

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* :

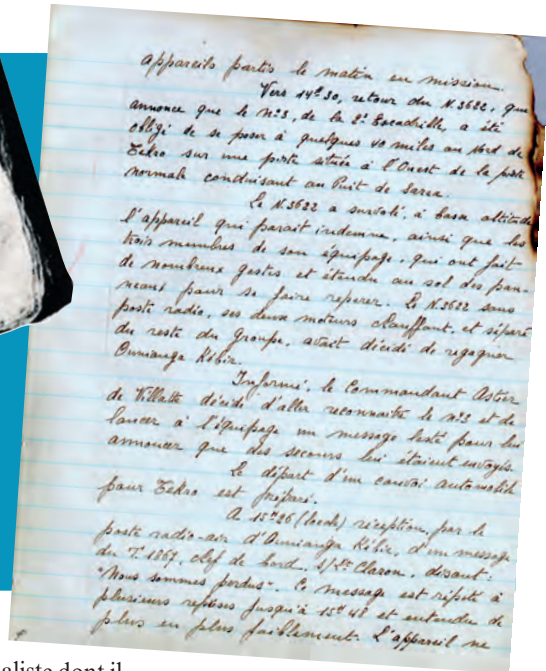
« *J'avais bien failli tomber dans le piège redoutable des trois falaises qui doit être expliqué et qui a perdu les équipages de Claron et d'Hirlemann en février. En effet, dans le désert un navigateur ne voit guère les obstacles mais il voit l'ombre qu'ils font. En partant d'Ounianga pour Koufra, le 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 ESE⁵ ASP⁶ ». 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

Devoir de mémoire au Tchad : à la découverte du Blenheim T1867

À la mémoire du sous-lieutenant Claron, du sergent-chef Devin et du sergent Le Calvez, morts pour la France. À nous le souvenir, à eux l'immortalité.

Antoine Courty (EA02 - Commandant Longy)

Notre camarade Courty partage avec nous un moment d'émotion. Celui d'ouvrir une page héroïque de notre histoire, au cours de laquelle des FAFL de la première heure ont donné leur vie pour la Liberté.

83 longues années se sont écoulées... Lundi 4 mars 2024, 6h10. Terrain d'aviation de Faya-Largeau. La palmeraie baigne dans la douce lumière du soleil qui se lève à l'est. C'est vers cette même direction que s'apprête à s'envoler en hélicoptère, l'équipe au complet

Un projet interarmées

L'idée d'une expédition commémorative sur le site où repose l'épave du Blenheim T1867 depuis 83 ans germa initialement dans l'esprit du médecin chef des services Luc Aigle¹. S'apprêtant à rallier Faya-Largeau en tant que médecin, le docteur parachutiste aux impressionnants états de service a eu l'idée de rendre hommage aux trois membres d'équipage sur le lieu même de leur disparition.

Il partage son projet avec le Coladj² des Forces françaises au Sahel (FFS) stationnées à N'Djamena, le colonel Benjamin Souberbielle (EA96). Ancien du Mirage F1CR, «Soubi» a sillonné le désert tchadien à maintes reprises. Il a certainement ramené des photos prises à l'Oméra 40 du Blenheim, bien connu des «F1 drivers». Il accueille l'idée avec un grand enthousiasme et confie au Combap³ de la base aérienne projetée (Bap) de N'djamena, le colonel Nicolas Chalons (EA99), le montage d'une mission de commémoration.

Affecté, pour ma part, au poste d'adjoint opérations du Combap, c'est avec honneur et fierté que je me vois alors confier la



L'avion tel qu'il fut découvert en 1959 (cf. Le Piège n° 212 mars 2013).

préparation de la mission. Lors d'un passage précédent en BSS en 2013 dans le cadre de l'opération Serval, j'avais parcouru un document légué par les unités F1, intitulé *Le Tchad pour les PIM*. Les pilotes de reconnaissance avaient méthodiquement photographié les endroits caractéristiques du Tchad et en avaient constitué un recueil à destination des futurs pilotes. Une page avait retenu mon attention : elle mentionnait la position d'un bombardier perdu pendant la Seconde Guerre mondiale. Prenant la tête de la 30^e escadre de chasse quelques années plus tard, je me documentai sur un des escadrons placés sous mon commandement, le «Lorraine», unité héritière des traditions du groupe réservé de bombardement (GRB) n°1 et découvrai alors en détail ce qui était arrivé au bombardier et à son équipage.

Une préparation en tout point militaire

Profitant d'un exercice des FFS organisé au mois de mars 2024, mois de mars qui est à la fois celui de la disparition du dernier membre d'équipage en 1941⁴, mais aussi celui qui vit la découverte de l'épave en 1959, le commandement décide d'ajouter une «vignette commémoration» au scénario de l'exercice. La date du 4 est ainsi retenue pour lancer l'expédition.

La première étape de la préparation consiste à repérer avec précision le lieu du crash. Au début de mon mandat, le chef du détachement chasse (Detchasse) m'avait confié qu'une patrouille de Mirage 2000D avait réussi à localiser les restes de l'épave lors d'une mission dans le Nord-Est du pays, sans pour autant relever les coordonnées précises. Je leur demande de retourner sur le site et, quelques jours plus





tard, je reçois un cliché couleur en haute définition accompagné des coordonnées du lieu, extraites avec précision par le pod de désignation laser du Mirage. ME RAS⁵, on le tient! Il ne reste pas grand-chose du bimoteur... Seuls les longerons semblent avoir survécu au feu volontairement mis à l'avion pour le faire disparaître lors de sa découverte en 1959.

C'est un Mi-17 ukrainien affrété par la force pour assurer en partie la mission de PR/Medevac⁶ qui assurera notre vectorisation. Dans le cadre de l'exercice des FFS, l'appareil sera déployé sur Faya-Largeau. Capable d'emporter un nombre conséquent de passagers, cet hélicoptère dispose en revanche d'une quantité de carburant limitée qui ne permet pas de faire l'aller-retour sans ravitaillement. Or, à portée, il n'y a pas de terrain muni de soutes à carburant. Le seul terrain qui existe est à Ounianga Kébir, celui-là même d'où les quatre Blenheim, dont le T1867, décollèrent le 5 février 1941 pour soutenir la colonne du colonel Leclerc sur Koufra. L'unique solution qui s'offre alors à nous est d'y positionner un moyen de ravitaillement de circonstance. Cette partie de la préparation est confiée au détachement de Faya-Largeau. Son chef montre d'emblée un vif intérêt et une motivation particulière pour ce devoir de mémoire car, bien qu'issu des troupes de montagnes, il a été Pipin⁷ (comme le Combap et moi-même) et est fils de Piégeard (colonel Krumenacker, EA80).

Courant février, il envoie une équipe de reconnaissance chargée de rejoindre Ounianga Kébir par voie terrestre afin de confirmer la faisabilité d'y acheminer un camion-citerne. Nous avons également étudié en parallèle une autre option pour

pallier une éventuelle impraticabilité de la chaussée pour un tel convoi : celle de larguer le Farp⁸ par la voie des airs et le récupérer dans des véhicules légers pour le rapatrier par la route. À son retour, la mission de reconnaissance confirme la possibilité de déployer le Farp par la route.

La préparation se termine avec la mise au point du cérémonial. Il se déroulera en trois temps : l'installation de plaques commémoratives (dont la réalisation confiée à des artisans tchadiens leur donne un caractère authentique), la lecture d'un ordre du jour et un défilé aérien réalisé par les avions du Detchasse, le tout immortalisé par un reportage photo.

À la rencontre de notre histoire

Le jour J, nous sommes prêts au départ. La nuit a été courte et le réveil matinal.

6 h 27. Les conditions de température, de vent et de visibilité sont parfaites. L'hélicoptère qui s'est avancé sur la piste s'arache délicatement du sol. Cap au 080°.

Deux heures environ nous séparent du site de l'épave.
7 h 30. Nous avons parcouru la moitié du chemin. À travers les hublots, un paysage somptueux mais angoissant défile devant nos yeux. Des pitons rocaillieux arides et gris qui semblent jaillir du sol succèdent à un étalement de barkhanes aux courbes douces et à la couleur ocre uniforme. Il ne semble y avoir âme qui vive sur des centaines de kilomètres à la ronde.

8 h 20. Après presque deux heures de vol, nous nous apprêtons à un saut dans le temps de 83 ans. L'hélicoptère vient de commencer sa descente et nous approchons du but.

En plus des neuf Français à bord, l'équipe compte également le gouverneur du Borkou accompagné de ses deux gardes du corps armés. Les douze passagers relèvent la tête et se regardent : un sentiment d'excitation semble palpable à l'approche du site.

8 h 30. Épave en vue! Alors que l'hélicoptère se met à cercler, nous découvrons aisément les restes de l'avion qui semblent émerger du sol. Les longerons des ailes sont en effet bien visibles mais également une multitude de pièces éparpillées tout autour. Une inconnue subsiste à ce moment du vol : le sol alentour sera-t-il assez dur pour supporter le poids de l'hélicoptère?

Après une courte reconnaissance et un placement face au vent, la machine descend en stationnaire et vient poser son train tout en finesse sur un sable qui ne se soulève pas trop sous le souffle du rotor, signe d'un sol plutôt dense. Le mécanicien de bord bondit alors dehors pour évaluer les conditions et après un court instant de vérification lève son pouce en direction du pilote : 8 h 36, l'hélicoptère s'ancre un peu plus dans le désert et les moteurs se coupent. Nous y sommes!

Hommage à nos héros

En descendant de l'avion, j'échange un regard complice avec le pilote, exprimant notre satisfaction commune. Le mécanicien

1- Frère de la regrettée Caroline Aigle (EA95).

2- Colonel adjoint, numéro 2 de la force.

3- Commandant de la base aérienne projetée.

4- Selon le carnet retraçant le calvaire de l'équipage.

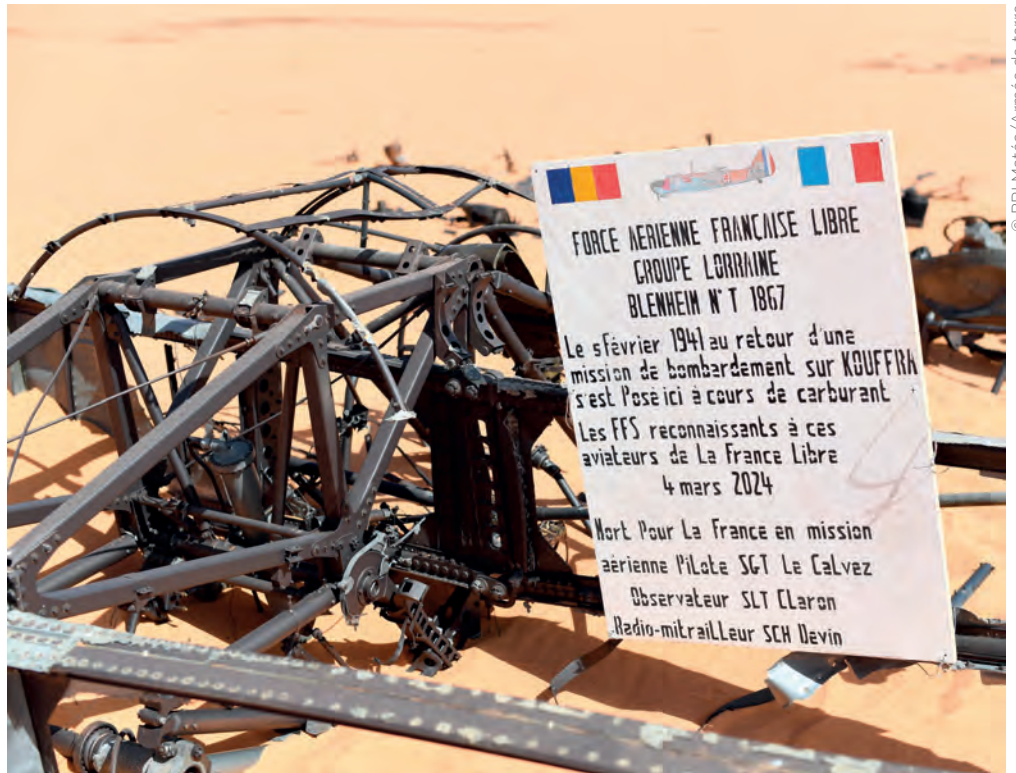
5- Mission effectuée, rien à signaler.

6- Personnel Recovery/Medical evacuation.

7- Éleve de l'école des pupilles de l'Air située à Grenoble.

8- Forward Area Refueling Point.

Rendez-vous avec l'histoire.



© BRI MATEO/Armée de terre

de bord qui nous avait précédés au débarquement nous invite à nous diriger vers l'épave qu'il désigne avec fierté d'un geste de la main, le reste de l'équipage restant, pour sa part, avec pudeur aux abords du Mi-17. Avant de m'avancer vers ce qui reste du Blenheim, je ne peux m'empêcher de balayer du regard l'immensité désertique qui nous entoure et tenter d'imaginer le sentiment qui avait dû envahir le sous-lieutenant Claron, le sergent-chef Devin et le sergent Le Calvez au sortir de leur appareil crashé le 5 février 1941. Puis, mêlé à l'excitation du moment, je suis également gagné par un sentiment d'émotion en posant ma main sur le longeron nu et intact de l'avion. Contrairement à la première impression presque décevante laissée par le cliché du Mirage, laissant entrevoir si peu de restes de l'appareil, nous sommes

surpris par la multitude et la diversité des pièces qui subsistent autour de la structure: batteries, réservoirs, morceaux de carlingue, pièces de moteurs, régulateur oxygène, mais aussi des boîtes de conserve des derniers repas de fortune de la mission de 1959. Ils semblent désormais figés dans le sol cristallin. Machinalement, chacun d'entre nous foule les lieux à la recherche d'un élément bien conservé qui permettrait de se projeter 83 ans en arrière, et la moindre inscription ou numéro de série nous transporte dans le temps. La préservation des objets, compte tenu du très faible taux d'humidité, est surprenante. Si l'avion n'avait pas été incendié en mars 1959, il y a fort à parier qu'il aurait été encore aujourd'hui dans un état de conservation remarquable.

Le bruit lointain de la patrouille de

chasseurs ainsi que le message radio échangé avec le PGA⁹ (un navigateur du Detchasse embarqué avec nous afin de synchroniser le passage des chasseurs lors de la cérémonie) nous rappelle que le temps ne s'est pas vraiment arrêté, et que vient celui de l'hommage. Nous nous répartissons autour de la structure, peaufinons notre tenue et gelons notre attitude dans un garde-à-vous que nous voulons impeccable. À l'heure dite, les avions passent à notre verticale. La formation compte trois Mirage, tout un symbole: trois avions, pas un de plus, en la mémoire de chacun des trois membres d'équipage qui périrent jadis en ce lieu. Une fois le passage effectué et immortalisé par notre photographe du détachement de Faya-Largeau, nous suivons du regard avec intérêt la patrouille qui revient pour un ultime survol TGV/TBA¹⁰, nommé *show of force*, en guise de salut.

Une minute de silence

Nous nous mettons alors en place pour la lecture de l'ordre du jour. Elle est clôturée par une minute de silence en l'honneur de nos morts, instant solennel de recueillement durant lequel nos pensées sont dirigées vers les trois aviateurs libres disparus à l'endroit même où nous nous tenons. À l'issue de cette minute de silence, nous installons les plaques commémoratives sur la structure de l'avion, l'une en bois, peinte, et l'autre en métal, gravée. Notre photographe immortalise la scène.

Il est désormais temps pour nous de repartir.

© BRI MATEO/Armée de terre



Trois avions en hommage aux trois héros disparus





De gauche à droite: Colonel Benjamin Souberbielle (EA96), lieutenant-colonel Antoine Courty (EA02), capitaine Louis-Amaury Perreaut, colonel Nicolas Chalons (EA99), commandant (R) Éric Moussion.

9 h 50. Le Mi-17 s'extirpe de son aire de poser dans un fin nuage de sable beige. Submergés par une grande émotion, nous jetons un dernier regard en direction du Blenheim qui s'éloigne à travers le hublot. Malgré le bruit des moteurs, le silence règne parmi nous dans la soute. Ce même silence qui régnait depuis 65 ans sur ce plateau désertique des Érdi. Ce même silence qui régnera certainement encore pendant de nombreuses années. Celui de l'éternité

Retour vers Faya Largeau chargé d'émotions... en tous genres!

Cap ouest, nous sommes en route pour le terrain d'aviation d'Ounianga Kébir. L'hélicoptère survole à très basse altitude le magnifique lac Yoa, principal lac de la ville, puis remonte avant de s'établir dans le circuit de piste. Depuis la soute, les yeux rivés sur le hublot, j'arrive à peine à distinguer le terrain d'aviation. Modeste bande de sable, la piste se détache difficilement du désert alentour. Je suis alors transporté plus de 80 ans en arrière et imagine les difficultés que pouvaient éprouver les équipages à se repérer dans ce désert à bord d'avions qui ne disposaient d'aucun système d'aide à la navigation, ne pouvant compter que sur des cartes sommaires, sur leurs connaissances des repères extérieurs et leurs talents de navigateurs. Belle leçon d'humilité pour nous autres, pilotes d'avions équipés de systèmes modernes, performants et précis.

L'équipe du Farp est en vue: le ca-

mion-citerne est positionné comme prévu sur le bord de la piste, prêt à ravitailler l'appareil. Celui-ci se pose sur la bande sableuse, roule jusqu'au camion, puis coupe les moteurs. C'est à nouveau étreint par une réelle émotion que je descends échelle, foulant la piste d'où s'envolait vers Koufra, le 5 février 1941, le Blenheim T1867, et qu'il ne reverrait jamais.

Je suis rapidement ramené à la réalité par l'arrivée en trombe d'un pick-up avec à son bord une équipe de militaires tchadiens armés et peu commodes. Après quelques secondes de battement, les autorités locales, informées de notre passage, arrivent à leur tour et détendent instantanément l'atmosphère. S'ensuivent quelques échanges amicaux, puis nous sommes invités à prendre place à bord des véhicules. Nous partons à la découverte des lieux, le convoi stoppant çà et là sur les berges du lac, aux endroits caractéristiques d'où nous pouvons apercevoir les teintes rouges, jaunes et bleues de l'eau, et qui sont, selon les explications de nos hôtes, à l'origine du drapeau tchadien. Pour le dernier tronçon qui nous ramène au terrain, je cède ma place au chef de cabinet du Combap, commandant de réserve qui vit sa première opex avec panache: je m'installe debout dans la benne du pick-up, à la «mode tchadienne», affublé de trois militaires en armes!

Nos hôtes nous quittent au pied de l'hélicoptère après un échange de cordiales salutations. Nous laissons éga-

lement le docteur, qui va reprendre du service au sein du convoi routier pour réaliser une mission d'aide médicale à la population.

À 12 h 30 précises, le Mi-17 s'envole pour l'ultime étape de notre aventure qui nous ramène sur Faya-Largeau.

Après une heure de vol, les couleurs vertes de la palmeraie apparaissent à nouveau à travers les hublots. Une fois posés, et dans l'attente de l'équipe qui doit nous récupérer, nous déambulons, silencieux et pensifs, prenant peu à peu conscience de la richesse des moments que nous venons de vivre. J'en profite pour saluer l'équipage ukrainien qui nous a pilotés. À des milliers de kilomètres de l'actualité poignante de leur pays en guerre, ils se sentent particulièrement concernés par la perte d'hommes et de femmes au combat, et dans l'accolade spontanée que nous échangeons, je ressens chez eux, au même titre que celles que j'éprouve personnellement, la fierté et l'émotion d'avoir pu réaliser cette mission. La fierté et l'émotion d'avoir pu rendre hommage aux trois aviateurs morts pour la France il y a 83 ans dans le désert tchadien.

«*Nous sommes perdus...*» Tel fut le dernier message en provenance de l'équipage du Blenheim T1867 du GRB-1 reçu par la station d'Ounianga Kébir le 5 février 1941 à 15 h 48, avant que la radio ne cesse d'émettre et ne se taise à jamais. ■

9- Poste de guidage avancé.

10- Très grande vitesse/Très basse altitude.