

Les Ramelotois et l'avion de la Chaussée Romaine.

« Un bombardier américain a atterri dans un champ au bord de la Chaussée. » Surprenante, invraisemblable, cette nouvelle qui se répandait, il y a 80 ans, parmi les villageois incrédules !



(photo de la collection de Guy Pineur de Ramelot)

Et pourtant, cet avion intact se trouvait bien là ! Tout le monde voulait le voir de près; pendant des mois, sa carcasse imposante offrit à certains l'occasion d'une *photo-souvenir* ou d'y récupérer de précieux matériaux. Une époque dont les témoins et les souvenirs se font de plus en plus rares. Mais voyons plutôt !

Automne 44 à Ramelot.

Il y a juste 80 ans, septembre 44 soufflait le froid et le chaud sur nos villages : aux massacres perpétrés à Fraiture les 3 et 4 par les Nazis en déroute, succédait l'arrivée des Américains, le 6. L'euphorie n'était pourtant pas de mise : le contact avec les GI's était chaleureux¹ et ils établissaient leurs bivouacs protecteurs dans la bande forestière entre Limet et Tillesse, mais les Nazis résistaient et occupaient encore les environs de Terwagne. Octobre ouvrit un automne morose²: des pluies et du brouillard fréquents plombaient le moral et la vie des habitants qui avaient du mal à croire à la libération. La crainte de la guerre était sans cesse ranimée dans les esprits des Ramelotois quand ils voyaient passer haut dans le ciel des escadrilles de centaines de bombardiers américains; des B17, ces *forteresses volantes* lourdement chargées de bombes destinées à raser les infrastructures et les villes allemandes.

Le mardi 3 octobre, un événement insolite se produisit dans les champs en contrebas du château d'Abée : un de ces bombardiers géants, en détresse, s'était posé à Abée, « dans le champ en dessous de la ferme du château ». Au retour d'un bombardement sur Nuremberg, ce **B17 G** (n° 338309 du 338 Bomb, 563 Squadron, 45 Bomb Wing, 3 div. USAF), touché pendant cette

¹ Dernier témoin oculaire de Ramelot, Mme Andrée Macédoine, nous a rappelé qu'elle avait constitué un petit carnet des mots essentiels pour la communication avec ces anglophones et qu'il servait d'ailleurs dans les deux sens ! C'est elle qui a commenté avec précision les rares photos prises en 1945 alors qu'elle avait 12 ans. Isabelle Op't Roodt et moi-même sommes remplis d'admiration pour la précision de ses souvenirs et la qualité de ses explications. Nous la remercions vivement.

² <https://forums.infoclimat.fr/f/topic/56786-lhiver-194445-dans-lest-et-loffensive-allemande-des-ardennes-alsace/>

Ce site donne le détail des relevés météorologiques réalisés par différents services tant alliés qu'allemands, notamment les températures relevées à Aachen et dans les Ardennes.

longue mission, perdait du carburant et de l'altitude. Incapable de rejoindre sa base de Knettishall (près de Cambridge) en Angleterre, le pilote dut se résoudre à un atterrissage de fortune, sans savoir s'il survolait encore le territoire ennemi ou la zone libérée. Il choisit de se poser dans un espace plat et sans obstacle : la longue chavée dégagée du ruisseau d'Abée, qui s'étend de la N66 jusqu'à Limet. Chapeau au pilote qui atterrit dans un champ, sur ses roues et sans casse³ ! Il sauva ainsi la vie des 10 membres d'équipage qui furent récupérés par les GI tout proches. Il semble que l'incident et sa fin heureuse ne laissèrent aucune trace. Il y a peu d'écho dans les relations ultérieures qui sont fort floues : on a écrit qu'il se serait posé « près du bois des Six-Bonniers » (qui est quand même bien loin) et il fut souvent confondu avec un autre dont nous allons parler. Notre témoin, Madame Macédoine, confirme qu'il était immobilisé près de la drève qui conduit à la salle *Le Grenier* (1 sur le plan).

Le site des atterrissages entre Ramelot et Abée.



<https://www.google.com/maps/@50.4773512,5.3417604,1318m/data=!3m1!1e3?entry=ttu>

Hiver 44 - 45 à Ramelot.

La météo de l'hiver 44 fut épouvantable: dès la mi-décembre, l'*Offensive von Rundstedt* ramena la guerre et ses massacres à proximité de Marche, tandis qu'un hiver rigoureux écrasait nos Ardennes sous le brouillard, la pluie, la neige et des températures allant jusqu'à -25°⁴. Cette météo détestable cloua l'USAF au sol en novembre et décembre. Ce n'est qu'à la fin de l'année que l'aviation américaine reprit et multiplia ses missions vers l'est, en survolant le Condroz pour écraser sous un tapis de bombes infrastructures et villes allemandes.

Les Ramelotois connurent un nouvel épisode marquant le 10 janvier 45 : un second B17 américain, gravement touché lors d'une mission de bombardement sur le complexe industriel de Gymnich, près de Cologne, fut contraint de tenter un atterrissage d'urgence et – par hasard ou par choix – se posa dans la même chavée d'Abée que son prédécesseur d'octobre; il s'immobilisa en parfait état, peu avant la Chaussée Romaine (2 sur le plan). L'équipage fut

³ Ce type de bombardier pesait au retour à vide au moins 7500 kg et se posait sur une piste de 300 m.

⁴ Voir la note n° 2.

récupéré par les forces US qui le rapatrièrent sain et sauf en Angleterre. Nous sommes beaucoup mieux documentés sur l'événement qui est localisé sur le plan ci-dessus.

L'évolution des B17.

L'armée américaine avait lancé le projet de construire des bombardiers lourds dès 1935 et chargé la firme Boing (B...) de leur réalisation. Un B17 de base était prêt lors de l'entrée en guerre des USA le 8/12/41. On fournit d'abord quelques uns de ces quadrimoteurs à l'allié anglais dont les missions sur l'Allemagne allaient servir de banc d'essai. Ce modèle avait d'énormes qualités d'utilisation (maniabilité, autonomie), mais ce gros oiseau un peu poussif (250 à 350 km/h) ne volait pas très haut et payait un lourd tribut: il fut une cible facile et sans défense pour les chasseurs et la FLAK allemands. De 42 à 44, on va s'efforcer d'apporter des améliorations pour protéger les hommes et le matériel. L'évolution des versions correspond aux lettres, successivement des B17 B, C,...F, G. Ce dernier, le B17G, est le modèle le plus évolué, surnommé à juste titre *forteresse volante* ; il fut déterminant dans la dernière année de la guerre et on en produisit à la chaîne plus de 12000. Les deux exemplaires qui se sont posés chez nous en 44 et 45 sont de ce type.



Envergure de l'appareil :

32 m de large

23 m de long.

Mitrailleuses :

2 dans le nez

1 sur le dos (au-dessus du pilote)

2 sur les côtés de la carlingue
(derrière les ailes)

1 sous le ventre de l'appareil

1 dans la queue

<https://www.americanairmuseum.com>

Le point faible restera toujours le fin revêtement en aluminium sans blindage qui rendait les hommes et les réservoirs fort vulnérables.

Pour renforcer leur protection face à la chasse allemande, on équipa les B17G de plusieurs mitrailleuses lourdes capables de viser tout assaillant quel que soit l'angle d'attaque (l'équipage comportait une dizaine d'hommes). La forteresse pouvait donc se défendre et attaquer. L'autre évolution consista à leur permettre de voler plus haut, beaucoup plus haut (entre 8500 et 10000 m) : à cette altitude, l'augmentation de la taille (et de la surface) des ailes, maintenait la portance dans cet air moins dense ; la mise au point d'un meilleur carburant, conservait la performance des moteurs. Ces modifications ne furent pas sans conséquences : les chasseurs allemands ne dépassaient pas 5000 m et la Flak perdait son efficacité. Mais ces longues missions (jusqu'à 9h de vol) furent souvent un enfer pour l'équipage confiné dans l'espace restreint de la carlingue traversée par des courants d'air glacés (Il y avait des ouvertures pour les armes alors que la température descendait entre -30 et -50° à cette altitude). On changea aussi la tactique : pour éviter la DCA, les escadrilles composées souvent de centaines d'avions, submergeaient les défenses par le nombre et larguaient les bombes à haute altitude, sans trop de précision ; on se

disait qu'en bombardant toute la zone de l'objectif visé, on détruirait bien entre autres celui-ci (*carpet bombing*)⁵ !

Les deux forteresses volantes de Ramelot.

Grâce aux numéros d'immatriculation et symboles peints sur les avions, on peut les identifier avec précision et reconstituer une partie de l'histoire. Le site du Musée de l'Armée de l'Air américaine de Duxford (GB) fournit beaucoup d'informations. C'est le cas pour « nos » avions.

Le 3 octobre 1944.

Le **B17 G n° 338309** du 338 Bomb, 563 Squadron, 45 Bomb Wing, 3 div. USAF était basé à Knettishall (près de Cambridge) en Angleterre. Arrivé des Etats-Unis au début de septembre, il participe à 9 missions du 12 septembre au 3 octobre. Ce jour, il décolle à 7h05 de Knettishall pour participer à la mission de bombardement 662. Il traverse le Condroz et survole Frankfurt pour atteindre Nuremberg. Son escadrille y largue ses bombes à 8000 m (25000 pieds). Lors de cette mission, 13 des 26 avions de l'escadrille sont touchés plus ou moins gravement par la FLAK. Au retour, le B17 d'Abée perd du carburant et, bientôt à court, quitte sa formation pour se poser d'urgence sur son train d'atterrissage et sans dommage, *au nord-est du village d'Abée, dans les champs appartenant à M. Delcourt, près de l'endroit appelé les 6 bonniers*⁶. Madame Macédoine de Ramelot, témoin oculaire, précise la position de l'avion : « *dans un champ, au bord de la Rue du Château d'Abée.* » L'épave y restera longtemps, dit-on ; mais nous n'avons aucune photo.

Le 10 janvier 1945.

Le **B17 G n° 448450** du 92 Bomb 325 Squadron 40 Bomb Wing 1 Div USAF⁷ était arrivé de Dallas le 18 août 44. Basé à Podington (entre Londres et Oxford) en Angleterre, il participe à une mission massive sur le site industriel de Gymnich (près de Cologne). Au retour, touché par la FLAK allemande, l'avion perdait de l'altitude et de la vitesse ; un témoin, qui se trouvait dans le camp de repos du 3rd Tank Bn à Tillesse, écrit : *un B17 passa à très basse altitude ; nous n'imaginions pas qu'il allait se crasher*⁸. *L'avion se posa intact dans un champ au nord de Ramelot.*

Madame Macédoine, se souvient qu'il s'immobilisa un peu plus bas que la dernière ferme sur la Chaussée Romaine, à l'est de celle-ci. L'avion a donc survolé l'épave du premier avant de se poser dans la longue (et unique) chavée dégagée, sans bosquet ni construction, qui s'étend de la Rue de Bèche à Abée jusqu'à la Chaussée Romaine à Ramelot (voir plan ci-dessus).

⁵ Rappelons que le 18 août 1944, des bombardiers américains qui devaient détruire le pont du chemin de fer de Huy ont tué 80 Hutois en utilisant cette technique. Le tapis de bombes s'étendait d'Antheit jusqu'à la Rue Cherave à Huy Sud. Et le pont resta intact !

⁶ Témoignages fournis dans *La Petite Gazette* (19/06/2006)

⁷ Les symboles : un triangle noir sur la queue = 40 bomb wing de la 1ère div. 8 USAF ; la lettre B = 92 heavy bomb group du 325 squadron. Sur la queue, le n° d'immatriculation : (4)48450.

⁸ Le pilote, cette fois encore, fit preuve d'une grande maîtrise en posant son appareil sans casse dans un champ en hiver. L'équipage fut recueilli par les troupes US stationnées à Tillesse et rapatrié en Angleterre pour y reprendre du service. Ces missions extrêmement périlleuses provoquèrent des pertes humaines très considérables et la destruction d'un nombre important des 12500 B17 produits aux Etats-Unis. Sur les 5328 tombes de soldats américains du cimetière de Neuville-en-Condroz, plus de 3000 perpétuent le souvenir de soldats de l'Armée de l'Air US. 1300 bombardiers B17 G ont été descendus en mission.



Le 10 janvier, l'offensive von Rundstedt était en cours et l'hiver rigoureux ; l'avion resta donc lui aussi très longtemps sur le site, abandonné sans surveillance par les Américains qui l'avaient désarmé. Mais le retour du printemps y attira de nombreux visiteurs et l'histoire locale prit place dans l'album des photos de famille.

80 ans plus tard, Isabelle Op't Roodt et moi-même avons voulu conserver le souvenir de ce qui fut un événement pour les Ramelotois et pour des curieux venus parfois de bien loin pour voir ce monstre des airs ou s'y faire photographier.

L'album photo des Ramelotois.

1° Les premiers intrépides

L'avion n° 448450 fut désarmé par les militaires américains, qui y avait apposé une pancarte (*critical salvage completed. No guard needed*); il fut surveillé quelque temps par le garde-champêtre de Ramelot, puis abandonné pendant plusieurs mois.

L'occasion, avant l'ère des selfies, d'immortaliser l'événement. Ici deux frères (un moine et un prêtre) d'un fermier décédé de Ramelot. Ce fut, nous dit-on, un but de promenade très prisé. Le 10 janvier, quand l'avion s'est posé, la neige recouvrait le paysage (c'était pendant l'offensive von Rundstedt dans les Ardennes). Sur cette photo printanière, l'avion est encore complet ; on reconnaît en arrière-plan l'orée du Bois des Six-Bonniers.



2° Villageois en promenade.



<https://www.americanairmuseum.com/archive/media/upl-71420>

L'avion sera rapidement pillé. Ici, il est déjà dépouillé de ses 4 moteurs ainsi que du nez en plexiglas épais du poste des mitrailleurs de tête. A droite, Renée Godelaine (maman de Guy Pineur) ; à gauche, Marie Godelaine (soeur de Renée).

3° Quelques Ramelotois disparus.



<https://www.americanairmuseum.com/archive/media/upl-71415>

Sur cette photo du printemps 45, Madame Macédoine reconnaît :

Assis : Raymond Delvaux et Ernest Macédoine.

Debout : Gaston et Louise Floppe, Irène Thirion et Madeleine Haidon.

4° Un autre groupe, prêt à décoller.



L'avion était haut de 5 m. Photo de Guy Pineur de Ramelot.

5° L'épilogue.



« La Petite Gazette » 17/09/2008

Selon un témoignage cité dans *La Petite Gazette* (17/09/2008), la carlingue, du moins ce qu'il en restait, fut transportée sur un camion de la scierie Leclère de Fraiture vers le terrain de l'ingénieur Fox (rue du Centre à Soheit). Cet ingénieur avait déjà acheté et fait démembrer d'autres épaves d'avions pour en valoriser le précieux aluminium.

Pour en savoir plus sur le sujet, nous conseillons de consulter les sites suivants. Ils nous ont fourni une documentation abondante et de qualité.

www.worldhistory.org/trans/fr/2-2430/bombardements-alliés-en-allemagne

www.lapetitegazette.net/category/guerre-1940-1945

On y trouve d'autres témoignages intéressants.

<https://halifaxjd371kno.com/soldats-u-s-a-ramelot-1944>

Un site local qui réunit des témoignages sur la présence des soldats américains et sur les avions alliés qui se sont abîmés en Condroz. Très intéressant !

www.americanairmuseum.com/archive/media/upl

Le site très complet du Musée de l'Armée de l'Air américaine durant la IIe Guerre (en bordure de la M11 à proximité de Cambridge). Un répertoire de photos et d'informations relatives aux avions et équipages perdus dans nos régions.

www.b17flyingfortress.de

La description des avions et des conditions de vol infernales des équipages.