



La 36^{ème} mission du Lucky Strike

Peut-être avez-vous eu l'occasion de voir à la télé le film *Memphis Belle* qui raconte la fabuleuse histoire d'un B17 "une Forteresse Volante" gravement endommagée lors d'une mission au dessus de l'Allemagne. Après bien des péripéties l'avion arrive à regagner l'Angleterre où il atterrit en catastrophe. L'équipage est sauf.

L'histoire du "Lucky Strike" que nous vous racontons aujourd'hui aurait pu elle aussi faire l'objet d'un film.

Le récit qui va suivre est une compilation d'informations trouvées sur les sites internet des Anciens Combattants Américains et de témoignages recueillis localement par Mauricette et José Gallégo de Maysel. Cette histoire a eu pour cadre notre région et particulièrement notre commune et ses habitants dont certains sont toujours en vie.



Le B17 S.N.231258 Lucky Strike (Sq code : BG J) est arrivé en Angleterre le 5 décembre 1943, il est affecté 13th Combat Wing de la 8th Air Force basé sur l'aérodrome d'Horham dans le Suffolk à environ 130 km au Nord de Londres.

A partir de cette date, et avec différents équipages le Lucky Strike va participer à 35 missions de bombardement sur la France et l'Allemagne, des missions difficiles, notamment le 10 février lors d'une mission sur Brunswick où sur 21 avions engagés 7 ne rentrent pas au bercail.

Bilan 19 morts et 51 prisonniers.

Le lundi 10 avril 1944 le Lucky Strike s'envole de Horham avec son chargement de bombes pour une 36^{ème} mission.

L'équipage est composé de 10 membres :

Le 2nd Lt Ronald E. Thompson pilote,
Le 2nd Lt Blaine R. Manahan co pilote,
Le 2nd Lt Everett T. Enstrom navigateur,
Le 2nd Lt John W. Hedlund bombardier,
Le Staff Sergeant Clifford G Golke Mécanicien et mitrailleur en tourelle supérieure,
Le Staff Sergeant Grady T. Justice opérateur radio,
Le Sergeant William L. Dearing mitrailleur (en tourelle ventrale),

Le Staff Sergeant James E. Hanrahan mitrailleur sabord gauche,

Le Staff Sergeant Robert W Moedebeck, mitrailleur sabord droit,

Le Sergeant Cletus S. Hard mitrailleur de queue.

Ce jour là, la 8th Air Force aligne 729 bombardiers et 496 chasseurs sur la Belgique et la France : Objectifs : les aérodromes et les usines aéronautiques.

Presque tous les terrains du Nord de la France sont concernés.

C'est maintenant une quasi habitude, la formation traverse "le Channel", survole la Belgique, vire par la droite et pénètre en France par les Ardennes puis survole la Champagne à une altitude de 7.000 mètres.

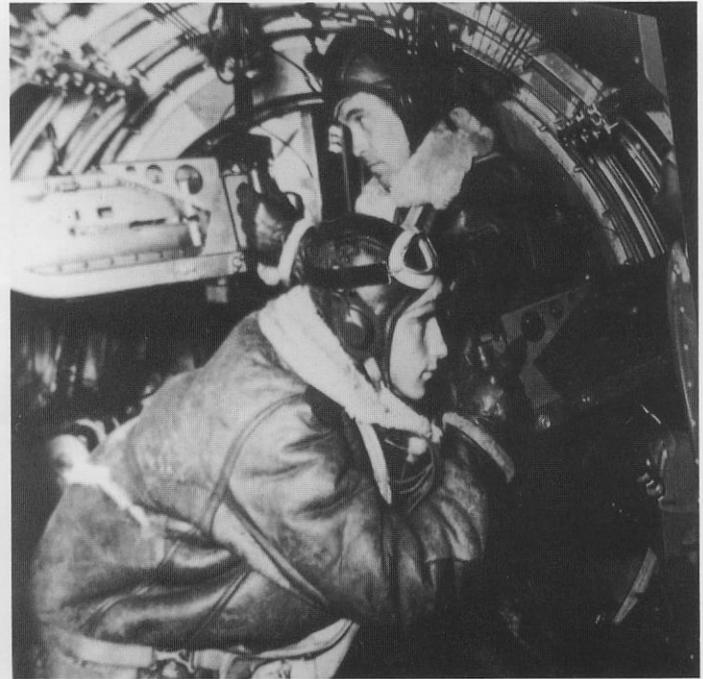
Le "box" (groupe de bombardiers) auquel appartient le "Lucky Strike" est pris a parti dans les environs de Château Thierry-Dormans par une formation de Focke Wulf 190 du 9 /JG 2 de la Luftwaffe.

Dans le collimateur de son FW 190, l'Ober lieutenant Josef Wurmheller voit grandir la forteresse volante. Il fait feu.

Il est 9h20. Pour l'équipage du Lucky Strike, c'est le début de la galère.



Le tir de Wurmheller a fait mouche sur le moteur n°4 le carburant commence à couler de l'aile droite .
Ne pouvant traiter l'objectif prévu à cause de la couverture nuageuse, le leader décide d'un 180 degré afin de traiter un objectif secondaire. Les 21 avions volent maintenant vers l'ouest à une vitesse de l'ordre de 300 km/h et larguent leurs bombes incendiaires sur l'aérodrome de Persan Beaumont.
Une minute trente après le passage à la verticale de l'objectif une explosion se produit, le moteur n°4 est en feu.
Il est 9 h 45 et à bord tout se précipite.
Suivant le témoignage d'Hedlund le bombardier à l'écoute sur l'interphone de bord Le co-pilote demande au pilote s'il doit mettre l'hélice du n° 4 en drapeau, le pilote répond : No. l'aile droite se brise et l'avion part en spirale. Enstrom est précipité violemment sous la table de navigation.
Hedlund se brise les côtes sur son viseur.
Sur l'interphone de bord, le pilote donne l'ordre d'évacuation Golke saute, il voit Manahan, prêt à sauter derrière lui.
Moedebeck saute derrière Dearing (Il apercevra ce dernier le 17 mai dans un camp de prisonnier près de Frankfort).
Hard saute à son tour, au cours de sa descente il comptera cinq parachutes autour de lui.
L'avion poursuit sa spirale verticale et touche le sol près de la D929 à environ 750m au Nord d'Ercuis.



*L'équipage du Lucky Strike à l'entraînement aux Etats-Unis
(photos sur le blog de Mme Romaneski,
fille du Lt Blaine mort au combat)*

Ce sont donc six hommes qui touchent terre entre Ercuis, Le Tillet, le Bois St Michel.

Ce qu'il advint de l'équipage

On peut penser qu'ils ont fait route vers le bois St Michel pour s'y cacher et trouver une assistance auprès du maquis, toujours est-il que les 2nd Lt John W.Hedlund et William L. Dearing mitrailleur sont capturés le 12 avril à 22h30 par la police militaire allemande près de Mello avec des habits



Ronald E. Thomson, pilote et Blaine R. Manahan, co-pilote



Il était une fois



La maison de la famille Viet

civils. Prisonniers de guerre, ils seront internés en Bavière. Dearing s'évadera durant une marche forcée commencée le 8 février 45. Il survivra pendant 86 jours en parcourant 900 km, se cachant dans les fossés et les cultures se nourrissant de ce qu'il pouvait trouver. Il sera capturé par une division de Panzer et sera libéré à la fin des hostilités.

Le Staff Sergeant James E. Hanrahan est capturé le 11 avril à 10h45 près de Villers sous St Leu, prisonnier il sera rejoint par le Staff Sergeant Grady T. Justice au stalag 17 B en Autriche.

Reste Golke et Hard, les plus chanceux, dirons-nous, récupérés par M Brochard, ils parviennent à St Vaast les Mello le 11 avril.

Madame Pierrette Henri (Jacques à l'époque) alias Mado dans la Résistance se souvient : "J'ai vu les deux "paras " chez Maman, et la première chose que mon frère m'a demandé de faire pour eux, c'est de leur cirer les chaussures en noir".

NB : Elles devaient être trop voyantes par rapport "à la mode" du moment...

Nos deux compères seront cachés par la famille Viet et vivront en plein centre de St Vaast jusqu'au 18 mai, occupant leur temps à taper le carton et prenant l'air de temps à autre



Pierrette Henri, au fond, en compagnie de Marie-Thérèse Hallade, une autre Résistante, lors de la cérémonie de Cramoisy

entre les draps que Madame Viet faisait sécher au soleil. (On ne sait pas si elle faisait beaucoup de lessive)...

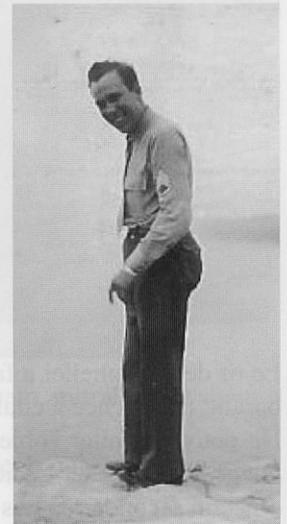
Témoignage de M. Brochard d'Ercuis recueilli par Mauricette Gallégo

"Le 10 avril 1944, il y avait beaucoup de brouillard vers 10h, 10h30 M. Brochard, qui avait une douzaine d'années a entendu une explosion.

Il s'est précipité, avec d'autres personnes d'Ercuis vers le lieu de l'explosion. Ils ont découvert, au lieu dit "L'arrêt de Tillet la carlingue de l'avion avec trois corps. Un peu plus loin un morceau de la queue de l'avion avec un autre corps. Un morceau d'aile se trouvait de l'autre côté de la route qui mène à Blaincourt. Les corps des trois aviateurs étaient intacts, pas de blessures ni de brûlures apparentes. Il y avait tout juste un filet de sang qui avait coulé de leurs oreilles. L'un d'eux était un très bel homme avec des yeux bleus. Une chapelle ardente a été dressée dans l'école maternelle d'Ercuis. Il y a eu une inhumation provisoire au cimetière d'Ercuis.

M. Clayes un autre habitant du village qui était très jeune à l'époque m'a dit que ce qui l'avait frappé c'est le monde qui était venu assister aux obsèques ! Je crois que tout le village était là malgré la présence des allemands ! m'a-t-il dit au téléphone.

L'un des deux qui ont été recueilli est tombé dans le Bois St Michel le père et l'oncle de M. Brochard qui faisaient du charbon de bois sur place, l'ont récupéré, lui ont fourni des vêtements civils et l'ont caché avant qu'il ne soit pris en charge par le réseau de Charles Andrieux et qu'il atterrisse à St Vaast dans la famille Viet.



*Le Sergeant
Cletus S. Hard,
mitrailleur de queue*

Témoignage de M. Gilbert Viet

"Clifford Golke et Cletus Hard vivaient avec la famille Viet dans leur maison, mais une cachette avait été aménagée dans une cabane, dans le jardin et ils s'y réfugiaient lorsque la famille avait de la visite.

Pour qu'ils puissent sortir dans la cour sans être vus, des draps étaient étendus "à sécher" sur les fils à linge.

Un jour, ils ont dû s'enfuir par le jardin avec l'un des fils Viet pour aller se réfugier chez des voisins parce qu'une patrouille allemande s'étaient arrêtée devant la maison.

Ils passaient le temps à jouer aux cartes et les mélangeaient "comme des pros" Gilbert Viet a fait le geste, les deux paquets, très près, les pouces qui les font défiler.

Sur les fausses cartes d'identité qu'on leur avait fournies, l'un d'eux était prénommé "Arthur".



Le Boeing B 17 G "Flying Fortress"

Caractéristiques

B17 G le plus produit, destiné au front européen.

4 moteurs Wright Cyclone R 1820-97, 9 cylindres en étoile de 1200 ch chacun.

Envergure 31,62 m, longueur 22,66 m, hauteur 5,82 m.

Poids au décollage 29.710 kg.

Vitesse 462 km/h à 7500 m.

Plafond 10.850 m. Autonomie 3220 km.

Armement 13 mitailleuses, 7985 kg de bombes.

Il a ajouté que ça les avait beaucoup fait rire..

Il s'est souvenu également d'un jour où, en sortant de la maison, il a vu deux allemands assis sur le muret du jardin, il est rentré très vite pour prévenir. La famille Viet a fini par être dénoncée. Ils ont dû s'enfuir précipitamment. Les deux américains sont partis avec des résistants et la famille Viet s'est réfugiée chez des cousins jusqu'à la libération".

Une petite jeunette de l'époque, (elle se reconnaîtra) m'a dit les avoir vu et que c'était de beaux gars.

Toujours est il que leur présence était connue et leur situation de plus en plus dangereuse.

"Mado" intervint de nouveau conduisant nos rescapés à St Leu d'Esserent puis dans un hôtel proche de la gare de Chantilly. Leur faisant traverser l'Oise par le bac (le pont de St Leu ayant été détruit).

Hard et Golke passeront par un pays neutre (Suisse ? le document ne le dit pas) où ils seront internés le 16 juin.

Ils rejoindront l'Angleterre le 4 juillet.

Thompson, Blaine R. Manahan, Everett T. Enstrom, et Robert W Moedebeck, seront inhumés au cimetière d'Ercuis puis transférés après la guerre au cimetière militaire américain d'Epinal.

Après guerre

Monsieur et Madame Viet seront honorés par Charles Tillon Député de la Seine et futur Ministre de l'Air, et Pierrette Henri recevra les remerciements de l'Ambassade de Etats-Unis.

Golke et Hard sont revenus en France et n'ont pas trouvé trace de leurs sauveteurs, ceux-ci ayant quitté St Vaast les Mello.

Sur internet.

Avec Internet, on trouve d'abord, un petit bout de fil, puis un de plus, puis une grosse bobine. Les sites des Anciens Combattants US regorgent d'informations : détails des missions, témoignages, jusqu'aux lettres adressées aux familles leur annonçant la disparition de leurs proches.

Mais le plus touchant de l'histoire est le Blog de Madame Romanoski, fille posthume du co-pilote Blaine R Manahan, Elle y raconte la vie de son père qu'elle n'a pas connu, son enfance son mariage, sa formation de pilote, les lettres échangées par ses parents depuis l'Angleterre. (Bouleversant).

Remerciements :

A Marcel Mavré qui nous a mis sur la piste de cette histoire à José et Mauricette Gallego du Club du Souvenir Militaire de Montataire qui m'ont emmené sur le site du crash, à Madame Pierrette Henri, Gilbert Viet et M.Brochard acteurs et témoins de cette histoire,

à Alain Bodel du Musée de l'Aviation de Warluis pour ses traductions,

à Bill Connor ancien pilote de B 17, pour la confirmation de couleur des chaussures...

Enfin à M Romanosky gendre de Blaine R. Manahan dont j'ai littéralement "pillé" le site internet.



Les B17 en France

A notre connaissance, aucun équipage de FAFL (Forces Aériennes Françaises Libres) n'a volé sur B17 lors de la Seconde Guerre Mondiale.

Par contre des Forteresses Volantes ont été utilisées pendant trente ans par l'Institut Géographique National. Basées à Creil elles ont assuré la couverture photo de la France et de nombreux pays dans le monde.

Pour moi c'était un réel plaisir de voir voler cet avion dans le ciel de Creil.

En 1972 la France céda aux Etats-Unis le F-BGSH le dernier survivant du 91 BG basé à Basingbourn en Angleterre pendant la Seconde Guerre Mondiale. L'avion démonté fut transporté aux Etats-Unis par un C5A Galaxy où le 512th Military Airlift entreprit de le restaurer. Il fallut 9 ans de travail pour le remettre en état. Il revole depuis 1988 sous son véritable nom "Shoo-Shoo Shoo Baby" Titre d'une chanson très populaire en 1943.

Un autre appareil le F-BEEP en bon état rapartit également vers les Etats-Unis après 30 années de service à l'IGN ou il reprit le nom de "Thunderbird".

Enfin le F-BGSR partit pour Duxford en Angleterre où il prit le nom de "Sally B" il fit de nombreuses tournées et fut utilisé pour le film "Memphis Belle".

Noms de baptême et "nose art"

Durant la guerre il était de coutume au sein de U.S Army Air Force de donner des noms aux avions et de les décorer. Une forme de courant artistique que l'on a appelé le "Nose art". Cela ne fût jamais repris au sein de l'Armée de l'Air Française, et pourtant elle honore chaque année la mémoire du capitaine Georges Guynemer qui volait sur le "Vieux Charles" décoré en 14/18.

Un souvenir personnel

En 1954, en Indochine, à quelques semaines de la chute de Dien Bien Phu, un renfort de B26 Invader arriva du Japon. Ils avaient participé à la guerre de Corée et arboraient de superbes "pin-up" que l'on entreprit illico d'effacer à grand renfort de diluant.

Les Lucky Strike (témoignage trouvé sur Internet)

"Les Lucky Strike étaient les cigarettes que les soldats américains devaient "toucher" chaque mois.

Je me souviens de la "réclame", on ne disait pas encore publicité, qui en sera faite : un panneau où un homme (en costume) et une femme (jupe au-dessus du genou et talons aiguilles) se faisaient face, tenant chacun l'une de ces cigarettes à la main. Entre les deux, un peu plus bas, le texte suivant, en forme de jeu de mots : "BE HAPPY, GO LUCKY !". En-dessous, centré, un autre adage : "LUCKIES TASTE BETTER THAN ANY OTHER CIGARETTE", avec sur le côté un G.I. en buste tenant un paquet de "Luckies", caractérisé par un cercle doré entourant un gros rond rouge avec les mots Lucky Strike. Ces cigarettes, du tabac blond, sans filtre, avaient pour nous un goût "extra", et les fumer représentait le maximum de "la classe".

Ce sont les premières cigarettes que nous avons fumées! Nous en avons grappillé souvent, et les soldats américains ne rechignaient pas à nous en donner. Je me souviens de leur sourire quand nous leur témoignions notre reconnaissance avec un "thank you" bien appliqué.

Bien évidemment, il n'était pas alors question de demander de l'argent à nos parents pour acheter du tabac, mais nous avions nos "fournisseurs".

Les temps ont bien changés. Les soldats américains ne sont plus là, mais le goût des "Luckies" reste toujours présent à ma mémoire".

Oui, Monsieur, c'est ainsi que j'ai commencé à fumer, j'ai fumé des "blondes" une grande partie de ma vie. J'ai cessé depuis, mais j'ai toujours envie d'enfourer mes narines dans un paquet de Player's.

La Libération c'est un mélange d'odeurs : de "benzine", de mécanique chaude, de tabac blond. C'est aussi un goût celui du chewing gum et du chocolat.

Pour terminer et en guise de conclusion : C'est aussi une musique, alors après avoir lu ce récit, mettez donc si vous en possédez, un CD de Glenn Miller et ayez une pensée pour eux.

Paul Crépin