

J'ai bien cru mourir

Le 16 janvier 1945, plus de 550 bombardiers lourds attaquèrent les centres industriels et les raffineries du Reich. Le 448^e groupe de bombardement figurait parmi ces unités qui bombardèrent une usine de carburant synthétique à Dresde, d'une altitude de 6700 m. Dick Dugger, le mitrailleur de tourelle dorsale dans *Rosie-Rivets*, du 448^e groupe de bombardement à Seething, effectuait sa seconde mission. Il se rappelle :

"Nous fûmes touchés au-dessus de la zone de l'objectif et nous commençâmes à perdre du carburant. Le bombardier avait été touché au niveau des réservoirs. Nous réussîmes à revenir jusqu'à Lille, dans le Nord de la France, mais nous ne pouvions pas traverser la Manche. En fin de compte, le carburant fut épuisé, les moteurs se turent et nous dûmes nous poser dans un parc, juste à l'extérieur de Lille. [L'équipage revint à Seething où on leur donna un nouveau B-24 qu'ils baptisèrent *Windy-Winnie*. Le 28 janvier, cet appareil fut touché au-dessus de Dortmund. Son pilote parvint à ramener le bombardier en survolant l'Allemagne et la France tandis que l'équipage jetait par-dessus bord tout ce qui n'était pas vissée à l'appareil.] Nous fûmes touchés plusieurs fois. *Winnie* avait tellement d'impacts que c'était exactement comme si nous volions au contact direct de l'air. Un Liberator ne vole pas très bien avec trois moteurs au ras de la cime des arbres, mais nous sommes restés en l'air en jetant tout ce que nous pouvions – la radio, les bandes de cartouches et même les mitrailleuses. [*Winnie* se posa finalement train rentré au Luxembourg.] Les arbres de petite taille furent sectionnés et avec son train rentré, *Winnie* dérapa. Je pensais que l'avion ne s'arrêterait jamais mais il finit par heurter un fossé. Puis ce fut le silence. Durant un moment, je crus vraiment que j'étais mort. Je rampai pour sortir du bombardier là où le fuselage s'était brisé en deux. Aucun des dix aviateurs à bord ne fut blessé, ils étaient juste sévèrement contusionnés – mais pas de sang ou quoi que ce fut



Ci-dessus : *Rosie-Rivets* du 448^e groupe de bombardement, qui s'écrasa à Lille, en France, le 16 janvier 1945. À gauche, Richmond Henry Dugger, le mitrailleur dorsal.

En haut à droite : *A Dog's Life*, un B-24J de la 753^e escadrille de bombardement, du 458^e groupe de bombardement, s'écrasa au décollage à Horsham Saint Faith, au cours d'un vol d'entraînement, le 13 janvier 1945.

Au centre à droite : Une colonne de fumée signale la fin d'un Liberator du 448^e groupe de bombardement à Seething.

En bas à droite : Des ambulances et des camions à Seething, enneigé, en 1944-1945.



Le "Windy Winnie"

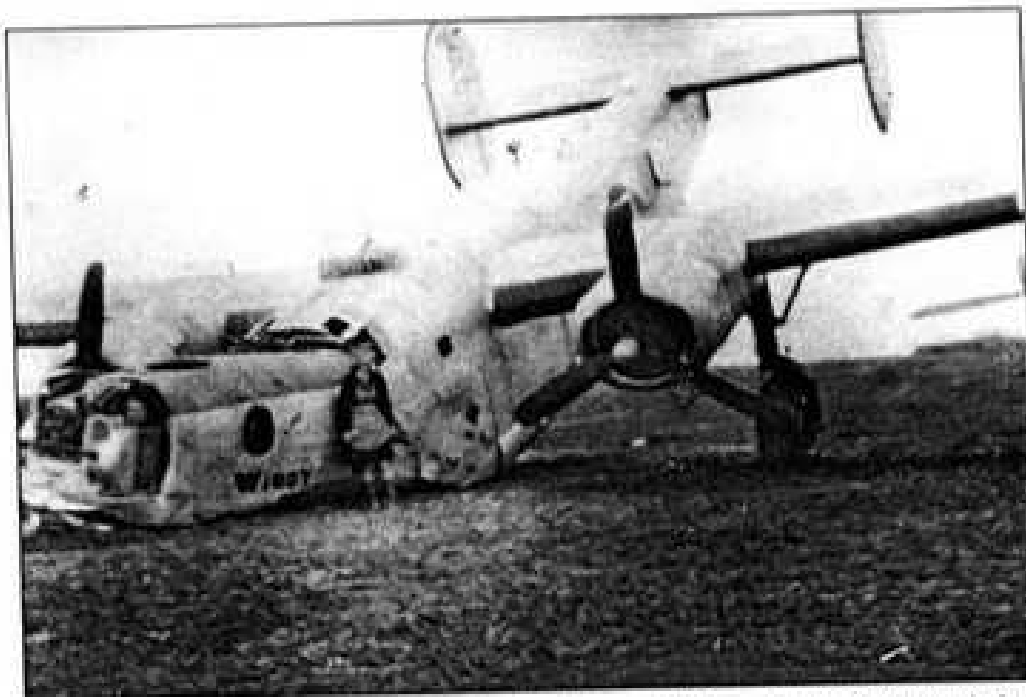
A Mandre, le dimanche 28 janvier 1945, la neige est tombée abondamment pendant la nuit. Avec le vent, elle a formé des congères qui rendent la circulation difficile. M. André Trompette de Mandre se souvient d'avoir passé la matinée à dégager les routes locales avec les habitants de Châtillon.

A Blanzée, petit village voisin, ce dimanche après-midi est bien calme pour la dizaine d'habitants. La neige et le repos dominical invitent les gens à rester chez eux. Abel Bazin se trouve ce jour-là chez Henri Moutaux. Là, entre jeunes, on joue aux cartes pour passer le temps. Il est environ 3 heures de l'après-midi quand, tout à coup, Abel aperçoit par la fenêtre quelque chose d'énorme qui se déplace vers Mandre, à très basse altitude. La surprise est grande : tout le monde se précipite à la fenêtre pour voir un gros bombardier qui semble en difficulté. On perd l'avion de vue et, avec des cris et des exclamations qui alertent toute la maisonnée, petits et grands sortent à toute vitesse pour voir " l'événement du jour " car on est certain que l'appareil ne peut aller bien loin.



Mandre et ses environs

En effet, l'avion a sorti son train d'atterrissage et va tenter de se poser en catastrophe. Comme on l'apprendra plus tard, le pilote a repéré une trouée entre deux parcs délimités par des poteaux bien visibles dans la neige. C'est là que l'avion touche le sol et qu'il semble glisser maintenant sur le grand tapis blanc. Tout se passe à merveille, l'avion est sur le point de s'immobiliser quand, soudain, il pique du nez et se retrouve la queue en l'air. La " roie " d'un fossé caché par la neige a bloqué la roue centrale qui s'est cassée, déséquilibrant l'appareil.



Il s'agit d'un B 24 Liberator, bombardier américain qui revenait d'une mission de bombardement sur l'Allemagne. Touché par la D.C.A. il n'a pu rejoindre sa base et s'est posé en catastrophe sur le territoire de Mandre.

L'avion se trouve à environ 150 mètres de la route Mandre-Blanzée. Les dix hommes de l'équipage sont sains et saufs mais ils ont peur d'être tombés en zone ennemie. Aussi, ils restent dans l'appareil, occupant les tourelles, prêts à se défendre avec leurs mitrailleuses 12,7. Les habitants des villages voisins arrivent sur les lieux mais, devant l'attitude hostile des aviateurs, ils n'osent pas approcher.

L'arrivée des Américains cantonnés à Châtillon va dénouer la situation. Les aviateurs ont reconnu les G.I.'s avec leurs véhicules qui ont

bien du mal à se frayer un passage dans la neige pour atteindre l'avion. Tout heureux, les aviateurs sortent de l'appareil et se dirigent vers leurs sauveteurs. C'est l'euphorie générale : on s'embrasse, on se congratule... Après ces effervescences, les aviateurs prennent place dans un G.M.C. qui les emmène vers Châtillon. Sur place, quelques soldats resteront pour garder l'appareil, le temps de récupérer les mitrailleuses et le matériel utilisable. La carcasse de l'avion demeurera longtemps en l'état avant d'être démontée et emmenée par des ferrailleurs.

D'après les témoignages de MM. Abel Bazin, Guy Trompette et André Trompette de Mandre et de Blanzée. Décembre 1996.



C'est dans cette position bien peu confortable que les aviateurs inquiets ont attendu... les secours



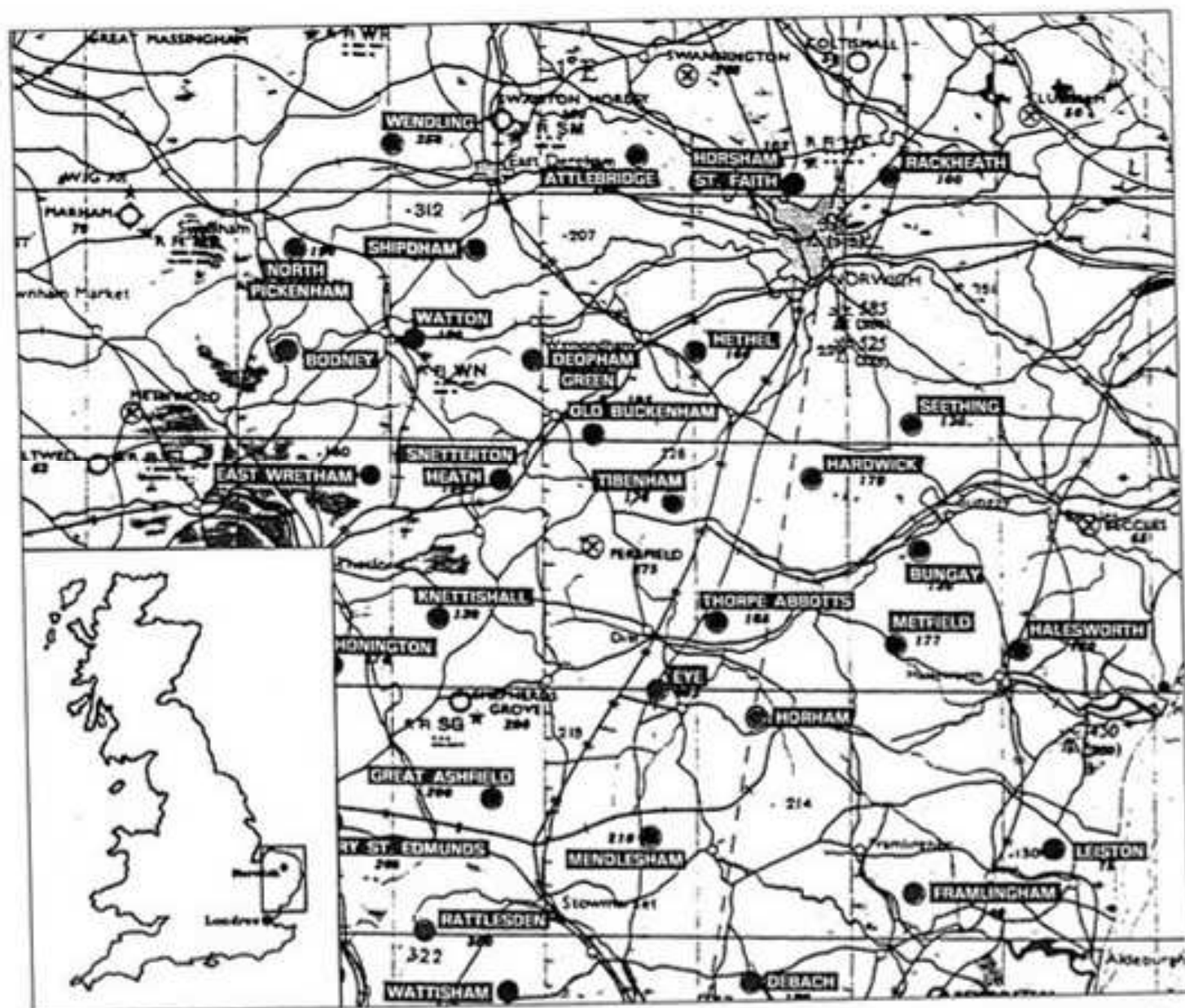
Le "Winnie Winnie" sera longtemps l'attraction locale. On vient le voir de tous les villages voisins. A l'avant de l'appareil, on remarque les trous provoqués par les obus de la Flak allemande.



Si on a la chance de posséder un appareil, on prend la photo souvenir. De gauche à droite : Yvonne Charlotte et Antoinette Bazin. Sur les genoux la petite Andrée Trompette. Debout sur la carlingue, le jeune Marc Richard de Moranville.



Cette photo du "Windy Winnie" a été prise à Seething en Angleterre. Elle nous a été envoyée par Tom Brittan, notre correspondant anglais qui nous donne les explications suivantes concernant le dessin décorant la carlingue: le vent (Windy) a dévêtu cette charmante jeune fille (Winnie) qui perd son soutien-gorge et ses bas. Les deux noms peints sur le fuselage sont ceux du pilote de l'époque "Chuck" et du navigateur "Larry".



Tom Brittan nous a trouvé la carte des terrains d'aviation de la région de Norwich. Les noms des terrains mis à la disposition des Américains sont dans les rectangles noirs. Seething est la base de départ du Windy Winnie. Elle est située à 12 km au sud de Norwich. Attlebridge et Snetterton Heath sont d'autres bases citées dans nos documents.

Le récit de l'un des rescapés :

L'équipage du Windy Winnie se souviendra longtemps de ce mois de janvier 1945 : en effet, le 16, il sortait vivant du crash de son avion près de Lille. Rapatrié en Angleterre, il repartait en mission de bombardement sur l'Allemagne avec le Windy Winnie. C'était un B-24 J en aluminium, sans peinture. Il était rattaché à la 714^{ème} escadrille du 448^{ème} groupe de bombardement basé à Seething près de Norwich. Le pilote était le lieutenant Ray E. Custer. Dick Dugger, le mitrailleur de la tourelle supérieure, raconte ce qu'il a vécu :

« Le dimanche 28 janvier 1945 à 11h59, notre avion le Windy Winnie, décolle de Seething pour aller bombarder les dépôts de carburant de Dortmund dans la vallée de la Ruhr. Il fait très froid ce jour-là. Notre avion fonce vers son objectif sans rencontrer de Flak ou de chasseurs ennemis. Au-dessus de Dortmund, la Flak se met à nous canarder. Nous n'avons pas encore eu le temps de larguer nos bombes que déjà nous sommes touchés. L'appareil décroche brutalement et plonge vers le sol. Nos bombes, au lieu de tomber à l'extérieur, roulent dans l'avion : c'est la panique... Enfin, le pilote réussit à reprendre le contrôle de l'appareil qui se stabilise à seulement quelques dizaines de mètres du sol au milieu des chapelets de bombes larguées par les autres escadrilles.

C'est une chance, personne n'est vraiment blessé mais nos instruments de vol sont détruits et nous ne savons pas où nous sommes. Nous survolons des réservoirs qui explosent et les Allemands nous tirent dessus. Nous réussissons à pousser et à larguer toutes les bombes. Nous jetons aussi les bandes de mitrailleuses et les caisses de munitions pour alléger l'avion. Nous parvenons à sortir de son inconfortable position, le mitrailleur de la tourelle ventrale qui s'était retrouvé coincé la tête en bas.

Nous passons maintenant au-dessus d'un terrain d'aviation allemand. Nous volons si bas que nous touchons presque les tours de DCA. Nous voyons même les pilotes se précipiter dans leurs avions pour nous prendre en chasse. Plus d'une fois, on essuie des tirs et la carlingue est si trouée que nous sentons les courants d'air. L'arrière de l'appareil est dans un piteux état : l'huile et le carburant se répandent partout et l'avion continue quand même à voler...

Atteint par la Flak, un des moteurs est détruit. Continuer à voler si près du sol avec seulement trois moteurs semble impossible, aussi nous jetons tout à l'extérieur : équipement radio, approvisionnements et même nos armes. Nous gardons le cap sur l'ouest sans savoir si nous sommes toujours en Allemagne. Le sol est blanc et on ne peut rien voir si ce n'est les lignes électriques que le pilote réussit à éviter.

Nous nous rapprochons de plus en plus du sol. Inquiets, nous attendons le grand choc... Un grand bruit et une grande secousse, puis des bonds successifs et l'appareil se met à glisser sur ses roues qui se bloquent dans un petit fossé immobilisant du même coup l'avion. Il règne un silence de mort tandis que des flocons de neige se posent doucement sur l'appareil disloqué. Le pilote se trouve coincé et nous avons du mal à le libérer car nous avons jeté tous nos outils. Je me glisse à l'extérieur par une cassure dans la carlingue et je constate que nous sommes tous sains et saufs avec seulement des contusions. On aperçoit maintenant des gens debout dans la neige à quelque cent mètres de l'appareil. J'ai peur que ce soient des Allemands prêts à nous tuer, à nous mettre en prison ou à nous battre.

Mais nous sommes tombés en territoire libéré, assez loin de la ville de Luxembourg. Nos sauveteurs nous emmènent dans une grange où nous passons la nuit. On nous dit que nous nous sommes posés dans un champ de mines ce qui a retardé les secours. Après avoir passé quelques jours à Paris, nous avons été rapatriés en Angleterre et nous nous sommes retrouvés à Seething où nous attendait un nouveau bombardier... »

Le récit de Dick Dugger nous a été donné par Tom Brittan de Pierrefeu sur Var qui a répertorié tous les B-24 tombés dans notre région.