateaux dans une chasse au tigre.

Deux événements stopperont néanmoins leur séjour. Les nouvelles de la dégradation de la santé du père de Jacques leur font d'abord envisager un retour rapide, mais le Comte de Sibour décède le 23 avril avant qu'ils n'aient pu partir. Ensuite, Violette subit une violente crise de malaria qui la cloue au lit pour 5 jours. La suite programmée de leur voyage aérien vers la Chine est de ce fait supprimée.

Dans les premiers jours de mai, Violette et Jacques embarquent à Saigon avec "*Safari II*" en cale sur un paquebot des Messageries Maritimes pour Shanghai.



Le but du voyage (Flying Gypsies)

²² Nous n'avons pu jusqu'à présent déterminer la date précise du départ d'Indochine de Jacques et Violette.

Saigon - Londres

Océan Pacifique, du (?) mai au lundi 3 juin 1929

Les ailes de Safari repliées, l'appareil est embarqué à Saigon sur un navire des Messageries Maritimes vers Shanghai où il est transbordé pour la traversée océanique. La traversée de Jacques et Violette, embarqués sur le SS President Taft de la Dollar Line, est paisible. Violette et Jacques sont déjà des célébrités. Le paquebot fait escale au Japon, à Kobe le 21 mai, puis à Yokohama le 22.

USA, du 3 juin au 4 juillet 1929

Le lundi 3 juin, le débarquement de "Safari II" se fait rapidement et sans difficulté; l'appareil a peu souffert du voyage si ce n'est le vol de la montre de bord. Il est rapidement transféré sur le terrain de Boeing et remonté avec une efficacité toute américaine. Jacques et Violette font à cette occasion la connaissance de Bill Boeing avec lequel ils deviendront amis. Pendant leur séjour à Seattle, ils sont accueillis par le "Hangar" de l'association des "Quiet Birdmen"²³, dont l'insigne figurera en bonne place sur leur Farman F-ALER.



L'insigne de Quiet Birdmen de Seattle porté par le F-ALER
Coll. K. de Sibour

Dés leur arrivée aux États-Unis, Jacques et Violette entament ce qui sera le début d'une longue série de conférences pour promouvoir le tourisme aérien. Le DH Moth y sera parfois présenté comme un appareil "américain" car sa fabrication sous licence vient de débiter aux États-Unis. Initialement, Jacques prévoyait de quitter Seattle le mercredi 5 juin pour San Francisco - et Hollywood - puis de contourner les Rocheuses par le sud vers Chicago. Le mauvais temps – et les nouveaux amis - les incitent à rester jusqu'à la fin de la semaine.

Le lundi 10 juin, quittant Seattle, ils se posent à Portland pour la nuit après un vol de seulement 215 km, écourté par un problème de pression d'huile. Le lendemain matin, des pilotes de l'US Air Mail leur déconseillent de passer par le sud où la chaleur est accablante en cette saison et de couper plutôt directement vers l'est et Salt Lake City. Cet avis paraissant judicieux, Jacques et Violette décident de le suivre et le 14 juin volent de Portland à Boise (555 km) où ils arrivent en fin d'après midi, passant la soirée au cinéma. Le samedi 15 juin, ils rejoignent Salt Lake City (470 km), n'ayant plus

²³ Abusivement présenté comme "secrète", l'association des Quiet Birdmen a été créée en 1921 dans un speakeasy à New York par d'anciens pilotes de guerre reconvertis dans une poste aérienne alors très aventureuse. L'alcool était alors une denrée indispensable aux réunions hebdomadaires. Elle s'étendit géographiquement sur le territoire américain, les groupes locaux prenant la dénomination générique de "hangar".L'un d'entre eux existait – et existe toujours- à Seattle, patrie de Boeing.

que 4\$ en poche; la négociation dans une banque régionale américaine d'une lettre de crédit sur une banque orientale s'avère délicate, mais finit par aboutir.

Le dimanche 16 juin s'annonce comme une courte étape de Salt Lake City – Rock Springs (260 km), et pourtant ... Pour passer les Rocheuses, le Moth devrait atteindre plus de 8500 ft; mais son plafond n'est que de 8000 ft. Pour l'alléger, tous les bagages non essentiels sont confiés par Jacques et Violette à l'US Post Mail. Les courants ascendants difficilement trouvés feront le reste et Jacques force le passage dans la neige à 9500 ft avant de redescendre sur Rock Springs où les voyageurs passeront la nuit pour se remettre de leurs émotions.

Le 17 juin, une belle météo favorise la traversée des grandes plaines avec escales de ravitaillement à Cheyenne et North Platte. Pour casser la monotonie d'un long vol de près de 1100 km, Jacques fait la course à basse altitude avec trains et voitures. Le lendemain s'impose par contre comme une longue journée de repos forcé due à un fort vent contraire, atteignant 130 km/h. Enfin, le mercredi 19 juin, le vol vers Chicago (670 km) leur permet de rejoindre la ville natale de Violette, et de revenir dans le cercle de famille et d'amis.

La décontraction qui s'ensuit transforme l'escale du lendemain en ... une expérience désagréable. Le couple se rend à l'aéroport avec des amis pour tester "Safari II". Après avoir sorti l'appareil et mis les cales, Jacques brasse l'hélice, et le moteur – contact laissé par inadvertance - ... part au quart de tour. Violette mieux placée n'a que le temps de couper le contact alors que le diamètre de l'hélice se réduit tandis que le nez de l'appareil plonge vers le sol.

Au bilan, des dégâts limités sauf pour l'amour-propre. Les journalistes présents promettent de rester discrets et une nouvelle hélice est commandée à Cleveland pour le lendemain matin.

L'hélice réparée, le couple couvre le 21 juin les 280 km jusqu'à Jackson, où HG Selfridge a passé sa jeunesse, pour saluer ses amis. Le lendemain, le temps est au beau fixe. Jacques et Violette se rendent d'abord à Detroit où ils se posent sur l'aérodrome de Ford en réponse à une invitation et visiter les usines. Puis ils repartent dans l'après-midi pour Cleveland où ils passent la nuit.

Le dimanche 23 juin, par contre, le temps est inquiétant et orageux. Au voisinage d'Angola se développe une forte tornade (qui touchera d'ailleurs sévèrement la ville). Le couple atteint néanmoins Buffalo sans encombre, mais le changement d'heure et une convention rendent difficiles l'obtention d'une chambre vers 21H30. Le lendemain, après ravitaillement et hot dog à Buffalo, Jacques et Violette se posent enfin à Roosevelt Field sur Long Island où ils sont accueillis par Charles Crane et son fils. Les 25 et 26 juin seront consacrés à New-York et le 27 juin, le couple rejoint Washington DC sur une invitation soudaine pour une présentation au Président Hoover organisée par les représentations diplomatiques... Rejoignant directement la Maison Blanche depuis l'aéroport, Violette sera présentée au Président en compagnie de l'actrice mexicaine Dolores del Rio et de Miss Brésil ! Ils ne s'attarderont pas après la cérémonie.

Le samedi 29 juin, Jacques et Violette participent à l'inauguration du Long Island Aviation Country Club. Premier de son genre, ce terrain – aujourd'hui disparu – se situait à Hicksville, à proximité de Roosevelt Field. "Safari II" sera probablement l'un des 55 appareils qui seront simultanément en vol à un moment donné. Ils s'envolent ensuite pour Philadelphie pour y passer le week-end.



Arrivée à New York
New York Times

Enfin, le 4 juillet, les ailes repliées, le Moth est embarqué sur le paquebot "*de Grasse*" de la Transat qui ramène Jacques et Violette en France.

FRANCE, du 13 au 19 juillet 1929

Le dimanche 13 juillet, le couple débarque au Havre. Le Moth est transporté à Octeville pour y être remis en état. Le 14 juillet, dans l'après-midi, Jacques et Violette prennent leur envol pour Le Bourget en suivant la Seine ... par suite de l'oubli de toute carte. Ils passeront les jours suivants à Paris avec leur fils. Enfin, le vendredi 19 juillet, Jacques et Violette quittent Paris pour Londres où famille et amis les attendent. La boucle est bouclée, mais déjà dans les discours et interviews aux États-Unis, Jacques a évoqué leur prochain voyage pour l'Afrique. Leur intention est la Corne du Golfe et le Kenya ...



Retour à Stag Lane, accueil par Geoffrey de Havilland
(Flight)