

# *Les aviateurs d'Ennietières les Avelin.*

## Sommaire:

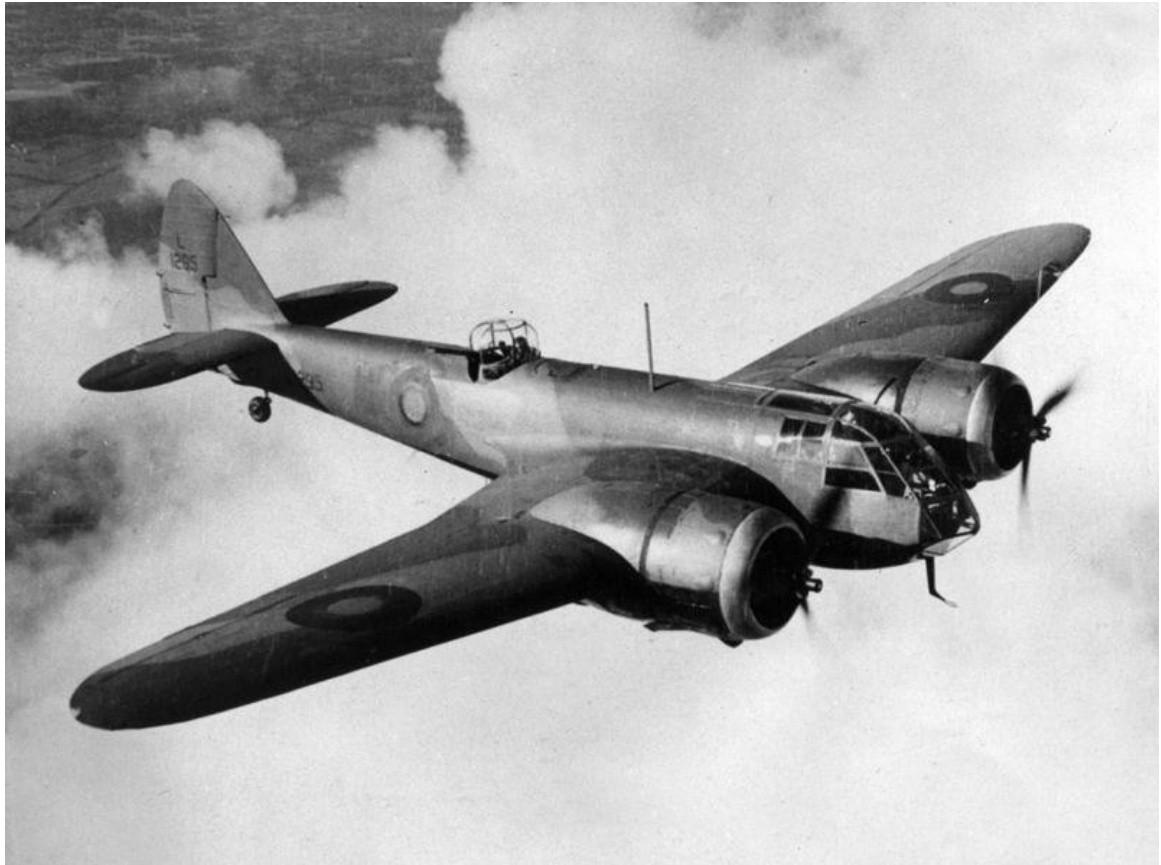
1) *Première partie* : La fin de l'équipage du Blenheim - type IF- s/n L8616 M (avril 1941)

2) *Deuxième partie* : Le pilote du Whirlwind – Mk.I – s/n P7095 SF-H (janvier 1943)

3) *Troisième partie* : l'histoire d'un Blenheim et de son équipage (février 1941 Out of France)

Histoire parallèle, même époque, même avion mais loin de la France : les bombardiers de la France libre.

## 1) L'équipage du Blenheim d'Ennietières les Avelin.



Blenheim - type IF

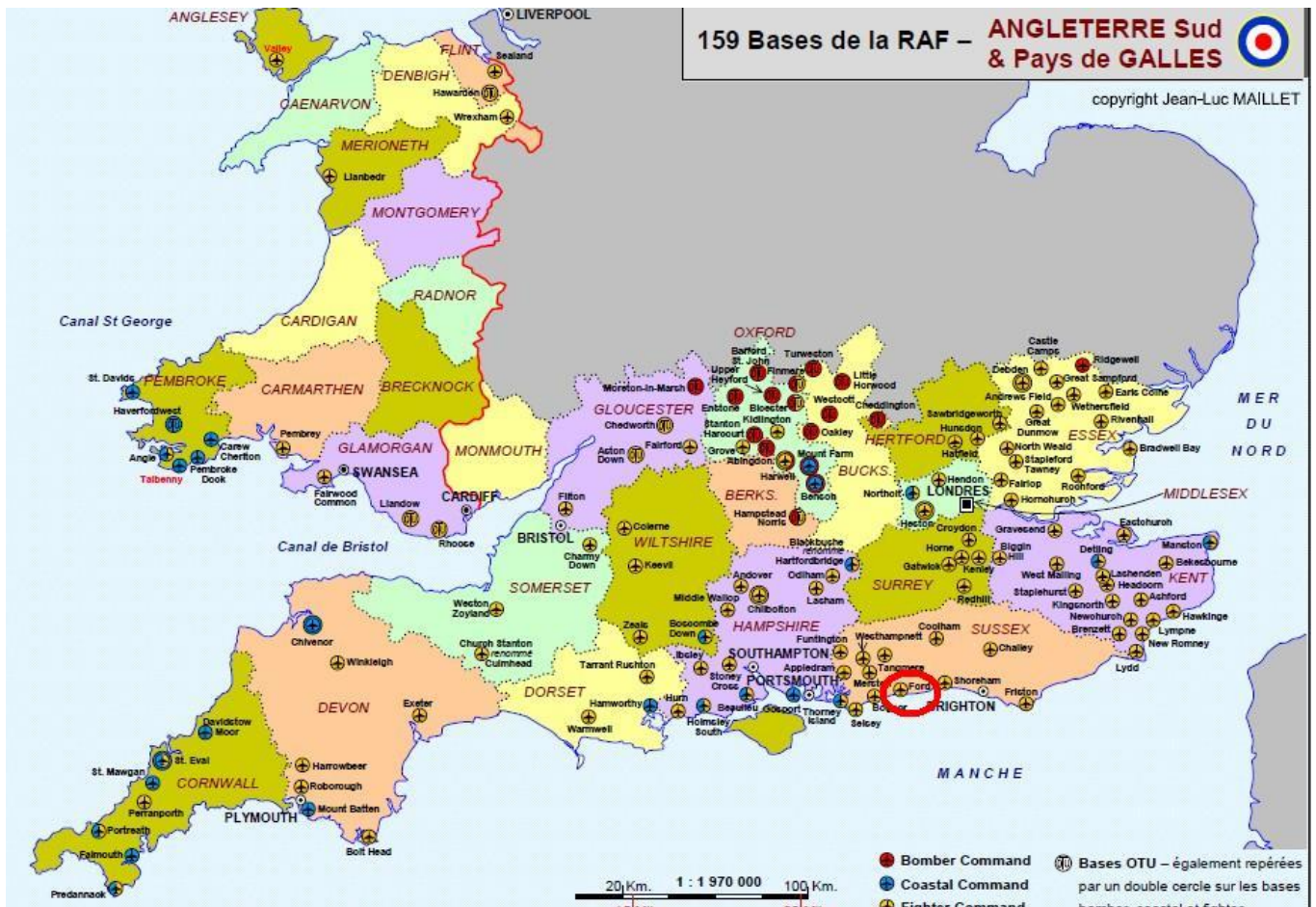
Le 8 avril 1941 Un Blenheim - type IF- s/n L8616 M décolle d'Angleterre pour une mission de chasse de nuit (intrusion) en France.

Il fait partie du 23 squadron de la RAF basé à **Ford** près de Brighton.

No. 23



Squadron RAF



Carte extraite du site France-crashes39-45

<http://francecrashes39-45.net/index.php>

## Histoire du 23 squadron

Basé à Collyweston et équipé de Blenheim IF au début de la guerre, le Squadron 23 fait mouvement sur Wittering en août 1940 et se lance dans la chasse de nuit. Au cours de l'hiver, le Squadron commence à faire des essais de missions d'interdiction au-dessus des terrains d'aviation ennemis d'Europe de l'Ouest et tentent d'intercepter à leur retour de mission les bombardiers Allemands qui opèrent dans le cadre du "Blitz". En mars 1941, des Douglas Havoc I sont utilisés pour cette mission, rejoints en février 1942 par des Boston III modifiés. Le nombre de succès remportés est alors très faible et il faut attendre l'arrivée des Mosquito II en juin 1942 pour voir des résultats notables.

**En décembre 1942**, le Squadron 23 devient la première unité de Mosquito à opérer en dehors de la Grande Bretagne lorsqu'elle est dépêchée à Malte pour mener des opérations offensives sur la Sicile.

**En mai 1943**, les Mark II reçoivent des Mark VI en renfort et après l'occupation de la Sicile, des petits détachements opèrent au-dessus de l'Italie jusqu'en décembre 1943. Le Squadron fait alors mouvement vers la Corse avec un détachement en Algérie.

**En mai 1944**, le Squadron retourne en Grande Bretagne et reprend les opérations au-dessus de l'Europe de l'Ouest. La résistance dans les airs est devenue faible et les missions consistent désormais en l'attaque d'objectifs terrestres et seule une victoire supplémentaire est ajoutée pendant cette période.

## Construit par Bristol

Au départ, cet avion n'était pas un avion de guerre mais un avion d'affaire (Bristol 142), commandé par le magnat de la presse Lord Rothermere. Son avion devait filer plus vite que n'importe quel chasseur de la RAF. La demande fut rencontrée et même très largement dépassée (de plus de 100 km/h !). Pas étonnant donc que la RAF s'intéressa à cet avion pour en faire un bombardier. S'il était très réussi au niveau performances, il révéla assez vite ses défauts: le manque d'armements défensifs (deux mitrailleuses dans la première version), la fragilité de la cellule (héritage de son origine civile), la faible charge de bombe transportable. Tout cela réduisait sérieusement sa valeur militaire. Cela ne l'empêcha pas de rester en fabrication jusqu'en 1943 jusqu'à ce que ses missions soient reprises par les Mosquito et les Boston.

Le Blenheim fut quand même un pionnier dans la chasse de nuit. Une version spécialisée apparaît dès 1938 et elle est équipée d'un radar à partir de juin 1940.

### Général

*Equipage:* 3 hommes  
*Envergure:* 17.17 mètres  
*Longueur:* 13.00 mètres  
*Hauteur:* 3.91 mètres  
*Poids à vide:* 4 441 kg  
*Poids en charge:* 6 531 kg  
*Surface alaire:* 43.57 m<sup>2</sup>  
*Charge alaire:* 150 kg/m<sup>2</sup>

### Armement

4 x 7.65mm Browning  
1 x 7.65mm Vickers K  
454 kg de bombes

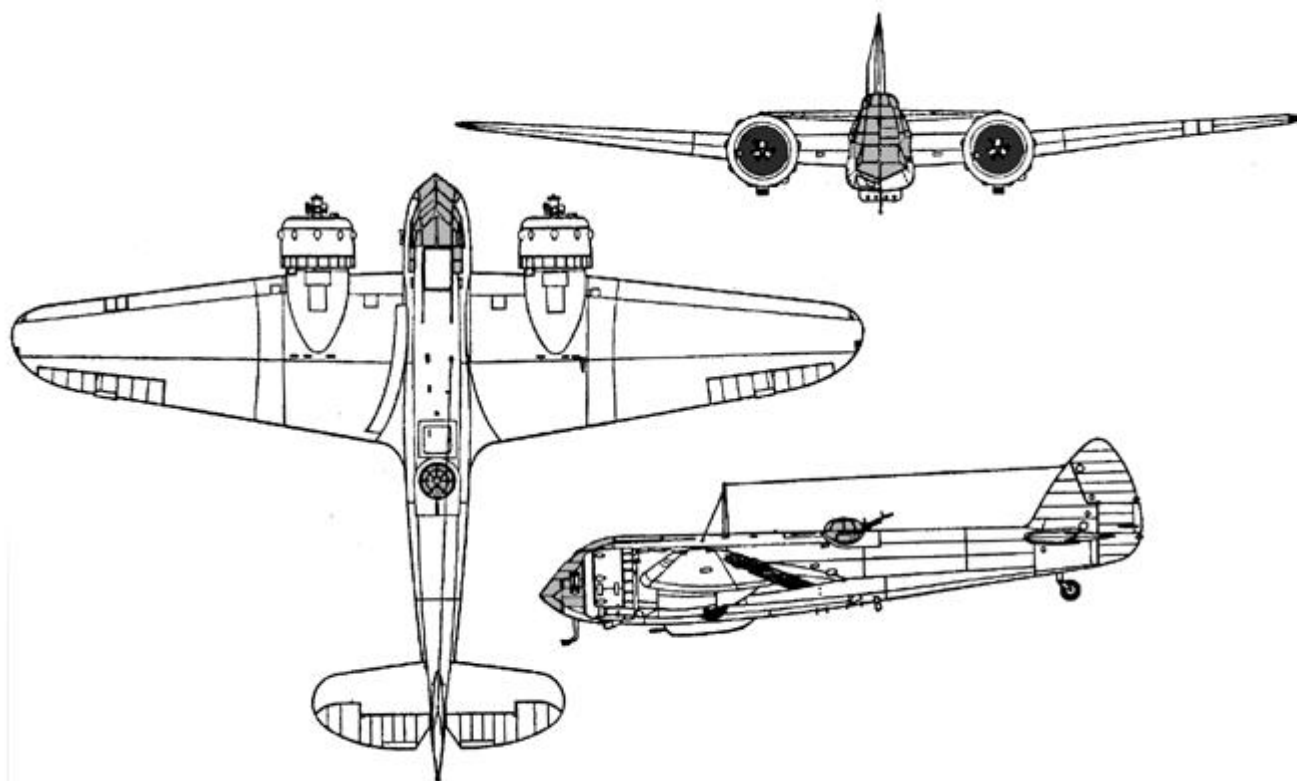
### Propulsion

*Moteur:* 2 x Bristol Mercury XV en étoile  
*Puissance totale:* 1 840 CV  
*Puissance spécifique:* 282 CV / tonne  
*Vitesse maximum:* 428 km/h  
*Taux de montée initial:* 457 m/min.  
*Plafond:* 9 600 mètres  
*Autonomie:* **3 138 km**

### Production

*Depuis:* à la fin de 1938  
*Jusqu'en:* 1942  
*Production:* **3 297 exemplaires**  
*Premier vol:* **1938**

Présentation en vidéo du Blenheim : <http://www.youtube.com/watch?v=IDghcDVzkJg>



Au début de la guerre, l'escadron était équipé du Blenheim IF, et il a conservé ce chasseur de nuit encore une année et demie. Dès le début de la guerre jusqu'à Décembre 1940, l'escadron a été utilisé comme un escadron de chasse de nuit défensive, bien que ses Blenheim ne fussent pas encore équipés d'un radar, ils avaient très peu de succès.

Le Blenheim était mieux adapté à la mission anti-intrusion de nuit, et la nuit du 21-22 Décembre six FI de No.23 de Blenheim Escadron a participé à la première nuit de l'opération *anti-intrusion*, attaquer les bases de bombardiers allemands en Normandie. Pour les deux prochaines années l'escadron fonctionnerait comme un escadron anti-intrusion, attaques contre des cibles allemandes en Europe occupée. Durant cette période, le Blenheim a été remplacé par le Havoc, puis le Boston III, avant d'en Juillet 1942, le premier Mosquito NF.Mk IIs arrivé.



## Avion

Décembre 1938-Avril 1941 [Bristol Blenheim IF](#)

Mars 1941-Août 1942: Havoc

Février-Août 1942: Boston III

Juillet 1942-Septembre 1943: Le [de Havilland Mosquito NF Mk II](#)

May 1943-Septembre 1945 [de Havilland Mosquito NF Mk VI](#)

Août-Septembre 1945 [de Havilland Mosquito 30](#)

## Emplacement

16 mai 1938 au 31 Mai 1940: Wittering

31 May-12 Septembre 1940 Collyweston

12 Septembre 1940 au 6 Août 1942: Ford

12-25 Septembre 1940: Le Détachement de Middle Wallop

6-14 Août 1942: Manston

14-21 Août 1942: Bradwell Bay

21 Août-13 Octobre 1942 Manston

13 Octobre-11 Décembre 1942 Bradwell Bay

11-27 Décembre 1942 Sur le chemin de Malte

27 Décembre 1942 au 7 Décembre 1943 Luqa

3 Septembre-Octobre 5 1943: Le Détachement de Signella

5 Octobre-Novembre 1 1943: Le Détachement de Gerbini principal

1 Novembre-Décembre 7 1943: Le Détachement de Pomigliano

7 Décembre 1943 au 8 mai 1944: Alghero

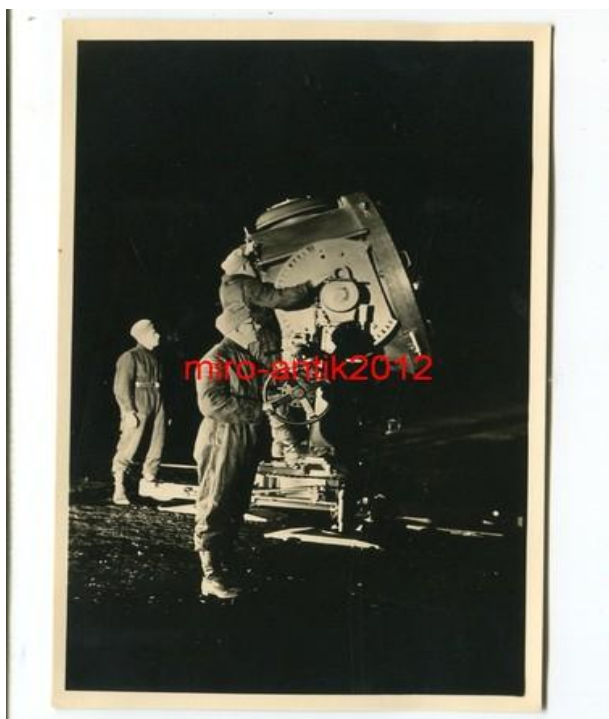
8 à 19 mai, 1944: Blida

19 May-2 Juin 1944, retour au Royaume-Uni

2 Juin 1944 au 25 Septembre 1945, ???

Le Blenheim - type IF- s/n L8616 M a été touché par la flak Allemande probablement celle postée à Vendeville.

À l'époque, certaines installations de l'aérodrome étaient très proches du village. Elles comprenaient près de la Chiconnière, à une centaine de mètres de l'église, un important dispositif de DCA avec de la Flak lourde (2 x 6 canons de 88) et légères (1 batterie de 6 multitubes), plus les projecteurs longues portés, abris et baraquements.



Vendeville: 363rd Flak Battalion Hauptman von Bonin

Vendeville terrain d'aviation

1/363rd Flak Battalion (88mm)

2/363rd Flak Battalion (88mm)

4/363rd Flak Battalion (37mm)

4/Belgian Flak (20mm)

# Graffitis dans les abris souterrains de Vendeville pendant l'occupation.

Source : <http://www.lavoixdunord.fr/region/vendeville-quand-les-graffitis-des-catiches-racontent-la-ia28b50442n1431365>



Le Blenheim s'est écrasé, aucuns survivants.

[NICHOLLS Thomas George Frank](#) Poste : mitrailleur - grade : Sgt - âge: 26 ans - matricule 532244  
Fils de Thomas et Lilian Nicholls, de Thornton Heath, Surrey ; époux de Pearl Rosa Nicholls, de Upper Tooting, London.

[BREWER Horace Charles Jack](#) Poste : observateur - grade : Sgt - matricule 747949

[SIMPSON george Arthur](#) Poste : pilote - grade : sous-lieutenant- âge: 23 ans - matricule 85244  
Fils de Frank Simpson, et de Elsie Amelia Simpson, de Brighton,Sussex.

Reste de l'avion Britannique





Les funérailles seront organisées par les allemands.



Sortie de l'église



Le convoi funéraire



L'arrivée au cimetière





Dans le fond la fanfare allemande



Trois gerbes de fleurs



L'inscription :  
A nos adversaires et non pas à nos ennemis



L'inhumation

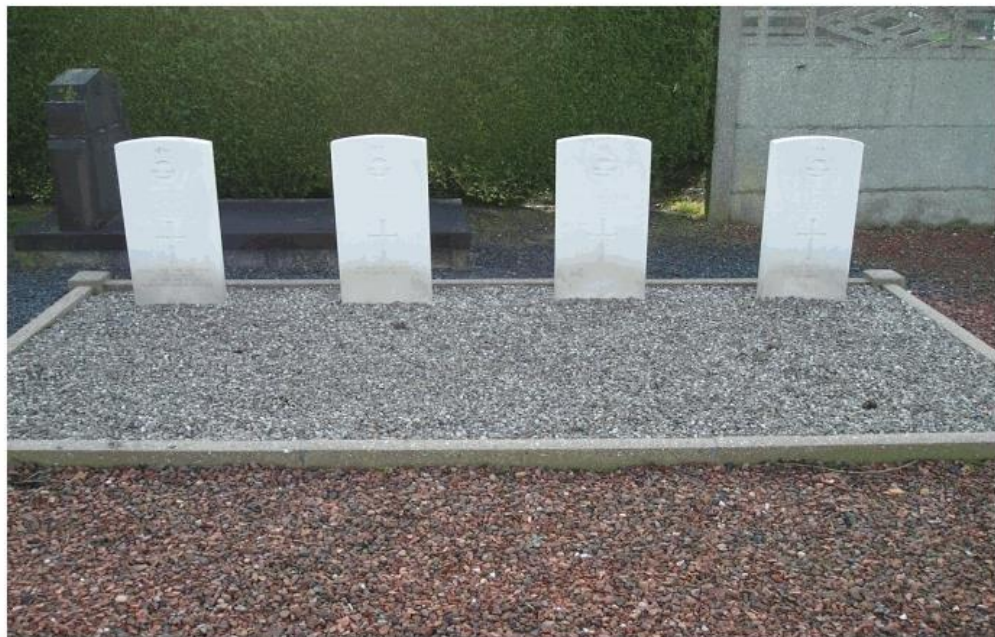


L'inhumation



Le salut

**Source (photos): S.H.A. – société historique d’Avelin**  
 Aujourd’hui : Cimetière d’Ennietières les Avelin



De gauche à droite

Officier pilote  
 A.E. Brown  
 pilote dans la royal air force  
 abattu le 23 janvier 1943  
 à l'âge de 27 ans

532244 Sergent  
 T.G.F. Nicholls  
 mitrailleur  
 abattu le 08 avril 1941  
 à l'âge de 26 ans

747949 Sergent  
 H.C.J. Brewer  
 observateur  
 abattu le 08 avril 1941

Officier pilote  
 G.A. Simpson  
 pilote dans la royal air force  
 abattu le 08 avril 1941  
 à l'âge de 23 ans

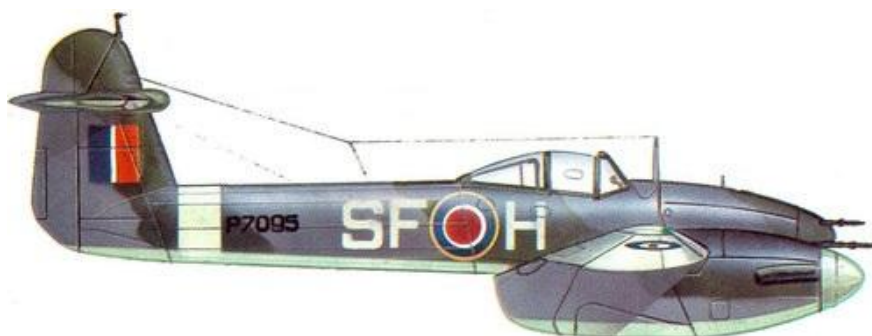


## 2) Le pilote du Whirlwind – Mk.I – s/n P7095 SF-H

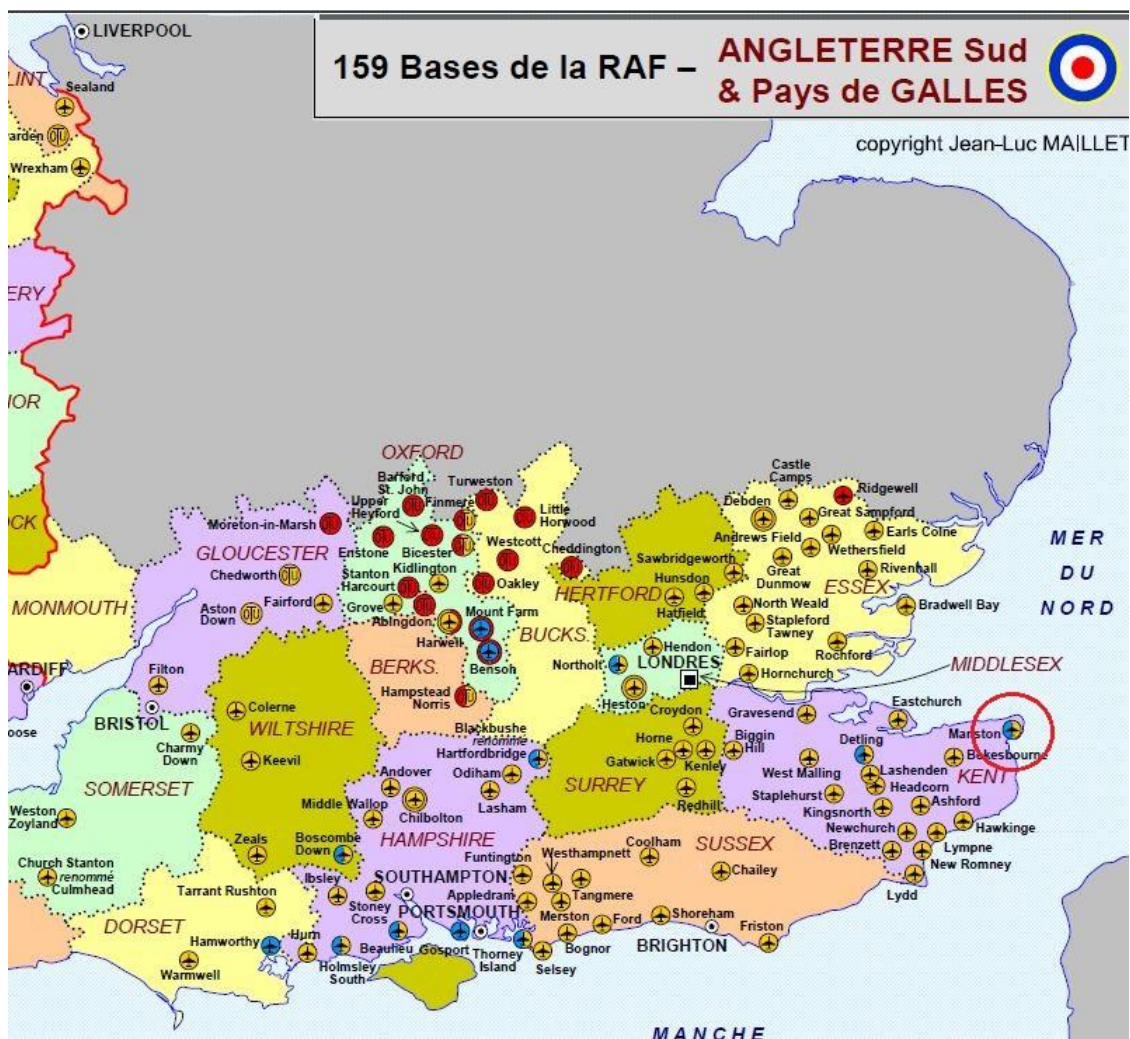
En janvier 1943 Un Whirlwind- Mk.I- s/n P7095 SF-H décolle d'Angleterre pour une mission (opération rhubarb) en France.

*Mission d'attaquer des cibles d'opportunités.*

Il fait partie du 137 squadron de la RAF basé à **Manston**.



No. 137 Squadron RAF



Carte extraite du site [France-crashes39-45](http://francecrashes39-45.net/index.php)

<http://francecrashes39-45.net/index.php>

## Histoire du 137 squadron

En 1935, le ministère de l'Air britannique publia la note F.37/35, demandant aux constructeurs britanniques de concevoir un chasseur tout-temps, armé de quatre canons. Cinq entreprises répondirent à cet appel d'offres : Boulton Paul, Bristol, Hawker, Supermarine et Westland. Cette dernière fut la seule à proposer un appareil véritablement satisfaisant. Deux prototypes furent officiellement commandés au printemps 1937, sous la désignation Westland P.9. Le premier de ces prototypes effectua son premier vol le 11 octobre 1938. Ces importants délais s'expliquaient notamment par les graves difficultés rencontrées par le constructeur désigné pour les moteurs, Rolls-Royce.

Au début de l'année 1939, près de 400 exemplaires furent officiellement commandés par le gouvernement britannique. Il fallut encore plus d'un an pour que les premiers Whirlwind de série parviennent aux unités de la RAF. Cela devait contribuer de manière très négative à la carrière du Westland Whirlwind.

Le Whirlwind était un appareil monoplace bimoteur, de construction entièrement métallique. Le fuselage monocoque, couvert de feuilles de magnésium, avait la forme d'un long tube. Les ailes droites étaient montées en position basse, en avant du cockpit, chacune supportant l'un des moteurs. La dérive comportait un empennage unique, placé en position haute. Le train d'atterrissage se constituait de deux jambes principales, s'escamotant dans les nacelles des moteurs et d'une roulette de queue.

Le pilote prenait place dans un cockpit couvert d'une verrière arrondie, offrant un excellent champ de vision sur tous les côtés. L'aérodynamique avait été très soignée : les moteurs étaient intégrés à deux nacelles de forme allongée, en avant du cockpit. Ces moteurs, des Rolls-Royce Peregrine, entraînaient chacun une hélice métallique tripale. Ils assuraient des performances plus que convenables à l'appareil. Toutefois, ils manquaient cruellement de fiabilité et souffrirent de très nombreuses pannes durant le service actif du Whirlwind.

L'atout majeur du Westland Whirlwind était son armement, constitué de quatre canons de calibre 20 mm, tous installés dans le nez. Deux bombes de 225 kg pouvaient en outre être montées sous la voilure.

La carrière du Whirlwind fut malheureusement plus brève que ce qu'avaient escompté les ingénieurs de Westland. Les problèmes de moteur, la nécessité de disposer de pistes à revêtement en dur pour utiliser convenablement l'appareil, l'arrivée croissante de matériels plus modernes (notamment les nouvelles variantes de Supermarine Spitfire ou le Hawker Typhoon) et les lenteurs de la production conduisirent le gouvernement britannique à stopper la production à la fin de l'année 1941. A cette date, seuls 112 appareils de série avaient été construits. Les derniers exemplaires encore en service furent officiellement rayés des contrôles en janvier 1944. Un unique exemplaire fut livré aux Etats-Unis, pour des essais.

Seuls deux squadrons de la RAF furent équipés de Whirlwind : les squadrons 263 (à l'automne 1941) puis 137 (à l'automne 1940). Ces unités furent engagées d'abord contre les chasseurs allemands : plusieurs Bf 109 furent ainsi descendus, souvent surpris par les quatre canons du Whirlwind. Par la suite, les bonnes performances du Whirlwind à basse altitude incitèrent les officiers de la RAF à les engager dans des missions d'attaque au sol. De nombreux raids furent menés sur le continent, notamment contre des infrastructures ferroviaires et les locomotives allemandes, contre lesquelles les obus de 20 mm se révélèrent très efficaces.

Les Whirlwind participèrent aussi aux attaques contre les navires allemands dans la Manche. Pierre Clostermann évoque par exemple la participation des appareils du squadron 137 contre le cargo allemand Münsterland, à Cherbourg, en octobre et novembre 1943.

### Caractéristiques :

Longueur :9,85 m

Envergure :13,7 m

Hauteur :3,35 m

Surface alaire :23,2 m<sup>2</sup>

Masse à vide :3 769 kg

Masse maxi au décollage :5 191 kg

Charge alaire maximale :223,5 kg/m<sup>2</sup>

Charge alaire minimale :162,3 kg/m<sup>2</sup>

### Performances :

Vitesse maximale :579 km/h

Vitesse de décrochage :153 km/h

Plafond opérationnel :9 235 m

Distance franchissable :1 287 km

### Motorisation :

2 Rolls-Royce Peregrine I moteur V12 - 517 Kg

Puissance unitaire : 660 kW (897 ch)

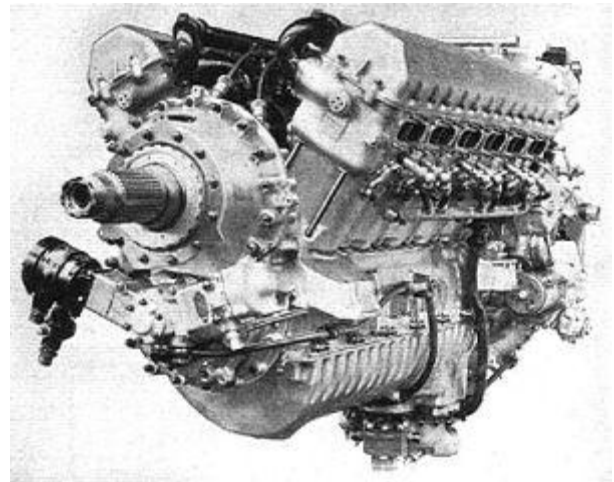
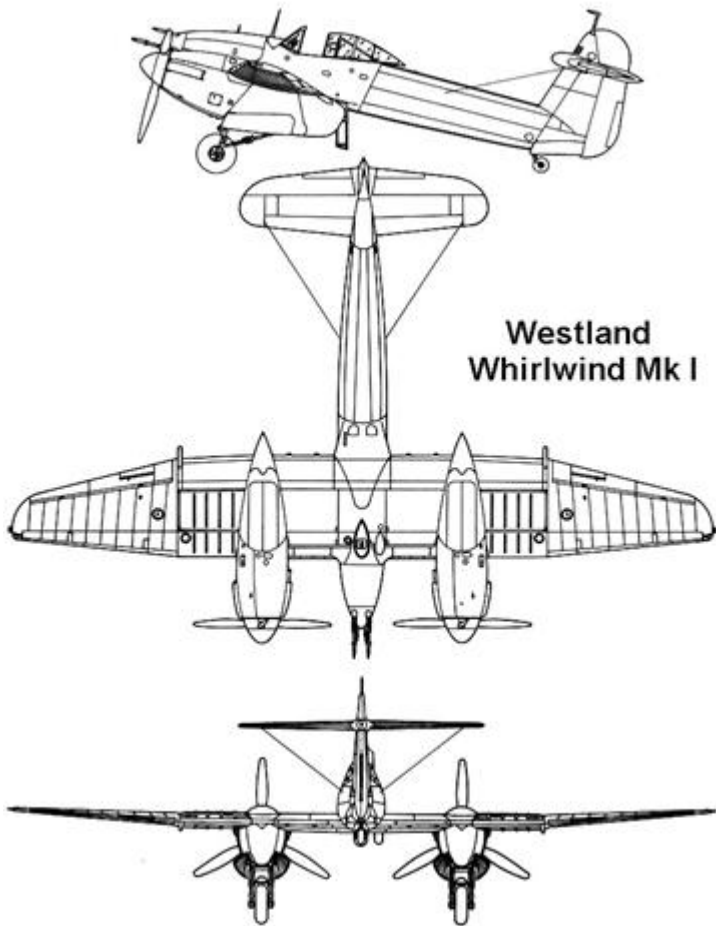
### Armement et charge utile :

4 Canon Hispano-Suiza HS-404

Calibre :20 mm

Munitions :4 × 60 coups

Charge emportée en externe :227 kg / 2 points d'emport.



Rolls-Royce Peregrine I

## **Bases :**

	Sep 1941 – Nov 1941	RAF Charmy Down
	Nov 1941 - Nov 1941	RAF Coltishall
Nov 1941 – Aug 1942	RAF Matlaske	
Aug 1942 – Aug 1942	RAF Drem	
Aug 1942 – Aug 1942	RAF Matlaske	
	Aug 1942 – Sep 1943	RAF Snailwell
	Sep 1942 – Jun 1943	RAF Manston
	Jun 1943 – Aug 1943	RAF Rochford
Aug 1943 – Jan 1944	RAF Manston	
	Jan 1944 – Feb 1944	RAF Colerne
	Feb 1944 – Apr 1944	RAF Lympne
	Apr 1944 – Aug 1944	RAF Manston
	Apr 1944 – Aug 1944	RAF Coulombes
	Aug 1944 – Aug 1944	RAF Creton
	Sept 1944 – Sept 1944	RAF Amiens / Glisy
	Sept 1944 – Sept 1944	RAF Melsbroek
Sept 1944 – Jan 1945	RAF Eindhoven	
Jan 1945 – May 1945	RAF Helmond	
May 1945 – May 1945	RAF Luneberg	
May 1945 – May 1945	RAF Celle	
May 1945 – Jun 1945	RAF Kastrup	
Jun 1945 – July 1945	RAF Husum	
July 1945 – Aug 1945	RAF Lubeck	
Aug 1945 – Aug 1945	RAF Warmwell	







### 137 squadron

L'avion a été touché par la flak le 23 janvier 1943.

Brown fait un atterrissage forcé près d'Arras après avoir été touché par la flak lors de l'attaque d'un train près de Doullens.

Sgt Brown a apparemment survécu à l'accident, mais a plus tard été retrouvé mort.

Il est enterré à Ennietières les Avelin.

**BROWN Alfred Edward** Poste : pilote - grade : Sgt- âge: 27 ans - matricule 141474  
Fils de Alfred et Elizabeth Brown de Dagenham. Essex. Epoux de Audrey Brown.









Rares photos montrant le crash du Whirlwind P7095- SF-H et inspectés par des officiers allemands.

Sources : <https://www.flickr.com/photos/ww2images/with/6897747685/>

3) *Troisième partie* : l'histoire du Blenheim et de son équipage (février 1941 Out of France)

# MORTS DANS LE DÉSERT et RETROUVÉS 18 ANS PLUS TARD

Extrait du site : <http://aviateurs.e-monsite.com/pages/de-1939-a-1945/morts-de-soif-dans-le-desert.html>

Le 4 février 1941, le Gal Leclerc commande au GRB-1, une mission de bombardement sur les défenses du fort d'El Tag à Koufra (Libye).

Le 5 février 1941, quatre bombardiers légers Blenheim décollent d'Ounianga-Kébir à 10 h 20 pour exécuter cette mission, aux ordres respectifs de l'Adc Grasset, du SLt Claron, du Lt de Saint-Péreuse et du SLt Hirlemann,

- L'avion de Grasset rentre à Ounianga à 14 h 30 par suite d'ennuis mécaniques. Sur son trajet retour il annonce, après l'avoir survolé, que l'avion de Saint-Péreuse a été obligé de se poser à quelques 40 miles au Nord de Tekro, sur une piste située à l'Ouest de la piste normale conduisant au puits de Sarra. L'équipage du Lt de Saint-Péreuse ne fut repéré à nouveau que le 8 février et rejoignit Ounianga le 9 en camion.

- L'avion du SLt Hirlemann atterrit sur le terrain du poste de Gouro, à environ 110 km dans l'ouest-nord-ouest d'Ounianga, mais la nouvelle n'en parvint à l'unité que le lendemain.

- Du quatrième, celui de Claron, le poste radio d'Ounianga reçoit 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.

L'équipage du Blenheim T1867 est le suivant : - pilote : Sgt Le Calvez (1)

- observateur : SLt Claron (2)

- radio-mitrailleur : Sgc Devin (3)

Bristol "Blenheim"



Et puis le grand silence et des recherches infructueuses dans les jours qui suivirent, en particulier dans la région de l'Emi Koussi et plus largement dans le Tibesti. Le journal de marche du GRB-1 ne signale plus de recherches après le 11 février.

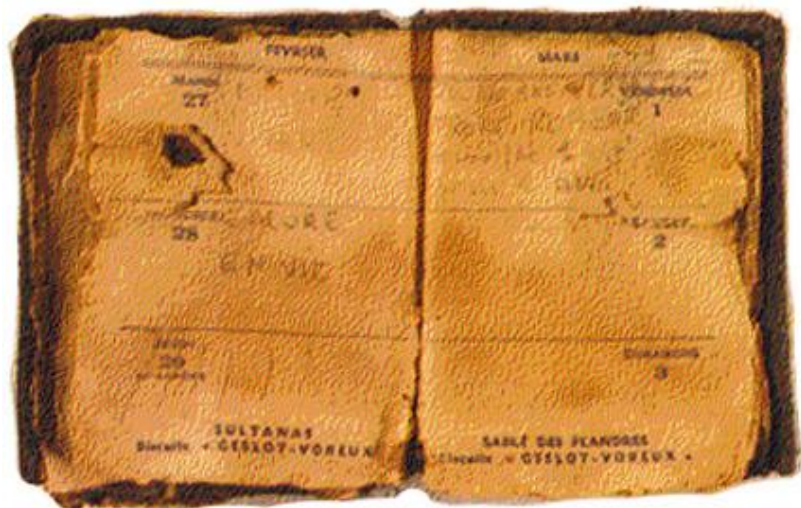
Suite à une erreur de navigation, ils se sont perdus en zone désertique. L'appareil parvient à se poser près des frontières de la Libye, du Soudan et du Tchad. Tous les occupants décèdent les uns après les autres de soif et d'épuisement dans un calvaire qui durera jusqu'au 3 mars.





Carte (GoogleEarth)

Durant cette période, Devin a noté sur son agenda :



4 février (avec mention d'une correction par un 5 entouré au crayon)

Mission sur Coufra.

Bt Terrain. Dép. 10h15.

Somme perdu atterrissons train rentré en plein (bled ?) à 17h15. Somme peut-être 80 milles ESE ASP.

**1er soir** : 1 biscuit, 1 gobelet d'eau

**6 février (2e jour)**

Je . . . . . (Illisible)

1 gobelet d'eau, tomates, 1 boîte de lait, 1 gâteau

**7 février (3e jour)**

Confiture, Corned-beef, 1 boîte de lait, + eau

**8 février (4e jour)**

eau, sardines, . . . . .

En reconnaissance le Lt Claron trouve un arbre et des buissons

Pas de traces d'eau

Pour trois (1 bte lait)

**9 février (5e jour)**

1 boîte Corned-beef,

1 boîte confiture . . . . .

. . . . . Devin Le Calvez . . . . . 8 00 à 13h30.

Aperçu plusieurs arbres - (Rien sur TSF ?)

**10 février (6e jour)**

Betteraves

Rec. Lt Claron . . . . à 17h30.

A, parait-il, aperçu falaise avec arbre

**11 février (7e jour)**

Sgc Devin Rec de 08h15 à 17h00

RAS

Corned-beef, Confitures

**12 février (8e jour)**

Sardines, Tomates

Lt Claron part en rec 11h à 17h00

A aperçu un . . . . . dans un arbre

Le 1er réservoir d'eau est vide

**13 février (9e jour)**

Rec. SC Devin 9h30 16h30

**14 février (10e jour)**

Poulet, lait, sardines

Je perds assurance

La fin approche

**15 février (11e jour)**

Corned-beef, Confitures, Lait

**16 février (12e jour)**

Poulet, lait

**17 février (13e jour)**

Confitures, biscuits

Lt Claron part en reconnaiss. .pour 2 à 3 jours

**18 février (14e jour)**

Corned-beef, Patates

Chaleur accablante

Encore un ou 2 jours

**19 février (15e jour)**

Poulet, Confitures

Le Lt Claron revient vers 10h

A vu une gazelle, des arbres, pas traces d'eau

Chaleur accablante

**20 février (16e jour)**

(Date changée en 21)

Sardines, Betteraves

Plus de lait

**22 février 17°jour**

Poulet, Confitures (Framb . . .

**23 février (18e jour)**

Confitures (Framboises)

Dernier jour de vivres mangeables

**24 février (19e jour)**

Poulet

À midi notre provision d'eau est terminée

**25 février (20e jour)**

Plus d'eau

Attendons fin

**26 février (21e jour)**

Encore en VIE

**27 février (22e jour)**

Encore VIVANT

**28 février (23e jour)**

ENCORE EN VIE

**1er mars (24e jour)**

JOUR ANNIVERSAIRE FRERE ROBERT

Même pas 1 goutt . . .pour l'arros . . .

## **18 ANS PLUS TARD ...**

L'appareil intact et les corps des trois occupants ne seront retrouvés que 18 ans plus tard, le 29 mars 1959, par des gnomiers du 8e Groupe nomade, patrouillant au nord du Tchad, près de la frontière libyenne.

### **NOTE D'INFORMATION :**

Objet : Découverte d'un aéronef

Source : Patrouille du 8ème Groupe nomade

Date : Avion découvert le 29 mars par la patrouille

Le 29 mars 1959, la patrouille Nord Erdi-Fuchimi, découvre un avion perdu probablement en 1942.

Position très approximative : -23°20 N - 19°45 E (près des frontières Libye - Soudan - Tchad)

#### **Ont été récupérés:**

- 2 mousquetons français
- 1 fusil 93
- 1 P.A. Herstal
- 1 pistolet signaleur
- 1 paire de jumelles
- Des munitions et objets divers

**À proximité** : 3 squelettes et de nombreux étuis de cartouches

C'est par cette note du 25 avril 1959, dans sa concision et sa clarté toute militaire, que l'officier de sécurité Air de Faya-Largeau informe le Commandement de l'Air en Afrique Équatoriale française de la découverte de l'épave, qui sera rapidement identifiée comme celle du Blenheim numéro T.1867 du SLt Claron, disparu le 5 février 1941.

La note du 25 avril 1959 déclenche une série de démarches tendant à l'identification de l'avion et de son équipage et au retour des corps. Cela aboutit à l'envoi d'une mission conduite par le capitaine Fasseur du 72e Régiment d'Infanterie de Marine dont le compte rendu nous renseigne sur la manière dont l'épave fut repérée pour la première fois. (Voir plus bas le récit de Jean de Pange)

L'avion s'était posé sur le plateau de l'Erdi Fochini, délimité au sud par une falaise. Les rares nomades de la région éprouvent une certaine crainte à s'aventurer au nord de cette falaise. Seules trois familles exploitent les pâturages et cueillent le hamdal autour de la guelta d'Asseranga. Les hommes de ces trois familles chassent à courre l'addax et le mouflon.



#### **Addax et Mouflon**

Le capitaine Fasseur écrit :

- Les chasses au mouflon et à l'addax amènent fréquemment ces hommes jusqu'au bassin nord de l'Ennedi Kouramai ou dans la trouée de Amerouk, mais rarement sur le plateau de l'Erdi Fochimi. C'est en poursuivant un addax qu'Allatchi et Drya Turkoïmi et Halleki Berdeïmi ont découvert l'épave de l'avion en 1959. Ils en ont parlé à Jacoub Turkoïmi, frère des deux premiers, qui a alerté le lieutenant commandant le 8°GN.

C'est à partir de ce premier renseignement que deux gardes nomades, le 1ere classe Dikori et le stagiaire Jacoub Turkoïmi, partent à la recherche de l'épave repérée à nouveau le 29 mars sur la position approximative indiquée sur la note d'information.

Très rapidement on pense qu'il s'agit d'un avion du GRB-1, comme l'indique une lettre de l'Etat-major de l'Armée de l'air adressée au colonel de réserve Astier de Villatte. On peut en effet y lire :

- Il semble a priori qu'il s'agisse d'un avion "Blenheim IV du GRB-1 placé sous votre commandement durant la Campagne de Koufra en février 1941.

Le Cne Fasseur rapporte dans son compte rendu :

Le vieux Souleyman qui nous accompagne se souvenait parfaitement du décollage à Ounianga de l'escadrille :

- l'un est revenu immédiatement avec une panne de moteur : il y avait dedans le capitaine Barboteux,



- un autre se pose à Tekro,
- le troisième dans la région de Binem, à la lisière orientale du Tibesti,
- le quatrième n'a jamais été retrouvé. Il a été recherché en direction de l'Erdi Ma.

Souleyman se rappelle qu'à bord de cet appareil il y avait trois hommes : un grand aux cheveux noirs et deux autres moyens dont l'un était blond et l'autre portait une veste de cuir; ces renseignements se révéleront exacts.

En dépit de ses inexactitudes, ce témoignage renforce l'hypothèse du Blenheim de Claron, Le Calvez et Devin.

Ce n'est qu'après la saison des pluies, que le Cne Fasseur part à la tête d'un détachement de 17 hommes dont le garde nomade Dikori qui retournait ainsi sur les lieux pour la seconde fois.

En se servant des indications de ce dernier et suivant l'itinéraire retrace sur la carte jointe, le détachement arrive sur le lieu d'atterrissage du Blenheim le 26 octobre 1959.



C'est certainement ainsi que la patrouille a découvert le "Blenheim"

La position exacte de l'avion, à une cinquantaine de kilomètres de la première position estimée, reste encore assez imprécise. En effet, si l'on en croit le tracé de la carte laissée par Fasseur, on le situerait en 19°17 N - 22°50 E.

Le lieutenant Buisson, pilote du GAMOM 85 faisant partie du détachement, le situe, dans son rapport du 4 novembre, en 19°20 N - 22°50 E, soit à 5,5 km au nord. Le procès-verbal de gendarmerie, établi aussi le 4 novembre à Faya-Largeau, après les dépositions de ce même lieutenant Buisson et du capitaine Fasseur, indique que l'avion est en 19°16 N - 22°52 E. L'écart maximal entre ces trois positions est de 9 km environ. Dans le poste radio une formule de message a été retrouvée qui portait l'inscription :

« SOS DE AVION BLENHEIM PERDU DANS DESERT. POSÉ PEUT ÊTRE 80 MILLES 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 205 kilomètres de sa route théorique.

D'autres documents sont retrouvés dont une copie de la note de service définissant les ordres de transmissions pour les opérations. Il y est précisé, concernant les liaisons entre les avions et le poste à terre, que tous les relèvements sont demandés sur 45,5 m et le relèvement est donné par l'onde émise de l'avion sur 900 m.

On a vu que l'avion a envoyé plusieurs messages entre 15 h 26 et 15 h 48. La station d'Ounianga demande alors au Blenheim d'émettre sur 900 m en vue d'obtenir un relèvement. Ce dernier n'a vraisemblablement pas reçu ce message, car aucune émission ne parvient à la station à terre.

Mais il existe une autre hypothèse, celle où l'avion est passé systématiquement sur cette fréquence, comme le prévoyait l'ordre de transmissions, dans le but d'aider les recherches en donnant à la station les moyens d'obtenir son relèvement. Dans cette hypothèse son signal n'a pas été reçu. La connaissance du relèvement par la station d'Ounianga aurait évité que des recherches soient entreprises dans la région du Tibesti, presque diamétralement opposée à la zone où s'est posé le Blenheim T.1867.

Dans son rapport le lieutenant Buisson note :

- Que le poste de radio-mitrailleur montrait . . . les vestiges d'une activité certaine de la part de membres d'équipage :
- Mitrailleuse démontée,
- Poste radio couplé à diverses batteries dont plusieurs de 2 V,
- Brouillons au crayon sur des formules de message de ces couplages
- Boîtes de conserves ouvertes (20 à 30 de 1/4 de litre).

On retrouve en particulier un tel croquis sur la formule de message, citée plus haut, donnant la position estimée de l'avion. On peut ainsi penser que Devin a tenté d'établir des contacts radio en alimentant son poste avec des moyens de

fortune.

Des constatations faites sur les lieux de l'atterrissage forcé, on peut dire qu'il s'est effectué au cap 330, train rentré et volets entièrement sortis, sur une distance approximative de 150 m.





Le Calvez, dont on voit le crâne, était ensablé devant le nez de l'avion. À gauche, le chasseur indigène.



La batterie avec laquelle Devin s'était efforcé d'envoyer des signaux de détresse.  
A gauche, les parachutes de l'équipage.





Pour éviter que la carcasse ne déclenche une alerte, le feu a été mis à l'avion.

Le lieutenant Buisson 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 Sgt Le Calvez, pilote, à qui ses compagnons, le Lt Claron, observateur et le Sgc Devin, radio-mitrailleur, 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 avait survécu le plus longtemps.



Endroit où fut retrouvé le corps de Devin



Les restes des membres de l'équipage ont été transférés dans des caisses à munitions.

Le rapatriement des corps eut lieu le 5 février 1960 sur la base aérienne de Villacoublay, soit dix-neuf ans jour pour jour après le drame. Le lendemain deux services religieux, l'un catholique, l'autre protestant furent célébrés avant la tenue d'une importante prise d'armes réunissant nombre de leurs anciens camarades des FAFL.

Depuis lors, et jusqu'à récemment, aucun élément nouveau ne nous 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, premier navigateur du GRB-1 à avoir survolé Koufra lors d'une mission de reconnaissance le 28 décembre 1940.

Il s'en explique en effet dans une lettre adressée au Col Dronne à la suite de la publication du livre de ce dernier "Le serment de Koufra" en 1965. Cette explication est reprise dans le livre de Jean de Pange "Nous en avons tant vu", publié en 1995 :

- 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 dérouterait 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 près duquel avait été vu un squelette. L'analyse des documents, trois lettres et un agenda, ne laisse aucun doute sur leur origine. Ils proviennent du Blenheim de l'Erdi Fochini, les lettres étant signées de Devin et l'agenda lui appartenait.

Toutefois l'indication selon laquelle ces documents n'ont été retrouvés que quelques mois auparavant n'est pas crédible. Tout d'abord la présence d'un squelette ne s'explique pas, les corps des trois membres d'équipage ayant été rapatriés en 1960. Il y a tout lieu de penser que ces documents ont été récupérés par les premiers nomades ayant retrouvé l'avion en 1959 et que, pour une raison inexpliquée, leur restitution n'a eu lieu que très tardivement, avec peut-être de nombreux intermédiaires.

Mais on ne s'explique pas alors pourquoi il n'est fait mention que d'un seul squelette dans les déclarations faites aux autorités militaires françaises en 1995. La description de la position et de l'état des corps faite par le médecin sous-lieutenant Renner au moment de la découverte de l'épave le 26 octobre 1959 permet de l'expliquer. Seule, une partie du squelette de Le Calvez était visible, les deux autres étant sous les ailes entre le fuselage et les fuseaux moteurs, recouverts de sable. Les frères Turkoïmi et Halleki Berdeïmi ont pu ne faire qu'une investigation sommaire des lieux en ne s'attachant qu'à l'intérieur du cockpit pour y trouver ces documents. Que sont exactement ces derniers et que nous apprennent-ils sur les circonstances ayant entraîné la perte de l'avion ?

Ils sont principalement constitués de trois lettres du Sgc Devin, à sa femme, à ses parents et la troisième sans destinataire précis et de son agenda où sont notés, jour après jour, des renseignements sommaires sur leur vie de naufragés du désert. Les lettres ont été restaurées grâce à l'obligeance des ateliers de restauration des Archives nationales et, après que l'Amicale des FAFL ait retrouvé trace du frère de Devin, restituées à ce dernier au cours d'une réunion organisée par

le général Gueguen, président de l'Amicale.

Monsieur Robert Devin a bien voulu autoriser la publication de leur contenu. Leur lecture se passe de tout commentaire. On notera simplement que la dernière, datée du 3 mars, n'est pas de la main de Devin si on la compare aux deux premières. On peut légitimement penser qu'elle a été dictée par celui-ci, vraisemblablement à Claron, Le Calvez ayant été le premier à mourir.

Cette date du 3 mars permet de mesurer la durée du calvaire enduré par ces hommes, disparus depuis le 5 février, sur un plateau au nord du Tchad, à environ 700 m 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.

Les notes portées sur l'agenda nous en apprennent un peu plus sur les derniers jours de l'équipage, même si elles sont très succinctes et parfois illisibles.

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 4 février, on peut en effet lire :

- Mission sur Coufra. Bt Terrain. Dép. 10h15. Sommes perdus atterrissons train rentré en plein (bled ?) à 17h15.

Sommes peut-être 80 milles ESE ASP.

On y retrouve des renseignements déjà relevés dans le message cité par le Cne Fasseur.

C'est le seul endroit, en revanche, où il est fait mention de l'heure du posé, environ une heure trente après la réception du dernier message radio. La seule explication plausible de cette position estimée est que l'équipage s'est toujours estimé plus à l'ouest et au sud qu'il ne l'était en réalité. C'est vraisemblablement sur une route orientée à l'est, sensée les rapprocher d'Ounianga alors qu'elle les en éloignait, que le contact radio a été perdu.

Estimant dès lors avoir été trop loin à l'est, Claron est revenu vers l'ouest, ce que confirme sa dernière position estimée.

En réalité il n'est pas à 80 miles est-sud-est d'Ounianga, mais bel et bien à 130 miles dans l'est nord-est de ce terrain.

L'erreur peut paraître énorme, mais il est nécessaire de se remettre dans les conditions du moment avec, pour seul moyen de navigation, la vue du sol qui n'est pas toujours garantie. Il faut à cet égard relire les pages très évocatrices écrites par Jean de Pange pour se convaincre de la difficulté de l'entreprise. 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 peu à peu, 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, le 24 février, 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 1er 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.

Avec ces lettres et l'agenda, il y avait des pièces de monnaie dans une petite boîte métallique, quelques billets de banque et un chronomètre, de marque anglaise, en parfait état de marche ! Tous ces documents et objets auront, en temps voulu, leur place dans le futur Musée de la France Libre.





### 1- Lieutenant CLARON

Gérard Claron est né en 1916, à Maisons-Laffitte. Il effectue son service militaire au 3e RIA à Hyères. Il suit des cours à l'école de Saint-Maixent et sort avec le grade d'Aspirant. À sa demande, il rejoint l'aviation en 1938 avant d'être envoyé à l'école de Tots d'où il sort breveté observateur en avril 1940. Il rejoint Clermont-Ferrand et combat sur la Loire en juin 1940. Replié dans le Sud-ouest, il embarque à Saint-Jean-de-Luz sur le "Sobiewski", grâce à la complicité de militaires polonais. Il s'engage dans les Forces Aériennes Françaises Libres (FAFL) dès son arrivée à Londres avant d'être affecté à l'Escadrille "Topic", le 29 août 1940. Il rejoint le Groupe réservé de bombardement n°1 (GRB-1), qui est en cours de constitution au Tchad) à la fin de 1940

Mort pour la France en opération aérienne, cité à l'ordre des Forces Aériennes Françaises Libres le 28 août 1942, Gérard Claron, décoré de la Croix de guerre avec palme et de la Médaille de la Résistance, a été fait Chevalier de la Légion d'honneur. Il repose dans l'une des propriétés de Lourmarin (« Les Baumelles »). Il n'a jamais su qu'il avait été nommé Lieutenant le 15 février 1941.



### 2- Sergent Le CALVEZ

Georges Le Calvez est né à Plouha le 11 octobre 1918. Ancien élève de l'école de formation des sous-officiers du personnel navigant d'Istres, il se trouve à Toulouse au moment de l'armistice. Il se rend à Port-Vendres, où il embarque le 24 juin pour rejoindre la Grande-Bretagne. À son arrivée en Angleterre, il est engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres (FAFL). Il est affecté comme Sergent-pilote à la 2e Escadrille du Groupe Mixte de Combat n°1 et participe à

l'opération "Menace" sur Dakar. Après l'échec de l'opération, il rejoint le Cameroun puis le Tchad où il est affecté à la fin de 1940 au Groupe Réserve de Bombardement n°1.(GRB-1)

Mort pour la France en opération aérienne, il a été décoré de la Médaille militaire et de la Médaille de la Résistance.

Il repose dans le cimetière de Plouha



### 3- Sergent-Chef DEVIN

Refusant la défaite de 1940, Devin s'est évadé de France en décollant de Biscarosse à bord d'un hydravion et a rejoint l'Angleterre. Sur l'aérodrome d'Odiham, il est affecté au premier groupe des FAFL, sous les ordres du capitaine Goumin. Ce Groupe équipé de Bristol Blenheim participe à la libération du Gabon puis rejoint Maiduguri et Fort Lamy où est formé le GRB-1, qui, par la suite, deviendra le "Groupe Lorraine".

Le 24 décembre 1940, le GRB-1 est mis à la disposition du Col Leclerc pour appuyer la colonne qui doit attaquer Koufra et, si possible, l'occuper.

Le 2 février tout le groupe s'envole pour bombarder Koufra. Le bombardement est parfaitement réussi. Mais les difficultés techniques, la persistance des vents de sable et aussi – il faut bien en convenir – l'expérience insuffisante des mécanos sur ces avions usagés, ne facilitent pas la mise en condition des appareils.

C'est seulement quatre Blenheim sur les huit en compte qui décollent le 5 février pour aller bombarder Koufra. Au retour, il en manque trois : Celui de Saint-Péreuse, commandant la formation, celui de Claron et celui d'Hirlemann. À court d'essence, retrouvé et dépanné par le Lysander du commandant Astier de Vilatte, celui d'Hirlemann rejoint le lendemain. Celui de Saint-Péreuse sera rejoint plus tard par les troupes terrestres et, ravitaillé, ralliera le terrain.

Malgré toutes les recherches, l'avion de l'équipage du Lt Claron observateur, Sgc Devin radio-mitrailleur et Sgt Le Calvez pilote, reste introuvable. Il ne sera retrouvé que 18 ans plus tard, le 29 mars 1959, par des gnommes patrouillant au Nord du Tchad, près de la frontière libyenne. L'avion n'ayant pas été brisé, il est horrible d'imaginer comment sont morts les membres de cet équipage! ... La position des corps, tels qu'ils ont été retrouvés, prouve que le Lt Claron a été enterré par ses deux camarades... et que le radio est mort le dernier.

La première lettre, adressée à sa femme :

Ma chère Myrtle,

Le cruel destin me réserve une triste fin. La mort par la soif ; Encore quelques heures à vivre. Parti en Angleterre par avion lors de l'Armistice je me suis rallié au Général de Gaulle et fut envoyé plus tard au Cameroun puis en Afrique Equatoriale Française. Le 5 février au cours d'une mission de bombardement. Nous nous sommes perdus en .....

Notre provision est épuisée et nous attendons la mort. J'aurais tant voulu retourner en France afin de continuer notre vie paisible. Notre bonheur a été de courte durée. Je laisse un peu d'argent qui, j'espère te sera donné à la fin des hostilités ou à ma famille. J'espère que tu toucheras une pension qui te permette de vivre.

Ma dernière pensée ira pour toi et tous nos parents. Je pense sans cesse aux quelques années de bonheur que j'ai pu

avoir et je crois qu'il est bien triste de mourir ainsi. Avec l'argent, j'espère qu'il te sera remis mes affaires personnelles dans ma cantine. Mes derniers baisers sont pour toi

FERNAND DEVIN

*Frédéric Krajewski*