

*L'évasion de Hébert et Boudard,
en 1941*

***"Et si on leur
piquait un avion?"***



C'est une histoire difficilement crédible.

En 1941, deux élèves pilotes français ayant décidé de rejoindre l'Angleterre, choisirent de voler un avion là où il s'en trouvait avec le plein d'essence,

c'est-à-dire sur une base aérienne allemande.

Ils avaient à peine vingt ans, ils s'appelaient Denys Boudard et Jean Hébert.

Le premier nous raconte son aventure.

Le second connut un destin particulièrement tragique.

Il fut tué par ceux-là même qu'il avait choisi de rejoindre. *Par Pierre Gaillard*



Sur le terrain britannique de Christchurch, l'avion des deux évadés de France, entouré par des autochtones hilares.

L'histoire débute à Bernay-Saint-Martin, dans l'Eure, en 1939. Une école de l'Aviation populaire, créée en 1936, occupait l'aérodrome de la commune. On y apprenait à voler, notamment, sur des biplans Caudron C.275 "Luciole". Durant l'été de 1939, plusieurs sections d'Aviation populaire furent regroupées à Bernay, avec leurs moniteurs, leurs élèves et leurs appareils. Denys Boudard et Jean Hébert figuraient parmi les élèves nouveaux venus. Après la déclaration de guerre du 3 septembre 1939, l'école devint Ecole de Pilotage Élémentaire n° 21 (EPE 21) dépendant de l'Armée de l'Air, dirigée par le Capitaine Lacasse, où le pilotage de base était enseigné aux jeunes débutants. Rares étaient ceux qui possédaient un brevet civil. En janvier 1940, l'EPE 17 arriva d'Evreux et fut placée sous les ordres du Commandant Barbaux, un vétéran de la Première Guerre mondiale.

Les préparatifs

Denys Boudard et Jean Hébert devaient entrer à l'Ecole de Chasse en mai 1940, mais les événements prirent une autre tournure... Leur EPE rejoignit d'abord Lannion, puis, par étapes, l'Afrique du Nord. Cette situation décida nos deux amis à regagner la France au début de 1941. Arrivés dans la zone sud, alors libre, ils passèrent clandestinement la ligne de démarcation dans le but de revoir leurs parents. Alors qu'ils passaient en train près de l'aérodrome de Flers, dans l'Orne, Denys Boudard aperçut des Ju 87 "Stuka" sans surveillance. Il eut alors une idée : "Et si on leur piquait un avion ?" ►

Jean Hébert acquiesça. Ayant décidé de tenir ce projet secret pour éviter d'éventuelles représailles, ils échafaudèrent un plan d'opérations visant les terrains d'aviation de leur région (Bernay, Caen et Flers). Ils finirent par arriver à Bernay, après avoir joué à cache-cache avec le contrôleur du train car ils n'étaient pas en règle. Selon leurs papiers militaires, ils devaient être en Afrique du Nord où leurs parents les croyaient repartis pour s'y faire démobiliser!

Au fronton de l'ancienne cidrerie qui avait abrité l'EPE 21, ils découvrirent un panneau indiquant qu'y était basée désormais l'unité de chasse Richthofen (la JG2). Aucun Bf 109 n'était visible sur le terrain, gardé par de nombreuses sentinelles mais un groupe d'Allemands faisait de l'exercice sous la férule d'un sous-officier. Jean Hébert s'exclama à son adresse: "*Il est pas beau, cec...-là?*" Mais ce dernier comprit vraisemblablement. Il se rua vers les Français qui durent leur salut à une fuite éperdue.

Après cette chaude alerte, Hébert et Boudard prirent le train pour Caen et louèrent une chambre à Verson, petit village proche de l'aérodrome de Caen-Carpiquet. Des employés de la mairie, compréhensifs, leur procurèrent des tickets d'alimentation.

Pour parvenir à pénétrer sur la base, il leur fallait désormais trouver des vêtements... Le comte de Pouget, ancien chef moniteur de la base d'Evreux, leur conseilla d'acheter de la teinture noire avec laquelle, dans une bassine fournie par leur logeuse, ils purent transformer un bourgeron d'ouvrier et une combinaison d'aviateur, bleus à l'origine, en de très approximatives tenues de mécaniciens de la Luftwaffe. Le 25 avril 1941, ainsi accoutrés, ils n'hésitèrent pas à pénétrer sur l'aérodrome de Carpiquet comme faisant partie de ces ouvriers français qui venaient y travailler chaque jour. Ils entrèrent par le côté nord, le moins surveillé, à la recherche de la meilleure monture parmi les quelque 200 à 300 avions présents sur le site.

Un bimoteur Ju 88, bien tentant, fut écarté. Denys Boudard ne se sentait pas de taille, avec ses 150 heures de vols sur avions légers. Même chose pour des chasseurs bimoteurs Bf 110 sagement alignés. Ils optèrent alors pour un nouveau repérage le lendemain, cette fois par le sud. Cette fois, dans un hangar, ils aperçurent un joli biplan

Tout sourire après leur exploit, Denys Boudard (à gauche, encore chaussé de lunettes de cycliste) et Jean Hébert, accompagnés par un sous-officier britannique. Les sourires qui éclairaient tous les visages semblent signifier que leur arrivée a profité au bon moral de tous.



Denys Boudard et Jean Hébert posent devant leur prise de guerre dans leurs tenues prétendues allemandes, teintées en noir.

A Caen-Carpiquet, le Bücker était vraisemblablement affecté comme avion de liaison à un officier commandant, ce qui expliquerait pourquoi il fut trouvé avec les pleins déjà faits.





Bücker "Jungmann" d'entraînement flambant neuf: Boudard et Hébert tenaient leur proie. Ils dénichèrent un petit lexique franco-allemand et un almanach des PTT pour la navigation et "nord toute"!

Tout sembla se dérouler si ingénument! Pourtant, il était temps de déguerpir, non seulement Hébert, remonté, venait d'être pris à partie par un groupe de Hitlerjungen (membres des Jeunesses hitlériennes à la morgue dominatrice) et bousculé par l'un d'eux mais les habitants de Verson commençaient aussi à regarder les deux adolescents en noir avec suspicion.

La grande évasion

Le 29 avril 1941, vers 11 heures, alors qu'un petit crachin normand tombait sous un plafond bas, Boudard et Hébert gagnèrent le hangar du Bücker. Après le départ d'un mécanicien allemand, ils filèrent vers l'appareil et cherchèrent vainement son robinet d'essence, qui, par chance, était ouvert. Le rôle du pilote fut tiré à pile ou face. Jean Hébert s'installa dans le poste pendant que Denys Boudard brassait l'hélice. Le moteur partit dans un vacarme amplifié par l'écho du hangar, puis s'arrêta brusquement. Hébert, descendu de l'appareil, jeta un coup d'œil à l'extérieur. Horreur: deux voitures allemandes approchaient... Le cœur battant la chamade, il fit avec Boudard semblant d'inspecter le moteur, tandis que les véhicules passaient sans stopper. Le capot refermé, Hébert remonta en place arrière. A cet instant, deux manœuvres français laissèrent devant l'entrée du hangar une brouette chargée de mâchefer. L'un des deux écarquilla les yeux quand Boudard lui demanda de la déplacer en ajoutant: "Nous partons pour l'Angleterre!"

— Je ne veux pas être mêlé à ça! —, répondit l'homme en s'enfuyant précipitamment tandis que son collègue, plus courageux, faisait complaisamment le guet. Le petit Bücker sortit enfin du hangar... pour se trouver face à face avec une nouvelle voiture qui laissa passer courtoisement le petit avion à bord duquel nos deux aviateurs, nantis de lunettes de cyclistes également dénichées à Evreux, n'en menaient pas large. Après avoir roulé environ 300 mètres pour chauffer le moteur Hirth de 105 ch, Jean Hébert fit décoller l'avion. Avant leur départ, ils avaient confié deux lettres à M. Jeanne, un ingénieur des

chemins de fer, ancien membre de l'aéro-club de Caen, à remettre à leurs parents. Pour prévenir Jeanne de la réussite du plan, le Bücker effectua un passage en rase-mottes au-dessus de la gare de Caen en battant des ailes en ultime salut. Peu après, Jeanne posta les missives qui, s'il avait été pris en leur possession, auraient pu le rendre complice de l'opération.

De l'autre côté de la Manche

Loin de la grisaille normande, à l'approche des côtes anglaises, les deux évadés trouvèrent l'azur du ciel mais aussi deux chasseurs "Hurricane" en maraude. Denys Boudard, qui avait pris les commandes, piqua au ras de l'eau sans être poursuivi. Après des plages semées d'obstacles se succédèrent des champs garnis de piquets ou traversés par des tranchées. Impossible de s'y poser sans casse. En outre, à chaque changement de régime, Boudard se trouvait confronté au sens de fonctionnement de la manette de gaz qui était l'inverse de ce qu'il connaissait sur les avions français.

Finalement, après avoir cherché un bon quart d'heure une surface suffisamment accueillante, il repéra un avion qui se posait derrière l'horizon. Mettant le cap vers lui, il découvrit un aérodrome où voisinaient "Hurricane" et "Spitfire". Il s'agissait de la base de Christchurch, sur la côte, à l'est de Bournemouth.

Lorsque le biplan à croix noires se présenta pour atterrir, la panique gagna une équipe de joueurs de cricket en pleine action. Le vide se fit sur le terrain mais, heureusement, aucun coup de feu ne fut tiré. ▶

"Vous connaissez?"

En escale à Carpiquet, il y a plusieurs années, nous avons croisé un monsieur âgé, petit, tout à fait anodin, modestement vêtu, coiffé d'un béret noir. Il paraissait perdu au milieu de notre groupe de pépiants brasseurs d'air, pilotes du dimanche, emplumés du blouson de cuir orné qui, comme on sait, fait la qualité du pilote. Après avoir jeté un coup d'œil à nos avions, le vieux monsieur restait dans un coin, tranquillement, sans dire un mot. L'évocation de nos prouesses respectives, il est vrai faisait beaucoup de bruit. Un membre de l'aéro-club local s'approcha et nous demanda: "Vous connaissez? C'est Denys Boudard." Nous connaissions le nom et l'exploit.

Le silence se fit aussitôt.

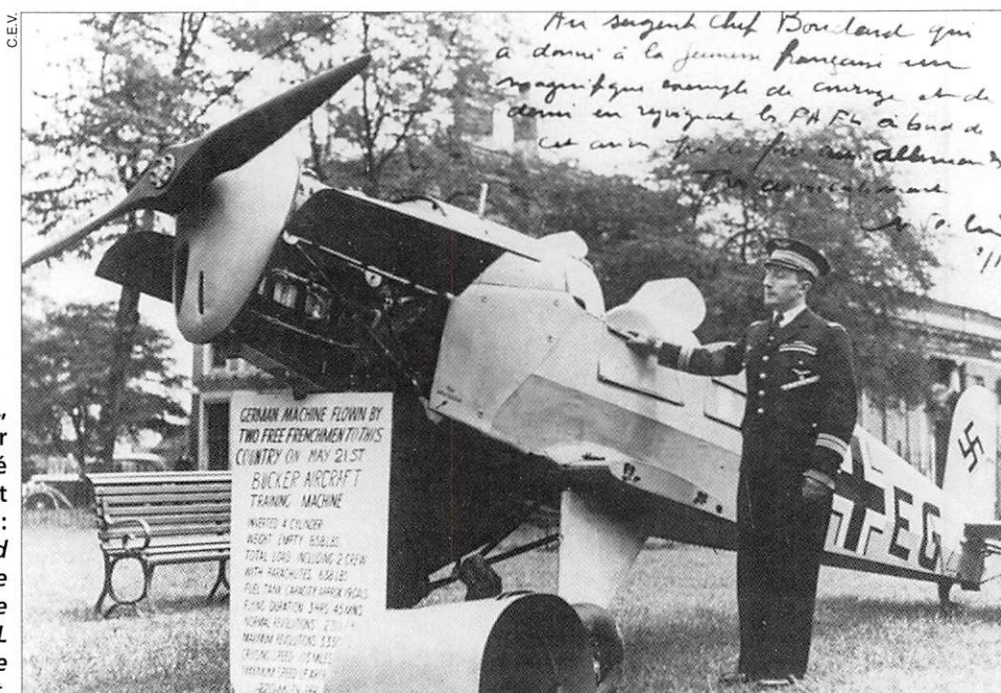
M.B.

Le Bücker se posa, puis, après un demi-tour, alla rouler jusqu'à un hangar. Un officier de la RAF, flegmatique quoiqu'armé d'un revolver, s'approcha. Denys Boudard s'écria : "We are Frenchmen !" La réponse n'ayant pas été comprise par les apprentis pilotes, on alla chercher un nommé Pritchard qui fit office de traducteur.

Boudard et Hébert présentèrent ensuite leurs brevets de pilotes

Le Colonel Valin, chef des FAFL, pose près du Bücker "pilote par deux Français libres", exposé en Angleterre : Valin a écrit cette dédicace sur la photo :

Au Sergent chef Boudard qui a donné à la jeunesse française un magnifique exemple de courage et de devoir en rejoignant les FAFL à bord de cet avion pris de force aux Allemands. Très amicalement.



Ennemi ou ami ?

"Il a abattu beaucoup d'avions, presque tous ennemis..." Cette boutade de pilotes de l'US Navy concernant un de leurs chefs est rapportée par John Moore dans *The Wrong Stuff*, paru aux Etats-Unis en l'an 2000. Les erreurs d'identifications furent partout inévitables. Pierre Clostermann l'explique en racontant comment Jean Hébert, le compagnon d'évasion de Denys Boudard fut, lui aussi, abattu et tué "par erreur". Par Pierre Clostermann

L'identification des avions anglais par les pilotes de la Luftwaffe, des avions allemands par ceux de la Royal Air Force, des avions amis par les uns et par les autres – surtout par les Américains –, posait un problème récurrent pendant la Deuxième Guerre mondiale. Rapporter (par erreur) avoir rencontré un Heinkel 111 au large de Bordeaux pouvait amener les services de renseignements à la fausse conclusion qu'une unité de Ju 88 de Mérignac avait été remplacée. En combat aérien, les conséquences d'une erreur d'identification étaient pires encore ; or les meilleurs pilotes se laissaient prendre avec, souvent, des conclusions dramatiques ! Les exemples ne manquent pas. Je cite de mémoire :

- le capitaine Boudier, compagnon de la Libération commandant l'Escadrille *Strasbourg* du Groupe de Chasse *Alsace*, abattu en juillet 1944 par un P-47 américain au-dessus de la Normandie, blessé et fait prisonnier ;
- le Fl/Lt Green et son "Tempest", abattus près de Cloppenburg par des P-51 américains en mars 1945 ;

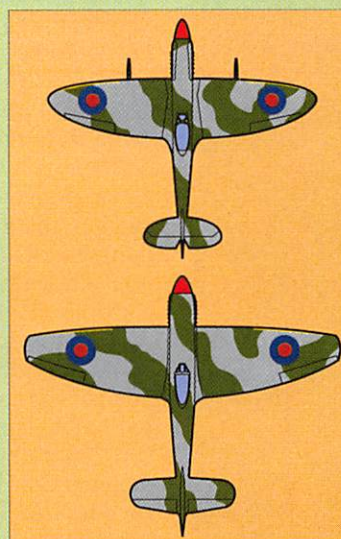
- le Squadron Leader Mackie, revendiquant avoir descendu deux Messerschmitt 109 qui se révélèrent à l'examen du film de cinématrailleuse être des FW 190 D-9 "long nez" ;
- Heinz Bär, pilote aux 100 victoires, revendiquant deux "Tempest" le 1^{er} janvier 1945 (Opération *Bodenplatte*) alors que c'était deux "Typhoon" du Squadron 438, etc.

Erreur fatale

On pourrait remplir un livre d'exemples. Le dernier souvenir qui me revient à l'esprit est d'autant plus dramatique qu'il concerne Jean Hébert (1), l'un des deux gosses héroïques ayant rejoint l'Angleterre à bord d'un Bücker "Jungmann" allemand qu'ils capturèrent sur l'aérodrome de Carpiquet – l'autre étant Boudard. Hébert, donc, fut abattu sur la Tamise

(1) Dans son récent livre *Aviateurs de la Liberté*, le Colonel Henri Lafont rapporte la version officielle (un accident de "Spitfire") de cette disparition. En temps de guerre, une force aérienne quelle qu'elle soit ne peut pas toujours avouer facilement ses erreurs.

Donnez-vous deux secondes pour regarder et identifier les deux silhouettes. Y a-t-il une différence ?



un matin de brouillard par un "Mosquito" de la RAF qui confondit le "Beaufighter" qu'il pilotait au sein d'une unité d'entraînement opérationnelle avec un Ju 88 ! Triste fin après un si fabuleux exploit. Quand on regarde des photos d'avions si différents les uns des autres à première vue, on se pose la question "Comment ces erreurs, souvent tragiques, ont-elles pu se produire malgré les efforts d'information aussi bien au sein de la Luftwaffe que de la RAF ou de l'USAF (à l'aide de tableaux, de films ou de maquettes) ?" Malheureusement, il existait un abîme entre la salle de briefing d'une escadre et un ciel en folie meurtrière ! Il est impossible, si on n'a pas vécu une telle expérience, d'avoir une idée de ce qu'est un combat aérien sérieux. En effet, comment,

dans un cube de dix kilomètres de côté, au milieu d'une quarantaine d'avions fous se croisant et s'entrecroisant à la vitesse d'une balle de revolver, avec la peur panique d'une collision, le choc des sillages de Messerschmitt que l'on frôle, en évitant la pluie des réservoirs supplémentaires

français au Wing Commander tandis qu'arrivait un officier de l'Armée de Terre: "Vous avez eu beaucoup de chance d'avoir trouvé le terrain tout de suite. En tant que responsable de la défense du secteur, si je vous avais aperçus, j'aurais donné l'ordre de tirer. Very sorry!" Les Français répliquèrent innocemment: "Pas du tout! Nous tournions sur la campagne depuis un quart d'heure en cherchant un champ pour atterrir et en remettant les gaz après chaque tentative." Cette fois, le Wing Co. perdit son flegme. Les deux "évadés" ne comprirent jamais de quels noms d'oiseaux le défenseur du secteur fut gratifié pour son inefficacité face à l'intrusion d'un avion ennemi! Après cette aventure épique, Denys Boudard et Jean Hébert furent séparés, chacun commençant de son côté une formation de

pilote de la RAF, successivement sur D.H. 82A "Tiger Moth", sur Miles "Master" et, enfin Supermarine "Spitfire".

Un destin tragique

C'est au cours de cet entraînement que Jean Hébert perdit la vie dans l'accident de son "Spitfire". Selon Pierre Clostermann, le récit officiel de cette disparition n'est pas exact. Nous lisons dans l'encadré ci-dessous ce qu'il en fut.

Denys Boudard, affecté au Squadron 340 *Ile-de-France*, débuta ses premières missions de guerre en juillet 1943.

Le 6 juin 1944, jour du Débarquement (Opération *Overlord*), il effectua deux missions sur la zone, seul combattant Normand à revoir sa contrée natale en cette occasion exceptionnelle. Il eut le plaisir de

survoler à 300 m d'altitude sa ville de Caen avant qu'elle soit dévastée par les combats. Le 2 septembre 1944, le Squadron 340, doté de "Spitfire" Mk IX se posa au nord de Bernay-Saint-Martin, sur une nouvelle piste, désignée B.29, récemment aménagée par les Britanniques. La boucle était bouclée, le Sergent chef Boudard était rentré au pays.

Il n'y quitta pas pour autant l'aviation. Il connut l'Indochine, puis 15 ans d'une passionnante carrière au Centre d'Essai en Vol où il apprit où se nichait le robinet d'essence du "Jungmann". Ensuite il prit sa retraite tout près du lieu de son exploit. ■

L'auteur remercie Messieurs Denys Boudard et Robert Portal ainsi que le Centre d'Essai en Vol de Brétigny-sur-Orge d'où proviennent les photographies.



largués ou un avion incontrôlé en feu, avec la radio encombrée de cris incompréhensibles, le cœur entre les dents, les G positifs qui écrasent, les négatifs qui font saigner du nez dans le tuyau d'oxygène déjà à demi bouché par des glaires et de la salive gelées, la transpiration glacée dans un poste à - 25 °C à l'intérieur par - 50 °C à l'extérieur, les obus traceurs qui tissent une toile d'araignée mortelle, l'explosion d'un avion face à vous dont on évite de justesse les débris incandescents, le fracas d'un impact qui étreint le cœur battant à en briser les côtes, l'estomac noué par les manœuvres brutales et la peur qui donne envie de vomir, comment imaginer pouvoir différencier avant de tirer les amis des ennemis dans la fraction de seconde où l'on peut le faire sans être descendu? Dans ces conditions, comment ne pas comprendre les problèmes d'identification? Les différences entre avions amis et ennemis étant insignifiantes et les cocardes

impossibles à discerner!

Ainsi, Dörtenmann, pilote expérimenté, confondit à plusieurs reprises (12 janvier 1945 et 21 avril 1945) "Spitfire" XIV et "Tempest" qui avaient une voilure elliptique identique, lorsqu'il abattit l'avion du F/Lt Intyre-Mackenzie et le mien. Sa confusion est ensuite devenue vérité historique pour certains parce que, comme la plupart des autres, elle est entérinée par ce qui reste archivé et par ceux qui, manipulant ces archives, prétendent réviser l'Histoire dans le confort d'un calme bureau et d'un bon fauteuil.

De l'insinuation à l'erreur

Ainsi, le 21 avril 1945, la RAF ne concéda la perte que d'un "Tempest", le JJ-S. Le JF-E, le mien, revendiqué par Dörtenmann comme un "Spitfire" XIV au nez rouge (dans cette histoire, seul le nez rouge était correctement identifié) ne fut pas considéré comme une perte car l'avion fut récupéré pratiquement intact (une rampe d'allumage arrachée par un obus qui

imposa un atterrissage sur le ventre) et le pilote était indemne.

Le journal de Dörtenmann que Werner Molge me fit lire à Cologne lors d'une réunion franco-allemande de pilotes de chasse en 1996 étaye, d'ailleurs, la véracité de mes propos: le pilote allemand reconnaît avoir pris mes "Tempest" (dans le feu d'une action qui n'avait duré que quelques secondes) pour les "Spitfire" XIV du Squadron 41 qui opérait dans ce coin. Il fit ce genre de confusion à maintes reprises, à l'inverse pensant abattre des "Tempest" quand il s'agissait de Spit XIV. D'ailleurs, beaucoup de victoires de la JG 26 sur des Spit XIV furent des victoires sur des "Tempest". Il ne faut pas oublier que dans un combat aérien "Dog-Fight", on voit neuf fois sur dix son adversaire en virage vertical, donc de plan. Les fuselages étant quasiment identiques, seule la forme de la voilure faisait la différence: petites ailes à bouts carrés des Messerschmitt 109 ou des FW 190; ailes elliptiques britanniques. Et pourtant. Le nez trapu du "Typhoon" fut si souvent confondu avec le moteur en étoile des Focke-Wulf 190 qu'il fallut distinguer le "Typhoon" des avions ennemis au moyen de larges bandes de peinture blanche. Et si, en Normandie, en juin 1944, nos "Spitfire", comme tous les avions alliés, furent entourés de bandes blanches et noires, bien mieux visibles que toutes les cocardes du monde, n'était-ce pas pour éviter de coûteuses erreurs?

Réunion d'as :
de gauche
à droite,
Clostermann,
Sakai,
Gabresky,
Rall et
Urbansky.