

LE MUSTANG ET LES TEXANS

Ville de l' AISNE, SOISSONS est connue par son vase, ses haricots et clovis, le Roi des Francs. La plaine du SOISSONNAIS qui l'entoure; outre le Chemin des Dames; a été le témoin d'une histoire véridique, que nous raconte, notre célèbre historien local auteur de 18 ouvrages, mon ami JEAN HALLADE. Il m'a autorisé à vous la communiquer ici reprise en intégrale. " LA CHASSE BORDEL "

Il ne s'agit pas là, d'une erreur de langage, mais bien d'une expression courante de nos pilotes de chasse, dont ceux de la BASE AERIENNE de CREIL (OISE) BA-110, qui, entre-autre, dans le contexte d'une journée d'amitié, avec l'ASSOCIATION AMICALE AIR DE L' AISNE, " LA 3 A " de LAON; le 23 avril 1980, l'utilisèrent à plein poumons, au cours du déjeuner, au Mess des Officiers de la Base.

Merci JEAN, de nous raconter ce " Pied de Nez " a l'ennemi !

18 AOUT 1944: La bataille de NORMANDIE est terminée, avec l'anéantissement de la VIII^e armée allemande et la fermeture de la poche de Falaise. La poussée vers la Seine commence.....

La police parisienne, en alerte secrète depuis quelques jours, quitte l'uniforme pour se mettre en civil et passer à l'action contre l'occupant dès le lendemain.....

Dans les environs d'ALENCON, la 2^eme Division Blindée Française, que commande le légendaire Général LECLERC, s'apprête à marcher sur PARIS.

Plus au sud, la 3^eme Armée Américaine, que commande le célèbre Général PATTON, a pris ORLEANS et, remontant en une large courbe, va faire passer, dans quelques jours ses chars à l'est de PARIS.

C'est la "BATAILLE DE FRANCE", la même qu'en mai-juin 1940, mais à l'envers.....

Pendant ce temps, sur les routes de l' AISNE, les convois en retraite de l'armée allemande, remontant vers le nord, étirent leur long ruban, souvent la nuit. Le jour, le risque est trop grand, car les chasseurs-bombardiers américains "Mustang", "Thunderbolt", ou "Lightning", bombardent et mitraillent tout ce qui bouge, ayant l'entière maîtrise du ciel.

Cependant, ces troupes allemandes en retraite possèdent une défense contre les avions de petit calibre agressive et dangereuse et les chasseurs-bombardiers américains en font parfois une cuisante expérience.

En cette journée du 18 AOUT 1944, une curieuse aventure va se dérouler sur le fertile plateau du Soissonnais, à mi-chemin entre Soissons et Fère-en-Tardenois, aventure dont on ne connaît qu'un seul exemple en Europe, tout à la fin de la guerre, en mars 1945, à une époque où la défaite de l'Allemagne était déjà pratiquement consommée.

Sous un chaud soleil d'été, l'après-midi est déjà bien avancé, quand, en Angleterre, sur la Base de Chasse de "STEEPLE-MORDEN" occupée par l'aviation américaine depuis le 9 juillet 1943, les pilotes sont convoqués pour une mission au-dessus de la France.

Cette Base est le repaire du 355^eme Fighter Group, rattaché à la 8^eme AIR FORCE, équipée, depuis le 5 avril 1944, du célèbre chasseur américain P-51 "Mustang", certainement le meilleur chasseur de la guerre sur longues distances, unanimement respecté des pilotes de chasse de la Luftwaffe.

Au "briefing", les pilotes apprennent leur mission de cette fin d'après-midi : Attaquez tout ce qui circule au nord de Paris, les trains, les convois routiers en retraite....en un mot, la désorganisation par un mitraillage à basse altitude.

Dans ce 355ème Fighter Group se trouve le 354ème Squadron et, dans ce 354ème Sq. la section "rouge" de quatre "Mustang P-51 D que commande le capitaine Bert Marshall.

Le capitaine Marshall vient d'assister au "briefing" avec ceux qui seront ses compagnons de vol: le lieutenant Royce Priest, le lieutenant Wood et le flight-officier Woolard, tous quatre de la section "rouge" qui n'ont aucune idée de l'extraordinaire aventure qui les attend en cette fin d'une belle journée.

Décolleront avec eux trois autres sections: la "bleue" du capitaine Mendenhall, la "jaune" du flight-lieutenant Peglar et la "verte" du lieutenant Harness.

Revenons à notre section "rouge" du capitaine Marshall.

Natif du Texas, cet immense état des hommes tenaces, il est un aviateur chevronné. Le 6 juin 1944, le jour du débarquement sur les côtes normandes, un "Junkers-87", en maraude à l'intérieur de la France a été sa victime. Le 20 juin, il montre ses grandes qualités de chasseur en descendant deux "Messerchmitt-109" en un seul combat aérien. Le 28 juillet et le 6 août, il abat encore deux autres Me-109. Son "Mustang" P-51D porte l'immatriculation WR-B.

Tout est prêt pour l'envol et les hélices quadripales entraînées par les moteurs "Merlin" de 2000 chevaux tournent au ralenti. Les avions gagnent la piste et, quatre par quatre, décollent et prennent de l'altitude.

La Manche est rapidement survolée, jusqu'à la hauteur de la Seine. Au sud de Paris, le terrain est occupé par les armées alliées, mais une fois les lignes très fluides franchies, il faut faire attention. Si l'aviation de chasse allemande est pratiquement absente du ciel, il lui arrive de regrouper quelques escadrilles et d'engager le combat aérien, bref mais violent, ou les deux adversaires perdent des appareils.

Il est un peu plus de 17 heures quand la section "rouge" du capitaine Marshall est au Sud de Soissons, surveillant la route nationale 37 venant de Château-Thierry. Quelques éléments disparates, à pied, de l'armée en retraite sont attaqués et dispersés.

Reprenant de l'altitude, la section "rouge" cherche un objectif. C'est alors qu'elle aperçoit non loin de Villemontoire, près d'un tunnel qui deviendra trente ans plus tard tristement célèbre, Vierzy, une concentration de wagons sur la ligne de chemin de fer menant vers Soissons.

L'activité semble réduite, mais il vaut mieux être prudent et, avant d'attaquer, voir si l'objectif est intéressant. Le chef de patrouille, le capitaine Marshall, conscient de ses responsabilités ne veut laisser à personne d'autre le soin de cette reconnaissance rapprochée. Par radio, il prévient ses trois compagnons qu'il descend pour voir....

Le "Mustang" se met en piqué et, réduisant les gaz, remonte la file de wagons à basse altitude. C'est alors que l'enfer se déchaîne sur lui.

Sur une plateforme, des canons de 20mm, qu'il n'a pas eu le temps d'apercevoir, ouvrent le feu sur l'avion américain volant au ralenti.

Gaz remis en grand, virage brutal à gauche, le capitaine Marshall tente de s'échapper du piège. Trop tard! Une volée de projectiles atteint son avion en plein milieu du fuselage sur le côté droit. Le "Mustang" reprend un peu d'altitude mais le pilote analyse rapidement la situation: jamais son avion ne pourra regagner sa base en Angleterre et il est trop près du sol pour sauter en parachute.

D'en haut, ses trois compagnons de patrouille ont suivi le drame. C'est alors qu'une extraordinaire aventure commence.

Au sud de la commune de Serches, le long d'une petite route rejoignant la route de Soissons/Fère-en-Tardenois, sur le haut du plateau, se trouve une grosse ferme dénommée "Mont-de-Soissons". Ce lieu a été le témoin de violents combats, les 7 et 8 juin 1940, comme en témoigne un monument élevé sur le bord de la route.

Cette ferme, en ce 18 août 1944, est en pleine moisson. Parmi les gens occupés à moissonner le blé, beaucoup ne sont pas des fermiers de profession, mais sont venus là pour se soustraire au travail obligatoire (S.T.O) décrété par les Allemands, attendant la libération que l'on croit proche. Dans cette grande culture, tout le monde regarde les avions alliés attaquant du côté de Villemontoire et parmi ces gens, M. et Mme René Pestel et Charles Hacard, métayer.

Un peu plus loin, sur une énorme meule de paille qu'ils recouvrent, Michel Deville, 14 ans, aujourd'hui maire de Leuilly-sous-Coucy, un ami de son âge et un ouvrier agricole, tous trois montés sur la meule, ne perdent rien de l'attaque aérienne.

Sur la route, tout près de là, se dirigeant vers Violaine, ou ils se rendent pour aller chercher du ravitaillement, deux jeunes hommes, dont Michel Cerveaux, se sont arrêtés pour regarder évoluer les chasseurs américains.

D'autres yeux aussi regardent les avions frappés de l'étoile blanche de l'U.S. Air Force: ce sont les soldats allemands d'un poste d'observation situé à moins d'un kilomètre au Sud du "Mont de Soissons", au lieu dit "l'Epitaphe", poste dominant tout l'horizon à des kilomètres à la ronde, et probablement responsable de la découverte d'un parachutage clandestin aux résistants de Villiers-sur-Fère, dans la nuit du 9 au 10 mai 1944 qui amena dix arrestations.

UN EXTRAORDINAIRE SAUVETAGE

Dans les airs, la situation s'est aggravée. Le P-51 "Mustang" du capitaine Marshall étire une vapeur blanche de glycol.

Il ne tiendra plus l'air longtemps. Alors, pendant qu'il peut encore le faire, le chef de patrouille adresse par radio un adieu à ses trois équipiers, leur disant qu'il va essayer de se poser sur le ventre. C'est alors qu'une pathétique conversation s'engage entre le capitaine Marshall et son adjoint, le lieutenant Priest.

Comme son chef, ce dernier est aussi du Texas. Ce sont deux amis dans la guerre, mais aussi par leur origine. Malgré l'angoisse du moment, le capitaine Marshall entend son coéquipier lui prescrire de se poser sur le ventre et que lui-même va atterrir pour le récupérer. Marshall n'en revient pas! Il traite gentiment son ami de fou en essayant de conserver encore un peu le contrôle de son appareil. Priest insiste. Le chef de patrouille, malgré leur amitié, lui donne l'ordre de n'en rien faire.

Le lieutenant Priest, s'il est un homme de coeur, est chef. Son capitaine hors de combat, maintenant le chef, c'est lui et le fait comprendre à son ami qui en reste muet.

L'avion de Marshall vient de virer légèrement à gauche, après être remonté vers le nord et coupé la route Soissons/Fère-en-Tardenois. Il est maintenant à quelques centaines de mètres du sol, parallèle à la route.

Entre deux rangées de bottes de blé, le "Mustang" touche terre et, hélice repliée, se freine, s'immobilisant sur une cinquantaine de mètres.

D'en bas, tous les témoins ont suivi le déroulement de cette action, mais aussi les trois avions de la section "rouge". Le lieutenant Priest ordonne à Wood et Woolard de surveiller les environs pendant qu'il va tenter de se poser. Il survole l'endroit où s'est "crashé" le "Mustang" et voit le capitaine Marshall mettre le feu à

son avion pour qu'il ne tombe pas intact aux mains des allemands.

Le terrain ne lui semble pas propice. Réduisant les gaz, il aperçoit un champ ou un groupe de Français entasse de la paille dans une remorque.

Cet endroit, entièrement fauché, lui semble un bon terrain, mais éloigné de 500 mètres du lieu de chute de l'autre "Mustang". L'atterrissage se passe bien. Mettant les gaz au ralenti, il arrête son appareil, laissant tourner l'hélice. Le lieutenant Priest ouvre son cockpit et, par gestes, fait signe à Marshall de le rejoindre tout en mettant son avion en position de décollage sur cette piste improvisée.

Dés l'atterrissage du "Mustang" du capitaine Marshall, lâchant leur tas de paille, Michel Deville et son ami arrivent à 200 mètres de l'avion en flammes quand ils voient un peu plus loin se poser le "Mustang" du lieutenant Priest.

Le capitaine Marshall voit son adjoint se poser et tente de courir dans sa direction. Mais, les champs de culture ne sont pas une piste olympique pour un aviateur harnaché en tenue de vol.

De loin, le lieutenant Priest s'en rend bien compte et, remettant un peu les gaz, quitte son lieu d'atterrissage. L'avion cahotant, pénètre dans un champ non coupé, traverse une petite route, tout cela ne ressemblant que de très loin à un aérodrome, et se dirige vers son compagnon qui s'essouffle en courant.

Priest vient d'arrêter son avion, Marshall, courant toujours arrive enfin près de lui. La discussion reprend entre les deux amis texans. Le capitaine Marshall veut absolument qu'il décolle au plus tôt. Mais, Priest ne veut rien entendre et saute à terre. Le capitaine Marshall devine la résolution de son ami: jamais il ne l'abandonnera. Il se laisse convaincre.

Marshall laisse son parachute, vide les poches de sa combinaison de vol, pose le pied sur l'aile, monte le premier dans le "Mustang" pendant que le lieutenant Priest se débarrasse aussi de tout. La mae-west et le parachute sont jetés au sol. Symbole d'une amitié indéfectible: si l'avion tombe, personne n'aura de parachute, ils périront tous les deux.

Marshall est assis sur le siège. A son tour, Priest grimpe dans le poste de pilotage et s'assoit sur les genoux du capitaine. On referme la verrière de plexiglass et, malgré cet instant pathétique, du monoplace de chasse devenu biplace, Michel Deville et son compagnon, à une trentaine de mètres de l'avion, voient les deux pilotes leur adresser un au revoir de la main et leur faire signe de s'écarter.

Dans le ciel, WOOD et Woolard tournent toujours, piquent, remontent ne perdant pas de vue ce qui se passe au sol.

D'autres aussi ont suivi les événements, ce sont une dizaine d'allemands, le fusil à la main, progressant avec beaucoup de prudence le long de la route Soissons/Fères-en-Tardenois, abrités par le talus, craignant les deux chasseurs dont les mitrailleuses auraient vite fait de les mettre hors de combat en terrain découvert.

Se dandinant au gré des accidents de terrain, le "Mustang" regagne sa piste d'atterrissage dans les chaumes. Maintenant dans l'axe, les gaz grands ouverts, l'avion s'ébranle, prend de la vitesse, déjà l'arrière se soulève.

A cet instant, la verrière du poste de pilotage, mal amarrée, glisse vers l'arrière, heurtant violemment le front du lieutenant Priest qui manque de peu de s'évanouir alors que l'avion accélère sa course.

Priest reprend conscience pour apercevoir en bout de champ, une énorme meule de blé droit devant. Ses yeux, avec une certaine anxiété, vont successivement du compteur de vitesse à la meule de paille. L'avion, chargé, décollera-t-il avant collision?

Le tas de paille se rapproche et Priest atteint sa vitesse et tire sur le manche. Brave "Mustang"! L'avion décolle, les roues

sont vivement rentrées pour gagner quelques kilomètres de vitesse au moment ou le "Mustang" frôle le sommet de l'obstacle. Le lieutenant Priest pousse un soupir de soulagement; Marshall, lui, n'a rien vu, la figure dans le dos de son ami lui cachant tout regard vers l'avant.

Le "Mustang" biplace prend de l'altitude. Pas trop, il n'y a qu'un masque à oxygène pour deux. A gauche et à droite, Wood et Woolard escortent leurs camarades.

Dès que les trois "Mustang" ont disparu à l'horison, tous les témoins de l'exploit viennent voir l'avion qui brûle. Michel Deville, le premier sur les lieux, ramasse le matériel du capitaine Marshall, le cache dans les bottes de blé pour le soustraire aux allemands qui arrivent avec une heure de retard.

Pendant ce temps, les trois "Mustang" poursuivent leur chemin aérien vers l'ouest. Voici la Manche. Aucun avion de chasse allemand n'a été rencontré. Heureusement, car s'il avait fallu se battre en combat aérien, seuls les ailiers pouvaient le faire.

La côte anglaise est là devant. Bientôt, la base apparaît.

Il est temps. Dans leur étroit habitacle, la position des deux aviateurs n'est pas des plus confortables.

En cet instant, le lieutenant Priest appelle la tour de contrôle, demandant une priorité d'atterrissage en expliquant brièvement pourquoi il demande cette priorité.

Les contrôleurs n'en croient pas leurs oreilles! Quel est ce fou qui raconte être deux dans un "Mustang"? Un combat a dû lui faire perdre la tête! Le lieutenant Priest insiste et arrive à faire admettre sa situation. C'est alors une mobilisation générale des moyens d'une base aérienne à l'échelle américaine.

L'autorisation de se poser est accordée cependant que foncent de chaque côté de la piste les "jeep", les ambulances et les voitures de pompiers par dizaines....

L'avion descend dans l'axe de la piste. Dans sa position Priest ne peut manoeuvrer toutes les commandes et Marshall est obligé de l'aider. Les roues touchent le sol en un atterrissage parfait. Déjà, les voitures de secours sont là.

On grimpe de toute part sur l'avion et des bras vigoureux sortent les deux hommes de leur étroite prison. Minute émouvante, les deux amis devant une assistance qui grossit de minute en minute se regardent en souriant, se serrent la main et s'étreignent. Jamais, ils n'oublieront leur extraordinaire aventure.

Les assistants leur pressent les mains, les admirent. Les deux Texans viennent de réaliser un exploit considéré comme impossib

Michel Deville et son camarade n'ont pas dormi cette nuit-là. Emotion de l'après-midi? Peut-être, mais dans la trousse de survie, ils ont trouvé de délicieux bonbons roses qu'ils se sont empressés de sucer. L'ennui, c'est que ces bonbons étaient des pastilles pour lutter contre le sommeil quand l'avion tombe en mer et que l'aviateur conserve toute sa lucidité pour un repêchage éventuel... Ils ont eu le temps de revoir toute la nuit les événements de l'après-midi...

La guerre a continué. La région de Soissons a vu sa libération, les 28 et 29 août....

Le 11 septembre, moins d'un mois après leur aventure, au cours d'une patrouille au-dessus de l'Allemagne, ayant cette fois chacun leur "Mustang", le capitaine Marshall et le lieutenant Priest se heurtent à la chasse allemande. Au cours du combat, les deux amis abattent chacun un "Messerschmitt-109".

Le lieutenant Priest remportera une autre victoire sur un "Focke-Wulf-190", le 27 septembre, puis un "Messerschmitt-109" le 2 novembre, pour terminer par un doublé descendant deux "Focke-Wulf-190", le 26 novembre 1944 au-dessus de l'Allemagne.

Michel Cerveaux et René Pestel se souviennent fort bien de ce jour-là. Ils n'en parlèrent plus pendant longtemps, on se moquait d'eux car cette histoire paraissait trop invraisemblable et cependant elle était vraie...

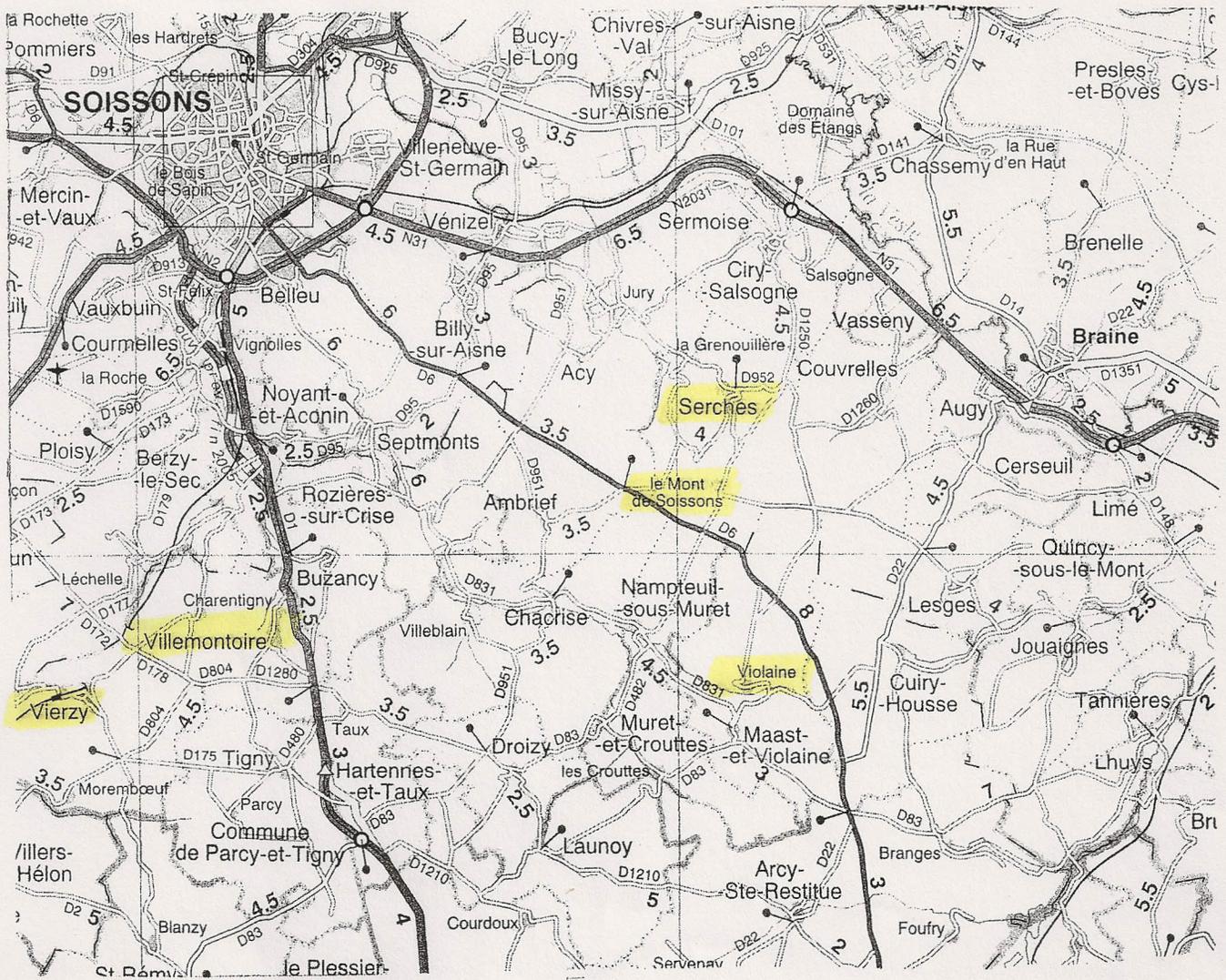
Michel Deville conserva pendant des années le cannot pneumatique et la trousse de survie du capitaine Marshall. Quand fut créé, en 1985, le Musée de la Résistance et de la Déportation de Picardie (à Fargniers), il le donna au musée ou les visiteurs peuvent les voir aujourd'hui.

Les bonbons roses n'y sont plus... Ces souvenirs lui rappellent un moment de sa jeunesse et lui font revoir encore cette extraordinaire aventure du 18 août 1944.

Note: Fargniers, près de Tergniers se trouve à 25Kms au N/O de LAON

Texte de Jean HALLADE, de nov 1991
membre de l'Association des Vieilles Tiges,
de l' A.F.A.A, et d'autres encore...

LARZILLIERE Michel



POUR LES PLUS PERFECTIBLES



Photo du 18 Juin 1944

L'avion à l'arrière de la photo, est celui du Lieutenant PRIEST.
 Sur le nez, le sobriquet "EAGLE BEAK" en jaune sur cartouche noire
 Le tour de la casserole d'hélice et le gouvernail de queue sont
 peints en rouge.

à gauche

à droite

Lieutenant Royce Whitman PRIEST
 né le 9 avril 1922 à PERSONS-TEXAS
 Carrière dans l'U.S.A.F
 Score final: 5 victoires aériennes
 Avion: P51D "MUSTANG" S/N 44-13763WR-E

Capitaine Bert Wilder MARSHALL
 né le 9 novembre 1918 à ROYEE CITY-TEXAS
 Carrière dans l'U.S.A.F
 Score final: 7 victoires aériennes
 Part en retraite comme Général en 1960
 Avion: P51D "Mustang" S/N 44-14293 WR-B

Les deux pilotes sont décédés, il y a quelques années à deux mois
 l'un de l'autre (noté du 20 septembre 2007)