

L'équipe de rédaction : C.Auzépy-10 rue Sully-78180 MONTIGNY -
Site anfas : www.anfas.fr

christian.auzey@wanadoo.fr

Le mot du président.

Je viens de parcourir la France, en voiture, de long en large, pendant 3 semaines : de mon petit port breton à Rouen en passant par le Mont-Saint-Michel pour un rendez-vous familial, de Rouen à Annecy puis Grenoble pour saluer un ami, en passant par un petit village au nom et au vin prestigieux, Nuits-Saint-Georges et retour par le Berry et les châteaux de la Loire pour le plaisir des yeux.

Tout au long de ces 2600 km, j'ai cherché des avions en vol : je n'en ai pas vu un seul, même dans le ciel de Dijon ou de celui d'Avord. Aucun ne nous a survolés à un moment ou à un autre. Alors, en fouillant dans ma mémoire, je me suis souvenu de ces silhouettes que nous voyions glisser, sans bruit, entre les nuages et les arbres, chacun à son altitude d'entraînement : Fouga, Alphajet, Mirage III, Nord Atlas, Jaguar, Vautour. Parfois, quand ils se présentaient dans l'axe, je faisais des appels de phares et le pilote balançait des ailes.

Oui, j'en ai oublié un, le plus beau : le Mirage IV. Celui-là, je le vois toujours m'arrivant droit dessus. J'avais quitté l'armée de l'air depuis 3 ans. J'étais chez un client difficile, un peu arrogant, au port du Croisic, près de La Baule. Le IV m'est apparu dans la fenêtre, dans le dos de mon client : 450 Kt /1000 feet. J'ai abandonné mon « emmerdeur » dans son bureau et, depuis le parking, j'ai admiré la « bête » trente longues secondes. Du fin fond du cœur, j'ai remercié l'équipage d'être venu me saluer. L'avion était équipé du bidon photo, c'était un équipage du Cifas. Dans l'enthousiasme de ce moment, que je ne pouvais pas partager avec lui, j'ai invité mon client au restaurant pour une belle langouste et un bon Sancerre, (vignoble situé près de la base d'Avord).

Je souhaite que vous ayez vous aussi en mémoire, ces clins d'yeux que la vie offre sans prévenir.

Deux rendez-vous sur Paris : je compte sur tous ceux qui pourront se déplacer pour :

- le 17 juin, à l'invitation du général CHARAIX, commandant les FAS, ravivage de la flamme sous l'Arc de Triomphe. Rendez-vous à 18H.

- le 14 septembre à l'invitation de Mme Catherine MAUNOURY, directrice du musée de l'air et de l'espace et de son équipe, inauguration de la nouvelle présentation du MIRAGE IV N°9 dans le hall des « Supersoniques ». (l'heure sera précisée ultérieurement.)

La mémoire, maintenant c'est nous. C'est à nous d'être présents. Mais cela vous l'avez compris, puisque vous êtes membres de l'ANFAS.

Jacques Pensec, président.

LYON BRON GROUPE DE BOMBARDEMENT « BRETAGNE »

28 février 1945 : départ en mission sur l'Allemagne.

Le 28 février 1945. Importante mission sur l'Allemagne : briefing, identification de l'objectif ; tous les renseignements sur le tracé de la route, l'axe de bombardement, le nombre de tubes de D.C.A., photos à l'appui. Les ordres sont donnés et nous voici à la ligne de vol.

Notre avion, le B 26 n° 32, est chargé de deux tonnes de bombes ; l'équipage : S/Lt HENTGES, pilote, sergent BOURRASSIER, copilote, S/Lt DRAVERT, mécanicien, S/Lt PERNOT, navigateur, Sgt VEZAN, mitrailleur de tourelle, Sgt MOULARD, radio.

L'équipage se met en place et chacun fait ses vérifications d'usage, check-list pour les pilotes : tout est en ordre.

Une vingtaine de Maraudeurs tourne, réchauffant les moteurs. Il fait froid, les mécanos au sol, enveloppés dans leur « moumoute », surveillent les opérations, s'assurant que tout tourne rond avant que nous quittions le parking.

Puis c'est l'heure « H ». Le pilote leader annonce par radio « roulage » et suivant un ordre bien établi, à savoir la position en vol de groupe, chaque avion prend sa place pour rejoindre le bout de piste.

Arrive notre tour... alignement. Une vision totale du tableau de bord en balayage : tout va bien. Devant nous, l'avion qui nous précède est sur le point de décoller : 52 pouces de pression d'admission et c'est parti, on décolle ; le train est rentré et aussitôt des ploufs de plus en plus forts se font entendre : le moteur faisait 1/6 de tour sur son berceau et les flammes s'échappaient en retour par les prises d'air avant du capotage. C'était impressionnant « 2000 chevaux en colère ». Nous avons vidé les extincteurs et pas question de larguer les bombes : l'ouverture des trappes nous aurait fait perdre 10 nœuds, dont nous avons bien besoin pour rester en vol.

A l'altitude où nous étions, il n'était pas question d'évolutions. Le S/Lt HENTGES contrôlait parfaitement l'avion ; devant nous se présenta un champ, tout proche d'un village avec son clocher, et qu'il fallait à tout prix éviter : « on se crash ».

Combien de temps sommes nous restés prisonniers dans cet amas de tôles ?

Seuls les témoins de ce jour pourraient le dire. Nous étions tous assommés, blessés, malheureusement, il y avait 2 tués : S/Lt DRAVERT et Sgt MOULARD.

J'avais la tête nue, ma casquette de laine US avait disparu, je sentais un liquide chaud qui coulait dans mon cou et le dos, mon visage était ensanglanté. Je passe ma main dans mes cheveux et je sens une grande fente en V : j'avais le cuir chevelu coupé et différentes blessures sur le corps.

Je secoue le S/Lt HENTGES et je lui dis « dépêche-toi, l'avion brûle ». Je m'aperçois alors qu'il a le pied gauche pris dans le palonnier. La verrière d'évacuation était au-dessus de nos têtes, à savoir : deux trappes à ouvertures latérales. Elles étaient tellement bloquées par le choc qu'il me fut impossible de les ouvrir. Se battre pour sauver sa vie çà compte.

Alors que les cartouches de mitrailleuses commençaient à exploser et que le « feu » prenait de plus en plus de vigueur, je regardais vers le nez de l'avion - place du bombardier - il était en partie cassé, et il y avait juste le passage d'un homme. A ce moment là, je m'aperçois que je n'ai pas de chaussure au pied droit... une bombe s'était détachée de la soute, était passée sous mon siège

en m'enlevant ma chaussure, et s'était arrêtée dans le couloir du bombardier. Avant de m'engouffrer dans cet étroit passage, je m'assurai que le S/Lt HENTGES s'était sorti de son piège et qu'il était prêt à me suivre.

Me retrouvant à l'extérieur, déchiré de toute part, je ne faisais pas cas de mon état. Soudain, je vois une femme qui gardait des chèvres, et je lui crie : « Madame, n'approchez pas les bombes vont sauter ». Au même moment, le sergent VEZAN s'échappe à l'arrière par le sabord en se tenant le bras. Ensuite je me suis dirigé vers une petite murette de pierres sèches, puis plus rien, j'ai perdu connaissance.

J'ai repris mes esprits chez le boucher du village, allongé sur une table, des gens autour de moi et qui venaient de me donner les premiers soins. Je posais alors la question : et mes camarades ? et l'avion ? Celui-ci avait explosé, et je n'avais rien entendu.

Les ambulances sont arrivées et je me suis retrouvé à l'hôpital Desgenette où il y avait beaucoup de blessés.

Après une vingtaine de jours, hôpital et convalescence comprise, je repris ma place au combat au milieu de mes amis qui, pour la circonstance, m'avaient préparé une petite fête.

La météo s'étant amélioré par rapport au mois de février, les missions étaient reparties, nombreuses, et nous en sentions quelque peu la fin.

Récit de Henri BOURRASSIER le 26.02. 2005, décédé le 6 avril 2013.

A.A.A des GROUPES LOURDS

L'association des Anciens et de Amis des GROUPES LOURDS a tenu son assemblée générale à Grandcamp-Maisy le samedi 25 mai.

