

19 Décembre 1971

CLAMECY

CRASH DE L'ÉMERAUDE

Une association pour entretenir le souvenir

Le 15 janvier 1934, l'Émeraude, un avion d'Air France, s'écrase près de Corbigny. Près de soixante-six ans après, une association est créée pour entretenir le monument, et le souvenir de cette tragédie.

L'association a pris pour nom, l'Avion Émeraude. Janvier 34. Son objet est de participer à la restauration et à l'entretien du monument à Corbigny et appartenant à la commune, ainsi que de contribuer au souvenir de l'avion Émeraude. Début 1934, au moment du vol inaugural vers Saigon, un crash qui fera dix victimes. Un crash qui fera dix victimes. Un crash qui fera dix victimes.

Au-delà de l'association, il est utile de rappeler les circonstances de la tragédie. À 10 heures, la compagnie Air France, vol 1, l'Émeraude vient de s'envoler. Dans les minutes du décollage, le 15 janvier 1934, à 21 h, au moment du vol inaugural vers Saigon. Un crash qui fera dix victimes. Un crash qui fera dix victimes.

Le bureau de l'association est installé au 10, rue de la République, à Corbigny. Le bureau de l'association est installé au 10, rue de la République, à Corbigny. Le bureau de l'association est installé au 10, rue de la République, à Corbigny.



Entouré le monument et le souvenir du crash de l'Émeraude, sont les objectifs de l'association qui vient de naître.

Le tri-moteur "Émeraude" est tombé en flammes, hier soir, à Corbigny

L'avion se rendait d'Athènes au Bourget

Tous les passagers, au nombre de 11, sont carbonisés

MM. PASQUIER, GOUVERNEUR GENERAL DE L'INDOCHINE, ET CHAUMIE, DIRECTEUR DE L'AÉRONAUTIQUE MARCHANDE, SONT PARMI LES MORTS

PARIS. — DERNIÈRES NOUVELLES
"Émeraude" s'écrase près de Corbigny
Le 15 janvier 1934, l'Émeraude, un avion d'Air France, s'écrase près de Corbigny. Près de soixante-six ans après, une association est créée pour entretenir le monument, et le souvenir de cette tragédie.

DOCTEUR DUPOSSÉ
Le Miroir du Monde
18 Rue de la République
531



Le 29 mai 2004, inauguration du monument

Au Bourget
Le commandant du port Girardot, qui était en convalescence, a tenu à se rendre au Bourget, souhaitant au tout premier repartir pas.

ÉMOUVANTE CÉRÉMONIE A CORBIGNY

La levée des corps des victimes a eu lieu ce matin

Les victimes ont été citées à l'Ordre de la Patrie.



La levée des corps des victimes a eu lieu ce matin.

QUATRIÈME ÉDITION

CATASTROPHE

Le bureau
Le bureau de l'association est installé au 10, rue de la République, à Corbigny. Le bureau de l'association est installé au 10, rue de la République, à Corbigny.

Histoire

Par Bernard Périé

la tragédie de L'Émeraude

Un soir d'hiver de janvier 1934, pris dans une tempête de neige et de grêle accompagnée de vents violents, un bel oiseau s'est écrasé aux confins du Morvan sur une colline de Corbigny. Depuis nous avons connu d'autres tragédies... Celle de l'Émeraude a marqué les mémoires populaires et a fait entrer dans la légende, les défricheurs du ciel.

L'appareil, un Dewoitine 332, volant sous les couleurs d'Air France, jeune compagnie nouvellement créée, revenait de l'Extrême-Orient d'un voyage inaugural. A son bord dix personnes ; M. Noguès, directeur adjoint d'Air France, M. Pasquier, gouverneur général de l'Indochine, le capitaine Brusseaux, officier d'ordonnance du gouverneur, M. Chaumié, directeur de l'aéronautique marchande, Mme Chaumié, son épouse, M. Balazuc, directeur du matériel de la compagnie Air France, M. Larrieu, chargé de mission auprès du ministre de l'Air, M. Launay, pilote, M. Crampel, mécanicien, M. Quereyl, radio. Tous ont péri.

Maurice Noguès est sans conteste la grande figure de cette épopée aérienne. Pilote militaire pendant la guerre 14/18, il participe à la création des premières lignes commerciales reliant la France à l'Allemagne, l'Autriche, la Hongrie, la Yougoslavie, la Bulgarie, la Roumanie et à l'une des premières liaisons Paris-Constantinople. Il participe également à de nombreux vols de nuit

commerciaux sur la France et sur l'Europe, voyage d'étude Paris-Moscou effectué pendant l'hiver. Son palmarès est éloquent; mais son ambition et sa véritable vocation, c'est la création d'une ligne Paris-Extrême-Orient. En 1926, il rejoint la compagnie des messageries transaériennes créée par le commandant Faure qui rêve d'une liaison vers le proche Orient, étendue rapidement vers l'Extrême-Orient et rejoint l'Indochine par une ligne régulière. En juin 1929, il réalise le premier voyage commercial entre Marseille et Beyrouth avec escales à Naples, Corfou, Athènes et Castellorizo (à cette époque, faute de terrains adaptés, le voyage s'effectuait en hydravion au départ de Marseille) et prolonge la ligne la même année jusqu'à Bagdad par avion terrestre. Le 12 février 1930, sur un Farman 190, il part en direction de Saïgon qu'il atteint le 10 mars. La ligne France-Extrême-Orient est ouverte - plus tard elle s'appellera "ligne Noguès" - elle est accessible aux voyageurs le 17 janvier 1931, pour s'étendre en voyage d'étude en décembre 1932 jusqu'à Shanghai via Hong-Kong et Canton. A la création d'Air France en 1933, Noguès est nommé directeur général adjoint de la nouvelle compagnie.

A l'époque, la ligne existante permettait de relier Paris à Saïgon en onze jours environ ; après Bagdad, les avions faisaient escale à Bouchir, Djask, Karachi, Jodhpur, Allahabad, Calcutta, Akyab, Rangoon, Bangkok et Saïgon. Noguès avait prévu de limiter le temps de parcours en réduisant le nombre d'escales avec un appareil plus performant et à long rayon d'action. C'est donc huit jours après avoir atterri à Athènes, Damas, Karachi, Jodhpur, Calcutta, qu'il atteint Saïgon, but de son voyage.



▲ L'Émeraude à Damas. De gauche à droite : Balazuc, Noguès, Mme Chaumié, Launay, Larrieu, M. Chaumié

(Icare, revue de l'aviation française)



▲ M. Pierre Cot, ministre de l'Air, et M. Delesalle, sous-secrétaire d'Etat à l'Air, devant une partie des décombres de l'Emeraude

Au départ de Paris pour son voyage inaugural, Noguès, qui ne laissait rien au hasard, avait été mécontent de devoir partir avec un appareil insuffisamment révisé. En effet, le Dewoitine rentrait d'une tournée de démonstrations commerciales et le délai s'était avéré trop court pour effectuer les révisions nécessaires. Malgré cela, l'avion s'était bien comporté et le soir même après une escale à Marseille, Noguès et son équipe dînaient à Athènes. Le seul incident que Noguès signale par courrier à son épouse concerne les moteurs qui font des difficultés pour démarrer lorsqu'ils sont froids. Enfin le 28 décembre, l'avion atterrit à Saïgon où une foule enthousiaste de 2 000 personnes fait une ovation à l'appareil et à ses passagers.

Le Dewoitine vient de réaliser le parcours en 48 h 30 de vol. Noguès confirme ce qu'il savait déjà : un seul appareil doit faire le trajet. L'Emeraude est mis en révision et Noguès et son équipage se rendent en Fokker 7 chercher à Hanoï le gouverneur général Pasquier, rappelé d'urgence en France. Le 4 janvier, l'Emeraude repart avec tout son équipage et ses passagers.

Jusqu'à Karachi, le vol de retour est sans histoire, mais un fort vent de sable interdit l'atterris-

sage dans cette localité et Launay, le pilote, est contraint de poser l'avion à Gwatar sur un terrain de secours prévu par Noguès, au cas où ! Il fait nuit et en bout de piste l'avion heurte une borne et acccidente son train d'atterrissage. Crampel le mécanicien répare. Le gouverneur Pasquier et son ordonnance, pressés par le temps, prennent un avion de ligne régulière sans attendre la réparation et rejoignent Damas.

La réparation est plus rapide que prévu et tout le groupe retrouve le gouverneur et son ordonnance à Damas. Les deux hommes décident de repartir avec Noguès, son équipage et ses passagers. A Damas, le chef de secteur et son épouse donnent en l'honneur de toute l'équipe une soirée magnifique. Au moment du départ, un incident bénin en apparence vient assombrir la joie des retrouvailles. Mme Tresch, l'épouse du chef de secteur, tient à offrir à Mme Chaumié une gerbe de roses en souvenir de son passage. Quand on lui apporte la gerbe, Mme Tresch constate avec inquiétude que ce sont des roses blanches, couleur de deuil dans les pays d'Orient. Mme Chaumié ne s'en offusque pas et les accepte en souriant. Nous sommes le vendredi 13 janvier.



▲ M. Pasquier à l'aérodrome de Marignane quatre heures et demie avant la catastrophe

Le 14, l'Emeraude quitte Damas et atterrit à Marseille Marignane avec un très mauvais temps. Le ciel est bouché et la météo signale un temps exécrationnel jusqu'à Paris.

Le gouverneur Pasquier, attendu d'urgence à Paris, demande que l'avion reparte. Noguès et le pilote décident de partir et d'aller jusqu'à Lyon ; " après on verra ".

Arrivé à Lyon Bron, la situation s'est encore dégradée. On signale des vents de plus de 100 km/h et une tempête de neige sur le Morvan.

Noguès et l'équipage jugent qu'il n'est pas souhaitable de partir dans ces conditions, mais une première demande vient de Paris qui les prie de reprendre le vol. Premier refus de la part de Noguès. Deuxième demande mais cette fois c'est un ordre. Noguès dira avant de partir " je n'ai jamais reçu un ordre aussi stupide ", mais c'est un ordre qui vient d'en haut, il faut obéir (on n'a jamais véritablement su qui avait donné cet ordre criminel).

Le pilote met les gaz à fond et l'appareil disparaît dans la nuit volant au rendez-vous avec le destin.

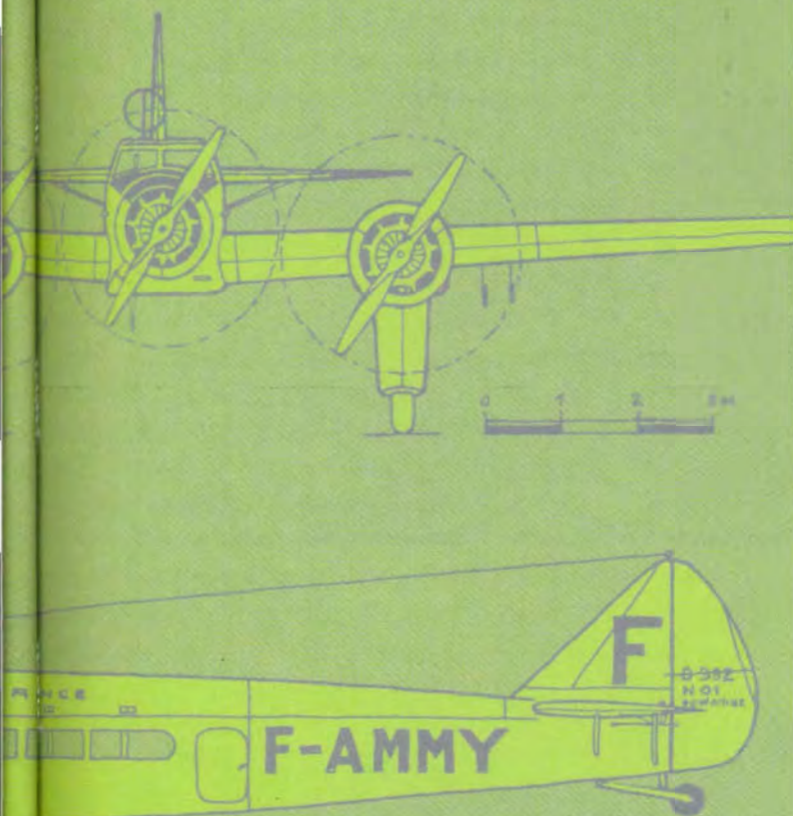
Monument dressé sur le site de la catastrophe en cours de réfection, inauguré de nouveau le 29 mai 2004





DEVOITINE 332
EMERAUDE

Croix commémorative formée des longerons de l'Emeraude



▲ Premier logo d'Air France lors
de la création de la compagnie

Au Bourget, une grande réception attend les voyageurs, suivie d'une réception à l'hôtel de ville et d'un banquet à l'hôtel Continental. Dieudonné Coste, qui a parcouru l'Atlantique nord d'est en ouest, est revenu de Lyon dans l'après-midi. Il dit que le temps était épouvantable et que faire voler un avion la nuit dans une telle tempête est une pure folie, mais les officiels sont là et il ne faut pas les décevoir, d'autant plus que vingt-huit avions Potez de la Croisière Noire viennent d'arriver et la conjonction de ces deux rencontres réussies est tout à fait symbolique du prestige de l'aéronautique française.

Les minutes passent, puis les heures. Mermoz, Saint-Ex et les autres camarades savent ce que cela veut dire et rentrent chez eux. On cultive l'espoir sans y croire ; peut-être ont-ils pu atterrir sur un terrain de fortune, leur T.S.F. en panne ne permet pas de donner leur position.

Vers 22 heures, alors que certains fatalistes ont quitté la fête, le maire de la commune de Corbigny apprend au monde que le Dewoitine 332 de la compagnie d'Air France et surnommé l'Emeraude s'est écrasé sur une colline en lisière du Morvan au lieu-dit la Limarde et qu'il n'y a aucun survivant.

Laissons parler Saint-Exupéry : " A onze heures du soir, comme je passais devant le restaurant Weber, le chasseur m'annonça la nouvelle. Mermoz et d'autres qui s'étaient dispersés aussi, l'apprirent par la T.S.F. chez des amis. Quand, à minuit, nous nous joignîmes par téléphone, nous n'avions pas grand-chose à nous dire, mais nous avions besoin, comme déjà tant d'autres fois, de nous entendre, de joindre nos épaules dans cette patrie du métier. N'est-ce pas ainsi mes camarades ?".

Les causes de la catastrophe

De nombreuses théories se sont affrontées dans les journaux de l'époque sur les causes de cette catastrophe. D'évidence, le temps épouvantable qui régnait sur notre Morvan - neige mêlée de pluie, vents violents, orage - ne pouvait que

contribuer au déroulement tragique de ce voyage. Le dégivrage automatique des ailes n'était pas performant (quand il existait) et les fameuses boîtes noires, qui auraient pu nous éclairer sur les causes du crash, étaient à inventer. Plusieurs témoins ont entendu l'avion passer. Un habitant de Corbigny, qui à l'époque habitait les environs, se souvient parfaitement avoir entendu passer très bas un avion dont les moteurs paraissaient en difficulté. Il sortit, avec son père, sur le pas de sa porte et se souvient encore, malgré les années, d'une grande lueur et d'un bruit terrible. Un gendarme alerté par un bruit de moteur, ouvre précipitamment sa fenêtre et voit un avion en flammes passer à moins de 150 m d'altitude et s'écraser sur la colline. Le témoignage le plus intéressant est celui du maire de Corbigny, M. Naudin, pilote lui-même. Voilà ce qu'il dit au reporter du Petit Courrier : " Je rentrais en automobile lorsque je vis un gros avion qui rasait les arbres et semblait chercher un terrain d'atterrissage ; le vent soufflait avec une extrême violence. J'eus aussitôt l'impression que le pilote tentait l'impossible pour éviter une catastrophe. Tout à coup, il me sembla qu'une aile se détachait, l'avion se cabra, oscilla et comme une flèche piqua vers le sol ".

Monsieur le Maire poursuit : " Je puis affirmer que le mauvais temps contraignait le pilote à se poser rapidement; au dernier moment, il tenta une manoeuvre désespérée pour redresser son appareil et j'entendis nettement, alors que l'avion tombait, les moteurs tourner plein gaz ce qui prouve que le pilote tentait de reprendre de l'altitude ".

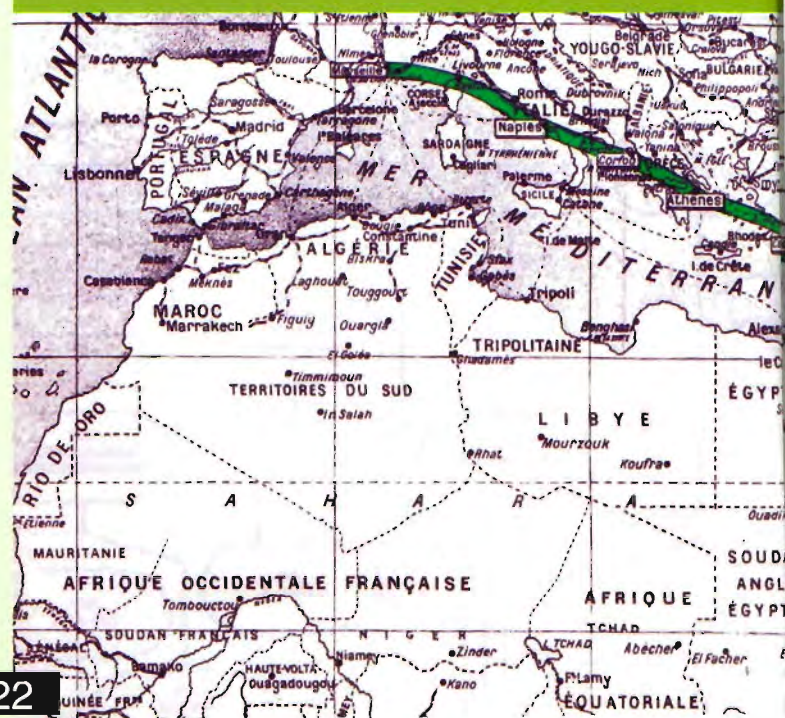
A trente-six kilomètres au sud de Corbigny, un témoin affirme avoir vu un avion effectuer trois circuits à basse altitude avant de repartir vers le nord. Il a été formel en précisant que l'un des moteurs - le gauche vraisemblablement - avait des ratés visibles à l'échappement. D'autres témoins disent avoir vu l'avion partir en vrille et se retourner (fragilité du témoignage humain). Il est de fait que l'on retrouve, éloigné du lieu de la catastrophe, un morceau d'aileron qui paraît s'être détaché de l'avion, ce qui aurait rendu l'appareil ingouvernable. Certains experts ont avancé la théorie suivante en examinant les morceaux d'aile : une bouteille d'oxygène servant au démarrage des moteurs aurait explosé en vol provoquant la déchirure d'une aile.

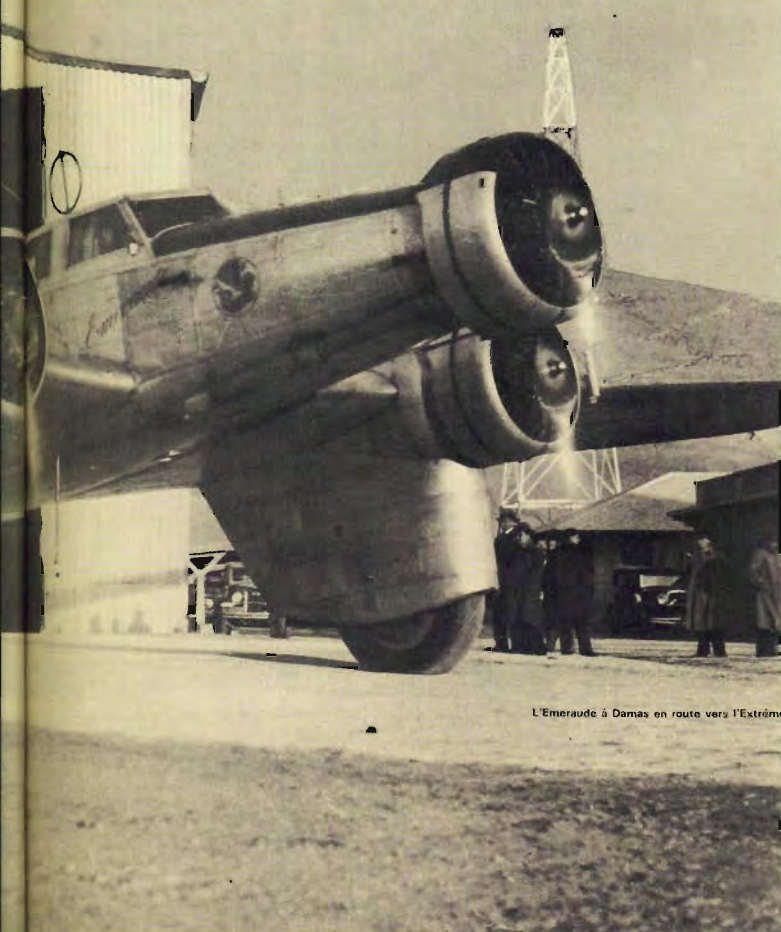
Dans ces circonstances, des récits et légendes peuvent se créer et se bâtir. Plusieurs personnes ont dit que le pilote ayant de la famille à Corbigny et connaissant bien l'endroit avait tenté une manoeuvre désespérée pour éviter la ville. Il est de fait qu'il connaissait la région pour y être venu en vacances. Dans la garde militaire d'honneur chargée d'accueillir l'Emeraude et ses passagers



au Bourget, figurait un de nos compatriotes, le sergent Bossu, originaire de Corbigny, qui dirigeait l'escouade et qui devint plus tard général.

Les pompiers et les volontaires accourus décrivent une vision d'apocalypse, le feu est intense ne permettant pas aux secouristes d'approcher ; les débris de l'avion mélangés avec les débris humains rendent difficile l'identification des corps. Le ministre de l'air, M. Cot, se rend aussi-





L'Emeraude à Damas en route vers l'Extrême-Orient

▲ L'Emeraude à Damas en route vers l'Extrême-Orient
(Icare, revue de l'aviation française)

tôt sur les lieux et le 19 janvier a lieu, devant une foule nombreuse, la levée des corps déposés dans la chapelle ardente installée dans la mairie de Corbigny. Le 13^e régiment d'infanterie de Nevers rend les honneurs. Après la cérémonie célébrée par Monseigneur Flynn, évêque de Nevers, les cercueils sont acheminés à la gare où un dernier hommage est rendu, et partent en direction de Paris gare de Lyon. La veillée funèbre a lieu dans

la chapelle de l'école militaire et le lendemain, 20 janvier, la cérémonie des obsèques officielles est célébrée au Grand Palais devant de nombreux officiels, dont les maréchaux Lyautey et Pétain.

Paradoxalement, si cette catastrophe souleva une intense émotion dans tout le pays et même au-delà des frontières, les journaux de l'époque n'en firent pas la une ; il est vrai que la France venait de connaître la catastrophe de Lagny qui fit de nombreuses victimes ; nous étions en plein scandale de l'affaire Stavisky et le nazisme commençait à susciter certaines inquiétudes.

Quelques années plus tard, la ville de Corbigny fait ériger à l'emplacement de la chute de l'avion, un monument composé de quatre colonnes pointées vers le ciel comme un message de ceux qui avaient osé le défier. Plus simple, mais aussi poignante, est plantée dans le sol à l'entrée du cimetière une petite croix faite avec deux morceaux de l'avion.

Le 29 mai 2004, aura lieu une cérémonie à la mémoire des disparus devant la stèle qui est en cours de rénovation. Passant, souviens-toi du dernier message envoyé par le radio de l'Emeraude " nous volons à 1 700 m d'altitude et nous sommes pris dans une tempête de neige " ; quelques moments plus tard, il prenait le chemin de l'éternité.

Je remercie toutes les personnes qui ont bien voulu m'aider dans mes recherches : M^{me} Eit du Morvandiau de Paris, la mairie de Corbigny, M. Mathieu, ancien maire, toute l'équipe d'Air France patrimoine et particulièrement M^{me} Le Nozer et M. Schöps, les éditions Icare. Egalement, je signale qu'il existe à Corbigny une association Emeraude présidée par M. Catillon ; celle-ci est très active pour entretenir la mémoire de l'histoire de l'aviation.

▼ Ligne exploitée par l'Emeraude

