

LE POINT SUR L'ACCIDENT

Général (2s) Hugues Silvestre de Sacy
Général (Ex) Jean-Louis Mourrut LECLERC

L'accident aérien dont le général Leclerc, inspecteur des forces terrestres, aériennes et navales d'Afrique du Nord, est victime le 28 novembre 1947 dans la région de Colomb-Béchar, a donné et donne toujours lieu à des interrogations : attentat et poids de la personnalité du général dans la décision de partir en dépit des conditions météorologiques, en particulier.

Aujourd'hui, à partir des archives des services historiques des armées de l'air et de terre mais aussi grâce à de nombreux témoignages de collaborateurs proches du général, il est possible de tenter de » faire le point sur l'accident « .

Le soupçon d'attentat s'explique généralement par la situation générale particulièrement difficile pour la France au point de se poser la question de savoir si cette mission de novembre 1947 présentait une caractéristique particulière pouvant conduire à une pareille extrémité.

En suivant méthodiquement le déroulement des faits de cette journée du 28 novembre 1947 et de celles qui la précèdent immédiatement, une explication objective et technique exclut cette hypothèse.

Quant au poids de la personnalité du général, déjà cernée dans d'autres communications, il sera évoqué dans le déroulement des faits, singulièrement dans les moments précédant le décollage. L'année 1947 est une année charnière pour la France.

Après le choc, en janvier 1946, provoqué par le départ du général de Gaulle, la politique intérieure, en partie sous la pression de l'URSS et des États-Unis, s'achemine vers l'éclatement du tripartisme. La reconstruction du pays et les conditions de vie occupent tous les esprits (la ration de pain a été ramenée à 250 grammes), ce qui conduit les Français à se désintéresser d'un Empire, fut-il devenu Union française, dont les sacrifices récents sont gommés par les tourmentes d'un climat social explosif. Outre-mer, 1947 confirme les craintes suscitées par les crises d'Indochine' et d'Algérie depuis 1945, de Madagascar au printemps. En ce qui concerne l'Afrique du Nord, dont la responsabilité militaire incombe donc au général Leclerc, les politiques ne prêtent pas une attention suffisante à une situation où de nombreuses questions restent sans réponse. Ce n'est pas faute d'en avoir été avertis. Après l'affaire de Constantine, le général Duval écrit : » Si la France ne fait rien avant dix ans, tout recommencera en pire et de façon irrémédiable. « 2 Un an plus tard, le général Martin, commandant le 19e CA est conscient qu'une politique locale de présence et de démonstration militaire (les » marches-reconnaitances «) n'entretiennent qu'une apparence trompeuse de calme, masquant une activité réelle des forces nationalistes clandestines. Si, d'une manière générale, la loi d'amnistie ne soulève guère la passion des masses, les responsables politiques, profitant de ce calme trompeur, y voient une possibilité d'entretenir, chez les Algériens, l'espoir d'une libération des leaders Messali Hadj, Ferrat-Abbas et Ibrahim. Le général Martin conclut ainsi son bulletin mensuel sur l'état d'esprit des populations civiles : » Si, du point de vue strictement militaire, la situation doit surtout être envisagée sur le plan du maintien de l'ordre, il n'en reste pas moins que l'aspect politique du problème algérien déborde largement ce cadre et nécessite une rapide solution sur le plan national. « 3 C'est dans ce contexte, rapidement évoqué, que le général Leclerc a reçu mission du gouvernement Daladier de préparer, en Afrique du Nord, une force d'intervention contre les agitateurs, notamment les communistes, tenus, à juste titre, comme les instigateurs potentiels de troubles insurrectionnels. Par ailleurs, à plusieurs reprises, les

rapports et comptes rendus du commandement en Algérie insistent sur l'attention à porter aux agissements de services secrets étrangers. En toute logique, le général Leclerc pouvait être considéré comme une cible privilégiée, tant il apparaissait comme un danger pour l'URSS qui n'aurait pas hésité à mettre en oeuvre des opérations du KGB par PC français et algérien interposés. Comme il le sera dit, cette éventualité n'a pas laissé le général de Gaulle lui-même indifférent. D'autre part, Leclerc a contre lui les tenants d'une politique de fermeté à l'égard des « colonies », ces « durs » qui n'ont pas apprécié les positions et les déclarations du général en Indochine. Pour toutes ces raisons, il aurait pu être protégé, conditionnel qui pourrait donner un éclairage nouveau sur un point laissé obscur de l'accident. Toujours est-il que, dans ce contexte difficile, le général Leclerc trouve la mort au cours de l'une de ses inspections quasi mensuelles en Afrique du Nord et dont le programme ne fournit pas d'élément permettant d'accréditer la thèse de l'attentat. Au titre de cette inspection, il quitte donc Villacoublay pour Oran le 26 novembre. Son équipage est composé d'un pilote, commandant de bord, le lieutenant Deluc, d'un navigateur, le lieutenant Pilleboue, d'un mécanicien, l'adjudant Guillou et d'un radio, le sergent-chef Lamotte. L'avion est un B 25 Mitchell, baptisé Tailly 2, du nom de la propriété du général en Picardie. Il est intéressant de se pencher sur la constitution de cet équipage et sur son statut assez particulier, mais aussi sur le B 25 en question. En effet, la haute autorité qu'était Leclerc avait droit à un avion et à un équipage attitrés. Ainsi, depuis fin 1945 et jusqu'en septembre 1947, le général vole toujours avec le même équipage et depuis fin 1946 avec le même avion. Son commandant de bord de l'époque, le lieutenant Le Goc, pense, en précisions qui lui furent alors données sur la général en Afrique du Nord par son chef de cabinet, le commandant Jacques Langlois, qu'il lui faut disposer d'« un avion d'arme puissant, solide, rapide et à long rayon d'action »⁶. Il estime en effet que le général doit pouvoir se déplacer rapidement et qu'en outre il puisse le faire dans de bonnes conditions de confort. Son choix se porte sur un B 25, type d'avion sur lequel il a effectué une centaine d'heures de vol en 1944. Le pilote du général Valin lui signale l'existence d'un avion de ce type disponible à Ambérieu. Arguant de la personnalité de Leclerc, les choses lui sont largement facilitées pour que l'appareil soit remis à neuf et aménagé en transport de VIP à l'Atelier industriel de l'Air (AIA) de Casablanca, où il avait découvert des moteurs et des équipements de B 25 en parfait état. Ces travaux sont effectués en décembre 1946. Ainsi donc, avion attitré et spécialement aménagé. Tout comme l'équipage, cet aéronef est affecté au GLAM, le Groupe de liaisons aériennes ministérielles, qui en effectue la maintenance technique. Pour l'équipage, cette affectation est plus administrative qu'autre chose. Il est attaché exclusivement au général, à tel point que le commandant de bord reçoit ses instructions directement du cabinet de ce dernier et ne rejoint pratiquement le GLAM qu'à l'occasion des vols au profit de Leclerc. Les initiatives qu'il prend, comme celles sur le choix de l'avion, en sont une preuve supplémentaire. Il est évident que, dans cette mesure, il se crée des liens particuliers entre le général, son entourage immédiat et ces hommes, singulièrement le commandant de bord, le lieutenant Le Goc. Ce dernier est un officier, issu de la promotion 1941 de l'École de l'air qui, dès 1940, avait, par trois fois, échoué dans des tentatives pour rejoindre de Gaulle à Londres. En novembre 1942, les Allemands imposent la fermeture de l'école de Salon-de-Provence. Les élèves suivent dès lors des destins différents. Le Goc rejoint la Résistance, puis, comme beaucoup, goûte aux conditions difficiles des prisons espagnoles avant d'atteindre Gibraltar, où, point important pour la phase de sa carrière qui lui fera côtoyer Leclerc, il cache au corps médical une opacité pulmonaire pour pouvoir reprendre le combat au sein des Forces aériennes françaises libres. En Extrême-Orient en 1945, c'est là qu'il est choisi par le général pour être son pilote. La manière dont il est choisi ne manque d'ailleurs pas de sel. Au cours d'une mission où Leclerc se trouve être à bord, ce dernier, selon une méthode qui semble lui être familière, donne un ordre à Le Goc en se servant de sa canne pour appuyer son propos. Le Goc, commandant de bord fort de ses prérogatives, écarte la canne et fait comprendre au général qu'il est le seul maître à bord. Cette attitude n'est sans doute pas jugée assez respectueuse vis-à-vis du Général par un officier de l'entourage qui s'en ouvre à l'arrivée à un officier de l'armée de l'air. Et Le Goc se retrouve aux arrêts. Quelle n'est pas la surprise de celui-ci d'être, dans cette position, invité à

déjeuner quelques jours plus tard par le général qui lui propose alors de devenir son pilote attitré. Rencontre déterminante de deux caractères forts. Pourquoi donc, pour cette dernière mission du général, le commandant de bord n'est-il pas le capitaine Le Goc ? C'est que la maladie, qu'il avait si adroitement occultée en 1943, l'avait rattrapé et obligé à interrompre toute activité aérienne en septembre 1947. Un remplaçant s'imposait. C'est le commandant du GLAM, le commandant Cressaty, pilote auréolé d'un certain prestige en raison de son appartenance à la fameuse patrouille d'Étampes, par ailleurs habile diplomate aux nombreuses relations dans le monde politique, qui opère le choix. Il désigne le lieutenant Deluc. Ce dernier, officier issu du rang, est un homme discret. Il a fait ses premiers vols sur B 25 au GLAM et a effectué six missions sur l'avion avant celle-ci, ce qui selon les normes de l'époque, en fait un pilote confirmé sur l'appareil. Ses qualités de pilote sont d'ailleurs reconnues'. Il a effectué un tour complet d'opération en Grande-Bretagne du 15 mai au 26 décembre 1944 sur Halifax au Groupe de bombardement 2/23 » Guyenne » et totalisait près de 200 heures de vol en 36 missions de guerre. Faut-il rappeler les conditions de tension dans lesquelles ces équipages des groupes lourds, dont la moitié ne revint pas, exécutèrent leurs missions ? Le navigateur, le lieutenant Pilleboue, à qui Le Goc pose la question, dit se sentir parfaitement en confiance avec son nouveau commandant de bord. Ces appréciations ne sont toutefois pas paria gées, a posteriori, par le général Hartemann, alors majoi général de l'armée de l'air. Toujours est-il que le coi il mandant Cressaty, avec la connaissance qu'il a de son personnel, a choisi Deluc pour être le pilote d'une dc~ plus hautes autorités militaires et personne ne semble avoir trouvé à redire. Par ailleurs, Michel Le Goc sc montre fort surpris par le jugement de Hartemann, jus qu'à le contester, semblant ainsi rejoindre le sentiment du commandant Cressaty. Le général Brohon qui a connu Deluc pendant la guerre en Angleterre et est le chef du 3e Bureau de l'état-major de l'armée de l'air en 1947 tic partage pas non plus le sentiment du général Harte mann¹⁰, et le décrit comme » un pilote adroit, efficace c/ doué « . Enfin, Guy de Valence, qui a effectué, en tant qu'aide de camp, des missions en place de co-navigateuril et a donc vu l'équipage à l'oeuvre, atteste 12 du sérieux, de l'esprit d'équipe et de la discipline de tous ses membres. S'agissant de Deluc, il le dépeint comme » un pilote très consciencieux, sérieux et pondéré « . Cette mission est la cinquième que Deluc effectue avec Leclerc », dont l'entourage immédiat a été en partie récemment renouvelé. L'attitude du général et de ce nouvel entourage dans leurs rapports avec ce nouveau commandant de bord est un facteur à prendre en compte. Que dire maintenant de la mission ? Le matin du 28 novembre, sur le terrain d'Oran-La Sénia, elle ne se présente pas sous les meilleurs auspices, en raison d'une situation météorologique dégradée, sans que toutefois la situation de QGO, qui correspond à une interdiction de se poser, ne soit annoncée par Colomb-Béchar. Selon la prévision météorologique reçue par l'équipage à la station d'Oran, le trajet se situe en marge sud-est d'une importante perturbation, avec un ciel couvert par nuages moyens et strato-cumulus vers 1 000 à 1 500 mètres par rapport au niveau de la mer. Une aggravation générale est prévue par l'ouest avec formation de nombreux vents de sable. La prévision sur le trajet prévoit un ciel couvert à 10/10, une visibilité horizontale de 10 à 20 kilomètres, réduite à 1 à 2 kilomètres par place et une visibilité verticale médiocre, nulle par endroits. Vents de sable sur tout le sud oranien¹⁴. La situation météo à Colomb-Béchar à 7h40 est la suivante : visibilité 6 kilomètres, plafond 10/10 à plus de 200 mètres et vent du sud de 50 à 60 km/h avec rafales. Dans quel état d'esprit, le lieutenant Deluc peut-il être à l'énoncé d'une telle situation ? Un témoignage est intéressant à cet égard¹⁵. La mission de Leclerc devait se poursuivre après Colomb-Béchar vers Timimoun, Biskra et Touggourt, avec un autre avion, un Junkers 52 du groupe de transport » Algérie » et un autre équipage, le B 25 ne pouvant se poser sur les terrains prévus. Dans son rapport, daté du 15 décembre, le lieutenant Burlet, commandant de bord du Junkers 52, fait état d'une météo qui ne correspond pas à celle de la prévision écrite gardée dans les archives. Il parle notamment sur Colomb-Béchar d'une visibilité nulle par suite de vents de sable, ce que ni la situation de 7h40 ni celles qui seront communiquées plus tard à l'avion par la station de Colomb-Béchar ne mentionneront. Les relevés de Colomb-Béchar sont certainement plus crédibles que cet élément d'un témoignage recueilli plus de quinze jours après les faits. Certes, la situation à Colomb-

Béchar n'est pas des plus brillantes, sans qu'il y ait de QGO annoncé, et il y a cette aggravation prévue avec formation de vents de sable. La suite du compte rendu nous renseigne un peu plus sur les intentions de l'équipage du B 25 : » L'intention du pilote et navigateur, qui semble avoir d'abord motivé leur départ, était de voler à l'altitude de sécurité 16 et visibilité, jusque sur la région de ColombBéchar, de prospecter et s'assurer qu'il n'y avait réellement pas un moyen éventuel d'atterrissage ; dans le cas où celui-ci était vraiment impossible, l'avion ferait demitour. Cette solution assez rationnelle et qui ne mettait pas en cause la sécurité de l'appareil, l'équipage m'en a, fuit part sans aucun commentaire. À aucun moment au cours de notre conversation, il ne fut question d'un vol à basse altitude. D'ailleurs, tout fut décidé que très rapidement et notre conversation fut des plus succinctes. Bien que je lui ai fait part de ma décision de ne pas décoller, en ce qui concernait mon appareil, à aucun moment, l'équipage du B 25 ne manifeste une intention autre que celle de partir. J'ignore quelle fut la conversation du pilote avec le général au moment de l'embarquement ; je puis affirmer qu'à aucun moment, je n'ai remarqué l'indice d'une hésitation. Cette idée première de « partir » semble avoir présidé en tout premier lieu à la décision de l'équipage et, comme me l'avait dit quelques instants avant le navigateur « nous verrons bien surplace ; si c'est trop mauvais, nous ferons demi-tour ». » Ce que Burlet omet de dire dans son compte rendu, c'est qu'avec les vents prévus en altitude, il n'est pas assuré, au cas où il ne pourrait pas se poser, de pouvoir faire l'aller-retour Oran – Colomb-Béchar – Oran, et c'est cela, la vraie raison de sa décision de ne pas partir. Son appréciation de la météo est donc forcément différente de celle de Deluc et son compte rendu établi après l'accident peut avoir été influencé par celui-ci. On ne peut pas en retenir que la visibilité était nulle à Colomb-Béchar, au moins au moment du décollage. Quant à la décision de Deluc, elle respecte les termes de son ordre de mission qui l'autorise à voler par QBI17, selon un rapport établi par le commandant de la 51 région aérienne, le général de Vitrolles¹⁸. En outre, il avait l'autonomie pour revenir éventuellement sur Oran. Ainsi donc, avant même d'avoir vu le général, Deluc, en concertation avec son navigateur, a pris son parti de décoller. Il est important de noter ce fait parce que l'on a beaucoup dit que c'est sur l'ordre de Leclerc que l'avion a décollé. Ce qui ne veut pas dire pour autant que le poids de la personnalité du général ne soit pas un élément à prendre en compte dans les décisions prises par Deluc. Que sait-on de ce dialogue entre Leclerc et Deluc précédant l'embarquement ? Seul le compte rendu du général Olleris¹⁹, commandant la 10^e région militaire, présent au moment du départ, nous renseigne à ce sujet : » Sur le terrain de la Senia, il y avait un léger vent de sable n'empêchant le départ d'aucune façon. Avant de prendre place dans l'avion, le Général a interrogé son pilote et lui a demandé les renseignements de la météo. Le pilote a répondu : « Vent de 40 à 50 kms tendant à augmenter. Vent de sable sur tout le parcours ». Avec la brusquerie qu'il mettait lorsqu'il voulait obtenir coûte que coûte quelque chose, le Général dit au pilote : « On passera quand même. » Le pilote, après une hésitation, répondit : « Oui, mon Général ». » Deluc, à en croire le général Olleris, ne donne que des renseignements assez vagues, ne faisant allusion, ni à la visibilité, ni au plafond à Colomb-Béchar. Mais, manifestement, le vent de sable le préoccupe et, à en croire le dialogue avec Burlet, c'est vraisemblablement sans enthousiasme qu'il a pris sa décision. Il paraît certain, en revanche, toujours selon Olleris, que le général manifeste fermement, et selon son habitude, sa volonté et son impatience de partir en dépit des conditions météorologiques. Il connaît peu Deluc. Les résistances qu'il acceptait toujours mal de Le Goc donnaient lieu parfois à de rudes remontrances²⁰, mais il en reconnaissait, a posteriori, le bien-fondé, en raison des relations de confiance qui s'étaient établies entre les deux hommes. Il n'y a pas de raison qu'il soit disposé à les accepter de ce lieutenant qu'il connaît si peu. Et Deluc est sans doute moins bien armé pour affronter la personnalité du général, alors même que ce dernier empiète sur un domaine de la seule responsabilité du commandant de bord. Bien que, n'étant pas de la même époque, ni dans le même contexte, le témoignage de Jean de Pange²¹, un ancien des Forces aériennes françaises libres qui a connu le général lors de l'affaire de Koufra, éclaire sur la manière dont Leclerc pouvait exprimer sa volonté dans de semblables circonstances : » Arrivés à Faya, le vent de sable se lève et on ne voit pas le bout de la piste, Fort-Lamy

annonce vent de sable aussi. Je dis à Leclerc que je ne peux pas naviguer sans voir le sol ; il me répond: « Partons. » » On peut aussi faire un rapprochement avec l'accident qui coûta la vie au général Ailleret à La Réunion en 1968. Les emplois du temps des VIP transportés ne s'accommodent pas toujours des aléas de la météorologie. Ce n'est donc pas sans raison que, dans les mesures prises suite à l'accident du 28 novembre, le commandant de formation rappelle » que les passagers quel que soit leur grade ou leur fonction n'ont pas d'ordre à donner au chef de bord « . Il ne faut pas voir dans ce rappel un quelconque refus par l'armée de l'air de ses responsabilités dans l'accident, mais bien plutôt un rappel de la responsabilité de la conduite du vol qui est du seul ressort du commandant de bord et qui fait la grandeur de son métier. Encore faut-il que chacun soit bien conscient des limites de son domaine de responsabilités et s'attache à respecter celles de l'autre. Ces considérations ne sont étayées par aucun témoignage écrit, il apparaît tout de même que c'est l'un des points importants du dossier, même si Michel Le Goc et Guy de Valence affirment ne jamais avoir vu le général imposer un décollage dans des conditions hasardeuses. Ceci dit, il apparaît certain que Deluc a pris son parti de décoller avant même ce dialogue, reportant à plus tard sa décision quant à la destination finale du vol, en fonction de l'évolution de la situation météorologique. Cette réserve, à part l'hésitation mentionnée par le général Olleris mais que n'a pas ressentie le lieutenant Burlet, il n'en fait pas part, toujours selon Olleris, au général. Il semble n'avoir réservé cette confiance qu'à l'équipage du Junkers 52. Dernier élément connu avant le décollage, selon le compte rendu du commandant de la 101 région militaire : « [...] la tour de contrôle lui passa un renseignement météorologique sur l'aggravation du mauvais temps, en particulier vers le Sud algérien. Le pilote répondit : »OK, je pars. » » Le compte rendu du lieutenant Colas, de la tour de contrôle, est un peu plus précis, sans toutefois donner de renseignements chiffrés exhaustifs. » Sur communications téléphoniques à 10 heures du lieutenant-colonel commandant le CEES de Colomb-Béchar, signalant une aggravation de la situation atmosphérique (pluie, mauvaise visibilité – vents violents atteignant 70 à 80 kms à l'heure) la tour de contrôle contacte l'équipage avant le décollage lui signalant cette situation. Le pilote, après réception, a répondu.- « Compris merci. » » Deluc reste dans sa logique basée sur la connaissance des possibilités de son avion en matière d'autonomie. Que sait-on du reste du vol ? Le dossier d'enquête comporte, entre autres, le procès-verbal des communications radio échangées en graphie, c'est-à-dire en morse, entre l'avion et la station de Colomb-Béchar, document qui éclaire sur les évolutions de la météo du terrain de destination, sur les variations de l'heure estimée d'arrivée calculée par l'équipage ainsi que sur des relèvements de l'avion par rapport à la station de Béchar. Il permet également de situer assez exactement l'heure du drame. C'est, sans aucun doute, la pièce la plus importante du dossier d'enquête ». Il y a également un procès-verbal de gendarmerie rapportant le récit du témoin de l'accident et des comptes rendus, celui du général Olleris, déjà cité, et celui du lieutenant-colonel Dudezert²³ qui a vu le témoin peu après l'accident. Treize minutes après le décollage, le pilote se soucie déjà des évolutions de la météorologie à Colomb-Béchar. Les renseignements transmis sont plutôt meilleurs que ceux du bulletin de 7h40 et ceux des renseignements passés par téléphone au moment du décollage : » Chute intermittente de pluie faible – Visibilité 6 à 10 kms – Plafond 10/10 par nuages moyens doublés de 8/10 de nuages vers 500 mètres – sommets bouchés – Vent : sud, 50 à 60 km/h avec rafales -pression : 919,9 millibars. « 24 Aucune mention d'interdiction d'atterrissage n'est donnée. Trois quarts d'heure plus tard, à 11h15, soit trois quarts d'heure avant l'heure estimée d'arrivée calculée à ce moment-là, nouvelle demande de météo à laquelle l'avion reçoit le message suivant qui marque une aggravation de la situation par rapport au bulletin précédent, mais qui reste meilleure en terme de plafond et de visibilité que le bulletin de 7h40 : » Visibilité 6 à 10 kms – Chutes de pluie intermittentes – Plafond 10/10 à 400 mètres, avec 4/10 à 300 mètres – sommets bouchés – Vent : sud-sud-ouest, 60 km/h avec rafales – Pression : 919,9 millibars. « 25 Quels éléments permettent dès lors de reconstituer les dernières minutes de la mission et de tenter de savoir pourquoi Deluc s'est retrouvé dans ces conditions de vol à très basse altitude et n'a ainsi pas respecté le profil de vol qui prévoyait une croisière à 8 000 pieds, soit environ 2 450 mètres, et une percée à Colomb-Béchar²⁶ ? Pour une raison inconnue et

sans en avertir quiconque par radio, il décide de terminer son vol à basse altitude. Un ennui mécanique l'aurait-il obligé à le faire ? Il en aurait alors donné l'information par radio. En outre, l'expertise technique ne révélera rien d'anormal. La conclusion du rapport d'enquête ouvre la seule hypothèse possible : »[...] s'il avait observé son plan de vol IFR27, il aurait eu de grosses difficultés à percer par un plafond qu'il savait très bas à Colomb-Béchar avec le seul gonio M/F28, constituant l'infrastructure radio de cette base et que, dans son esprit, cette manoeuvre exécutée entre des sommets bouchés devait présenter plus de risques que le vol rasant. » Mais il n'est pas pensable que le pilote soit descendu en aveugle à travers la couche nuageuse. Il a, à l'évidence, eu la vue du sol à un moment, et très vraisemblablement de la voie ferrée dont il savait qu'elle le mènerait à destination. C'est à ce moment qu'il doit juger que la percée » exécutée entre des sommets bouchés devait présenter plus de risques que le vol rasant « , pour reprendre les termes déjà cités de la conclusion du rapport d'enquête. C'est, à coup sûr, la seule explication plausible. En effet, même si, comme l'indique le général Olleris, le pilote lui aurait déclaré ne jamais avoir volé en territoire saharien, il a tout de même été affecté à Meknès de février 1941 à août 1943 au Groupe de bombardement 2/23. Il n'est donc pas totalement sans expérience de l'Afrique du Nord. Il lui faut dès lors choisir rapidement, comme c'est souvent le cas en aéronautique, entre les difficultés de la percée dues aux sommets environnants bouchés et au vent et celles du vol rasant en région accidentée avec cependant ce fil conducteur que lui procure la voie de chemin de fer. Quels sont les éléments de ce choix ? Les conditions météorologiques n'ont pas empiré par rapport au bulletin disponible au départ, sinon la force du vent. Deluc ne dispose donc pas d'éléments déterminants pour que son choix initial de décoller et d'aller voir soit remis en cause. Toutefois comme il sera dit plus loin, il peut, déjà à ce moment, nourrir des doutes sur la précision du goniomètre et la capacité de cet instrument à le faire percer dans de bonnes conditions. Dès lors, cette embellie laissant apparaître la voie ferrée menant à destination et pouvant lui laisser à penser qu'il arrivera avant l'aggravation prévue des conditions météorologiques doit lui apparaître comme le meilleur moyen d'exécuter sa mission : amener son passager à destination. C'est ainsi que l'avion est vu à très basse altitude au-dessus de la gare de Bou-Arfa, puis de celle de Mengoub se dirigeant vers le talus fatal. Le procès-verbal des communications radio contient des éléments qui confortent les raisons du choix de Deluc et permettent une certaine reconstitution des quinze dernières minutes du vol. La méthode adoptée est d'essayer de retracer l'itinéraire en remontant le temps à partir de l'heure à laquelle s'est produit l'accident, connue avec une certaine exactitude. L'heure donnée par le témoin varie, en fonction des personnes qui rapportent son témoignage, de 11h55 à 11h58. Le dernier contact radio avec Béchar a lieu à 12h00. Cela s'explique très bien par des décalages possibles entre les diverses montres. Par rapport à l'heure du terrain de destination, ce ne peut pourtant pas être avant 12h00. Ce ne peut pas en être très éloigné non plus en raison des déclarations du témoin. L'hypothèse retenue est celle de 12h01. À 11h58, la nouvelle heure estimée d'arrivée, 12h15, est communiquée par la radio de bord. Celle-ci a pu être calculée avec précision, l'avion volant en vue du sol au moins depuis la station de Bou-Arfa. L'avion est à 12h01, au moment de l'accident, à cinquante huit kilomètres de sa destination en suivant la voie ferrée. Il est aussi à quatorze minutes de son heure estimée d'arrivée. On peut en déduire que la vitesse-S0129 de l'avion, au moment où il donne cette estimation, est de l'ordre de 248 kilomètres/heure, ce qui est compatible avec les données techniques de l'avion et la vitesse du vent. À partir de ces éléments, on peut calculer que la station de Bou-Arfa, qui se situe à peu près sur la route prévue, a été survolée aux environs de 11h46. À 11h40, soit seulement six minutes auparavant, moment où il n'est pas possible de savoir s'il est déjà en vue du sol, il reçoit du goniomètre de Colomb-Béchar le cap magnétique 220 pour rejoindre la station, ce qui le situe très à l'est de sa route prévue. À 11h50, soit, à la vitesse calculée, seize kilomètres environ après la station de Bou-Arfa, l'avion survolant la voie ferrée, le goniomètre lui donne le cap magnétique 210 pour rejoindre le terrain. L'équipage peut dès lors constater que cet instrument de navigation le situe à une vingtaine de kilomètres à l'est de sa position réelle. Les deux renseignements reçus du goniomètre ne sont sûrement pas des éléments susceptibles de le rassurer sur les performances de ce

moyen censé l'aider à effectuer une percée. En raison d'un relief qui devient plus tourmenté environ deux minutes avant l'impact et au-dessus d'une voie ferrée dont les courbes s'accroissent en conséquence, Deluc doit réduire sa vitesse au minimum pour se donner plus de temps de réaction devant un obstacle éventuel. Son heure d'arrivée en aurait été changée, mais il n'a pas le temps de la calculer et encore moins celui de la communiquer. Ce scénario très vraisemblable permet de relativiser le jugement sévère émis dans le rapport déjà cité du général de Vitrolles. Celui-ci écrit : » Ce qui est incompréhensible et ne peut s'expliquer que par une faute grave de l'équipage, c'est la raison pour laquelle l'avion est descendu en rase-mottes sur la voie ferrée à plus de 100 kilomètres de Colomb-Béchar (témoignages répétés et recoupés) alors que le chef de bord savait parfaitement où il était, puisqu'il avait, par radio, précisé et corrigé même son heure d'atterrissage. C'est, à mon avis, la faute capitale qui est à l'origine de l'accident et qui est d'autant plus grave que l'endroit où l'avion s'est mis en rase-mottes sur la voie ferrée correspondait géographiquement avec le début d'une ligne de hauteurs particulièrement dangereuses pour ce genre d'exercice par mauvaise visibilité. » Il conclut sur » la responsabilité de l'équipage dans l'accident du 28 novembre, non pas au départ, mais en l'air, par inobservation des consignes de sécurité et indiscipline de vol « . Quatre observations peuvent être faites au sujet de ce jugement. En premier lieu, l'idée selon laquelle l'équipage n'a rien à se reprocher au moment du décollage, a déjà été considérée comme exacte. En second lieu, s'il a » précisé et corrigé même son heure d'atterrissage « , c'est précisément parce qu'il a pu la calculer avec pertinence à partir de positions sol connues, après être descendu et non avant, comme le laisse à penser le rapport. En troisième lieu, comme l'analyse du procès-verbal des communications radio l'a montré, en raison même de la connaissance exacte de sa position, Deluc est en mesure de juger de l'imprécision des relèvements radio qui lui sont communiqués. Et le général de Vitrolles, dans les leçons qu'il estime pouvoir tirer de cet accident, admet lui-même implicitement cette imprécision, quand il indique la » nécessité de développer le plus possible suivant nos moyens financiers l'infrastructure radio au sol « . Et il ajoute : » S'il y avait eu un équipement VHF à Colomb-Béchar, l'avion du général Leclerc aurait peut-être pu se poser très facilement, sans chercher à suivre une voie ferrée, ou aurait fait demi-tour après une conversation radiophonique. » Enfin, quand il indique comme facteur aggravant que le point de descente » correspondait géographiquement avec le début d'une ligne de hauteurs particulièrement dangereuses pour ce genre d'exercice par mauvaise visibilité « , le général de Vitrolles fait allusion à des reliefs situés sur le trajet direct de La Sénia à Béchar, dont le Djebel Antar culminant à 1 950 mètres. Mais ils se situent à l'est de la voie ferrée. Le fait de suivre cette dernière est justement le moyen de les éviter. Le choix fait par Deluc correspond donc à une logique qui ne transparaît pas dans le dossier d'enquête et il ne peut être jugé aussi sévèrement et d'une manière aussi catégorique. Il est significatif, par ailleurs, qu'après 11h15, l'équipage ne demande plus de renseignements météorologiques. La vue du sol lui donne une certaine sérénité à cet égard, l'altitude de la voie ferrée ne faisant pratiquement plus que diminuer jusqu'à la destination où il sait, par les derniers renseignements reçus, qu'il dispose de tout le plafond nécessaire à une arrivée à vue. L'aggravation prévue de la situation peut dès lors lui apparaître comme devant intervenir plus tard. Que dire maintenant sur la toute dernière phase du vol ? Il y a, par chance, un témoin de l'accident dont la déclaration fait l'objet d'un procès-verbal. L'expérience prouve cependant que ce type de témoignages est à prendre avec beaucoup de précautions. En effet, comment le croire quand il dit que : » l'avion [...] après avoir effectué quelques loopings (2 ou 3) est venu percuter contre le remblai de la voie ferrée « ? Qu'a-t-il voulu dire par looping, manoeuvre inimaginable dans ces conditions ? Parlant du mauvais temps il déclare : » La visibilité était très mauvaise par suite d'un fort brouillard formé de pluie fine ; de plus un vent violent soufflait vers le nord. » S'agissant de l'heure, il parle de 11h55. Dans le compte rendu du général Olleris, cela devient : » D'après l'ouvrier, la visibilité était d'environ 50 mètres. Il semble que l'avion qui suivait la voie ferrée fut surpris sur sa route par une colline de 200 mètres d'altitude. Pour éviter la colline, l'avion a dû virer rapidement vers la gauche et, c'est, à la fin de ce virage, que, sans toucher les fils télégraphiques qui longent la voie à 10 mètres environ, l'avion percuta la voie ferrée sous

une incidence assez grande. » Les gendarmes dans leur procès-verbal écrivent que : » le lieu de l'accident se situe dans une vallée entre deux collines (60 mètres d'altitude) distantes entre elles de 2 kilomètres environ « , plus loin que : » la voie ferrée [est] surélevée d'un remblai de 3,50 m sur les lieux de l'accident « , et plus loin encore : »[qu'] à 20 mètres du remblai, la ligne téléphonique montée sur des poteaux de 6 mètres de hauteur est intacte « . Dans le rapport du lieutenant-colonel Dudezert, on peut lire : » En passant à la gare de Menabha, nous trouvons un employé du Mer-Niger qui avait été témoin de l'accident à 11h58, il nous dit que l'appareil sortit de la « crasse » en spiralant et tomba presque verticalement sur la voie ferrée où il fit explosion. » Le lieutenant-colonel Dudezert va même jusqu'à en tirer ses propres conclusions, mais est-il bien qualifié pour le faire ? : » À mon sens, l'avion avait volé en rasemottes, suivant la voie ferrée : à un moment donné et vraisemblablement parce que le plafond s'abaissait, la visibilité devenait par trop mauvaise. Le pilote monta et s'engagea dans la « crasse ». Par la suite, il chercha à regagner le sol pour se diriger, il amorça une descente : peut-être aperçut-il le piton qu'il chercha à éviter, il fit un virage et sortit du nuage près du sol et percuta. Les techniciens estiment que l'avion a touché le remblai, vraisemblablement en virage à gauche, ou, tout au moins, l'appareil incliné sur le plan gauche. Il est cependant hors de doute que son angle de descente était important car il passa, sans la toucher, au-dessus de la rame téléphonique située à 20 mètres à l'ouest et dominant le remblai de 4 à 5 mètres. » Difficile de se faire une opinion à partir de récits aussi divergents sur l'heure, les évolutions de l'avion, son angle d'arrivée au sol, la disposition même des lieux. La commission d'enquête, pour sa part, se contente de déduire des constatations faites sur les débris de l'avion, que celui-ci a touché du ventre le remblai, en virage à gauche. Peut-on apporter une réponse ? Il a été dit que Deluc a été amené à réduire sa vitesse quelques instants avant l'accident. C'est le moment de rappeler que le Taily 2 a été aménagé en avion de transport de personnalités. En particulier, un espace comprenant un lit-banquette et un petit bureau permettait au général de travailler et de se reposer. La cabine des passagers pouvait en accueillir huit dont une place aménagée en couchette dans le poste de mitrailleur de queue. En outre, il n'y avait pas possibilité d'accéder au poste de pilotage depuis la cabine des passagers en raison de la structure originelle du bombardier qu'il avait été impossible de modifier totalement. Tout ce qui va suivre sur les conséquences possibles de cette transformation est le fruit d'un long entretien avec Michel Le Goc, confirmé par une lettre³⁰ adressée en décembre 1992 à Guy de Valence. La transformation du Mitchell en avait modifié le centrage au point qu'il fallait que la couchette du poste de mitrailleur de queue ne soit pas occupée pendant les phases de décollage et de montée, le comportement de l'avion étant dans sa nouvelle configuration très similaire à celui du B 25 en configuration de mission de guerre où, pendant la phase de décollage, le centre de gravité devait être maintenu le plus possible à l'avant. Or, dans cette phase de vol à basse altitude et à vitesse réduite, la configuration de l'avion se rapproche de celle d'un décollage. Les passagers n'ont aucune raison d'en avoir conscience et, dès lors, la couchette du poste de mitrailleur de queue est très vraisemblablement occupée. Le pilote doit intégrer ce paramètre supplémentaire dans tous ceux qu'il doit déjà gérer. Michel Le Goc imagine d'une façon très réaliste, une telle situation. En effet, il revit le décollage du Caire effectué le 25 décembre 1946 lors de la mission effectuée à la demande du Président du Conseil Léon Blum et qui devait conduire le général en Indochine. Il écrit à Guy de Valence, dans cette lettre déjà citée : » Pendant des mois, J'ai revécu dans mon cauchemar, au poste de pilotage, la dernière heure de vol de l'équipage jusqu'à la perte de vitesse, le décrochage et la vrille à plat. » Pourquoi une telle vision de la phase finale du vol ? Il s'en explique de la manière suivante, toujours dans cette même lettre : » Lors du premier décollage du Caire, le 25 décembre 1946, nous avons évité de justesse la catastrophe. Nous avons décollé de Villacoublay à 9 heures du matin pour nous poser à Athènes à midi et au Caire à 21 heures. Nous avons redécollé du Caire de nuit à 22 heures. Tu étais au poste de « co-navigateur » près de Pilleboue. L'adjudant mécanicien Guillou était au poste de co-pilote et le sergent-chef Lémotte à la radio. L'équipage avait soigneusement préparé le vol de nuit sur Bagdad et Bahreïn pour deux raisons : nous avons constaté que ce jour de Noël, il ne fallait pas trop compter sur les Anglais pour nous aider à naviguer ; le

Tailla Il rentrait d'une révision un peu hâtive : il nous fallait donc être particulièrement vigilants. En plus du général, avaient embarqué dans le compartiment arrière du Michel : les colonels Versaïent, Mirambeau, Repiton, l'adjudant Bonningues et le sergent-chef Loustalot. Avant le décollage, j'avais demandé au passager qui utiliserait la couchette du poste de mitrailleur de queue, d'attendre une quinzaine de minutes pour s'installer. En effet, comme au départ d'une mission de guerre, il fallait maintenir le centre de gravité le plus possible à l'avant. Et cela d'autant plus que nous étions sur une piste mal balisée, et que nous voulions décoller court, volets baissés, freins bloqués et pleins moteurs. Quelle ne fut pas ma stupéfaction en arrachant le Mitchell du sol, de sentir l'avion basculer d'un seul coup vers l'arrière, les commandes mollir et de voir l'aiguille du Badin³¹ régresser brutalement et l'horizon artificiel³² décrocher ! Au bord de la perte de vitesse à 30 mètres du sol, je n'avais qu'une seule manoeuvre possible : pousser le manche à fond pour retrouver vitesse et équilibre, avec le risque de percuter, en faisant confiance au Seigneur et aussi à la surpuissance de nos moteurs et aux qualités aérodynamiques extraordinaires du B 25. À quelques mètres du sol qu'éclairaient nos phares et qui se rapprochait de nous à une vitesse mortelle, j'ai vu l'aiguille du Badin remonter et senti les commandes répondre à nouveau. Sachant que, devant nous, il y avait le désert, j'ai doucement repris de l'altitude, d'abord tout droit plein sud, ensuite en virant lentement plein nord. Tout cela s'était déroulé si rapidement que, seuls, Pilleboue et Guillou s'étaient rendu compte de ce qui s'était passé réellement : nous avions frisé la catastrophe. Je vérifiais que le « mitrailleur de queue » avait mangé la consigne et je le priais respectueusement de l'observer au prochain décollage. Ce qu'il fit. » Ainsi, donc, les deux situations du 25 décembre 1946 et du 28 novembre 1947 présentent-elles des similitudes troublantes. Deluc est aux commandes d'un avion centré arrière, à basse vitesse et à très basse altitude. Les conditions météorologiques le contraignent à réagir vivement à la vue des obstacles qui se présentent au dernier moment. L'ultime obstacle surgit dans son champ de vision et, comme Le Goc au Caire arrachant le B 25 du sol, il cabre, peut-être trop vivement. La suite, c'est l'incident du Caire qui se répète, un basculement brusque vers l'arrière, des commandes qui mollissent, un Badin qui chute et la même réaction de repousser le manche en avant. Seulement les marges de manoeuvre ne sont pas les mêmes, l'altitude est plus élevée et ce qui ne fut qu'un incident sans conséquence au Caire se transforme ici en catastrophe ! Qu'ajouter après cela ? C'est l'intime conviction de celui qui connaissait certainement le mieux cet avion. N'importe quel pilote peut la comprendre. Ceci étant, il n'y a aucune preuve irréfutable pour l'étayer. Une seule chose est certaine, Leclerc a frisé la mort, sans le savoir, le 25 décembre 1946. Reste à évoquer des questions qui doivent brûler les lèvres de certains. En premier lieu, le fait que le plan de vol n'ait pas été approuvé par les organismes civils de la circulation aérienne, censés contrôler tous les vols IFR. Des problèmes de transmission, bien connus à l'époque des autorités civiles et militaires, ont fait qu'au moment du décollage, l'autorisation n'en avait pas été transmise à l'organisme de contrôle militaire d'Oran, chargé de contrôler cette phase du vol. La tour de contrôle d'Oran a pris sur elle, comme elle le faisait alors couramment, d'autoriser le décollage. Cela a donné lieu à enquête par la suite, mais il faut bien réaliser que cela n'a rien à voir avec l'accident lui-même. Il n'entre pas dans les responsabilités de ces organismes de contrôle de la circulation aérienne civile d'interdire un décollage en raison de conditions météorologiques défavorables sur le terrain de destination. La responsabilité du décollage est du ressort du commandant de bord qui, encore une fois, n'avait pas d'avis de QGO de la part de Colomb-Béchar. Par ailleurs, comme il est dit dans le rapport d'enquête relatif à l'accident : » La responsabilité du contrôle est dégagée du fait que le pilote n'a pas observé ce plan de vol. » En second lieu, il faut parler de la thèse de l'attentat, puisqu'elle a été fortement évoquée ; certains la rapprochent même de la présence du treizième passager dont la connaissance ne parvient que le 30 novembre aux autorités. Si l'on en croit ce qu'écrit dans ses mémoires posthumes Claude Guy³³, aide de camp du général de Gaulle, celui-ci lui dit le lendemain de l'accident, donc avant même qu'il ait pu avoir connaissance du treizième passager : » Hier soir, j'ai d'abord cru à un attentat. Réflexion faite, ce n'est pas vraisemblable. Si l'accident avait eu lieu au décollage d'Oran, alors oui. Mais pourquoi la catastrophe se serait-elle produite en plaine, à proximité de

l'aérodrome de destination ? Non, je n'y crois pas. » Toujours s'agissant de De Gaulle, il dit à Alain Peyrefitte, mais beaucoup plus tard, en avril 1963 34 : » Quand il [Leclerc] s'est tué, il a fallu que je reprenne du service. Quand il s'est tué ou quand on l'a tué... » Peyrefitte s'étonne : » Vous croyez que cet accident d'avion était un attentat ? » De Gaulle : » On ne pourra jamais le prouver. Il est vrai que Leclerc était téméraire et qu'il a peut-être dit au pilote : » Marche ou crève », malgré le vent de sable. Mais il est vrai aussi que le KGB ou quelque service secret, pouvait essayer de le faire disparaître. Ramadier, après avoir mis les communistes à la porte, devait faire face à des grèves insurrectionnelles. Les anciens de la 2^e DB avaient défilé à Paris, ce qui avait suffi à faire peur à la CGT de la région parisienne et à faire cesser les occupations d'usine. Ramadier avait envoyé Leclerc en Afrique du Nord, avec mission de tenir prête une force qui serait intervenue contre les communistes pour rétablir l'ordre en cas d'émeute. Ceux qui poussaient à la subversion avaient intérêt à le faire disparaître. » Beaucoup de gens restent encore aujourd'hui persuadés qu'il y a de fortes chances pour que ce fût un attentat. Et, pourtant, toutes les précautions possibles ont été prises pour la garde au sol de l'appareil à Oran pendant son temps de stationnement. Et, surtout, au cours de l'enquête normale d'abord, puis au cours d'une expertise spéciale, les investigations menées concluent toutes à un fonctionnement parfaitement normal de l'avion jusqu'à l'impact au sol. L'expertise spéciale avait été demandée après que des doutes aient été émis par le capitaine Cantes, officier adjoint technique du CEES, sur l'état du moteur gauche avant l'impact. Le général de Vitrolles, dans son rapport, écrit que : » A) L'avion était gardé nuit et jour non seulement par une garde renforcée en raison de la situation politique intérieure, mais encore par une garde spéciale parce que c'était l'avion du général Leclerc. B) Si l'avion avait été saboté, il est bien difficile d'admettre qu'il aurait pu décoller, faire 600 kms, monter à haute altitude, redescendre au ras du sol avant de se briser contre un talus de voie ferrée. En d'autres termes, j'estime que, rechercher un sabotage dans l'accident du 28 novembre, c'est à peu près comme si on prescrivait une enquête pour déterminer si les occupants d'une voiture qui s'est écrasée à 100 à l'heure contre un mur sont morts de l'accident lui-même, ou bien d'un empoisonnement préalable. » Les conclusions du rapport d'enquête rejettent donc catégoriquement cette hypothèse : » Aucune trace de sabotage n'a pu être décelée. Les anomalies relevées sur le moteur gauche ont été causées par le choc au moment de l'accident. En toute objectivité, l'hypothèse d'un sabotage ne peut être retenue. » Reste à parler de la treizième victime, de la réalité de son existence et de la raison de sa présence dans l'avion. Il ne paraît faire aucun doute qu'il y ait eu treize victimes. Un rapport³⁵ du médecin-capitaine Ardeber, médecin-chef de la place de Colomb-Béchar qui a effectué l'examen médico-légal des cadavres le 28 novembre de 21 heures à 24 heures, est formel à cet égard. » Le nombre de treize cadavres n'a pas été établi par un examen superficiel, ni avec idée préconçue. L'examen a été méthodique et minutieux. Après avoir dénombré douze cadavres, il restait à examiner le contenu de deux toiles de tente. » Suit une description détaillée du contenu de ces toiles de tente et le médecin conclut : » Treize troncs furent donc dénombrés d'une manière certaine, rendant indiscutable la présence de treize cadavres. » À vrai dire, à partir du moment où la thèse de l'attentat est écartée, l'existence de ce passager non identifié ne change rien à l'analyse qui vient d'être faite. Savoir qui il était et la raison de sa présence sont des questions intéressantes, mais, jusqu'à aujourd'hui, rien ne permet d'y répondre. L'armée de l'air dans ses conclusions du dossier d'enquête indique d'ailleurs que » la présence demeurée inexplicable d'une 13^e victime parmi les débris de l'avion est sans incidence sur les causes de l'accident. » Une hypothèse souvent émise est celle d'un agent de la protection rapprochée de Leclerc dont le nom ne devait pas être divulgué. Cette hypothèse est vraisemblable en raison de la mission alors confiée au général, comme cela a déjà été indiqué. Michel Le Goc dit qu'il a eu l'occasion de se trouver dans ce cas de figure. Que dire en conclusion ? Un rapport d'enquête se termine toujours par une recherche des responsabilités. Les conclusions de celui de l'armée de l'air, moins sévères que celles du général de Vitrolles, déjà citées, sont les suivantes : » Accident imputable : a) au personnel Le pilote n'a pas respecté le plan de vol IFR qu'il avait établi et naviguant à vue le long de la voie ferrée s'est engagé en vol rasant, dans une région accidentée, par très mauvaise visibilité (vent de sable et pluie de boue). Il semble

qu'influencé par la personnalité du général Leclerc au courant dès avant le départ des conditions atmosphériques et soucieux de conduire coûte que coûte cette personnalité, le lieutenant Deluc ait accepté des risques qu'un pilote aussi confirmé n'aurait jamais dû assumer. Il faut retenir à sa décharge que s'il avait observé son plan de vol IFR, il aurait eu de grosses difficultés à percer par un plafond qu'il savait très bas à Colomb-Béchar avec le seul gonio MIF, constituant l'infrastructure radio de cette base et que dans son esprit cette manoeuvre exécutée entre des sommets bouchés devait représenter plus de risques que le vol rasant. b) et aux conditions atmosphériques : très défavorables prévues par les renseignements fournis avant le départ et au cours du vol. » Mais est-ce bien le but d'une telle étude de faire cette recherche de responsabilités ? Sans doute pas. L'enquête menée, à partir de tous les éléments ici rassemblés, conduit à des conclusions sans doute plus nuancées encore que celles de l'armée de l'air, vis-à-vis de la responsabilité du pilote, même si, indéniablement, il est comptable de la conduite du vol. Il n'apparaît pas possible d'aller plus loin dans le jugement. Il est préférable de parler d'éléments d'explication dont les conclusions pourraient être les suivantes. » L'influence de la personnalité du général » qu'aurait subie l'équipage avant le décollage, existe. Il reste à en mesurer les conséquences exactes. Ceci dit, la décision de décoller est prise par Deluc, avant d'avoir vu le général, à un moment où la situation météorologique à Colomb-Béchar ne rend pas l'atterrissage absolument impossible, mais avec un doute sur celle qui sera rencontrée au moment de l'arrivée, en raison d'une aggravation annoncée. L'autonomie de l'avion explique une telle décision qui évite, en outre, une confrontation avec le général. L'éclaircie en cours de route et les doutes sur l'imprécision du goniomètre font prendre au commandant de bord la décision de poursuivre son vol à basse altitude. Funeste éclaircie qui pousse l'équipage à une mauvaise appréciation de la situation future dans laquelle il s'engage et qui se révélera un piège dont il ne saura se sortir. Le dernier ordre à cabrer donné par le pilote, cause de la perte de vitesse, est-il destiné à simplement éviter un obstacle ou est-il l'amorce d'une remontée en altitude avant de renoncer à poursuivre jusqu'à sa destination ? Nul ne le saura jamais. Des faits ont été exposés, des conclusions partielles en ont été tirées, des hypothèses, vraisemblables, ont été émises. Certaines sont peut-être critiquables, et tout n'a pas été prouvé. Chacun, dès lors, pourra tenter d'en tirer ses propres conclusions.

NOTES

- 1 On se souvient du rôle du général Leclerc dans cette affaire.
- 2 Lettre à sa famille citée par Claude Paillat, » Le Guêpier « , p. 78.
- 3 SHAT, 1H1729.
- 4 Idem.
- 5 Idem.
- 6 Lettre datée du 3 décembre 1992 de M. Michel Le Goc à Guy de Valence, aide de camp de Leclerc de 1944 jusqu'au début octobre 1947.
- 7 Témoignage au général Sylvestre de Sacy.
- 8 SHAA, E 28987, dossier 1/2.
- 9 Témoignage au général Silvestre de Sacy.
- 10 Témoignage au général Silvestre de Sacy.
- 11 Une place est en effet disponible dans le poste d'équipage. Grâce à un interphone, le général pouvait être en liaison avec son aide de camp.
- 12 Témoignage au général Silvestre de Sacy.
- 13 SHAA, G0769 et G0772: Cahiers d'ordres de vol du GLAM.
- 14 SHAA, E 28987, dossier.
- 15 SHAA, E 28987, dossier 1/2 : Compte rendu du lieutenant Burlet au sujet de la conversation tenue avec l'équipage B 25 du général Leclerc.
- 16 SHAA, E 28987, dossier 1/2 : Le plan de vol mentionne une altitude de vol de 8 000 pieds, soit environ 2 450 mètres.
- 17 Conditions météorologiques nécessitant un atterrissage aux instruments.
- 18 SHAA, E 28987, dossier 1/2.
- 19 SHAA, E 28987, dossier 1/2: Compte rendu (non daté) envoyé sous bordereau d'envoi n° 11 7/DN/AF/CAB du 12 décembre 1947.
- 20 Témoignage au général Silvestre de Sacy.
- 21 Jean de Pange, » Nous en avons tant vu... « , Éditions Serpenoise, Bar-le-Duc, décembre 1994, p. 159.
- 22 SHAA, E 28987, dossier 1/2.
- 23 Le lieutenant-colonel Dudezert est le commandant militaire adjoint du Territoire d'Aïn-Sefra.
- 24 SHAA, E 28987, dossier 1/2.
- 25 Idem.
- 26 Une percée consiste à traverser la couche nuageuse, en contrôlant sa position par rapport au sol à l'aide d'un moyen de radionavigation, de manière à se retrouver en vue du sol et de la piste dans une position propice à l'atterrissage.
- 27 IFR : Instrument flight rule, c'est-à-dire règle de vol aux instruments, permettant de voler sans visibilité grâce aux instruments de bord et aux aides radioélectriques (note de l'auteur).
- 28 Instrument qui permet, à partir d'une émission de l'avion, d'obtenir le relèvement de l'avion par rapport à la station et au pilote et d'en déduire le cap à suivre pour rejoindre celle-ci. Les communications sont en graphie, ce qui oblige à faire transiter le renseignement par la radio qui le transmet au pilote, d'habitude à l'aide d'une feuille de papier. L'indication arrive donc au pilote avec un certain retard par rapport au moment de la transmission. Par fort vent comme c'était le cas, la difficulté est accrue (note de l'auteur).
- 29 Vitesse par rapport au sol qui diffère de la vitesse propre qui est la vitesse par rapport à la masse d'air. La différence est due à la vitesse.
- 30 Archives de Michel Le Goc.
- 31 Instrument de bord indiquant la vitesse de l'avion par rapport à Pair. Du nom de son inventeur.
- 32 Instrument de bord indiquant la position de l'avion par rapport à l'horizon.
- 33 Claude Guy, En écoutant de Gaulle, Édition Grasset, 1996, p. 363.
- 34 Alain Peyrefitte, C'était de Gaulle, Édition de Fallois, Fayard, 1994, p. 475.
- 35 Rapport en date du 9 janvier 1948. Archives de la Fondation maréchal Leclerc.