

Leclerc et les aviateurs

Michel Masson (EA71-Blanckaert)

En écho à l'article paru dans le numéro précédent sur l'épave d'un Blenheim des FAFL retrouvée au Tchad, notre camarade nous propose une vision méconnue de l'action des FAFL dans le désert sahélien, sous le commandement intransigeant de Leclerc.

*Que direz-vous, races futures,
Si quelque fois un vray discours
Vous récite les aventures
De nos abominables jours ?¹*

Dans la livrée de juillet 2024 du *Piège*, notre camarade Antoine Courty (EA02 - Commandant Longy) nous associe à l'hommage rendu le 4 mars 2024 par un détachement des Forces françaises du Sahel à l'équipage d'un Bristol Blenheim (T 1867) perdu et posé dans le désert durant la reconquête du Sahara par les premiers Français libres durant la Seconde Guerre mondiale, sur le lieu même de l'épave.

D'un fiasco, une renaissance

Des toutes premières unités des Forces française libres (FFL), le groupe réservé de bombardement (GRB 1) – qui donna naissance, en septembre 1941, au groupe de bombardement « Lorraine » – fut créé le 24 décembre 1940. À l'origine, il fut composé par la fusion de deux escadrilles, Jam et Topic, équipées de moyens aériens disparates.

– Jam (à l'origine « groupe de combat n° 1 » ou GC1, commandé par Lionel de Marmier) était une unité mixte équipée de 6 bombardiers légers Bristol Blenheim, 4 Westland Lysander et 2 Dewoitine D520. Après la tentative manquée de ralliement de l'Afrique occidentale française (opération Menace sur Dakar, du 23 au 25 septembre 1940), se rallièrent à lui de petites unités françaises

basées en Afrique avant le conflit, en particulier le détachement permanent des forces aériennes du Tchad (DPFAT), basé à Fort-Lamy, aujourd'hui N'Djamena. Il était équipé de 1 Bloch 120 trimoteur, 4 Potez 25 et 3 Potez 29. Ainsi formé, il donna naissance, le 1^{er} janvier 1942, au groupe « Bretagne ».

– Topic (commandé par Jean Astier de Villatte) mettait en œuvre des moyens fournis par la RAF en provenance du Moyen-Orient (8 Bristol Blenheim).

Après l'échec de la reddition de Dakar, l'Afrique occidentale française (AOF) restant sous l'autorité de Vichy, les navires chargés des avions de Jam firent route vers le Cameroun qui, tout comme le Tchad, s'était rallié à la France libre depuis le 28 août. Une fois débarqués (le 6 octobre) et remontés, quatre des Lysander quittèrent Douala le 28 octobre vers Kribi (Sud Cameroun) pour appuyer la progression des troupes du tout récemment promu colonel Philippe de Hauteclocque, alias Leclerc.

Cavalier brillant et opiniâtre, sorti en tête de sa promotion à Saint-Cyr comme à Saumur, il fut dépêché par de Gaulle pour rallier le Gabon à la France libre. Il entreprit une difficile progression de ses tirailleurs et de ses chars (Hotchkiss H39 ramenés de Norvège) à travers la



Nommé général en août 1941, Philippe Leclerc préside une prise d'armes devant un Lysander des FAFL.

forêt équatoriale; Libreville, restée fidèle à Vichy, passait le 12 novembre sous contrôle des FFL après des combats fratricides, et déjà des pertes dans le parc aérien (quatre aéronefs).

Parallèlement, les Blenheim du groupe Topic, arrivés d'Angleterre le 30 octobre par mer à bord du transporteur de troupes Arundel Castle jusqu'à Takoradi, ville côtière du Ghana, furent acheminés en vol par le Nigéria jusqu'à Maiduguri² (non loin du lac Tchad). À Fort-Lamy, les deux groupes initiaux, Jam et Topic, furent dissous le 24 décembre 1940 et rassemblés au sein du groupe réservé de bombardement n° 1 (GRB n° 1). Le commandement en fut confié à Astier de Villatte. Cette nouvelle unité se composait alors d'une escadrille





Bombardement des Bristol Blenheim du "Lorraine" lors de la campagne de Libye menée par Leclerc en 1941 (tableau d'Adam Tooby).

à Fort-Lamy – escadrille n° 1 – et d'une autre à Maïduguri – escadrille n° 2 – avec 6 Blenheim chacune, une dizaine de Lysander au total pour les deux, et les autres aéronefs précédemment cités. Le 30 janvier 1941 elles rejoignaient toutes deux Ounianga-Kebir³.

Objectif : Koufra

Car début 1941, Leclerc avait décidé de lancer une offensive sur l'oasis fortifiée de Koufra, en Libye, occupée par une garnison italienne. Sur le plan politique, il s'agissait de porter un premier coup à la présence de l'Axe dans cette région. Sur le plan opérationnel, il fallait déstabiliser la logistique italienne dont l'oasis était une étape entre Tripoli, en Libye, et la Corne de l'Afrique (Abyssinie, Érythrée); dans le même temps, sécuriser « la grande route aérienne Côte de l'Or-Nigéria-Tchad-Soudan-Égypte » qu'empruntaient les aéronefs de la RAF, débarqués en caisses à Takoradi puis remontés pour rejoindre les combats de Libye⁴. Les aéronefs du GRB 1 avaient été mis à la disposition de Leclerc depuis le 24 décembre. Ils opéreraient depuis Ounianga-Kebir.

Les premières reconnaissances aériennes (23 et 31 décembre 1940) par des chaleurs intenses à partir d'Ounianga sur Koufra se révélèrent extrêmement

difficiles avant même le déclenchement de l'attaque. Les Blenheim opéraient des missions photographiques sans aucun moyen de navigation fiable. Sans cartes (uniquement des « canevas Mercator », selon Charles Flamand – cf. plus loin), se perdre était facile et fréquent. Les Lysander et les Potez du groupe s'épuisaient à rechercher les avions égarés, mais, bien que a priori mieux adaptés à opérer dans le désert, ils montraient également leurs limites.

La « colonne du Tchad » (que l'on baptisa bientôt la « colonne Leclerc ») quitta Faya-Largeau le 27 janvier 1941. Son appui aérien était assuré par les deux escadrilles du groupe qui participèrent à l'offensive contre Koufra. Les aéronefs n'avaient pas été conçus à l'origine pour mener des opérations dans les conditions du Sud saharien. Les équipages manquaient d'expérience pour ces vols en régions extrêmement chaudes et désertiques où les vents de sable étaient fréquents. Sans compter l'absence totale d'aides à la radionavigation, des moyens de liaison radio-télégraphiques en HF réduits et contraints par les règles de silence radio : « [...] sans radio, sans gonio, sans météo, sans oxygène, sans pressurisation, sans insonorisation, sans parachutes, sans aucun guidage radio⁵... »

De plus, l'autonomie réduite des aéronefs était un souci permanent pour les équipages (une demi-heure de réserve uniquement lors des missions sur Koufra), sans compter des moyens de bord de survie plus qu'élémentaires. Malgré cela, les missions « reco » furent réussies et bien exploitées par Leclerc. La première mission d'attaque eut lieu le 5 février avec quatre Blenheim : l'un fit demi-tour pour raisons mécaniques, et les trois autres se perdirent. Deux seuls d'entre eux furent retrouvés, dont l'un quatre jours après. Le quatrième était le T 1867. Le GRB1 ne fut pas en mesure d'endommager sérieusement les installations italiennes, faute d'équipements et de munitions suffisants. Leclerc s'en montra particulièrement contrarié et mécontent, comme va le montrer la suite.

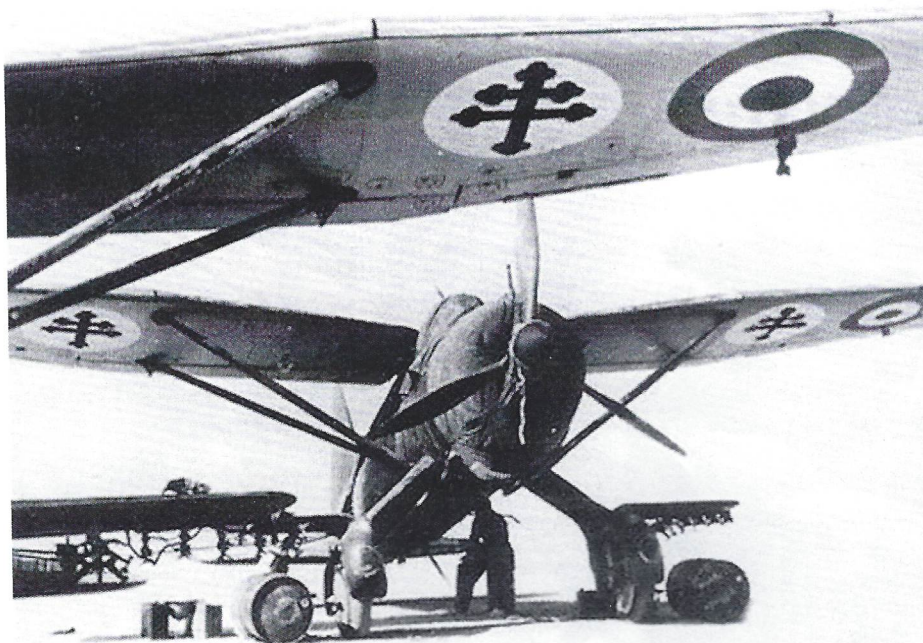
1- François de Malherbe - Œuvres poétiques - Ode IV, 19 déc. 1605.

2- Capitale et principale ville de l'État de Borno au Nigéria, alors colonie de la Couronne britannique.

3- Nord du Tchad, dans la province de l'Ennedi-Ouest, chef-lieu Fada, non loin de la frontière libyenne, dans le Sahara.

4- Romain Gary : *La Promesse de l'aube*; chapitre. XXX-VIII. Le sergent Romain-Roman Gary-Kacew fit partie du groupe Topic.

5- Jean de Pange : « Mission en Érythrée. Témoignage » ; Revue de la France Libre, n° 224, 3e trimestre 1978



Les FAFL disposaient d'une dizaine de Westland Lysander, avions de liaison qui pouvaient être armés de bombes.

Aux ordres de Leclerc

Charles Flamand (que nous avons cité supra) avait fait partie, le 20 juin 1940, du groupe des « évadés » de l'école des radionavigants de Saint-Jean-d'Angély, nouvellement créée, dont certains avaient entendu l'appel depuis Londres d'un certain général de Gaulle (qu'ils ne connaissaient pas : ils avaient compris « de Goÿs⁶ »). Grâce à un Farman 222 « emprunté » avec l'assentiment verbal du chef pilote de l'école de pilotage de cette maison repliée sur La Rochelle, ils décollèrent à l'aube du 20 juin de Saint-Jean-d'Angély et rejoignirent l'Angleterre au petit bonheur. Après s'être fait forcer la main pour signer dans la RAF par les British, ils rejoignirent les premiers Français libres.

Charles Flamand (19 ans) fut de ceux-là. Il embarqua ensuite avec l'expédition sur Dakar en compagnie d'autres pilotes et mécanos après une transformation (Operational Training Unit, OTU) sur Blenheim IV et Lysander. Initialement

intégré au groupe Jam, il fut incorporé au sein du GRB1 (il termina sa carrière en 1970 avec le grade de colonel ; il est décédé en mai 2019 à l'âge de 98 ans).

Mais laissons-lui la parole⁷ : « Pour Leclerc, l'échec ne pouvait être que le fruit de l'absence de réelle volonté de vaincre et de l'incapacité professionnelle [...]. Il avait oublié qu'en l'absence de cartes, s'il avait pu mener à bien son attaque [ndlr : sur Koufra], c'était en partie grâce aux photographies aériennes qui avaient déjà coûté cher aux aviateurs. » Et lorsque le commandant de Thuisy⁸ lui demandait l'autorisation de réserver quatre heures de vol pour rechercher un équipage qui s'était annoncé posé et perdu, la réponse de Leclerc fut aussi sèche que cinglante : « Refusé, on n'a pas besoin des incapables ! »

Voilà pourquoi, selon le témoignage de Charles Flamand, l'équipage du Blenheim T 1867 (lieutenant Gérard Claron, observateur ; sergent-chef Fernand Devin, radio-mitrailleur, qui retraça sur

un carnet la lente agonie de l'équipage ; sergent Georges Le Calvez, pilote), perdu lors de la mission à quatre avions du 5 février 1941, ne fut retrouvé que le 29 mars 1959 par une patrouille de gnomiers nomades tchadiens. Ce témoignage de Charles Flamand fut peu ou prou conforté par Jean de Pange, qui pilota Leclerc (il fit partie plus tard des pionniers du « Normandie ») : « [...] ce sont les équipages qui étaient tenus pour responsables⁹. »

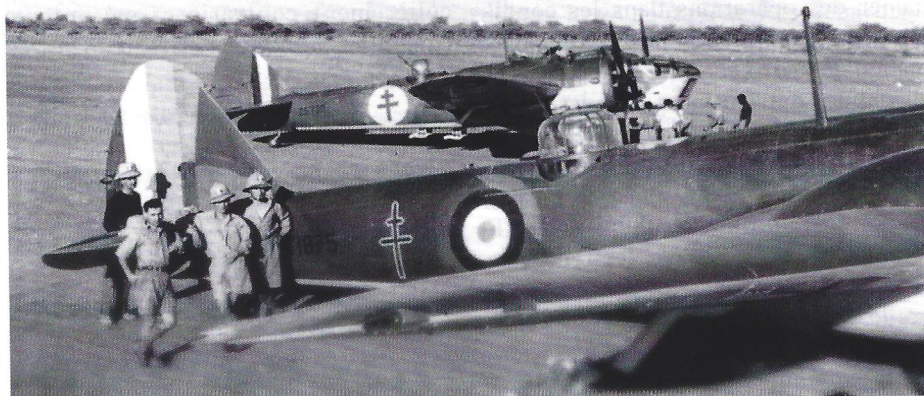
Charles Flamand n'en reste pas là.

Alors que de Thuisy rappelait à Leclerc qu'il s'était lui-même déjà perdu à bord d'un Vickers Wellesley de la RAF dans lequel il avait pris place et que c'était un Lysander du groupe qui l'avait retrouvé, Charles Flamand poursuit : « [...] j'ai vu Leclerc piquer une violente colère et frapper de rage le plan arrière d'un Lysander dont il était proche avec son stick en hurlant : "Et l'aviation, c'est comme la cavalerie, ça marchera, s'il le faut, à la cravache !" »

Crash dans le désert

On sait comment périrent tristement Leclerc et onze (douze ?) autres militaires de son état-major à bord de son aéronef B-25 Mitchell le 28 novembre 1947 en Algérie, dans le désert longeant la voie ferrée conduisant d'Oujda à Colomb-Béchar, sa destination. Après avoir décollé d'Oran, la météo s'aggrava à proximité de Colomb-Béchar. L'avion possédait les réserves de carburant suffisantes pour lui permettre de faire demi-tour. On a prétendu, mais rien de formel ne vient le confirmer, que le pilote continua malgré tout sous la pression de Leclerc : « On passera quand même¹⁰ ! »

Si tel fut le cas, en l'occurrence, cette fois-là au moins, la cravache ne fit rien à l'affaire. ■



Blenheim Mk 2 de l'escadrille n°1 basée à Fort-Lamy.

6- Le général de brigade aérienne Louis de Goÿs de Mézeyrac, as de la Grande Guerre puis résistant durant la Seconde, existait effectivement.

7- Colonel Charles Flamand : *Pour rester libre ... 1939-1945, Maréchal me voilà* ; Cabinet VBS 51, écrivain public, Reims, 1^{er} janvier 2007 - interview sur Youtube <https://www.caffrenchwing.fr/2014/08/20/interview-du-colonel-charles-flamand/>

8- Jean Goujon de Thuisy. Pilote au Groupe « Lorraine » par la suite ; décédé en SAC au Pays de Galles le 1^{er} novembre 1944. Compagnon de la Libération à titre posthume.

9- Cité par Maja Destrem dans « L'aventure Leclerc » ; Fayard, Paris, 1984

10- cf. *Le Piège* n° 134 de mars 2001, *La Mort de Leclerc*, par Hugues Silvestre de Sacy (EA61-Moulin).