

CRASH D'UN JUNKER 88 FRANÇAIS

LE 1er FEVRIER 1945



Après la reddition allemande de Toulouse, les français ont repris possession de la base aérienne de Toulouse-Blagnac, avec le matériel et les avions qui s'y trouvaient.

Ainsi a été créé le Groupe de Bombardement 1/31 "Aunis", constitué, entre autres, d'appareils allemands, à savoir de Junker 88. Ces équipages dépendaient des Forces Aériennes Françaises.

Des documents d'époque relatent l'événement du 1er février 1945 ; un rapport d'enquête de gendarmerie précise :

Effectuant une mission photo sur l'île d'Oléron, l'avion allait aborder l'île lorsqu'il fut entouré d'éclatements de FLAK (DCA allemande). L'appareil se mit en virage et au même moment, se produisit une baisse de régime simultanée des deux moteurs.

L'équipage crut d'abord à une manœuvre du pilote pour échapper à la FLAK. En réalité, les commandes étaient atteintes et le palonnier n'avait plus son débattement normal.



Le commandant d'avion (sous-lieutenant Nimier) donna l'ordre de se préparer à utiliser les parachutes. Mais les moteurs ayant repris, le pilote dit qu'il pouvait ramener l'appareil. Il réussit ainsi à sortir de la zone allemande. Cependant, l'avion volait incliné sur le côté gauche et perdait de l'altitude, les moteurs ne donnant pas leur régime normal.

Des témoins (sans compétence aéronautique) qui virent passer l'avion à Taillebourg, dirent qu'il volait lentement et ne paraissait pas pouvoir monter, mais que les moteurs tournaient régulièrement.

« L'atterrissage en campagne était donc inévitable. L'avion se posa train rentré dans un champ de 500m de long environ, après avoir franchi de justesse un ravin boisé, cassant même quelques

branches aux arbustes qui bordaient le ravin. Le choc fut très dur. Les moteurs et le fuselage ont laissé des traces profondes dans la terre. L'avion a touché le sol toujours incliné à gauche...Le feu se déclare aussitôt et gagne rapidement tout l'avion.

Tout l'équipage avait été blessé au premier choc. Le sous-lieutenant Nimier réussit à sortir seul et à se traîner assez loin de l'appareil. Le sergent-chef Dubois (radio), ne se rendant pas compte qu'il avait la cuisse gauche brisée, voulut sortir le mécanicien (sergent Séverac) qui était tombé au fond du fuselage et paraissait inanimé. Il tomba à son tour au fond de l'avion.

Des témoins de l'accident, accourus immédiatement, réussirent à le sortir avant que l'incendie ne se soit étendu. A ce moment-là, le réservoir fusa et le vent rabattit les flammes sur le fuselage. L'adjudant-chef Prunier (pilote), qui vivait encore, ne put être retiré de l'avion. Trois personnes présentes, ne pouvant approcher, lui tendirent une perche à laquelle il se cramponna, mais, malgré leurs efforts, il fut impossible de le sortir. Il paraissait être attaché par la ceinture et ne pas pouvoir bouger. Le feu s'étendait rapidement et les sauveteurs durent l'abandonner pour ne pas être brûlés eux-mêmes.

Les cadavres carbonisés du mécanicien (sergent Séverac) et du pilote (adjudant-chef Prunier) sont transportés et mis en bière à la mairie de Saint-Vaize où une garde d'honneur prend place. Les obsèques des victimes ont lieu le lundi 3 février 1945, à Saintes.

L'état des blessés n'est pas grave. Dans sa déposition, le médecin capitaine à l'hôpital de Saintes, Pierre Esquirol, confirme : « Après examen des blessés, le sous-lieutenant Nimier présente deux fractures de côtes, diverses blessures au corps et au coude gauche. Le sergent-chef Dubois a la cuisse gauche fracturée, et diverses contusions au corps. Leur état est satisfaisant. »



Le témoignage du radio (sergent-chef Dubois) est des plus émouvants car il nous donne à imaginer la fin dramatique de la mission que ces quatre hommes avaient à réaliser.

« Nous étions à environ 5000m de hauteur, et presque rendus au-dessus de l'île d'Oléron (notre appareil marchait bien), lorsque nous avons vu de la DCA. Brusquement, notre appareil a amorcé un virage de lui-même ; j'ai pensé ensuite que le pilote cherchait à se dégager de la DCA. Les moteurs ont immédiatement baissé de régime, et l'appareil a piqué vers le sol. J'ai entendu le sous-lieutenant Nimier demander à l'adjudant-chef pilote si nous devons sauter, Prunier lui a répondu : « ça reprend ». En effet, les deux moteurs ont eu un semblant de reprise. Quelques instants après,

l'appareil désespéré a continué à baisser, puis le pilote nous a dit : « Ne sautez pas, nous sommes trop bas ». Le pilote a bien amené l'appareil sur un terrain labouré, mais le choc a été brutal. J'ai eu la cuisse gauche prise et fracturée, entre le siège et le poste radio. J'ai pu me dégager seul et j'ai crié au mécanicien d'essayer de se dégager, car l'appareil allait prendre feu. J'ai essayé de l'aider, mais je n'ai pas pu réussir à cause de mes blessures. J'ai enlevé la trappe supérieure d'un coup de tête, puis je me suis laissé tomber le long du fuselage. Deux civils m'ont éloigné de l'appareil, puis je me suis évanoui. Quand j'ai repris mes sens, un docteur civil me faisait une piqûre. Nous avions chacun un parachute mais ils ont tous été détruits par les flammes. À mon avis, c'est grâce au pilote si le sous-lieutenant Nimier et moi, nous sommes encore vivants, car il a cherché jusqu'au dernier moment à se rendre maître de son avion ».



La stèle commémorative élevée sur la route à laquelle elle a donné son nom. La date est erronée.

Pour en savoir plus :

<https://www.aerosteles.net/stelefr-stvaize-ju88>

http://cantereine80.free.fr/index_fichiers/saintvaize.htm

http://francecrashes39-45.net/page_fiche_av.php?id=1973

https://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/fr/arkotheque/client/mdh/militaires_decedes_seconde_guerre_mondiale/detail_fiche.php?ref=1852271&debut=0

https://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/fr/arkotheque/client/mdh/militaires_decedes_seconde_guerre_mondiale/detail_fiche.php?ref=1852273&debut=0