

NE LES OUBLIONS PAS...

GOEPERT Antoine, né le 28 février 1910 à Lyon.

De père alsacien et de mère lyonnaise, orphelin dès l'âge de huit ans, son oncle Edmond JEANDET (compagnon du célèbre BROCARD de l'escadrille des Cigognes) fut un guide dans sa vie. A l'âge de 18 ans, il contracte un engagement dans l'aviation militaire et se retrouve en école de pilotage à Buc. Breveté pilote militaire n° 22631, en date du 22 août 1929, il reçoit son affectation dans l'aviation de chasse à Istres. Nommé sous-lieutenant de réserve en septembre 1930, il quitte l'armée.

Antoine GOEPERT passe son brevet de pilote de transport public, puis son brevet de navigateur. Engagé par la Compagnie Aérienne Française, il effectue de nombreuses heures de vol (photos aériennes, liaisons saisonnières en Afrique, baptêmes de l'air). Puis il se retrouve chef-pilote à la section de l'Aviation populaire à l'aéro-club de Deauville. A la déclaration de guerre, il vole sur avion de transport. C'est en Afrique du Nord que l'armistice le surprend alors qu'il réceptionne des avions de chasse livrés par l'Amérique.

Démobilisé à Salon de Provence, il s'occupe d'une affaire familiale d'autocars. Contacté par un officier du 2^{ème} Bureau, il fait du renseignement pendant deux ans. Puis il quitte la France, en mai 1943, pour rejoindre les Alliés, mais il est arrêté et interné en Espagne.

Arrivé à Casablanca, en septembre 1943, il est dirigé vers l'Angleterre pour effectuer un stage de perfectionnement sur Wellington, puis sur Halifax, comme pilote de bombardier lourd. Au Bomber Command, en tant que Chef d'escadrille, il effectue 28 missions de bombardement de nuit sur l'Allemagne.



de gauche à droite : au 1er rang, SPRAUEL, LAFONT, LEROY, BONHOMME
debout, GOEPERT, TOLU, AUBERT

Equipage : Capitaine GOEPERT pilote, Capitaine AUBERT navigateur et Commandant d'avion, sergent-chef TOLU bombardier, adjudant-chef BONHOMME mécanicien, adjudant SPRAUEL radio, sergent LEROY mitrailleur supérieur et Sergent LAFONT mitrailleur arrière.

La guerre terminée, Antoine GOEPERT entre à Air France où il vole sur tous les types d'avions en service à cette époque; Junkers 52, Dewoitine 338 et DC 3. C'est sur Caravelle qu'il choisit de faire son dernier vol, le 28 Février 1970, pour son 60^{ème} anniversaire, après 24 000 heures de vol.

De 1948 à 1960, il a été, en autres, Secrétaire général puis Président d'organisations professionnelles de l'aviation marchande et du Conseil supérieur de la Sécurité aérienne.

C'est la carrière de pilote professionnel d'Antoine GOEPERT, ainsi que ses états de services militaires et sa contribution au développement de la Sécurité aérienne qui lui valurent la Grande Médaille d'Or de l'Aéroclub de France. Médaillé de l'Aéronautique.

Antoine GOEPERT décède le 11 Janvier 2001, et repose dans le cimetière de Trilbardou (Seine-Maritime).

GONTHIER, André, né en 1914 en région grenobloise.

Engagé volontaire en octobre 1934, mitrailleur avion, il gravit mes échelons et devient pilote en avril 1940. Affecté au 2/23, il rejoint le Bomber Command et après sa phase de confirmation il est commandant d'avion, il effectue 20 missions de bombardement et le 18 mars 1945, malgré une panne de moteur, il continue sa mission au-dessus de Witten, dans la Ruhr. Arrivé tardivement, la flak et la chasse s'acharnent sur son avion qui explose en flammes et s'écrase au sol à Nollenberg.(Allemagne). La totalité de l'équipage trouve la mort à l'exception du radio qui a sauté en parachute. Les six corps des membres d'équipage sont inhumés au cimetière de Beyenburg.



Après la guerre, les corps de l'équipage seront rapatriés et enterrés à Grenoble, dans le carré militaire du cimetière des Sablons. Chaque année, l'ANORAA rend hommage à ces aviateurs au cours d'une cérémonie (3ème samedi de mars) en présence des autorités et de la famille du lieutenant GONTHIER.



de gauche à droite : GONTHIER, CAPDEVILLE, DUSSAULT, RAYNAUD, PATRIS, HELLMUTH, SAINTSEVIN

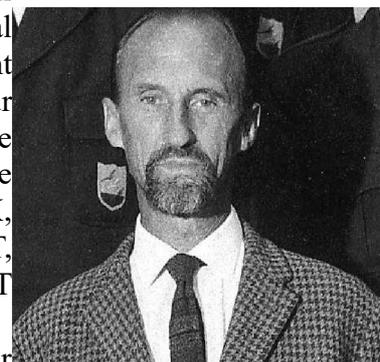
Equipage : Lieutenant GONTHIER pilote et commandant d'avion, Sous-lieutenant CAPDEVILLE navigateur, sergent-chef DUSSAULT bombardier, sergent-chef RAYNAUD radio, sergent-chef PATRIS mécanicien, sergent HELLMUTH mitrailleur supérieur, sergent SAINTSEVIN mitrailleur arrière.

Dernière citation du Lieutenant GONTHIER

Officier pilote commandant d'avion toujours volontaire pour les missions les plus dangereuses, a donné au cours de mission qu'il totalisait dans le cadre du Bomber Command un exemple remarquable de courage, d'esprit de décision et de sang froid. A pris part au cours du mois de mars 1945 à une série d'opérations de longue durée de jour et de nuit sur des objectifs les plus fortement défendus du territoire ennemi où en dépit d'une chasse très agressive et d'une DCA toujours extrêmement dense et précise, il a obtenu des résultats d'une haute précision contrôlés par photographie aérienne

PONCET, Jean, né en 1914 à Granville (Manche)

Jean PONCET rejoint Paris pour poursuivre de solides études au Lycée Chaptal. C'est à Grenoble qu'il poursuit ses études en sciences mathématiques avant de devenir enseignant au Lycée Moulay Idriss à Fez au Maroc. Après son service militaire dans l'Armée de l'Air, Jean PONCET a effectué quatre missions au cours de la Campagne de France 1939/1940. Pour peu de temps, il reprend ses fonctions d'enseignant au Maroc, car au début 1943, il rejoint l'Angleterre. Après un entraînement en Ecosse dans la Royal Air Force, il est affecté au Groupe Guyenne et promu commandant d'avion sur bombardier Halifax. Il effectue 22 missions de guerre sur l'Allemagne avant que son appareil soit abattu par la DCA ennemie le 15 mars 1945 lors d'une mission sur Homberg (Palatinat). Quatre membres d'équipage trouvent la mort : LOURDEAUX, LAMONTAGNE, HAUTCOEUR et BRULET. PONCET, BERANASCON et DESPLACES ont sauté en parachute. PONCET se retrouve au sol en Belgique et recueilli par des moines.



Après sa démobilisation, Jean PONCET est nommé professeur de mathématiques à l'École des Pupilles de l'Air à Grenoble, fonction qu'il assumera jusqu'à sa

retraite en 1978. Il partage alors son temps à parcourir le monde et en tant que montagnard, il participe bénévolement au Secours en Montagne.

Lieutenant-Colonel de Réserve, Jean PONCET, Grand Officier dans l'Ordre de la Légion d'Honneur, Commandeur dans l'Ordre national du Mérite, Croix de Guerre 1939/1945, Médaille de l'Aéronautique, Distinguished Flying Cross, décède à Grenoble le 24 mai 2003.

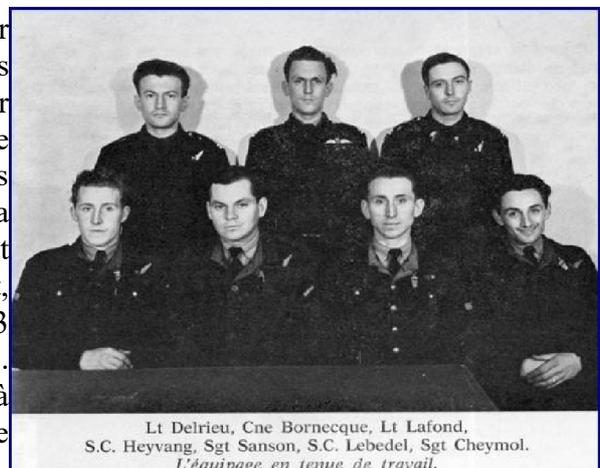


de gauche à droite :BRULET, PONCET, LAMONTAGNE et DESPLACES

Equipage : Sergent LOURDEAUX pilote, Lieutenant PONCET, navigateur et commandant d'avion, Lieutenant LAMONTAGNE bombardier, sergent BERANASCON radio, sergent HAUTCOEUR mécanicien, sergent DESPLACES mitrailleur supérieur, sergent BRULET mitrailleur arrière.

DELRIEU, Pierre, Marie, Célestin, né le 30 janvier 1915 en Auvergne.

Engagé volontaire en 1939, il est observateur le 1er avril 1940. Démobilisé, il termine ses études avant d'être nommé au lycée de Rabat. En février 1943, il reprend du service. Ecole d'application de Marrakech, il rejoint l'Angleterre avec les groupes 2/33 et 1/25 fin janvier 1944, désigné pour intégrer la RAF. Après la formation du Bomber Command, il est opérationnel en octobre 1944. Lieutenant, bombardier, commandant d'avion au Groupe 2/33 'Guyenne' à la fin du conflit, il totalise 26 missions. Démobilisé, il rejoint l'Ecole des Pupilles de l'Air à Grenoble comme professeur de lettres. Pierre DELRIEU décède en 1988.



Equipage : Capitaine BORNECQUE pilote, lieutenant LAFOND navigateur, lieutenant DELRIEU bombardier et commandant d'avion, sergent-chef LEBEDEL radio, sergent-chef HEYVANG mécanicien, sergent CHEYMOND mitrailleur supérieur et sergent SANSON mitrailleur arrière.

BALAS, Antoine Louis, est né le 8 janvier 1919 à Vals les Bains

Antoine BALAS est le petit-fils d'Auguste Delubac, fondateur de la Société Ardèchoise pour la fabrication de la soie viscosée à Vals les Bains. Né dans cette localité, Antoine BALAS passe toute sa jeunesse dans la région stéphanoise à Saint Chamond. Après des études supérieures, il entre à l'Ecole de l'Air de Salon de Provence. Sa carrière débute dans l'Armée de l'Air avec le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale. A la sortie de l'Ecole de l'Air, le sous-lieutenant BALAS est affecté au Groupe de bombardement 1/25 en Tunisie. Le 1er juillet 1942, il épouse Mademoiselle Elisabeth FRANCON à Saint Genis Terrenoire (Loire).

Le lieutenant BALAS avait effectué 8 missions de bombardement, à la date de son crash le 8 août 1944.



Ce jour là, sept Halifax du Groupe 'Guyenne' et six du Groupe 'Tunisie', avec trois Spitfire en escorte, reçoivent pour mission de bombarder le 'site des armes secrètes' de Fromental (Pas de Calais), à 10 kilomètres à l'ouest de Saint Omer. Il s'agit d'une rampe de lancement de V 1. La formation totale comporte donc seize appareils. Décollage d'Elvington à 18 h 15. Passage de la côte, vraisemblablement au niveau de Gravelines. L'avion du Lieutenant BALAS, Halifax codé NA529/L, est vu à la verticale de Watten par Monsieur Marcel DELAPLACE. Il est déjà en difficulté et détaché du groupe, touché par la flak côtière. Au niveau de Watten, il est aussi pris à partie par les défenses anti-aériennes très denses à cet endroit. Il se dirige vers Saint Omer et suit la vallée de l'Aa. A-t-il de nouveau été atteint par les batteries de DCA de Wizernes ou de Setques ? Il arrive sur Lumbres, le feu à bord, tout en perdant des morceaux. A la verticale du centre ville, une explosion, vraisemblablement d'un réservoir, détache l'aile gauche et l'avion part en vrille. Le point d'impact devrait être le moulin de Monsieur FATOUX et les maisons qui bordent la rue Anatole France. Heureusement, bien que désarmé et incontrôlable, l'appareil infléchit sa chute au-dessus des toits des maisons et se crash deux cent mètres plus loin, au bout de la pâture dite 'du tir à l'arc', soit derrière l'actuel Cedico. L'aile gauche et un moteur sont le long de la rivière, près du moulin. L'autre moteur tombe chez Madame JOLY au 7, rue Anatole France où il abîme légèrement la face arrière de la maison dans sa chute.

L'adjudant MEYER, qui a sauté en parachute, se pose dans le jardin du Docteur TREZEGUET. Les allemands l'ont mitraillé pendant sa descente et tué avant qu'il ne touche le sol. L'adjudant FLAMENT est retrouvé dans le jardin de Monsieur FATOUX, là où sont maintenant les garages des services techniques de la ville de Lumbres. Il est recouvert de son parachute qui ne s'est pas ouvert. Les autres membres de l'équipage sont restés à bord de l'appareil.

Le lendemain matin, les allemands procédèrent à la mise en bière des victimes qui furent emmenées à Longuenesse. Le Lieutenant BALAS, l'adjudant MILLET et l'adjudant-chef MEYER sont inhumés à Saint Omer au cimetière des Bruyères. Les corps des autres aviateurs reposent chacun dans la ville de leur famille.

Ce n'est que le 16 novembre 1944, par un télégramme de l'Air Ministry faisant référence à des informations de la Croix Rouge, citant celles en provenance des services allemands, que sera connu le sort de l'équipage qui était, jusqu'alors, classé comme 'missing' (manquant).



1 DESRUMEAUX, 2 ACEZAT, 3 FLAMENT, 4 SIRE, 5 MEYER, 6 BALAS, 7 MILLET

Equipage: Adjudant MILLET pilote, lieutenant BALAS navigateur et Commandant de l'avion, adjudant/chef. MEYER bombardier, sergent DESRUMEAUX radio, adjudant SIRE mécanicien, sergent ACEZAT mitrailleur supérieur, adjudant FLAMENT mitrailleur arrière.

Citation à l'ordre de l'Armée Aérienne

BALAS Antoine Louis Marie, lieutenant du GB 1/25. Officier sorti de l'Ecole de l'Air alliant aux plus grandes qualités militaires et professionnelles une valeur morale exceptionnelle. A toujours été pour ses camarades un exemple de droiture et de discipline, pour l'équipage qu'il commandait, un modèle de courage et d'audace. Le 8 août 1944, au cours d'une mission en territoire occupé alors que son avion avait été durement touché par la Flack au-dessus des côtes françaises et dans des conditions de vol difficile, n'a pas hésité à continuer sa mission en dépit d'une violente opposition de l'artillerie anti-aérienne qui le prenant à partie l'a finalement abattu. A de ce fait trouvé une mort glorieuse avec son équipage dans l'accomplissement de son devoir.

Pour conserver le souvenir de cet équipage, la commune de Lumbres a érigé une stèle à l'emplacement même où l'avion s'est abattu, au lieu-dit Le Moulin Fatoux. Cette stèle a été dévoilée le 1er septembre 1994, par Monsieur le Maire de Lumbres en présence de deux des veuves des membres de l'équipage, Mesdames BALAS et FLAMENT et des Anciens de ces groupes.

AEROSTELES



BRACHET, Robert, né le 21 juillet 1919 à Lyon

« Il avait un frère aujourd'hui décédé et deux soeurs qui ont recueilli les archives familiales et qui sont présentes à la cérémonie. Il fit ses études secondaires au Lycée Ampère, puis il entra au Lycée du Parc en classe préparatoire Normale Air, en 1936-1937, pour préparer en un an le concours de l'Ecole de l'Air, nouvellement créée. Il perdit son père, ingénieur, en avril 1937, mais il fut admis à l'Ecole de l'Air et en sortit en juin 1939 avec le grade de sous-lieutenant et les brevets de pilote et d'observateur.

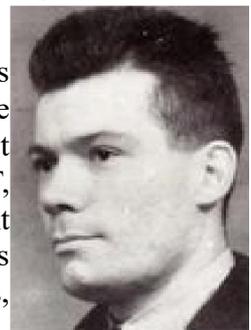
« Lorsque la guerre fut déclarée, le 3 septembre 1939, il poursuivit son instruction au Camp militaire d'Avord, près de Bourges. Quand l'Allemagne déclencha son offensive avec ses avions et ses chars, le 10 mai 1940, il accomplit ses premières missions de guerre à partir d'appareils déclassés : des bombardements de nuit de positions occupées par les Allemands dans le Nord et en Picardie (23 mai et 1 juin 1940).

« Le jour même de l'armistice, le 22 juin 1940, il se replia en Afrique du Nord et, à Noël 1940, il arriva à Bamako, au Soudan (le Mali aujourd'hui), où il fut maintenu en activité pour défendre l'Empire Colonial, mais où, en réalité, il continua de s'entraîner pour reprendre le combat.

« Ainsi fut réduit à l'inaction un homme de grande taille, au regard droit et aux mâchoires carrées, un lieutenant brillant, un excellent camarade à l'enthousiasme communicatif.

« Cependant, les Anglo-Américains avaient débarqué au Maroc et en Algérie le 8 novembre 1942. L'Afrique du Nord et l'Afrique Occidentale Française étaient rentrées en guerre à leurs côtés. Le Groupe de bombardement 'Tunisie' avait été la première unité aérienne française à reprendre la lutte, de janvier à mai 1943. Il forma l'ossature du futur squadron 347 de la Royal Air Force, à Alger, en septembre 1943, où il fut rejoint par le Lieutenant BRACHET.

« La Royal Air Force avait repoussé avec ses avions de chasse les attaques allemandes pendant la Bataille d'Angleterre (juillet à octobre 1940), elle voulait emporter la victoire avec des bombardiers quadrimoteurs activés par sept hommes d'équipage. Les officiers français expérimentés, comme BRACHET, recommencèrent en Grande Bretagne leur instruction et leur entraînement d'octobre 1943 à juin 1944, avec les méthodes anglaises. Celles-ci leur parurent répétitives, mais tous les aviateurs français, issus de milieux culturels différents,



réussirent aux épreuves. Et chacun acquit les automatismes nécessaires pour accomplir sa mission et sauver sa vie, en abandonnant un avion tombé à la mer et prendre place dans un canot pneumatique, un équipage disposait de cinquante secondes. L'exil des Français, leur logement dans des bâtiments en tôle furent rendus supportable par l'accueil de familles britanniques, l'opiniâtreté de la lutte menée en commun, l'exemple des femmes mobilisées en grand nombre.

«Enfin, le Groupe 'Tunisie' devint opérationnel le 27 juin 1944, sur une base aérienne proche de York, où un bombardier Halifax est conservé aujourd'hui. A cette date, les Anglo-Américains bombardaient les usines d'armement et de production d'essence à partir de charbon de la Ruhr. Ils avaient débarqué en Normandie le 6 juin 1944 et les Allemands lançaient des bombes volantes V1 sur Londres depuis le 12 juin. Le Lieutenant BRACHET fut engagé, dès le 27 juin, dans la destruction d'une rampe de lancement de V1 proche de Dieppe. Son avion fut touché par la DCA; le 27 juillet, au-dessus de la Ruhr. Il participa au bombardement des troupes ennemies, près de Caen, le 7 août.

« Quand les Alliés s'emparèrent par la voie terrestre des bases de lancement de V1 et de V2, les missions changèrent. Le Capitaine BRACHET fit de longs raids pour détruire les aérodromes et les ports ennemis. Il transporta du carburant de York à Bruxelles pour les chars britanniques (du 27 septembre au 2 octobre 1944) et il fut engagé dans le pilonnage redoublé de la Ruhr. Imaginons une flotte de 1500 avions décollant à 17 heures de plusieurs bases anglaises, volant côte à côte, tous feux éteints, changeant de cap, de vitesse et d'altitude pour échapper à la chasse ennemie. Cinq flottilles de cent avions chacune font diversions en s'éloignant vers des objectifs secondaires. Mille avions volant à 400 km/heure vers la Ruhr, défendue par 6000 canons de DCA installés sur 50 km de front et 30 km de profondeur. Des projecteurs au sol, des fusées éclairantes tirées par des chasseurs ennemis rendent vulnérables les bombardiers de 32 tonnes. Les nuages, les orages et le givre s'ajoutent aux difficultés rencontrées.

« Les aviateurs portent un masque à oxygène. L'air glacial, 40° en-dessous de zéro, les engourdit pendant les six heures de vol. Le bombardier voit le sol à travers sa trappe de visée et signale des points de repère au navigateur. Celui-ci dans un local fermé, indique la route à suivre. Le pilote maintient son appareil dans le flot des avions. Le mitrailleur supérieur et le mitrailleur arrière identifient les avions proches. A partir de novembre 1944, des chasseurs à réaction allemands attaquent par en-dessous. Le mécanicien contrôle la marche des moteurs et change périodiquement de réservoir d'essence. Le radio capte les messages du chef d'opérations.

« Quelques minutes avant l'attaque, les bombardiers larguent des lamelles de papier métallisé qui font apparaître des tâches multiples sur les écrans de détection allemands. Des avions de reconnaissance signalent l'objectif avec des feux pyrotechniques. Les bombardiers, répartis en rois vagues, larguent leurs six tonnes de bombes ; l'avion, allégé, fait un bond de plusieurs centaines de pieds, mais garde son cap jusqu'à ce que la photo de l'impact soit prise.

« Le retour est plus dangereux, car la chasse ennemie a rattrapé les bombardiers et les suit jusqu'à la côte anglaise. Les avions britanniques restent serrés dans un couloir protégé par le jet de languettes métalliques. C'est ainsi que dans la nuit du 13 janvier 1945, au retour d'une longue mission sur Sarrebrück, l'avion du Capitaine BRACHET fut rattrapé et heurté par un autre. Le mitrailleur arrière fut tué sur le coup. BRACHET, Commandant d'avion, aida à sauter le bombardier et le radio qui avait malencontreusement ouvert son parachute dans l'avion. Le mitrailleur supérieur et le mécanicien s'extraitent également de l'avion en perdition. BRACHET décida de rester avec son pilote qui devait réglementairement sauter le dernier. Tous deux s'écrasèrent dans la campagne enneigée, proche de Saint Clair sur Epte, à la limite de l'Île de France et de la Normandie.

'Le Capitaine BRACHET a participé à une épopée où trente avions à la cocarde française étaient mêlés à 1500 aux couleurs britanniques. Son sacrifice a été admiré par le Général de Gaulle, Président du Gouvernement provisoire de la République française. Dans le Groupe 'Tunisie', 48% des aviateurs présents depuis le 27 juin 1944 ont été tués en dix mois. Ils ont mené un combat patriotique et une lutte pour la liberté de l'Europe; Ils ont préservé l'honneur militaire mis en péril

par les guerres modernes. »

Allocution de Monsieur Michel BRUNET, lors de la Cérémonie du Souvenir du 10 Novembre 2009, au Lycée du Parc à Lyon. Le nom de BRACHET figure sur la plaque où sont nommés les anciens élèves « Morts pour la France ».

C'est dans la nuit du 13 janvier 1945, vers 20h 30, que l'accident s'est produit. L'appareil du Capitaine BRACHET était le Halifax III, n° MZ 465, codé LL590/L.

Equipage : Adjudant JOUZIER pilote, Capitaine BRACHET, navigateur et Commandant d'avion, Lieutenant HABEZ bombardier, adjudant HUMBERT mécanicien, sergent RIGADE radio, sergent MEMIN mitrailleur supérieur et sergent MALTERRE mitrailleur arrière.



de gauche à droite : RIGADE, HUMBERT, HABEZ, MALTERRE, BRACHET, MEMIN, JOUZIER



A cette date, le Capitaine BRACHET avait effectué 26 missions de bombardement. Le nom de Capitaine BRACHET a été donné à la promotion 1948 de l'Ecole de l'Air.

Le Capitaine BRACHET et l'Adjudant JOUZIER sont inhumés au cimetière de Parnes.

Une stèle est érigée à la mémoire de l'équipage du Capitaine BRACHET sur le lieu du crash à Parnes, 8 kilomètres dans le sud-ouest de Gisors (Eure).

LUCCHESI, Yves, né le 23 mai 1915 à Bastia (Corse)

Yves LUCCHESI, bachelier, s'engage dans l'Armée de l'Air comme élève-pilote en avril 1936. Il est breveté pilote à l'Ecole de pilotage Hanriot à Bourges en novembre 1936. Affecté à la 38ème Escadre aérienne à Metz, il est promu sergent pilote.. Lors de la Campagne de France, au retour d'un vol de nuit, son avion s'écrase au sol, le sergent-chef LUCCHESI est grièvement blessé. En novembre 1940, il obtient sa démobilisation à Istres et cherche à répondre à l'appel du Général de Gaulle. Après un long périple, il parvient aux Etats Unis, puis signe son engagement dans les Forces Aériennes Françaises Libres en Angleterre en mai 1942. Nommé aspirant en décembre 1942, et après plusieurs stages dans des écoles de la Royal Air Force, il est affecté comme pilote au squadron 226 en février 1943, puis au Groupe de bombardement 'Lorraine' (Squadron 342 de la RAF) en mars 1943. Promu sous-lieutenant, il participe à sa première mission de guerre le 12 juin 1943. Au cours du bombardement d'une centrale électrique dans la région parisienne, le 3 octobre



1943, son appareil est abattu par la Flak allemande. Blessé, il évite les patrouilles allemandes et réussit à regagner l'Angleterre en passant par l'Espagne. Il est promu Lieutenant.

Yves LUCCHESI termine la Seconde Guerre mondiale avec 33 missions au cours de 100 heures de vol de guerre. Après avoir été affecté dans des Groupes de transport militaire, il est démobilisé en août 1946. Officier de la Légion d'Honneur, Compagnon de la Libération, Croix de Guerre avec palmes, Yves LUCCHESI décède accidentellement avec son épouse au cours de leur voyage de noce, le 17 mars 1947, alors qu'ils étaient passagers d'un avion d'Air France qui s'est écrasé à Château-Bernard dans l'Isère. Il est inhumé à Saint Florent des Bois en Vendée.

Ne les oublions pas... © C.A.L.M 03/2012