

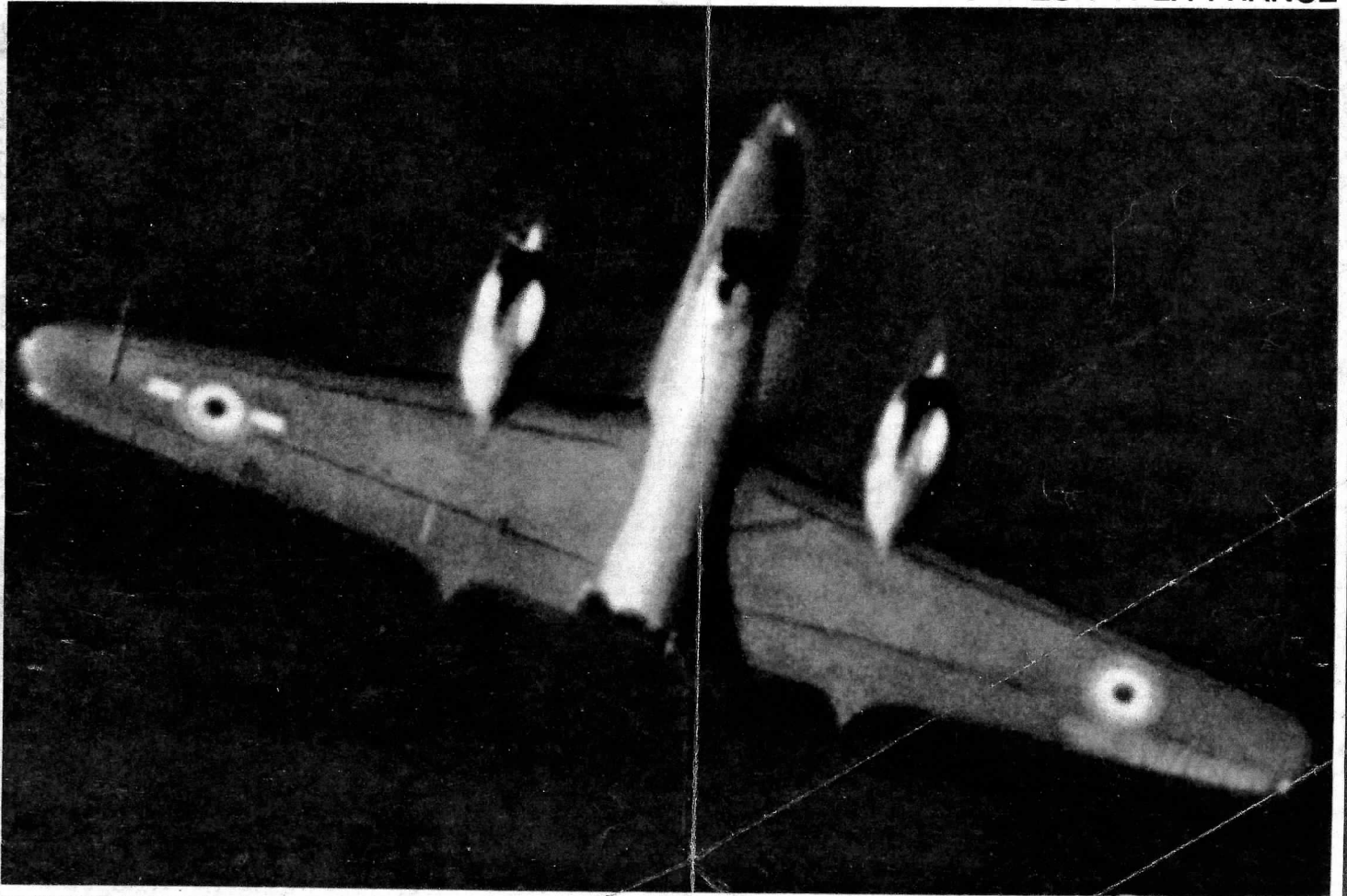
# PARIS MATCH

N° 330 / 6 MARS 1965 / 1,20 F

**EMOUVANTE CONCLUSION  
A NOS NUMEROS HISTORIQUES  
20 ANS APRES...**

# QUATRE SURVIVANTS RETROUVÉS

**EXTRAORDINAIRE HISTOIRE DE CETTE PHOTO : ELLE FAIT HONNEUR A LA FRANCE**



PARIS  
**MATCH**

# CEUX QUE TOUT L



# LE MONDE A CRU MORTS

C'était leur avion.

1945 : coupé en deux au-dessus de l'Allemagne. L'équipage reçoit la Légion d'honneur à titre posthume.

1965 : « Match » publie la photo. La version officielle est fautive. Quatre hommes sur sept ont miraculeusement survécu.

« Paris-Match » retrouve ces aviateurs français, et les réunit pour la première fois tous les quatre. Ils reconstituent seconde par seconde leur incroyable aventure.

*Dans les bureaux de « Paris-Match », devant la photo de leur avion en perdition, de g. à dr. : Alfred Faudry, mitrailleur, Jean Champromis, navigateur, Robert Beaulieu, radio (ils étaient dans la queue du B-26) et Pierre Mercier, copilote (le seul rescapé de l'avant)*



# IL Y AVAIT SEPT COPAINS, SEPT FRANÇAIS DE L'ESCADRILLE BOURGOGNE,

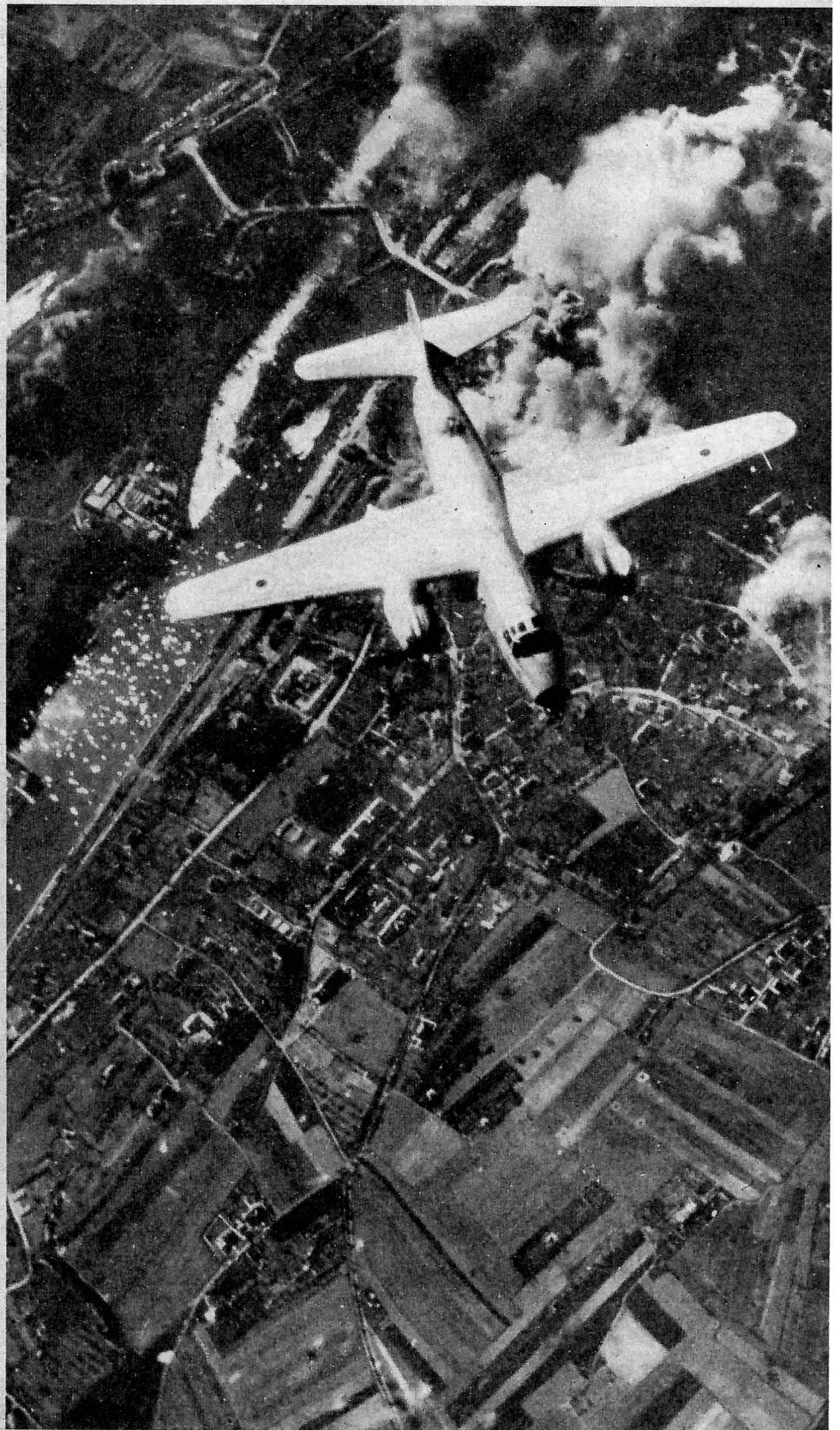
*A genoux : Beaulieu, Faudry et le mécanicien. Debout : entre Champromis (extr.-g.) et Mercier (extr.-dr.), le cdt Rolland-Fauxonnet, Val et Bertrand.*



## OBJECTIF : L'ALLEMAGNE

C'est le 14 février 1945. Devant les chars de Rundstedt, l'armée française se bat pour le Rhin. Toute notre escadre de bombardement (72 appareils) est en l'air. Le groupe Bourgogne, basé à Lyon-Bron, dont chaque avion porte le nom d'un cru célèbre, a pour objectif un dépôt de munitions sur la rive allemande. Le B. 26 « Vosne-Romanée » vole au centre de sa formation. Il vient d'être touché 4 fois en 4 missions. Comme s'il avait prévu ce qui va arriver, l'équipage s'est fait photographier la veille devant son avion

Le destin les a placés côte à côte avant de mourir. Chaque B 26 à cocarde tricolore du groupe « Bourgogne » portait 4 bombes de 1 000 livres.



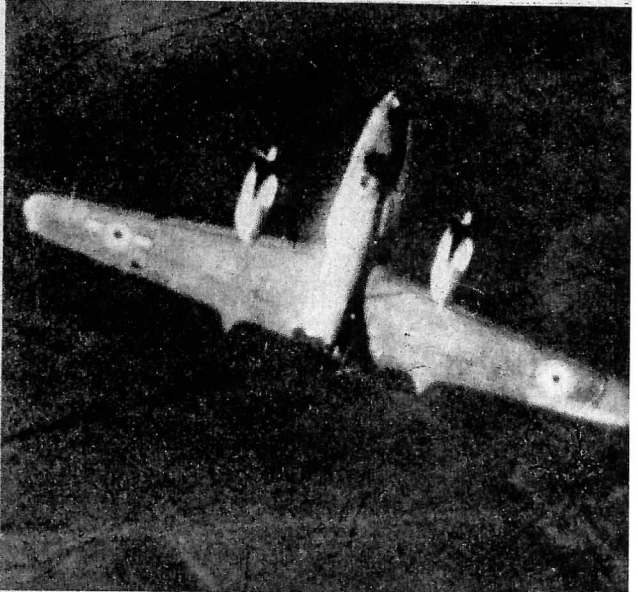


*Le matin du départ, Pierre Rolland-Fauxonnet, le pilote, a appris qu'il est le dernier survivant de tous les aviateurs de sa promotion de Polytechnique.*

**L'AVION EST TOUCHÉ... LE COMMANDANT RESTE A SON POSTE JUSQU'À L'**



Roger Val, bombardier. Il ne porte pas de parachute.



Tous deux sont dans l'avant qui tombe avec ses bombes.

Capitaine, il va être promu dans la journée. Il mourra commandant sans le savoir.

Ce pilote qui ressemble à Saint-Exupéry va mourir pour tenter de sauver Val, son bombardier, enfermé dans la tourelle avant. Resté le dernier à son bord, il n'aura plus le temps de sauter. L'extraordinaire photo de l'avion coupé en deux sera prise par l'observateur d'un autre appareil. Devant cette vision, les autres aviateurs de la formation ne purent imaginer que leurs camarades arriveraient à s'arracher à leur prison. Emportés par leur vol à 400 km à l'heure, ils n'aperçurent aucun parachute. En rentrant ils écriront dans leur rapport : « Pas de rescapés sur le « Vosne-Romanée ».

# LA MORT...

# CE QUI S'EST PASSÉ DANS LE NEZ

## PAR GEORGES MENANT

— Tiens ! dit quelqu'un dans l'interphone, voilà nos vignes.

A 15 000 pieds — 5 000 mètres — de haut, le B. 26 « Vosne-Romanée », leader en second du groupe de bombardement « Bourgogne », survole la Saône et ses collines vineuses. Le ciel est clair et la terre est nette. Il est 13 h 30, le 14 février 1945.

Trois mois plus tôt, quand le groupe — 13 appareils, portant chacun le nom d'un cru de Bourgogne — est arrivé à Lyon-Bron, les locaux de la base étaient encore bariolés par les panneaux de la Luftwaffe. Maintenant, la France recommence à boire son vin et à voler de ses propres ailes. Pour la majorité des Français, la guerre est finie et les grands problèmes, à nouveau, sont d'ordre municipal.

Mais sur le Rhin, la petite armée française se bat très dur. Fin janvier, à la tête de ses chars lourds, Von Rundstedt a lancé à travers l'Alsace une contre-attaque générale. Pour aider les troupes au sol, partout en situation critique, les quelques appareils à cocarde tricolore sont en l'air sans arrêt. Pour le groupe « Bourgogne », chargé du bombardement à basse et moyenne altitude, les choses n'ont jamais été aussi dures. Pourtant, ceux-là viennent de loin. Originaires de France, où la plupart avaient déjà traversé les combats désespérés de l'été 1940, ils se sont retrouvés en Afrique après l'armistice. Remis en selle par le débarquement américain, ayant échangé leurs vieux Potez contre des B. 26, ils se battent depuis deux ans dans le ciel de la Méditerranée. En Italie, ils ont été de tous les coups durs : Cassino, la ligne Gustav. En Provence, ils se sont posés à Istres dans la foulée des fusiliers marins de la 1<sup>re</sup> Division française libre. Mais depuis qu'ils sont basés à Lyon-Bron, et qu'ils attaquent l'Allemagne sur ses frontières, c'est devenu, comme dit l'un d'eux, « une autre paire de manches à balais ». Crispée dans la défense du « sol sacré », l'Allemagne s'est hérissée de tubes de D.C.A. : la redoutable « flak », qui atteint une concentration terrifiante.

Au cours des quatre dernières missions, le « Vosne-Romanée » a été touché quatre fois. Rien de grave : des trous à boucher dans la « carrosserie ». Mais le moral des hommes a été atteint lui aussi. Dès son arrivée en France, au cours d'une permission-éclair, le sous-lieutenant Robert Beaulieu était allé à Nantes voir sa fiancée Maria-Louise, quittée cinq ans plus tôt. Ils n'avaient pas changé, ni d'allure, ni d'idées. « Encore un tour de manège, avait dit Robert à sa Pénélope nantaise, et je rentre. Et cette fois par Air-France. » Mais depuis quelques jours, ce garçon rieur et calme est beaucoup moins sûr d'arriver vivant au rendez-vous de l'état civil. Quatre « ébréchures » en quatre sorties, c'est beaucoup. Ce matin même, en arrivant au briefing, le pilote du « Vosne-Romanée », le commandant Pierre Rolland-Fauxonnet, a appris qu'il était le seul survivant de tous ses camarades de promotion. Faudry, mitrailleur de queue, le titi de l'équipage, a déclaré sur le ton du prêche : « Aujourd'hui, mes frères, mercredi des Cendres. Le jour rêvé pour se faire... descendre. »

Mais pour l'heure l'Allemagne est encore loin. Sous la main gantée du commandant Rolland, les deux Pratt et Whitney — 2 000 CV chacun — ont trouvé leur régime de croisière. Bien encadré par les cinq autres appareils de sa formation, le « Vosne-Romanée » glisse à 400 km/h dans l'air, glacé. Groupée en 12 « flights » de 6 appareils, toute l'escadre

française de bombardement est en l'air. Objectif : Jockgrim, la grande base arrière de l'armée Rundstedt, en pleine Ruhr, entre Karlsruhe et le village français, encore occupé, de Lauterbourg, à la pointe Nord-Est de l'Alsace. Aujourd'hui, c'est la France qui tient le ciel. C'est la revanche, demain la victoire. Et pour tous ces hommes au cœur fidèle, malgré le danger qui approche, un grand chant, exaltant et secret, semble faire contrepoint au bruit des moteurs.

### « CHAMPROMIS, TON PEPIN. C'EST UN ORDRE. »

A l'intérieur des appareils, il fait presque bon. Les réchauffeurs électriques sont à plein régime. Seule, l'altitude accélère un peu les respirations, car l'appareil n'a pas d'alimentation en oxygène. On évite de bavarder. A l'avant du « Vosne-Romanée », le commandant Rolland, qui vient de passer le manche à son copilote, tente de s'étirer dans le harnachement réglementaire : le gilet anti-flak, qui pèse 25 kilos, le parachute de siège, qui en pèse autant, et la « moumoute » de peau de mouton, qui engonce jusqu'aux oreilles. Pierre Rolland-Fauxonnet, polytechnicien à Paris et gentilhomme en Roussillon, est le représentant typique d'une grande famille à la française. Ici, c'est « Rolland », également indiscuté comme « patron » et comme « pote ». A son côté, pilote en second, le sous-lieutenant Pierre Mercier, un Parisien qui a bourlingué des années comme pilote civil sur les lignes hautement aléatoires du bled africain, les « Inch' Allah - Air Lines », comme il dit avec sa gouaille à la Merzou. Entre ses jambes, Mercier aperçoit les bottes du sous-lieutenant Roger Val, le bombardier, à plat ventre dans la verrière de nez : un Bordelais pur sang et pur accent, qui a vaguement l'impression de trahir en servant sous l'étiquette « Bourgogne ». Dans le dos des pilotes, assis à leur table comme des écoliers sages, le sous-lieutenant Jean Champromis, navigateur, un Lyonnais sombre et peu disert, parfait technicien. Et le sous-lieutenant Robert Beaulieu, le fiancé de Nantes, radio-navigateur. A l'approche de l'ennemi, la radio est en « régime discrétion ». Tous les quarts d'heure, Beaulieu titille son manipulateur de graphie pour un bref message à Lyon-Bron : Q.R.U. (rien à signaler), Q.R.X. (je rappellerai), O.K. répond Bron, Q.S.L. (bien reçu). De la terre, on n'aperçoit plus rien maintenant qu'une étendue blanche, uniforme : la neige du terrible hiver 44-45. C'est la plaine d'Alsace où des chars roulent, des mitrailleuses crépitent, des fantassins s'entre-tuent. Mais voici, sur la droite, un filet d'eau grise, comme figée : le Rhin.

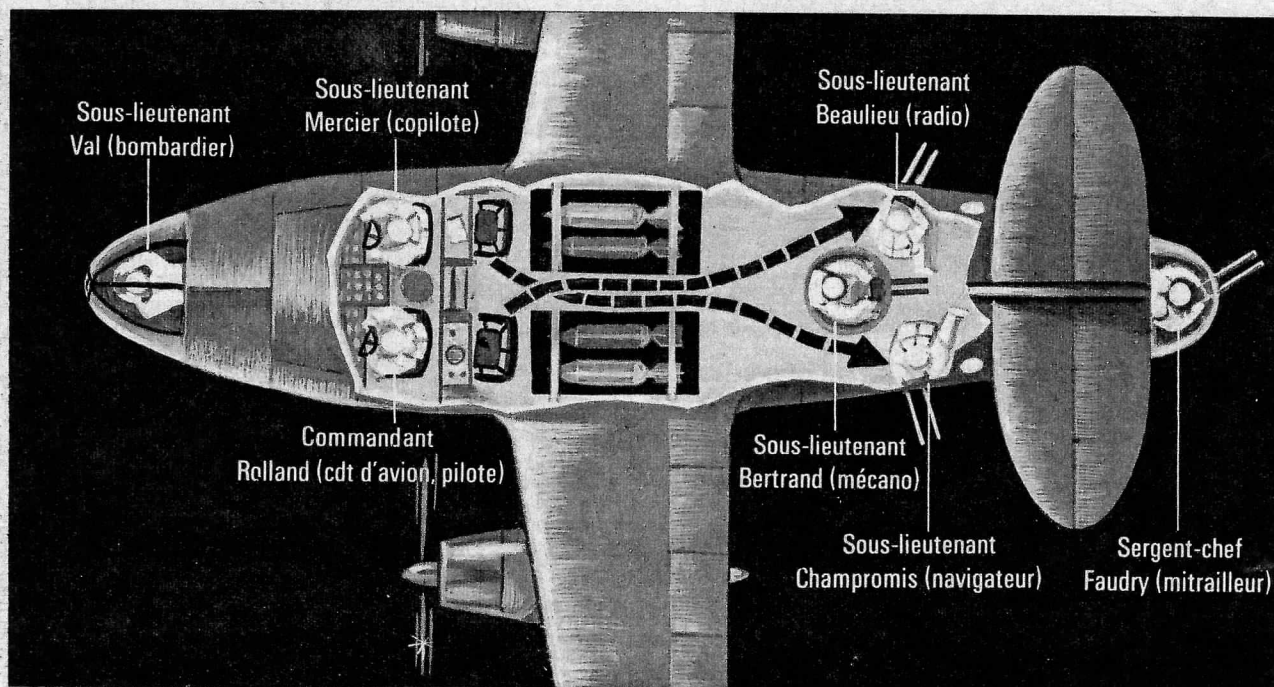
— Attention tous ! Bomb-line.

C'est la voix de « Rolland » dans l'interphone. La formation vient de franchir la ligne de front, elle entre dans la zone ennemie. Dispositif de combat. Aussitôt, Beaulieu et Champromis quittent leur siège : radio et navigation désormais inutiles, ils iront servir les mitrailleuses de sabord — deux grosses 12,7 jumelées — qui protègent l'appareil contre une attaque de flanc. — Champromis, ton « pépin » ! — Ouais.

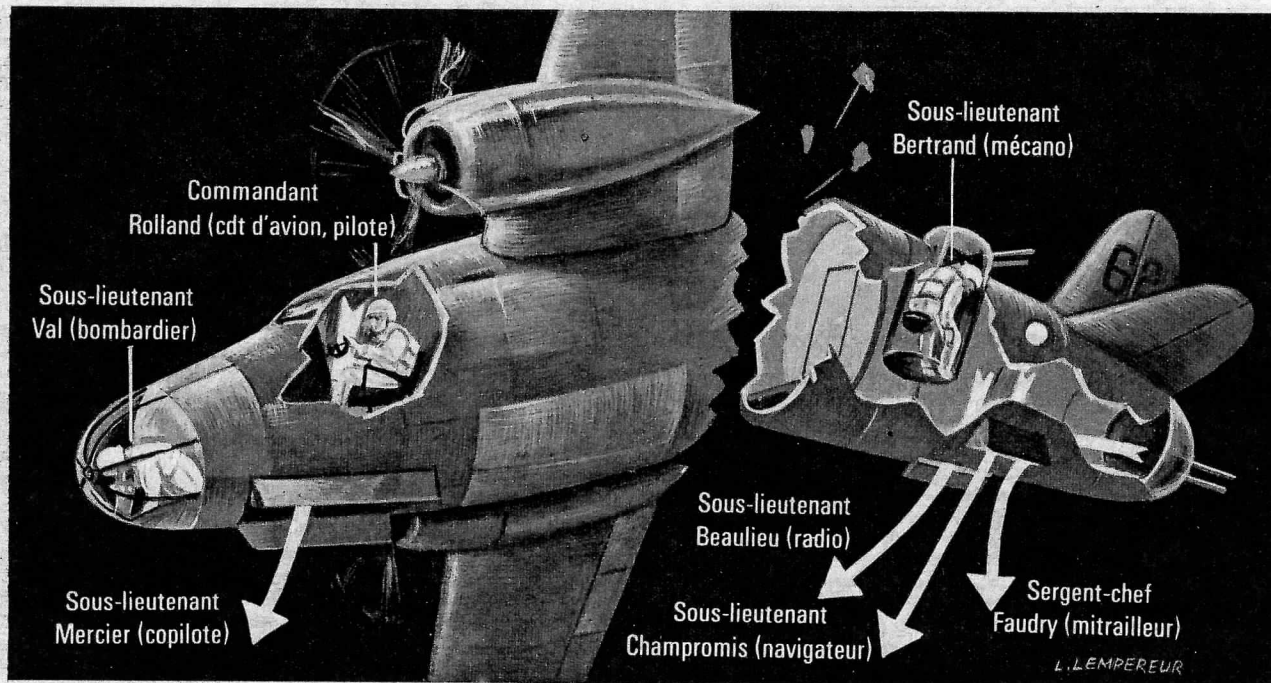
Champromis, le grand Lyonnais, a horreur de mettre son parachute, sa « camisole de force », comme il dit. Il a fallu que Beaulieu, « plus-ancien-dans-le-grade-le-plus-élevé », lui en donne l'ordre. Puis les



# ET DANS LA QUEUE DE L'AVION FOU



L'équipage au poste de combat. A l'avant, le bombardier. Assis, les deux pilotes (à g., le commandant de bord). Le radio et le navigateur (à dr.) sont aux mitrailleuses de sabord. Dans la tourelle (entre les flèches) et dans la queue : les deux mitrailleurs.



L. L'EMPEREUR

Le B 26 coupé en deux. Dans l'avant, le bombardier et le commandant blessés. Le copilote sortira par la trappe. Dans l'arrière, le mitrailleur de la tourelle supérieure, tué. Le mitrailleur de queue, le radio et le navigateur réussissent à sauter.

# IMMÉS, ILS CHERCHENT DÉSESPÉRÉMENT A S'ÉCHAPPER

ses lunettes ont été arrachés. Tout tourne. La poignée du parachute. Replier le bras droit. Une poignée rouge. Tirer. Attention ! Au moment de faire le geste, Beaulieu s'est souvenu : Jean Tourteau, dit « Monsieur Jean », le lieutenant du « Montrachet », qui avait été para en 39-40, ne manquait jamais l'occasion de « briefer » ses compagnons sur le bon usage du « pépin ». « Un jour, si ça vous arrive... » On rigolait, on l'obligeait à payer le pot. « Alors, vous écartez bien les pattes, vous essayez de vous stabiliser. Et vous tirez seulement quand vous voyez la terre. » Beaulieu voit la terre. Il tire. Un choc, une douleur entre les jambes. L'impression, tout à coup, de remonter vers le ciel. Le ciel est bleu. Vide. Beaulieu baisse la tête, aperçoit le carré vert d'un pré. Il se souvient de Tourteau : « Pour se diriger, tirer sur les suspentes. » Le pré se rapproche. Des gens qui accourent. Les Allemands.

Dans l'avant de l'avion, un autre drame se joue. Quand il a vu que rien ne répondait plus. Mercier a tout de suite pensé à Val, le bombardier enfermé dans la tourelle de nez. Val est le seul qui n'ait pas de parachute : avec un sac de parachute sur le dos, impossible de passer dans l'orifice qui fait communiquer le poste de pilotage et la tourelle. C'est ainsi, a souvent songé Mercier en regardant le bombardier au fond de sa niche : les avions sont dessinés par des ingénieurs, rarement par des aviateurs. Il faut donc que Val sorte de son trou et aille mettre son parachute dans le poste de pilotage. Mais auparavant, Mercier doit reculer son siège, monté sur glissières, pour libérer l'orifice de la tourelle.

## SAUVE, IL OUBLIE D'OUVRIR SON PARACHUTE

L'avion sans queue monte toujours, dressé vers le zénith, en hurlant de ses 4 000 chevaux fous. Mercier n'a eu qu'à débloquent son siège pour glisser aussitôt vers l'arrière. Mais à ce moment, carburateurs à sec, les moteurs se sont arrêtés. En perte de vitesse, le morceau d'avion a piqué brutalement du nez. Avant d'avoir pu se retenir, Mercier a glissé sous son tableau de bord, et il a été projeté dans la tourelle. Et le siège, qui s'est rabattu vers l'avant, bouche maintenant l'orifice de sortie. Prisonnier. Par la verrière, Mercier voit la terre qui monte. La verrière, criblée d'éclats, est en lambeaux. Mais le plexiglas tient bon, et sa monture d'acier n'offre aucun espace suffisant pour évacuer. Mercier se retourne et voit au-dessus de lui Val, le cou déchiré par un éclat, le visage couvert de sang. Côte à côte, les deux hommes poussent sur le siège qui leur bouche la sortie. Ils aperçoivent la main du commandant Rolland, là-haut, qui essaie lui aussi de faire glisser le siège. Tout à coup, l'obstacle s'efface, et les deux hommes, enfermés dans la tourelle l'instant d'avant, se retrouvent au fond du poste de pilotage. C'est que l'épave, entraînée par le poids des moteurs, s'est mise à tourner sur elle-même. Val a saisi son parachute. Jambes écartées, calé d'une main entre plancher et plafond, il tente de se harnacher avec sa main libre. Rolland et Mercier lui bouclent ses mousquetons. Mais la hâte, et surtout le sens dessus dessous continu, oblige à recommencer dix fois chaque geste.

A chaque tour de l'avion sur lui-même, les trois hommes voient la terre grossir. Tout à l'heure, en prenant les commandes, Mercier avait appuyé sur le bou-



En haut : l'objectif. Dans le cercle : les points de chute des 2 moitiés de l'appareil.

ton du dispositif « Salvo » qui déclenche en même temps le largage des bombes et l'ouverture d'une trappe d'évacuation. La trappe s'est bien ouverte. Mais les bombes ne se sont pas décrochées, ce qui donne à la chute cette effrayante vitesse.

Et maintenant que les trois hommes sont prêts à sauter, le tournoiement de l'épave sur elle-même, qui s'accélère de plus en plus, rend la trappe inaccessible. Mercier, qui doit sauter le premier, d'après l'ordre d'abandon, s'est engagé à plusieurs reprises dans l'orifice. Chaque fois, il est revenu se cogner contre le plafond.

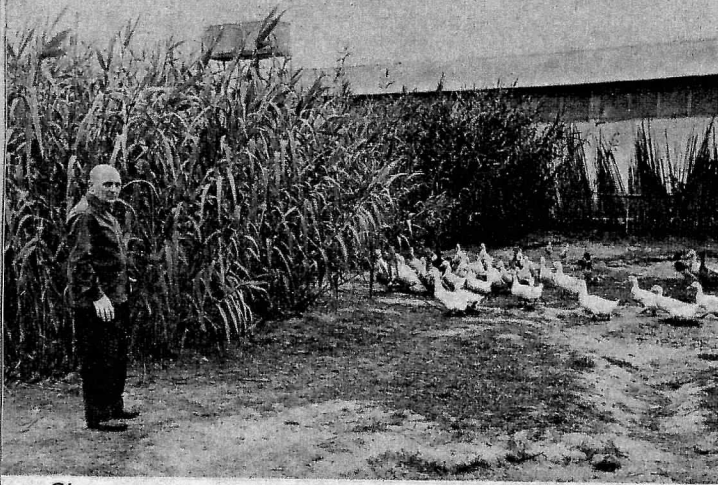
Et soudain, sans trop savoir comment, il se retrouve en plein ciel. Ciel, terre, ciel, terre. Il tombe en tournoyant, dans une sorte de vertigineuse béatitude. Il est tellement heureux de s'être arraché à l'épave qu'il ne songe pas à ouvrir son parachute. Il l'a complètement oublié. C'est un choc qui lui rend ses esprits : la poignée, qui s'est arrachée de sa gaine au passage de la trappe, vient de le frapper en pleine figure. Il tire. Et une douleur affreuse le traverse : le harnais du parachute, mal attaché, lui a cassé le bras. En même temps, il lui a semblé qu'on l'éventrait : il ignorait jusque-là qu'il avait été touché au ventre par la D.C.A. (Les chirurgiens lui retireront neuf éclats. De 105 — car ç'en était bien.) Mercier descend vers la forêt. Ici, la forêt est partout. Impossible de l'éviter en manœuvrant les suspentes, surtout d'un seul bras. Mais voici le pire. Au-dessous de lui, dans une clairière, de petits éclairs rouges s'allument : une mitrailleuse de flak, une « pom-pom » à neuf tubes lui tire dessus. Les traçantes le frôlent. Au bout de ses suspentes, Mercier essaie désespérément de se balancer. Et les soubresauts, à chaque fois, lui arrachent des cris de douleur. Un flot de sang tiède coule le long de ses cuisses. Il va s'évanouir.

Mais voici les arbres. Fracas, morsure des branches cassées, aveuglement. Il attend le choc de la terre. Mais, non : il est resté accroché dans l'arbre, pendu à ses harnais, à quinze mètres du sol. Il y passera toute la nuit. Et, au matin, tandis que la flak ouvrira le feu sur les avions français revenus, les éclats d'obus retomberont en pluie autour de lui, seul sur son arbre. Il sera midi quand les Allemands viendront le décrocher — et lui fournir l'explication de cette attente : la forêt était un champ de mines. « Mon plus long vol, dira plus tard Mercier : vingt et une heures « en l'air ! »

Il n'est pas quitte. On le traîne au P.C. de la flak, on essaie de l'interroger. « Demain, dit l'officier allemand, vous, kapout ! ». « Vous n'aurez pas de mal, répond Mercier, je le suis déjà à moitié. » Et il s'évanouit. Il ignore encore ce qui rend les Allemands furieux. L'avant de son avion est tombé sur la rive allemande du Rhin. Le corps de Val, qui n'a pas pu sauter à temps, et celui du commandant Rolland-Fauxonnet, mort volontairement à son poste, ont été volatilisés par les bombes. L'explosion n'a pas fait de victimes. Mais la queue de l'avion est tombée sur la rive française, dans le jardin de l'institutrice de Lauterbourg. Bertrand, le mitrailleur de la tourelle centrale, qui avait eu le visage emporté par un éclat, est resté cramponné à sa mitrailleuse dans la mort. Quand les territoriaux de la Wehrmacht sont venus extraire le cadavre, le doigt de Bertrand, engagé dans la détente, a fait partir une rafale. Un soldat, qui fouillait l'épave, l'a prise en pleine poitrine. Et l'Allemand est mort, tué par le Français mort.

G. M.

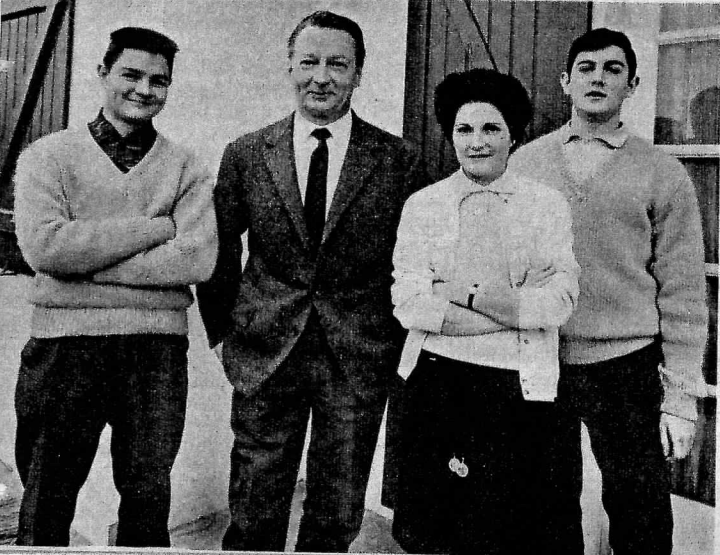
Mercier élève des volailles près d'Agadir, dans le sud marocain.



Champromis est retraité à Entrages; Faudry, géomètre à Rouillac.



Beaulieu (Mont-de-Marsan) n'a jamais raconté l'histoire à sa famille.



Capturés par les Allemands, ils restèrent prisonniers jusqu'au 29 avril 1945. Une autre aventure les attendait au retour. Morts « officiellement », il leur fallut des mois pour ressusciter aux yeux de l'état civil. Séparés d'abord par les camps, ils devaient l'être ensuite par la vie. Trois sont mariés, tous ont maintenant quitté l'armée. C'est Beaulieu qui est arrivé au plus haut grade. Lieutenant-Colonel, il n'est à la retraite que depuis quelques mois. Chez eux, au Maroc ou en Charente, dans les Landes ou dans les Alpes, ils n'ont jamais évoqué leur aventure. Leurs concitoyens à tous les quatre n'apprendront qu'en lisant « Paris-Match » que des héros vivent parmi eux.

REPORTAGE GEORGES MAZOYER  
PHOTOS RENE VITAL / J.-P. BIOT

Sur le trottoir de notre journal, en se



# VENT QU'EN FRANCE PARFOIS DES PÈRES TRANQUILLES CACHENT DES HÉROS

*rencontrant après vingt ans passés, ils sont tombés dans les bras les uns des autres. Pour 24 heures, ils ont retrouvé la fraternité de l'escadrille.*

