



LA LIGNE

bulletin du Centre Saint-Exupéry

Mouvement socio-éducatif et culturel fondé en 1947

« Le Grandclément » 113, rue du 1^{er} Mars 1943 - 69100 Villeurbanne

téléphone : 04 78 68 27 29 – courriel : centre-sx@fr.oleane.com

Site : www.centresaintexupery.c.la

ISSN 1269-5025

Mai 2014 – n° 107

abonnement : 10 € / an

70^{ème} anniversaire de la disparition d'Antoine de Saint-Exupéry

LA DERNIÈRE MISSION

Il existe plusieurs versions de la « dernière mission » de Saint-Exupéry, le 31 juillet 1944 : celle de Migeo, genre poétique, celle de Jules Roy tous deux écrivains et pilotes, celle du docteur Pélissier, l'infatigable ami, une autre plus récente de Daniel Decot publiée dans le numéro 96 de la revue Icare, enfin l'une des dernières signée par Jacques Pradel et Luc Vanrell qui fait l'objet d'un livre.

Nous vous proposons quelques extraits de chaque auteur.

En Corse, à Borgo, le 31 juillet 1944 lorsque Saint-Exupéry arrive sur le terrain d'aviation, le soleil monte dans le ciel. Déjà ses rayons annoncent une chaude journée. Le chant strident des cigales se répand dans l'air pur. Le lieutenant Duriez, adjoint au capitaine Leleu qui se repose, salue le commandant de Saint-Exupéry, échange avec lui quelques propos sur la météo, donne les derniers renseignements sur la mission : elle se ferait sur le 223 dont le sergent mécanicien venait d'essayer les moteurs et il l'emmène au terrain dans sa jeep. Gavaille et Leleu absents, c'est Duriez qui aide le commandant de Saint-Exupéry à endosser la combinaison chauffante et la mae west, à fourrer dans ses poches la boîte de rations de survie, la sacoche d'évasion et un revolver de gros calibre puis à accrocher sur une jambe la bouteille d'oxygène portative. Attifé de la sorte Saint-Exupéry ressemble à un bibendum, encombré encore de sa planchette à écriture où sont notés les caps, les temps et les repères et d'où pendent, au bout de leurs ficelles, les crayons et les gommes !

L'avion est prêt. Saint-Exupéry grimpe sur le fuselage et s'installe au poste de pilotage. Duriez ajuste les bretelles de son parachute et la fixation au siège, lui passe son serre-tête, qui lui donne l'air d'une vieille paysanne sous son bonnet et son laryngophone. Accroupi sur l'aile, à sa gauche, il surveille la mise en route des moteurs, le contrôle de sa radio et de ses caméras, le débit d'oxygène, puis se laisse glisser au sol et revient l'observer.

-« Colgate from Dress down number six, may I taxi and take off ? ».

Saint-Exupéry prononce dans un anglais qu'il écorche à l'accent terrifiant la seule question qu'il soit autorisé à poser au contrôle de piste avant son départ.

La réponse arrive, claire et forte dans les écouteurs :

-« *O.K. number six. You can taxi and take off* ».

(NB : « Colgate », indicatif de la station radar ; « Dress down » signifie « à poil »).

Ce « cul-nu » numéro 6, c'est le chevalier de Saint-Exupéry partant, bardé de quatre cameras, photographe son pays occupé par l'ennemi.



Photo John Phillips - collection musée Air France

De la main Saint-Ex fait un signe d'au revoir auquel répond Duriez. Les cales sont enlevées, le toit de l'habitacle se verrouille, l'avion roule... Saint-Exupéry place son « Lightning » sur le point de décollage, à 9 heures selon le journal de marche, à 8h15 selon Duriez. Sa main gauche joue avec la double manette des gaz qu'il va pousser pour lancer les moteurs à leur régime de surpuissance, sa main droite tient le volant du manche... Le pilote décolle, rentre le train et les volets, monte dans le ciel, la mer est loin.

Après une heure de vol, à dix mille mètres d'altitude, dans le ciel lumineux et par -50°C, le Lightning s'élance vers les sommets enneigés des Alpes, le lac d'Annecy... il vire, déclenche l'appareil photographique dont l'objectif scrute minutieusement la terre. « Mission à l'Est de Lyon » précise l'ordre. Lyon, là-bas, sur la droite, c'est sa ville natale ; plus proche, Saint-Maurice-de-Rémens, invisible, le vieux château qu'il aime, plein de souvenirs...

« Mission à l'Est de Lyon ». Voilà. C'est fini. Maintenant le cap de retour... De nouveau Saint-Exupéry aperçoit la mer, il la devine plutôt qu'il ne la voit, puis bientôt la côte se précise. Saint-Ex. réduit les gaz et commence à descendre, en direction de la Corse. Dans un moment il se posera à Borgo. La mission est pratiquement terminée.

En fait, Saint-Exupéry a été détecté par la station radar allemande de Chazelles-sur-Lyon qui a donné l'alerte.

1^{ère} version : Jules Roy, 1963

Saint-Exupéry n'a pas vu les deux avions qui, ayant survolé la côte ouest de la Corse, se dirigent vers le Nord. Il s'agit d'une patrouille allemande composée d'un « Messerschmitt » d'observation escorté d'un « Focke-Wulf 190 » équipé pour la chasse qui, ayant accompli une mission de reconnaissance au-dessus des environs d'Ajaccio regagne sa base dans le Midi de la France.

Les avions ennemis ont le soleil derrière eux, de sorte que, même s'il avait été attentif, Saint-Ex n'aurait pas pu les voir. C'est une tactique bien connue de chercher à se placer entre l'adversaire et le soleil pour ne pas être vu... A trois ou quatre mille mètres le « Lightning » était « pour les rapaces une facile et inoffensive victime ». ... Le pilote du « Focke-Wulf » s'est détaché de son co-équipier et a abattu l'avion du pilote-écrivain.

2^{ème} version : Icare n° 96 (Daniel Decot, 1981)

Saint-Exupéry fut aperçu par deux FW190 de reconnaissance venant de la direction de Grasse à 11h56 (heure allemande) entre Castellane et le Logis-du-Pin, juste au-dessus de la route Napoléon. Les deux appareils allemands avaient décollé d'Orange à 11h02, semble-t-il, pour une mission de surveillance sur un axe Marseille-Menton avec incursions prévues à l'intérieur du pays. L'un était piloté par l'aspirant Robert Heichele, l'autre par le sergent Högel, tous deux sortis de l'école de Berlin-Gatow.

Saint-Exupéry volait à ce moment là à 6500 mètres soit quelque mille mètres plus haut que ses confrères ennemis. Il ne les vit pas. Les deux « longs nez » manœuvrèrent et se retrouvèrent rapidement derrière lui. Arrivé à 150-200 mètres, l'aspirant Heichele ouvrit le feu sans l'atteindre sérieusement. Il amorça alors un léger virage, probablement pour le prendre de travers et tira à nouveau longuement à 300 mètres cette fois, un peu devant le P38, dont le vol restait droit. Le FW190 s'approcha encore. Parvenu à une cinquantaine de mètres, il envoya de nouvelles et fatidiques rafales. Soudain le moteur droit du Lightning s'enflamma. L'appareil s'inclina de ce côté et tourna sur lui-même plusieurs fois avant de s'abîmer en mer, à 12h05, à une dizaine de kilomètres au large de Saint-Raphaël.

Saint-Exupéry disparaissait ainsi devant Agay, un lieu qui lui fut cher et où il n'aurait pas refusé d'être enterré.

3^{ème} version : Jacques Pradel et Luc Vanrell, 2008

Saint-Exupéry aurait été abattu par Horst Rippert, pilote et as de la Luftwaffe. En effet, la station radar allemande de Chazelles-sur-Lyon a repéré, aux environs de 10h, un appareil isolé effectuant à haute altitude des va-et-vient entre Annecy et Grenoble puis virant plein sud et disparaissant des écrans. Elle a donné l'alerte à la chasse. Horst Rippert décolle d'Aix-les-Milles avec pour mission : reconnaître et, si possible, attaquer tout appareil suspect évoluant sur la bande littorale Toulon-Marseille. Rippert aperçoit à Toulon un Lightning qui vole en faisant des virages vers Marseille, le rejoint et l'abat d'un tir aux ailes. Lorsqu'il rentre il déclare avoir mitraillé, à bord de son Messerschmitt, un P38 à 11 heures environ. « Le Lightning a piqué verticalement de 3000 mètres vers la mer et s'y est écrasé » aurait-il dit.

Cette version est la plus vraisemblable compte tenu de la découverte en 1998 de la gourmette et en 2003 de l'épave de l'avion de Saint-Exupéry. Compte tenu également de la déclaration écrite du pilote que Rippert a faite en 2006 : ce document figure dans le livre *Saint-Exupéry, l'ultime secret* (Editions du Rocher, 2008) de Jacques Pradel et Luc Vanrell, récit de l'enquête méthodique menée par Lino von Gartzzen qui suscite, comme tant d'autres, quelques controverses.

Conclusion

Au fil du temps, grâce aux recherches et aux découvertes, les hypothèses élaborées par les premiers investigateurs ont pu être corrigées, affinées, complétées.

Finalement, Saint-Exupéry a-t-il été victime de son imprudence en voulant survoler à basse altitude le village d'Agay où le château de famille venait d'être détruit ? A-t-il voulu effectuer la mission de reconnaissance sur Marseille avortée quelques jours plus tôt en raison d'un feu de moteur ? Ou tout simplement a-t-il été victime du plus grand des hasards ? Le mystère reste entier.

« C'était son dernier vol, son premier vol dans une lumière que l'ombre de la nuit ne peut jamais atteindre » (Renée Zeller).

L'équipe du dictionnaire

En complément du document ci-dessus, je veux mentionner ici les équipements radars dont la vallée du Rhône était « truffée » aussi bien à l'ouest qu'à l'est, mais aussi sur la bande côtière Marseille-Toulon-Cannes-Nice, etc.

Depuis le 8 novembre 1942, débarquement américain en Afrique du Nord, suivi du débarquement allié le 6 juin 1944 (opération Overlord), le Haut commandement allemand commençait à être inquiet : il redoutait un autre débarquement dans le sud de la France. A quelle date ? A quel endroit de la côte méditerranéenne ?

Bien qu'affaibli par d'importantes défaites (campagne de Lybie contre Rommel, Stalingrad, Koursk...), la Luftwaffe disposait encore de bases stratégiques comme Orange, Istres, et bien sûr Aix-les-Milles (nord-ouest d'Aix en Provence).

La chasse, moins nombreuse certes, devenait de plus en plus incisive et nerveuse. L'adversaire le plus redouté des pilotes français demeurait le Messerschmitt 109 (version G) appelé aussi dans le jargon aérien le « cobra », car il attaquait par surprise et par derrière.

Les pilotes allemands redoutaient de leur côté le Lightning P-38 qu'ils surnommaient « le diable à deux queues ».

La détection électro-magnétique allemande était composée :

- des radars de longue portée : antennes « Freya » groupées par deux ou trois suivant le cas propre à chaque station et antennes « Mammuth ». Toutes deux étaient des antennes verticales.
- des antennes paraboliques Würzburg : pivotantes et fixées sur un socle en béton. Chaque station possédait deux paraboles : une pour détecter et alerter la chasse, une pour guider la chasse sur les appareils ennemis ou suspectés comme tels. Toutes ces antennes étaient reliées à une salle d'opérations où des spécialistes disposaient les avions amis et ennemis sur d'immenses cartes murales. (la Royal Air Force procédait de la même manière sur des tables horizontales).
- des antennes paraboliques : sur des remorques tractables, assimilables à des « radars de campagne » faciles à mettre en œuvre.
- des radars maritimes de surveillance côtière.

En conclusion, on peut dire que c'était la septième fois que cette mission du 31 juillet 1944 était remise (le chef d'escadrille Gavaille l'avait effectuée le 30 juillet sans résultat, pour cause de mauvaise météo sur la région Grenoble-Annecy-Chambéry). Le commandant Antoine de Saint-Exupéry aurait eu lui aussi le lendemain les mêmes mauvaises conditions météo : pour cette raison, avant d'arriver sur la zone de mission il a été repéré par le radar de Chazelles-sur-Lyon, le pilote aurait décidé de choisir le cap plein Sud (détection fugitive par le radar de Draguignan : un plot sur l'écran), tout en baissant son altitude de 10 000 à 6 500 mètres, puis au dessus d'Agay et de Cabris vers 2 500 mètres.

Mais comme le ciel était clair dans cette région, Saint-Exupéry aurait-il voulu renouveler la mission du 6 juin 1944 (avortée du fait du moteur gauche en feu) en se dirigeant vers Toulon-Marseille ? Et ce serait à partir de son vol pendulaire (nécessaire aux caméras de reconnaissance latérale) qu'il se serait fait surprendre par un Me-109 venant de décoller de la base d'Aix-les-Milles ? Le pilote

allemand ne pouvait pas savoir que c'était l'avion de Saint-Exupéry.

Les capitaines Gavaille et Leleu voulaient l'interdire de vol en le mettant au courant de la date du débarquement en Provence. Mais le commandant Antoine de Saint-Exupéry a voulu se battre au sein du groupe II/33 jusqu'à l'extrême limite de ses forces physiques et intellectuelles. Car un pilote de guerre de grande reconnaissance se doit de ramener les documents photos des caméras de bord et si possible l'avion intact, son pilote en vie, cela sauf mauvaise rencontre.

Jean Denis

LES COMMÉMORATIONS

(sous réserve de précisions ultérieures)

27 et 28 juin : manifestation sur la base de Cognac au Groupe 1/31 (groupe qui a gardé les traditions du GR 2/33 de Saint-Ex en 1940 et en 1943-44) et qui est maintenant équipé de drones.

Samedi 26 et dimanche 27 juillet : manifestations à Saint-Maurice-de-Rémens.

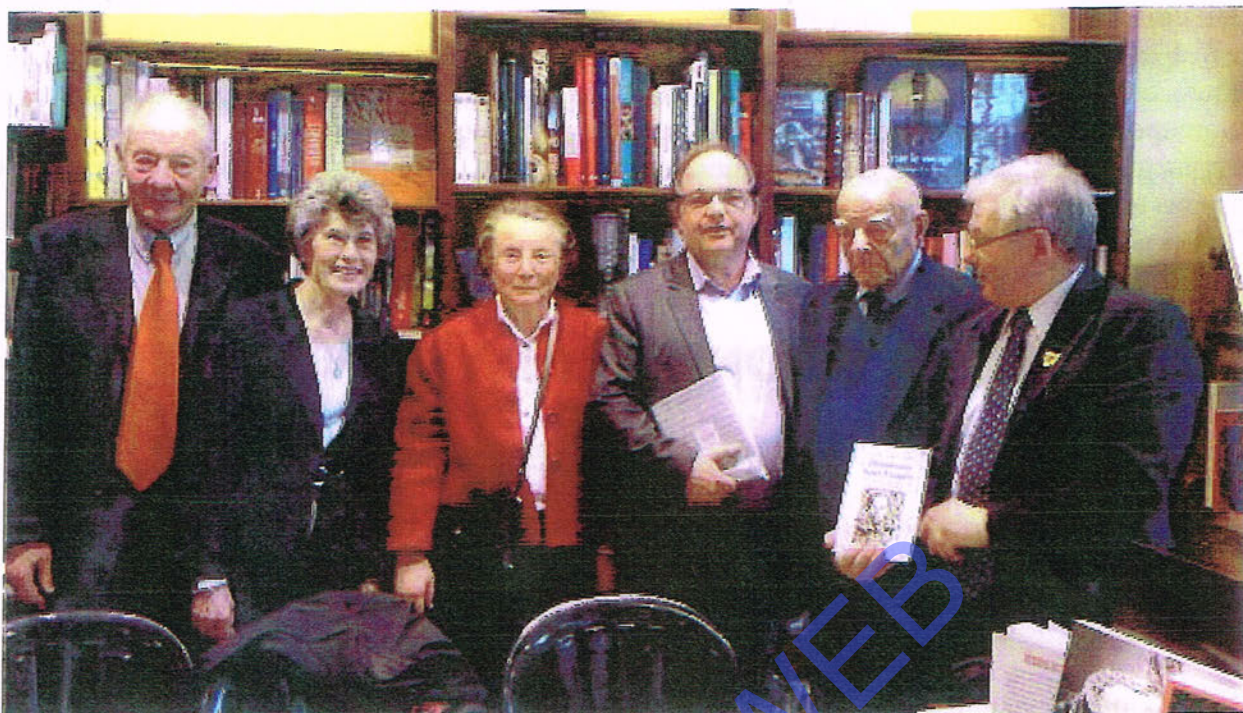
Mardi 29 juillet : manifestation place Bellecour à Lyon, avec dépôt de gerbe au pied du monument.

Jeudi 31 juillet : grande manifestation à Cassis (présence de François d'Agay).

Une équipe du « dictionnaire Saint-Exupéry » très active...



Conférence pour le « Rotary » le 21 février 2014 : une vingtaine de personnes a apprécié le diaporama préparé sur Saint-Ex



Le 29 mars, la librairie du Tramway a accueilli François d'Agay, Xavier Richelmy ainsi qu'Odette Gay, Anne Revillon, Jean Denis et René Oger pour une séance « signature », un événement dont le journal *Le Progrès* s'est par ailleurs fait l'écho.

Plusieurs années de rédaction, puis quelques mois de corrections ont été nécessaires avant la parution du *Dictionnaire Saint-Exupéry*, en juin 2013, il y a tout juste un an. François d'Agay, neveu et filleul d'Antoine avait accepté de préfacier cet ouvrage, initié par Michel Richelmy et André Revillon. Un travail considérable fut accompli par le comité de rédaction, composé d'Odette Gay, de Jean Denis et René Oger. Aujourd'hui, il ne restait plus qu'à le faire connaître en librairie.

La « Librairie du Tramway », rue Moncey à Lyon, s'y intéressa et c'est ainsi qu'une signature a été organisée le samedi 29 mars, en début d'après-midi. Comme rien ne se passe à Lyon, sans un déjeuner, une quinzaine de membres du Centre, ainsi que des membres de la famille d'Agay, se retrouvèrent autour d'une sympathique table du « Bistrot du Palais ».

Une bouteille de Chambolle-Musigny avec un coffret d'emballage remarquablement décoré par Nathalie Robert, fut offerte à François d'Agay et une écharpe en soie remise à sa fille, en remerciement de leur participation.

A partir de 14h30, tous les participants se rendirent à la librairie (mitoyenne du Bistrot) : l'ambiance y fut très sympathique et quelques amis personnels nous rendirent visite.

Anne Revillon

L'interview de François d'Agay réalisée par Vincent Belotti est passée le jeudi 3 avril sur RCF (fréquence FM 88.4 à Lyon). On peut la réécouter en podcast sur le site www.rcf.fr, émission "Ca va mieux en le disant".

Saint-Exupéry et « *Le Petit Prince* » en spectacle

« Saint-Exupéry, le jeu de la mort et du hasard »

de Jean-Jacques Greneau (théâtre du Minotaure).

Présentée à l'Espace 44 (rue Burdeau, à Lyon en février, cette pièce (à laquelle quelques adhérents du Centre ont assisté) sera jouée à *La Croix du Sud*, le mercredi 14 mai 2014, à 15 heures, pour un certain nombre de jeunes de nos quatre établissements.

Du 26 mars au 1^{er} juin, spectacle de Guignol (montée du Gourguillon, en face du café du Soleil) :

« Pour son devoir d'école, Louison, fille de Guignol, doit étudier l'œuvre de Saint-Exupéry : *Le Petit Prince* ».

(prix de la place : 8,80 €)



De son vivant, **Michel Richelmy** avait commencé à regrouper un certain nombre d'écrits et de souvenirs qui ont jalonné sa vie, écrits qu'il pensait bien publier un jour.

Ces écrits sont désormais rassemblés dans un ouvrage intitulé :

Mémoires du Bou-Gafer

publié aux éditions Dualpha
préface de Xavier Richelmy
postface de Roger Soncarrieu

Ce livre sera disponible lors de l'assemblée générale du Centre, le 3 juin prochain (prix spécial AG).

La vie du Mouvement

Elections municipales

Michèle Voisin (adhérente du Centre depuis de nombreuses années), qui était maire-adjoint à Saint-Laurent du Var (Alpes-Maritimes) a été réélue lors des dernières élections municipales.

Assemblée générale du 3 juin 2014, à Villeurbanne

Lors de l'assemblée générale du 3 juin prochain, trois membres du Conseil d'orientation et de surveillance (C.o.s.) sont à réélire :

- Jean-Luc Béatrix
- Xavier Richelmy
- Jacques Vial

(tiers à échéance normale de 2014)

Deux postes sont à pourvoir :

- celui d'Odette Gay, qui ne se représente pas,
- celui de Louis Mortamet, démissionnaire.

La confirmation de la cooptation d'Hubert Bahé est par ailleurs à effectuer.

En bref (hors Centre)

Alfa 3 A

L'assemblée générale d'Alfa 3A aura lieu le jeudi 5 juin prochain, sous la présidence de Marie-Claude Chatillon.

Institut de promotion et d'études sociales (Ipres)

Quelques chiffres 2013 concernant l'IPRES :

-chiffre d'affaires relatif à la formation = 258 500 € (Mission locale, Pôle emploi, Greta, employeurs, organismes collecteurs)

-personnel composé de 5 contrats à durée indéterminée ; 4 contrats à durée déterminée ; 3 formateurs occasionnels

-6850 heures de formation dispensées

-620 stagiaires dont 525 demandeurs d'emploi

-12 660 heures dispensées, dont 5350 en orientation/insertion ; 2900 en secrétariat/bureautique.

L'ensemble de ces formations a eu lieu essentiellement dans le secteur Drôme-Ardèche.

Carnet

Naissances

Gabriel Marie Béchara

et Michel Marie Béchara

au foyer de Gaby Abou Sleiman, membre du Conseil d'orientation et de surveillance, et de son épouse Nada.

27 janvier 2014, Lyon

Direction de la publication : Xavier Richelmy
Conception-réalisation : Roger Soncarrieu
Dépôt légal/impression par nos soins