

La fin de l'équipage du *Blenheim* du GRB1

Hugues de Sacy (61 – Moulin)

Par sa position au Service historique de l'Armée de l'air, notre camarade a eu le privilège d'avoir été l'un des tout premiers à lire l'agenda dont il est question dans cet article. Vous comprendrez dès lors ce qui l'a poussé à en savoir plus. Ses recherches ont abouti à la publication d'un article pour la revue *Icare* en janvier 1998. En voici l'essentiel.

Le 25 avril 1959, Faya-Largeau informe le commandement de l'Air en Afrique Équatoriale Française de la découverte, par une patrouille d'un groupe nomade, de trois corps auprès d'une épave, rapidement identifiée comme celle du *Blenheim* numéro T.1867 du sous-lieutenant Claron, disparu le 5 février 1941. Ce jour-là, quatre bombardiers légers *Blenheim* du GRB 1, groupe de bombardement mis à la disposition de Leclerc, avaient décollé d'Ounianga-Kébir à 10 h 20 aux ordres respectifs de l'adjudant-chef Grasset, du sous-lieutenant Claron, du lieutenant de Saint-Péreuse et du sous-lieutenant Hirlemann, pour aller bombarder Koufra.

De ces quatre avions, un seul, celui de Claron, ne reviendra pas¹. La station d'Ounianga reçut à 15 h 26 le message suivant : « *Nous sommes perdus* », message répété plusieurs fois et reçu de plus en plus faiblement jusqu'à 15 h 48. Et puis le grand silence. Le journal de marche du GRB1 signale des recherches infructueuses jusqu'au 11 février. L'équipage était composé du sous-lieutenant Claron, navigateur commandant de bord, du sergent Le Calvez, pilote, et du sergent-chef Devin, radio-mitrailleur.

La note du 25 avril déclenche des démarches tendant à l'identification de l'avion et de son équipage et au retour des corps. Cela aboutit, après la saison des pluies, à l'envoi d'une mission conduite par le capitaine Fasseur du 72^e régiment d'infanterie de Marine et composée de 17 hommes dont un de ceux qui avaient découvert l'épave. En se servant de ses indications, le détachement arrive sur le lieu d'atterrissage du *Blenheim* le 26 octobre. La position de l'avion, à une cinquantaine de kilomètres de la position donnée dans le message du 25 avril, est environ en 19°17'N - 22°50'E. Dans le poste radio un message a été retrouvé qui portait l'inscription : « *SOS de avion Blenheim perdu dans desert. Posé peut être 80 milles² est sud est Ounianga sur plateau* ». L'équipage s'estimait donc à environ 140 km dans le sud-ouest de sa position réelle, elle-même à environ 250 km dans le 080° d'Ounianga.

Des constatations faites sur les lieux de l'atterrissage forcé, on peut dire qu'il s'est effectué train rentré et volets entièrement sortis, sur une distance approximative de 150 m. Un membre de la mission écrit : « *Le crash a été relativement dur : en effet le dessous du fuselage avant a assez souffert et la mitrailleuse axiale du navigateur à l'avant droit était enfoncée*



d'environ 20 cm dans le reg dur ». Toutefois il ajoute que rien « *ne permet cependant de supposer que les membres d'équipage aient été blessés lors du crash* ». Le premier à mourir fut le sergent Le Calvez, à qui ses compagnons confectionnèrent un semblant de tombe devant le nez de l'avion. Claron et Devin furent retrouvés, le premier sous l'aile gauche entre le fuselage et le fuseau moteur, le second sous l'aile droite, au même endroit, sans que l'on puisse savoir lequel a survécu le plus longtemps.

Le rapatriement des corps eut lieu le 5 février 1960, soit dix-neuf ans jour pour jour après le drame. Depuis lors et jusqu'en 1995, aucun élément nouveau ne permettait d'en savoir plus sur ce drame, sinon une explication sur ce qui avait pu causer l'erreur de navigation à l'origine de la perte de l'avion, donnée par Jean de Pange dans son livre *Nous en avons tant vu³* :

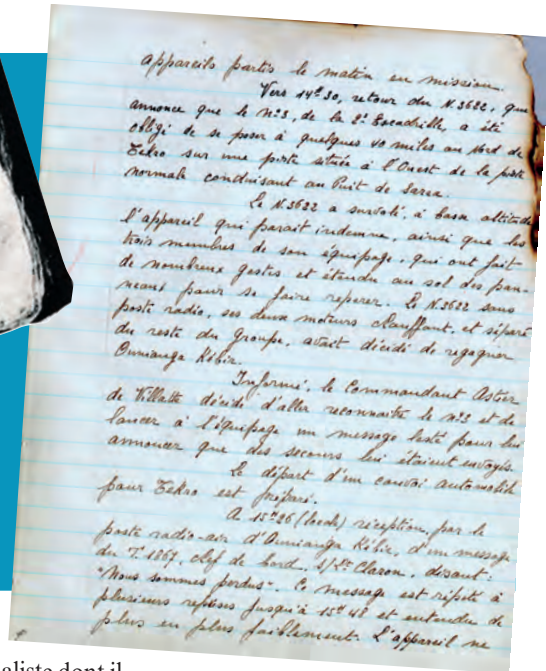
« *J'avais bien failli tomber dans le piège redoutable des trois falaises qui doit être expliqué et qui a perdu les équipages de Claron et d'Hirlemann en février. En effet, dans le désert un navigateur ne voit guère les obstacles mais il voit l'ombre qu'ils font. En partant d'Ounianga pour Koufra, le navigateur voyait l'ombre de deux falaises, celle d'Ounianga et celle de Tekro. Sur le chemin du retour, cinq heures plus tard, le soleil avait tourné et une falaise, au nord de Tekro, donnait à son tour une ombre. Le navigateur pensait donc que la seconde falaise était celle d'Ounianga et il se déroutait à gauche ou à droite pour chercher le lac [d'Ounianga]... Aujourd'hui encore, je suis persuadé que, comme Hirlemann, Claron a confondu la falaise de Tekro et celle d'Ounianga. Il a suivi cette falaise menteuse vers l'est pendant 250 km jusqu'à l'épuisement de son essence* ».

En 1995, le Service historique de l'Armée de l'air reçoit un courrier du colonel commandant les éléments français au Tchad indiquant que des nomades lui avaient apporté des documents et menus objets retrouvés quelques mois auparavant auprès de l'épave d'un avion. L'analyse des documents, trois lettres et un agenda, ne laisse aucun doute sur leur origine. Ils proviennent du *Blenheim* de Claron, les lettres étant signées de Devin et l'agenda lui appartenant. Les trois lettres sont adressées, l'une à sa femme, l'autre à ses parents et la troisième sans destinataire précis. La dernière est datée du 3 mars. Cette date permet de mesurer la durée du calvaire enduré par ces hommes, disparus depuis le 5 février, sur





Agenda de Devin.
Extrait du journal de marche du GRB1.



un plateau au nord du Tchad, à environ 800 mètres d'altitude, avec des nuits très fraîches sinon froides, des journées de plus en plus chaudes et, pour survivre, les quelques vivres et litres d'eau emportés à bord de l'avion.

Sur l'agenda sont notés, jour après jour, des renseignements sommaires sur leur vie de naufragés du désert. Ces notes, même très succinctes et parfois illisibles, nous en apprennent plus sur les derniers jours de l'équipage. Le premier renseignement intéressant est l'heure à laquelle l'avion, à court d'essence, a été contraint à l'atterrissage. À la journée du 5 février, on peut en effet lire: « Mission sur Koufra. Bt Terrain. Dep. 10h15. Sommes perdus atterrissons train rentré en plein (bled?) à 17h15. Sommes peut-être 80 milles ESE³ ASP⁵ ». Le posé a donc eu lieu environ une heure trente après la réception du dernier message radio⁶. L'équipage a ainsi toujours pensé être plus à l'ouest et au sud qu'il ne l'était en réalité. C'est vraisemblablement sur une route orientée à l'est, censée les rapprocher d'Ounianga alors qu'elle les en éloignait, que le contact radio a été perdu. En réalité l'avion n'est pas à 80 nm est sud-est d'Ounianga, mais à 130 nm⁷ dans l'est nord-est de ce terrain. L'erreur peut paraître énorme, mais rappelons que le seul moyen de navigation est la vue du sol; voir à cet égard le texte cité plus haut. L'écart en latitude peut s'expliquer si la falaise de Tekro a été confondue avec celle d'Ounianga. L'écart en longitude provient, à coup sûr, d'une altération de cap initiale dans le mauvais sens, l'équipage s'estimant à l'ouest de sa route, alors qu'il devait en être à l'est.

Sinon, l'agenda reflète les préoccupations premières d'hommes qui, jour après jour, après épuisement de toutes leurs réserves en eau et en vivres, après la vanité de reconnaissances menées par l'un ou l'autre, voient tout espoir s'évanouir et n'attendent plus que la mort. Celle-ci n'interviendra que plus d'une semaine après l'épuisement de leur réserve d'eau. Les notes du 25 au 28 février sont terribles à cet égard :

25 février: « Plus d'eau. Attendons Fin ».

26 février: « Encore en vie ».

27 février: « Encore VIVANT ».

28 février: « Encore en Vie ».

La page du 1^{er} mars pour sa part, la dernière à être renseignée, est assez étonnante. On y lit :

« JOUR ANNIVERSAIRE FRERE ROBERT.

Même pas 1 gout...

pour l'arros... »

Qu'en dépit de sa souffrance et au seuil de la mort, un homme puisse garder un tel sens de l'humour est tout simplement admirable.

La publication de ces documents, plus de cinquante-sept ans après leur rédaction, nous fait mieux comprendre l'amertume ressentie par Jean de Pange quand lui furent rapportés les propos suivants qu'aurait tenus Leclerc, au cours d'une réunion destinée à tirer les enseignements des opérations sur Koufra: « Quant à l'aviation, je préfère ne pas en parler. » On ne parle bien en effet que de ce que l'on connaît bien. Leclerc ne disposait pas, après le départ de Lionel de Marmier à la veille des

opérations de Koufra, du spécialiste dont il aurait eu besoin. À ce sujet Jean de Pange écrit :

« Le colonel Leclerc demandait toujours le maximum des hommes et des matériels, et, dans le cas du matériel terrestre, il avait autour de lui de nombreux officiers ayant l'expérience du désert, qui pouvaient lui indiquer quel était ce maximum. Dans le cas du matériel aérien, il n'avait personne pour le renseigner et quand il demandait plus que le maximum, et que le résultat n'était pas obtenu, ce sont les équipages qui étaient tenus pour responsables.

Le malheur pour nous a été que, par une de leurs aberrations fréquentes, les états-majors du Caire et de Brazzaville avaient retiré du Tchad, à la veille même des opérations de Koufra, les deux seuls officiers aviateurs, le colonel de Marmier et le commandant Goumin, ayant peut-être assez d'expérience et de "poids" pour pouvoir conseiller utilement le colonel Leclerc dans le domaine très particulier de la meilleure utilisation du matériel aérien.

De ce fait, nos avions furent utilisés un peu au hasard. Quand ce hasard faisait qu'ils étaient à peu près adaptés à leur mission, les résultats demandés étaient obtenus; dans le cas contraire les résultats étaient nuls. » ■

- 1- Celui de Hirlermann s'égarait mais réussit à se poser à Gouro, à 110 km dans l'ouest-nord-ouest d'Ounianga.
- 2- Environ 140 km.
- 3- Jean de Pange, *Nous en avons tant vu...*, 1940-1945. De Koufra au Normandie-Niemen. Éditions Serpenoise. Metz, 1994. Jean de Pange est le premier navigateur du GRB 1 à avoir survolé Koufra lors d'une mission de reconnaissance le 28 décembre 1940
- 4- ESE: Est Sud-Est.
- 5- La signification des trois lettres ASP n'est pas claire, mais il ne peut s'agir que d'Ounianga.
- 6- Ce qui correspondrait à un vol d'une durée totale de 7 heures. J. de Pange indique que le *Blenheim* avait une autonomie de 6h30. On peut toutefois penser que Claron a décidé d'adopter un régime d'autonomie maximale lui permettant de tenir l'air plus longtemps qu'en régime de vol normal.
- 7- Environ 240 km.



Le Blenheim, 18 ans après.

SHD Air