

LA ROUTE DU RETOUR

Le 20 octobre 1943, le bombardier « Shack Rabbit III », avec 10 membres d'équipage est abattu au-dessus de la Belgique

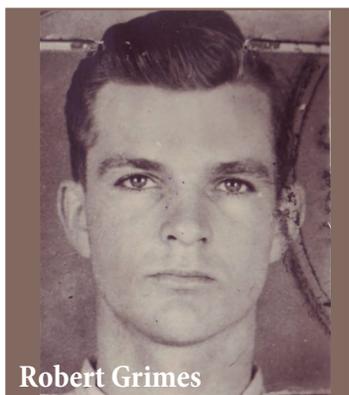


Charles Carlson

L'histoire de l'aviateur Charles V Carlson, caché durant 11 mois derrière les lignes ennemies par la Résistance belge et française pendant la seconde guerre mondiale



Henriette Hannotte



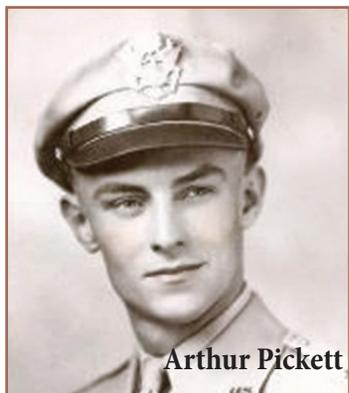
Robert Grimes



Robert Metlen Georges Janser Charles Carlson



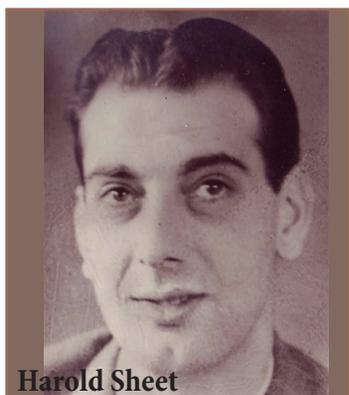
Théodore Kellers



Arthur Pickett



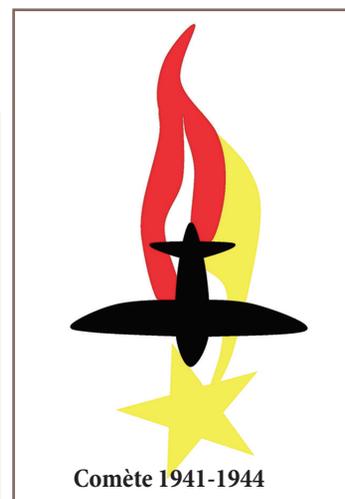
James Mac Elroy



Harold Sheet



Bombardier B17-F



Comète 1941-1944

SOMMAIRE

Les mémoires de Charles Carlson

4- La route du retour	Anne Jacobson Robertson
5- je veux voler	
8- Dix bons hommes	
15- The milk run	
19- Mon Dieu, Américain	
22- Ellezelles : mal déplacé ou oublié	
26- Bière et aboiements de chien	
30- En route vers la maison	
36- Les Heller	
37- Il suffit de dire ah-h-h	
39- La libération	
43- Retour à la maison	

46- Arthur Pickett, co-pilote du Shack Rabbit III	
Article Airman Magazine of America's Air Force	Capitaine Becky Colaw

50- Mémoires de Robert Grimes, pilote du Shack Rabbit III	Robert Grimes
51- Mémoires de James Dee Mc Elroy, navigateur	Mc Elroy
53- Mémoires de Harold Sheets, mitrailleur latéral droit	Harold Sheets
54- Mémoires de Robert Metlen, mitrailleur ventral	Robert Metlen
57- Mémoires de Clifford O. Williams, pilote américain hébergé avec Charles Carlson	Clifford O.
60- Mémoires de Bill Dubose, Américain, pilote de chasse d'un P38	Bill Dubose

Le réseau d'évasion « Comète »

66- Henriette Hanotte et agent de liaison	
67- Témoignage recueilli le 10 mai 2015	Régis Doucy
72- Andrée Dumon, guide et agent de liaison	
Témoignage	Régis Doucy

Sources :

Documents de Margaret Fricke, fille de Charles Carlson, traduits par Régis Doucy et Bernard Leclercq

Site web réseau d'évasion « Comète »

Site web fondation Heller

Site web Air Force Escape et Evasion Society

Photos communiquées par Elizabeth Jacobson, Margaret Fricke, M^{me} Henriette Hanotte et images du net.

**Et je vous dis : « Demandez, et il vous sera donné ;
cherchez, et vous trouverez ;
frappez, et il vous sera ouvert. »
Matthieu 7: 7**



Ecrit par Anne Jacobson Robertson

Publié par James Carlson
1996

Traduit par Régis Doucy et Bernard Leclercq
2017

En couverture :

L'équipage du B-17F « Shack Rabbit III »

Charles Carlson, bombardier

Robert Grimes, pilote

Arthur Pickett, co-pilote

Harold Sheet, mitrailleur latéral droit

Photo centrale : le mitrailleur Robert Metlen, le tireur de queue George Janser et le bombardier Charles Carlson se détendent pendant quelques minutes à Moses Lake Army Air Field.

Théodore Kellers, ingénieur de vol et mécanicien

James Mac Elroy, navigateur

Photo d'une forteresse B17-F

Henriette Hanotte, guide du réseau d'évasion « Comète »

Préface

L'avion a explosé et puis c'était le silence. Le bas du bombardier B-17 était parti et moi avec lui. Je n'avais aucune sensation de tomber de plus de 6100 m. Mon visage était brûlé, mes sourcils avaient disparu et je me sentais comme si j'avais eu un mauvais coup de soleil. Mes mains étaient roussies et rouges.

J'étais incliné sur le dos et, entre mes pieds, je voyais en-dessous deux combattants nazis de la Luftwaffe qui faisaient partie de la douzaine de Folke Wolfe et des ME-110 qui avaient frappé notre équipage de dix hommes en plein ciel. Je n'ai pas pu entendre leurs moteurs et il n'y avait pas de bruit de précipitation, j'étais simplement suspendu dans l'air.

On nous avait dit que des pilotes allemands pouvaient tirer sur un homme en parachute, je décidai donc de ne pas ouvrir celui-ci jusqu'à ce que je puisse distinguer les voitures et camions sur la route en bas ... Si le parachute peut s'ouvrir et me tenir, car au centre du sac de protection il y avait un trou. Dans le mitraillage qui avait percé notre bombardier, une balle avait traversé la sangle alors que j'allais l'attacher. Je ne serai jamais arrivé à la salle de radio pour prendre un parachute de rechange.

Regardant par-dessus mon épaule, je pouvais voir le B-17 qui semblait être assez loin. La queue s'était rompue juste en avant de l'écouille arrière et du puits pour la roue arrière ; le reste de l'avion, les moteurs en marche, tournait autour de l'axe latéral. J'ai cherché un autre parachute mais je n'en ai vu aucun et j'ai donc attendu et attendu jusqu'à ce que ce fût le moment.

Puis, me souvenant d'un verset de la Bible de la classe de confirmation, « Demandez et vous serez exaucé ». C'est la prière que j'ai faite et j'ai tiré la poignée d'ouverture du parachute.



Chapitre 1

Je veux voler

Le terrain d'aviation de Wold-Chamberlin et la force aérienne ont eu un attrait important pour des enfants grandissant dans les années 1920 dans le Minnesota, et Chuck Carlson, qui était né le 16 Novembre 1917, ne faisait pas exception. Il avait envie de voler. L'avion était encore un nouveau moyen de transport, et des aviateurs ont été célèbres après avoir obtenu des titres suite à des exploits inouïs :

- Deux pilotes britanniques, JW Alcock et AW Briwb, ont fait la première traversée transatlantique sans escale en juin 1919. Cela ne s'est produit que 16 ans après les premiers frères Wright qui ont volé pendant moins d'une minute à Kitty Hawk, en Caroline du Nord, et 13 ans après avoir breveté un avion amélioré.
- Charles Lindberg du Minnesota a effectué le premier vol sans escale en solitaire à travers l'Atlantique, du 20 au 21 mai 1927. Il a fallu prendre la « Long Island », N.Y. et Paris.
- Voler près de 42 heures du 3 au 5 octobre 1931, C. Pangborn et H Herndon Jr font le premier vol sans escale du Japon vers les États-Unis. Ils ont atterri à l'ouest de Washington.
- Amelia Earhart est devenue la première femme à faire le voyage solo transatlantique en 1932, et la première à voler en solitaire d'Hawaï aux États-Unis, continentale en 1935.

Originaire de Minneapolis, Chuck était ravi de voir manœuvrer les avions militaires au-dessus de lui. Les avions ont joué un rôle relativement mineur pendant la Grande Guerre de 1914-1918. Les combats aériens avec des pilotes comme le « Baron Rouge » Allemand étaient peut-être plus symboliques que stratégiques, mais ces combats aériens ont jeté les bases du prochain conflit majeur lorsque des raids aériens et des bombardements massifs deviendraient des événements quotidiens des deux côtés de la Manche.

Les Japonais ont bombardé Pearl Harbor le 7 décembre 1941, poussant les États-Unis dans la Seconde Guerre mondiale. Les jeunes gens, à travers le pays, se sont précipités pour s'enrôler.

Chuck est allé à Wold-Chamberlin Field pour rejoindre les Forces Aériennes, mais les officiels lui ont dit qu'il pesait 5 à 8 kg de trop. Quelques semaines plus tard, ils lui ont demandé de les revoir, mais il était trop tard parce qu'il avait déjà visité le Corps aérien de l'armée dans l'ancien bâtiment fédéral en face du dépôt Milwaukee Washington et de la troisième avenue à Minneapolis. Les recruteurs avaient signé. Ils n'étaient pas aussi pointilleux, se souvient-il.

De mars à mai 1942, il était au Collège d'Augsbourg. Puis son premier arrêt durant 15 mois de formation a été au Kelly Air Field à San Antonio, au Texas, pour l'école de pilote. C'était la classe 43A, le premier groupe de cadets de l'aviation à Kelly.

Sa carrière s'est presque terminée là où les autorités ont découvert une discordance entre son nom donné lors de son enrôlement - Charles Vernon Carlson - et le nom qu'un médecin, qui apparemment ne pouvait pas épeler ou écrire, avait écrit sur le certificat de naissance - Charles Nern Valdamir Carlson. Chuck a subi quelques questions difficiles.

La réponse était assez simple, vraiment, expliqua-t-il. Comme un garçon, il n'avait pas aimé son nom et avait pris celui du milieu de Vernon. « C'était mieux », dit-il en riant.

La femme de frère Harold, Shirley est allée au tribunal du comté de Hennepin et a résolu la question en une semaine. L'armée a accepté qu'il reste.

Park's Air College à East St. Louis (Illinois) fut l'affectation suivante. Chuck et cinq autres aspirants-pilotes de Kelly ont été expédiés là en juillet pour suivre une formation d'entraînement. Ils ont souffert des conditions chaudes et humides dans leurs uniformes de laine, n'étant jamais remplacés. Tout le monde avait des vêtements de coton. Et, ajoutant l'insulte à la blessure, les six hommes n'avaient jamais reçu un chèque de paie à Kelly alors ils ne pouvaient même pas acheter eux-mêmes des vêtements légers.

*L'Army Air Corp est devenu un commandement distinct après la guerre et le nom a changé pour l'US Air Force. Cela l'a placé sur un pied d'égalité avec l'armée, la marine et les marines.

Il y avait deux classes à l'école civile, et l'une se composait entièrement de cadets de West Point qui créaient généralement à l'autre des difficultés. Chuck a rappelé le litige final : un instructeur qui a omis de donner aux nouveaux hommes les instructions nécessaires pour passer à l'école de vol, ne leur parlant jamais en dehors de 11 heures de cours.

Lors d'un exercice de contrôle avec un pilote de l'Armée, Chuck a confondu le pied et les commandes de la main lors de son test d'atterrissage d'urgence. Désolé, dit le pilote. Chuck s'était « crashé ». Donc, je suis parti à un dépôt de remplacement du Corps de l'Air de l'armée appelée Ellington Field à Houston, au Texas.

Le temps a toujours refusé de coopérer avec le choix des vêtements de l'Armée, et plusieurs soldats ont fini à l'hôpital. La double pneumonie de Chuck n'a pas bien répondu à la sulfa, une nouvelle drogue du jour qui était dure pour le corps, mais destinée à empêcher les infections bactériennes.

Lorsque le commandant ordonna à tous les hommes en récupération de retourner à la caserne pour commencer une nouvelle classe pour le navigateur de vol et l'entraînement de bombardier, le médecin principal a refusé. Si les hommes n'avaient pas un congé de 21 jours, il les hospitaliserait pour la durée. Avec un billet de train de la Croix-Rouge et 5 dollars en poche, Chuck a voyagé durant un jour en train via Chicago à la maison à Minneapolis. Il a dépensé 3 dollars pour un repas avant le départ et à Chicago il n'avait plus rien. L'armée ne lui avait payé qu'un mois sur six.

« J'ai mis 20 cents dans ma chaussure afin de ne pas les dépenser. J'aurais la voiture quand je serais rentré ».

Nous étions en septembre et quelques jours avant le voyage de retour à la base quand Chuck a accepté d'accompagner un copain pour une soirée en ville, à condition que la petite amie des amis ait amené quelqu'un pour Chuck pour discuter. Elizabeth Roe, étudiante en soins infirmiers à l'hôpital Fairview, les a rejoints.

Chuck ne la verrait que quelques fois avant le départ pour l'Europe 12 mois plus tard, mais ils développeraient leur relation en écrivant. Elle porterait ses ailes Bombardier de l'Air Force, et il porterait sa photographie dans sa poche de chemise.

Pendant ce temps, Chuck est retourné à Ellington en plein ouragan. S'interrogeant sur les bâtiments des casernes de deux étages de 23 m par 30 m situés le plus près du golfe, l'armée réveilla les troupes à minuit au sommet de la tempête.

Ils marchaient d'environ 1,5 km vers des quartiers construits à un angle que l'on croit mieux protégé de la tempête. Bien sûr, le vent a tourné, la tempête a frappé les nouvelles casernes, et dans la matinée un groupe trempé et fatigué est revenu pour trouver



Dan Dunning du Colorado, Marion Blackburn de Floride et Chuck Carlson sont devenus amis lors de l'entraînement au San Angelo Air Field au début de 1943.

Dan Dunning a été tué le 17 janvier 1944, en Australie.



Chuck gardait une photo d'Elizabeth dans sa poche. La photo a survécu à ses 10 mois derrière les lignes ennemies.

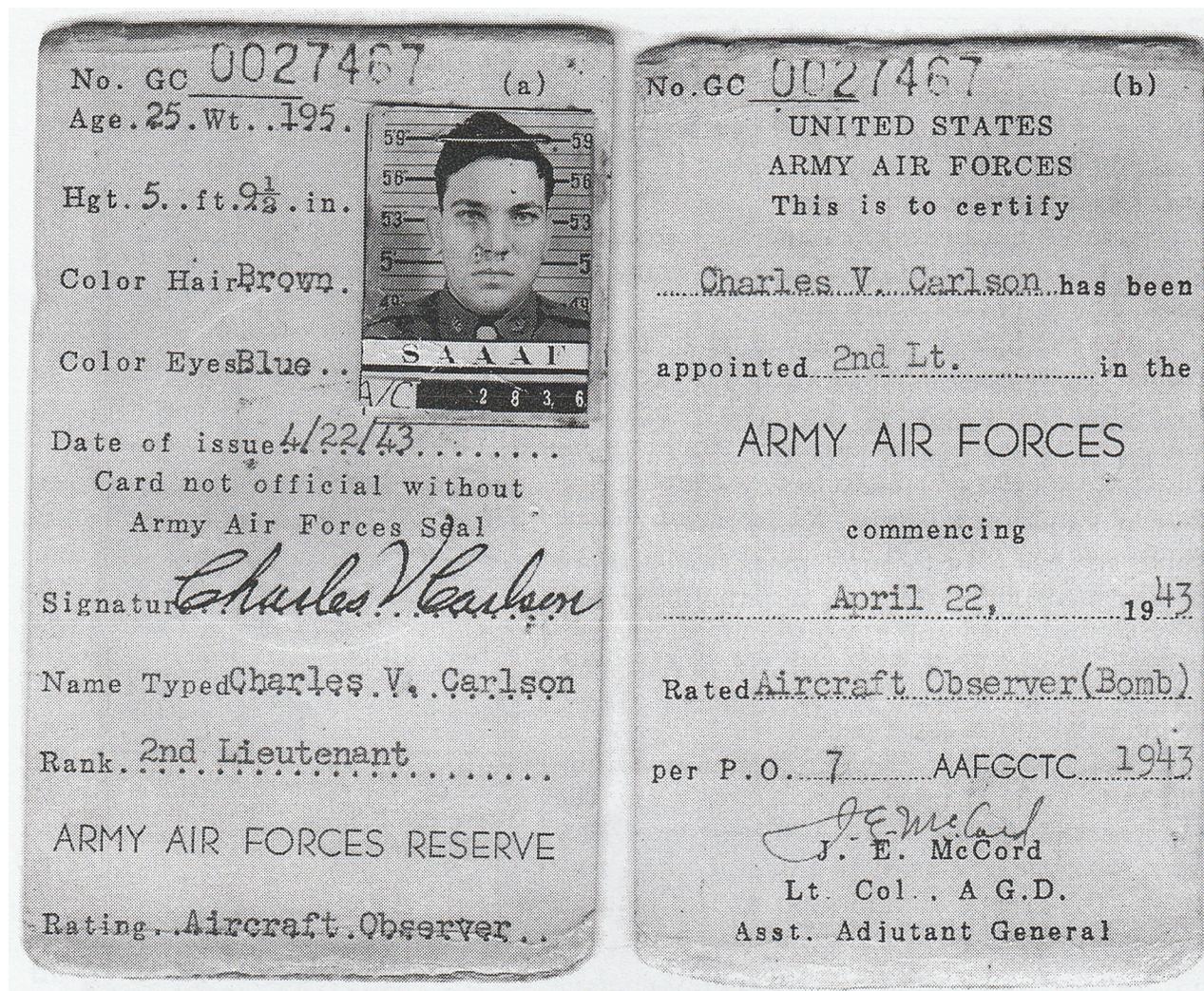
la première maison debout et sèche à l'intérieur.

En terminant la classe, Chuck a opté pour la formation de bombardier plutôt que de navigateur et a été envoyé à l'école à San Angelo, au Texas.

Un camarade stagiaire, qui s'est porté volontaire pour être le leader et qui a voulu impressionner les supérieurs, a rendu la vie misérable à plusieurs autres étudiants bombardiers. Il exigeait une précision militaire même en allant au mess, et les stagiaires ne s'y conformaient pas. Pour certains comme Chuck, la punition était trois fautes chaque fois que les casernes étaient inspectées malgré que le lit de tout le monde était fait de la même façon. Les hommes ayant démérité restaient le samedi matin tandis que d'autres allaient en ville.

Chuck a été classé dans le top 10 de sa classe parmi les universitaires et a été deuxième ou troisième pour l'exactitude de bombardement. En outre, comme il s'était enrôlé tôt et avait reçu d'autres formations, il a obtenu son diplôme d'observateur d'avion le 22 avril 1943. Le seul avec cette note dans sa classe, il est qualifié pour accomplir plus de devoirs que ne le ferait un bombardier régulier.

Au moment de l'obtention du diplôme, Chuck comptabilisait 10 points de démérite de plus que prévu. Le capitaine lui donna, ainsi qu'à d'autres, le choix d'une audience devant le commandant ou une cour martiale. À la surprise du capitaine, tous ont choisi la cour martiale - les stagiaires savaient que cela signifiait plus de travail pour le gars - et ils n'ont plus jamais rien entendu à ce sujet.



L'Armée de l'Air ne pouvait pas se permettre de perdre de bons bombardiers. « Quand vous étiez sur le chemin du combat, ils pouvaient négliger beaucoup de choses », a-t-il dit. « Mais, quand vous êtes au combat, si vous ne pouviez pas le supporter et que vous aviez dit que vous ne vouliez plus voler, ils mentionnent sur votre dossier que vous n'avez pas la force morale. Ce serait la fin de votre carrière avec la Force aérienne ».

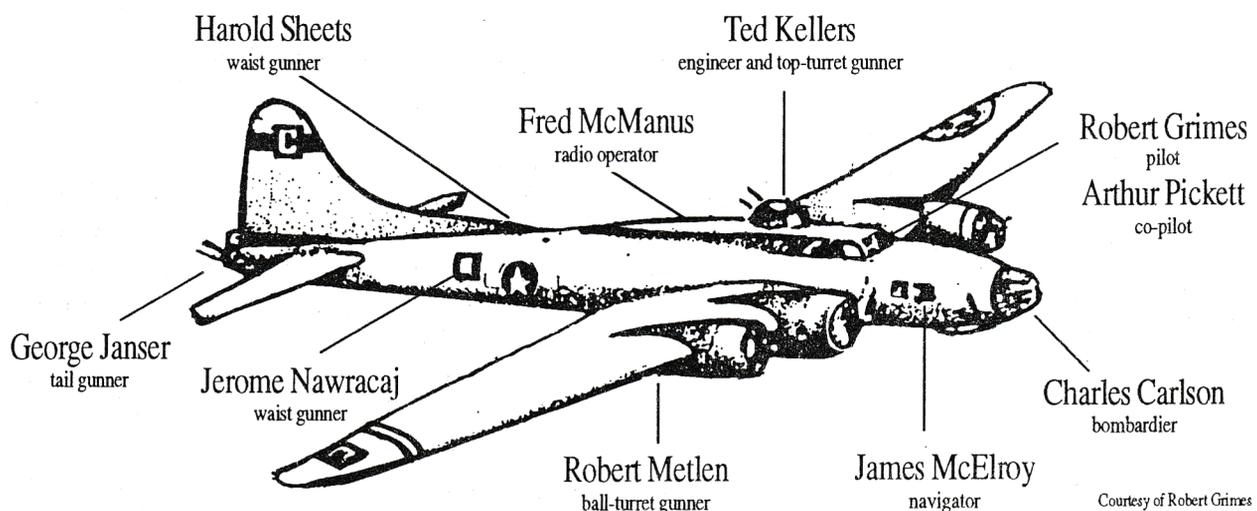
Chapitre 2

Dix bons hommes

L'armée venait de construire Moses Lake Army Air Field (Etat de Washington) à un endroit qui se limitait à une station-service et à un couple de maisons.

La base a été conçue pour les avions B-29 de sorte que les pistes étaient larges de 150 m et longues de plus de 4,5 km ; Un petit avion comme un chasseur a seulement besoin de la largeur pour le décollage. Mais comme le premier B-29 n'avait pas encore quitté la chaîne d'assemblage, l'armée a d'abord utilisé le terrain pour former des équipages de B-17 et pour tester un nouveau système d'atterrissage de nuit.

La base disposait de l'un des premiers parcours du combattant de l'armée. Grimpant les barrières de 3 m et négociant des cordes, les hommes ont trouvé les exercices physiques souvent plus durs que les heures en vol.



C'est là que la formation à l'outre-mer de Chuck a commencé et qu'un équipage de 10 hommes fut formé pour occuper les postes sur un B-17. « Notre plus gros problème était de devoir voler à côté de quelqu'un qui passait plus de temps au Club des Officiers », a déclaré Chuck. « Vous aviez eu à voler avec eux pendant la formation et vous étiez un peu inquiet à ce sujet »

Le lieutenant Robert Grimes, un gentleman du sud, a piloté l'engin. Il mesurait 1m80 et avait les cheveux blonds et une mince carrure athlétique. Bien que l'un des plus jeunes membres d'équipage, âgé de 20 ans, il était un bon commandant et un bon pilote.

Le sous-lieutenant Art Pickett, était mince aussi, natif de Pennsylvanie, était un pilote audacieux. Son cousin a ensuite dit à l'équipage que Pickett avait volé sous un pont dans sa ville natale. Les membres de l'équipage le connaissaient moins bien parce que dès qu'ils avaient du temps libre, il partait seul en ville. « Il a dû être un don juan », dit Chuck. Au cas où il viendrait à mourir, Pickett avait laissé pour son cousin une longue liste de femmes à contacter.

Le navigateur James Mc Elroy était toujours souriant. Chuck a passé des moments heureux avec ce type agréable, qui était le plus proche de lui à bord du bombardier.

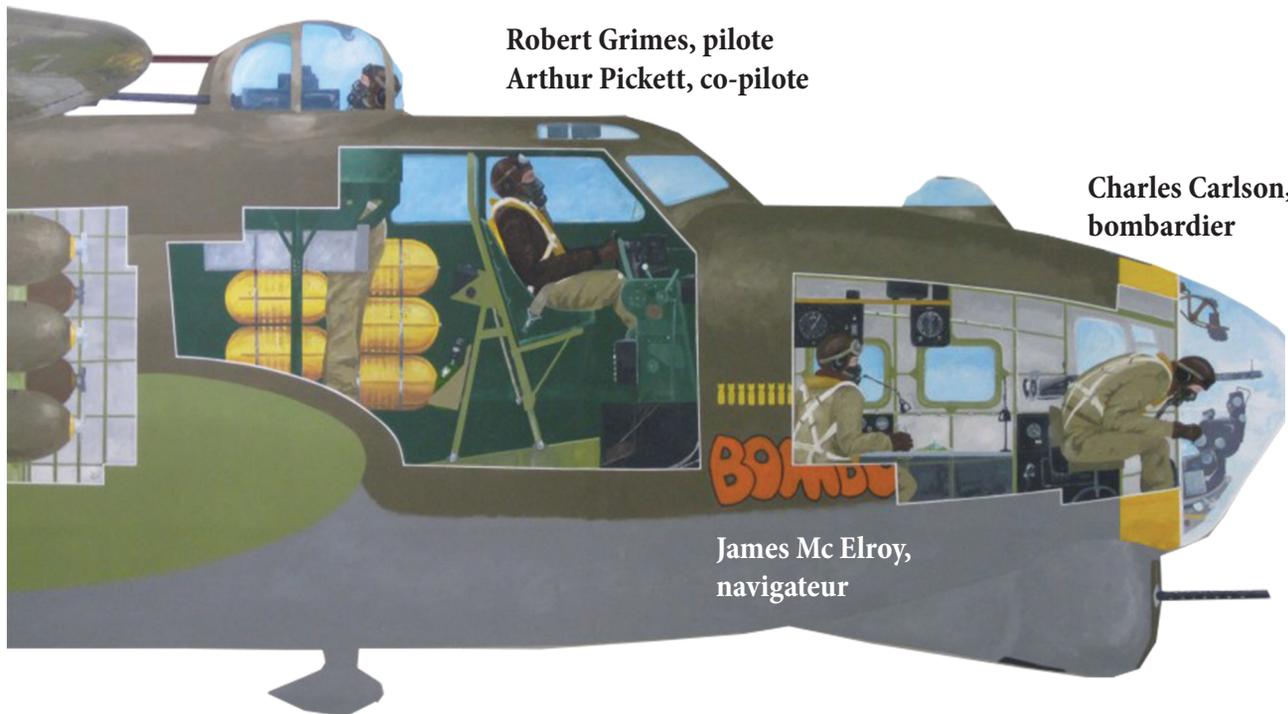
Ensuite venaient les membres du personnel, Fred Mc Manus, qui s'occupait des radios et Ted Kellers, l'ingénieur de vol. L'équipage était aussi composé de quatre canonnières : les tireurs de ceinture Jérôme Nawracaj et Harold Sheets, le tireur de queue George Carl Janser et Robert Metlen, un homme petit et lourd qui était assis dans la tourelle inférieure.

Après la guerre, Metlen choisit une carrière tout aussi risquée en tant que « cavalier de fumée », ce qui implique le parachutage dans les forêts et la lutte contre les incendies. Il devint super intendant des forêts de Washington et de l'Oregon.

**Ted Keller, mitrailleur
tourelle supérieure**

**Robert Grimes, pilote
Arthur Pickett, co-pilote**

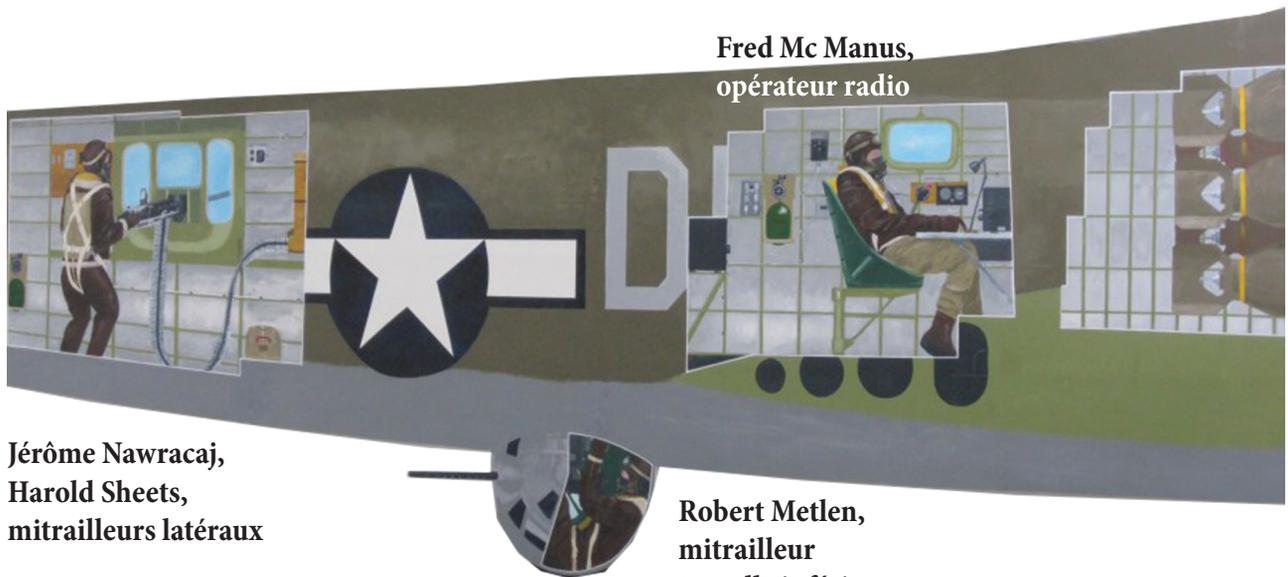
**Charles Carlson,
bombardier**



**James Mc Elroy,
navigateur**

Les postes de l'équipage du B-17

**Fred Mc Manus,
opérateur radio**

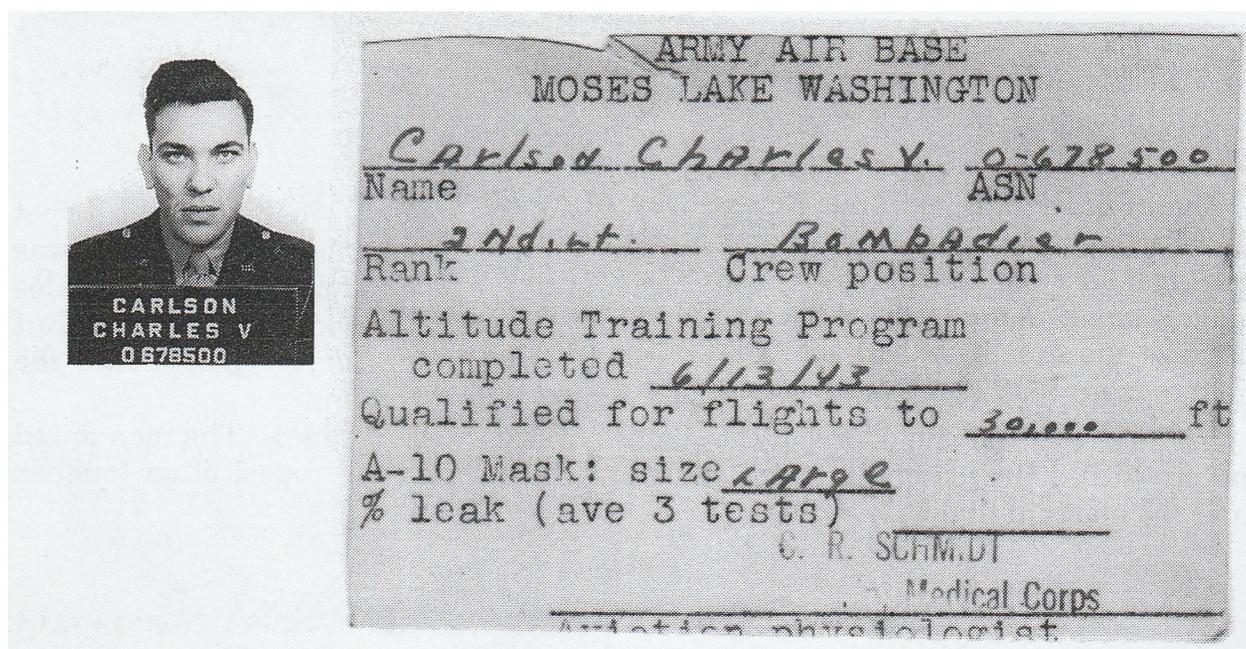


**Jérôme Nawracaj,
Harold Sheets,
mitrailleurs latéraux**

**Robert Metlen,
mitrailleur
tourelle inférieure**

**George Carl Janser,
mitrailleur de queue**





Les membres de l'équipage ont effectué des missions simulées et ont appris à travailler ensemble. Ils ont connu certains des risques potentiels de cette activité relativement nouvelle de vol aérien, et les bombes test tombaient sur le lac.

Pour éviter un accident Grimes a exécuté deux virages serrés à 160 km/h. Il y a eu un incident mineur. Lorsque le bombardier a fait une embardée, la machine de calibre 12,7 mm de Chuck balança sur ses cordons de choc et a frappé sa tête, le faisant tomber de son siège.

L'entraînement de la mission de bombardement, de radio et de navigateur s'est poursuivi après que l'équipage ait été déplacé durant l'été à l'aérodrome de l'armée de terre de Geiger en face de l'usine de Boeing à Spokane, dans l'Etat de Washington. Ici, l'armée a multiplié les vols de nuit au-dessus des montagnes, à travers les vallées et au dessus de l'eau.

Une mission a envoyé l'équipe du B-17 à 750 km sur l'océan Pacifique pour trouver un sous-marin américain. Ne le trouvant pas, l'équipage fit demi-tour. Le navigateur, Mc Elroy, a estimé que la côte était loin, mais Chuck en regardant depuis le nez de l'avion a vu une route remplie de voitures et il a crié, « Demi tour ». « Je n'avais pas besoin de l'interphone » a rappelé Chuck. Il était urgent parce que les montagnes étaient hautes de 2600 m et nous volions juste à 1500 m. L'avion est retourné vers la mer, a grimpé à l'élévation correcte et s'est dirigé vers Geiger Field.

Une autre aventure est survenue suite à une pénurie chronique de bombardiers d'entraînement. Avec aucune forteresse volante opérationnelle disponible, l'équipage a été assigné à « ralentir » les moteurs juste sortis du hangar de réparation. Cela signifiait prendre le B-17 sur une courte distance à faible puissance. À mi-chemin du vol, le moteur n°1 a pris feu. Les flammes dépassaient la queue de l'avion. « C'est la seule fois que j'ai entendu le pilote jurer », a rappelé Chuck en riant ! Il a appelé à la radio, il s'est approché de Geiger Field, et a dit: « Je suis en feu. J'arrive. Retirez ces avions blancs de la piste. Il n'allait pas voler en cercle. Il l'a posé ».

Tout le long de la piste de 4,5 km les flammes jaillirent. Loin derrière l'avion arrivaient les pompiers et l'ambulance. « C'est à ce moment-là que nous étions si stupides », dit Chuck. Suivant la procédure, il a saisi l'extincteur de l'avion. Pendant ce temps, Keller sauta de sa tourelle et essaya de sauver l'avion. « Il a pris son extincteur et est allé sur l'aile, debout au-dessus de 400 ou 500 gallons de carburant d'aviation à si haute octane que si vous cliquiez mal sur vos dents tout pourrait exploser » dit Chuck.

1. La navigation pendant la Seconde Guerre mondiale s'est appuyée sur la géométrie, la boussole et le sextant. Obtenir des lectures précises dans un avion qui rebondissait n'était pas toujours possible, donc les navigateurs devaient compter sur une moyenne de plusieurs lectures. Art Horning, qui a également été abattu en octobre 1943, décrit cela en détail dans « Les pas d'une botte volante », Carlson Press, New York: 1994, p 26-27

Avec la bombe en sécurité, il décida d'aider Keller. Chuck rentra dans l'avion pour aller chercher son extincteur. Il n'arrivait pas à le décrocher, il s'est donc aidé de son pied et a tiré l'extincteur, son montage, ainsi qu'une partie de la paroi. Il a travaillé de l'intérieur tandis que Keller a continué à l'extérieur. Au moment où le camion de pompiers et l'ambulance sont arrivés, le feu était éteint.

L'équipage a sauvé l'avion, mais les supérieurs de l'armée ont mené leur enquête comme si les membres d'équipage avaient fait quelque chose de mal. Grimes aurait pu facilement ordonner à l'équipage de se sauver, mais ne l'avait pas fait; Les autres hommes auraient pu laisser l'avion brûler. En fin de compte, une inspection a montré que des limailles métalliques laissées à l'intérieur du moteur réparé avaient causé le feu. Avec l'excitation provoquée par l'incident, il ne fallut pas longtemps avant que les hommes ne reçoivent un nouvel avion et ne soient expédiés le 10 août à Pendleton, Oregon.

Ils ne devaient passer que deux semaines à Pendleton. Il n'y avait pas de temps pour quoi que ce soit, sauf chaque jour des vols continuellement axés sur l'artillerie.

Affectés au groupe provisoire Gay à destination de l'Angleterre, ils ont fait plusieurs courts arrêts sur leur chemin. Pendant deux jours tandis qu'un groupe d'entretien a modifié le bombardier pour le vol au dessus de l'Atlantique, ils ont décidé de déposer leur plan de vol et de croisière au-dessus des Grands Lacs en route vers Bangor Maine. C'était à couper le souffle.

Quelques mots qui sont apparus dans le langage à la suite de la Seconde Guerre mondiale

BLITZKRIEG : Pas un mot allemand, mais un composé britannique de deux mots allemands: blitz (foudre) et krieg (guerre).

BLOCKBUSTER : Une bombe britannique avec une puissance explosive massive.

ROGER : message reçu.

TAKE-HOME PAY : La guerre a entraîné des retenues sur la paie pour les impôts sur le revenu et les obligations de guerre, et cela représente ce qui restait.

GREMLIN : Un mot pour les créatures imaginaires, appliqué par les pilotes américains aux problèmes avec leurs avions.

SAD SACK : De la bande dessinée du Sgt George Baker dans le magazine Yank.

PINUP : aussi inventé par le magazine Yank. La célèbre photo de Betty Grable, regardant en arrière avec ses mains sur ses hanches, était la toute première.

SONAR AND RADAR : Systèmes de détection sonore et de radio détection utilisés pendant la guerre

MILK RUN : Une mission de bombardement sans incident.

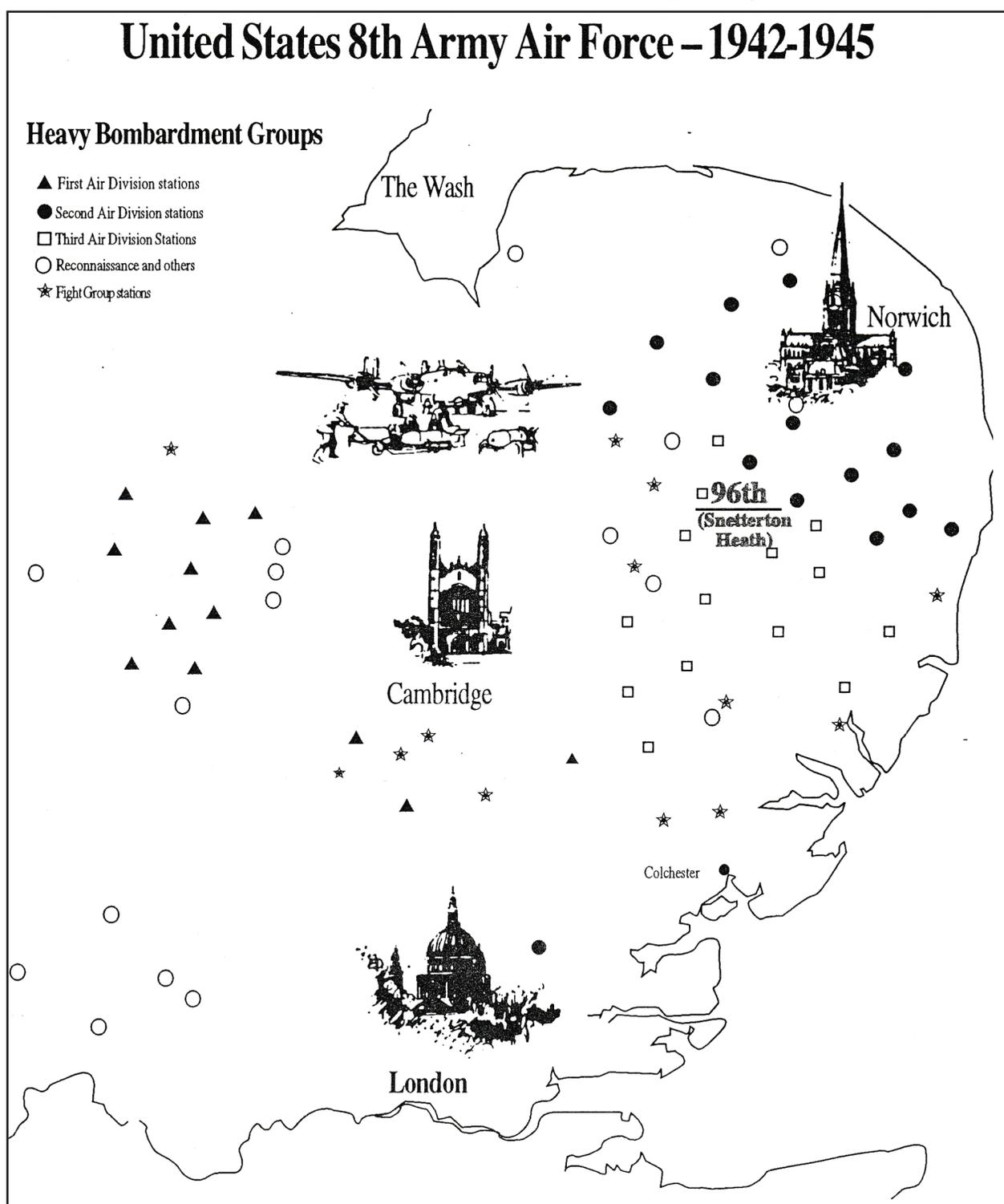
BRASS : officiers.



Les tempêtes d'août les bloquèrent sur la côte Est jusqu'au 5 septembre. Marchant sous la pluie un soir pour tuer le temps, Chuck a découvert une connerie de jeu dans une caserne désaffectée.

Il ne savait pas grand-chose sur le jeu, mais a décidé de faire des folies avec les 10 \$ qu'il avait dans sa poche en pariant avec plutôt que contre le gars qui jetait les dés. Avec cinq victoires consécutives, Chuck avait gagné 100 \$ pour le PX. Il a approvisionné plusieurs articles pour son paquetage, y compris deux paquets de 100 lames de rasoir parce que la rumeur disait que les GI's ne pouvaient pas en acheter en Europe. Il se rappelait avec un peu de dégoût qu'il n'avait jamais eu la chance d'en utiliser beaucoup parce que deux mois plus tard, il avait été abattu. L'armée expédia à sa maison son paquetage mais pas la plupart du contenu - des lames de rasoir, des vêtements, veste, lettres, articles de toilette - sauf pour quelques pièces d'uniforme. Mais naturellement ne connaissant pas l'avenir, il avait emballé ses nouveaux achats et partit pour l'Angleterre.

A l'atterrissage à Preswick, Scotland, leur nouvel avion est réquisitionné provoquant la colère de l'équipage. Non seulement les 10 gars le considéraient comme le leur après l'incident, mais avant de voler du Maine à Terre-Neuve en Écosse, ils l'avaient lavé à la main pour augmenter son efficacité de



vol. L'appareil avait besoin de modifications pour le combat. Les 10 hommes sont partis et sont allés en train à Watford, en Angleterre. Ils ont assisté à quelques conférences, puis se sont arrêtés brièvement au poste du personnel de remplacement des B-17 à Bobington. La dernière affectation a été à la 339^e qui était l'un des quatre escadrons dans le 96^e groupe de bombardement à Snetterton Heath. Les autres étant la 337^e, 338^e et 413^e.

L'aérodrome était situé dans East Anglia près de Norwich dans le sud-est de l'Angleterre. Des avions de tir les saluaient. Robert Grimes a rappelé que chaque nuit, les hommes notaient les équipages manquants du local du groupe et l'anxiété grandissait. Robert Grimes a rappelé que chaque soir, les hommes notaient les absents ; Chuck disait qu'on a dissuadé les différentes équipes de se mélanger. Ce serait trop mauvais pour le moral des hommes de perdre quelqu'un qu'ils connaissaient bien.

Les Allemands ont abattu 248 B-17 du 96^e Groupe en septembre et octobre 1943. La plupart des avions ont effectué cinq ou six missions avant d'être abattus. Vingt-six des équipages perdus en septembre étaient composés de nouveaux membres. Sur ces 260 hommes, 130 sont devenus des prisonniers de guerre, 106 ont été tués et 17 ont échappé à la capture après que leurs avions aient été abattus. Le sort de huit autres membres d'équipage réguliers, plus cinq remplaçants, est inconnu.

Grimes, Pickett et la compagnie ont reçu leur première mission de bombardement le 2 octobre. Ils se sont levés tôt pour se doucher et pour être prêts pour le décollage avant le lever du jour. L'eau chaude était fort demandée parce qu'il était important de se raser proprement. Comme l'explique Grimes dans son récit de guerre intitulé « Evasion », les masques à oxygène nécessitaient un ajustement serré. Les avions n'étaient pas pressurisés, et un apport constant d'oxygène était nécessaire au-dessus de 4000 m. Les membres d'équipage s'inspectaient continuellement l'un l'autre pour s'assurer que personne ne souffrait d'hypoxie (*Anoxie, privation d'oxygène qui conduit à l'asphyxie*).

Préparer l'avion a pris une heure. Chuck vérifia les bombes et son bombardement. Jim MC Elroy vérifia ses cartes et son équipement de navigation. Les artilleurs - Sheets, Nawracaj, Janser et Metlen - ont chargé des munitions et préparé leurs positions. Pickett surveillait les artilleurs. Mc Manus s'est assuré que l'équipement radio fonctionnait et établissait la fréquence appropriée pour la mission. Le travail d'ingénieur de Keller consistait à parcourir tout l'avion avec Grimes. C'est seulement lorsque ces deux personnes eurent terminé leur inspection que l'équipage a mis les moteurs en marche. Une lampe verte autorisa le départ de chaque avion. La sécurité n'a nécessité aucun signal radio. Les bombardiers ont décollé par paires dans des intervalles de 30 secondes, et avant 06h00 ils approchèrent de la cible, le port d'Emden sur la mer du Nord. Les Allemands avaient là une série d'ascenseurs semblables aux écluses et aux barrages des États-Unis. Le système était le plus important d'Europe. Chuck doutait que la mission ait été trop réussie. Une fois la maîtrise du ciel obtenue, les bombardiers se tinrent prêts pour laisser tomber leurs bombes. C'est alors que le chef a donné l'ordre, à 06h15. Un avion a été perdu. Les Allemands ont arrosé l'équipage de Chuck avec un peu de flak (tir de défense antiaérienne) mais n'ont causé aucun dommage sérieux. À leur retour à la base, les hommes ont reçu un « whisky médicinal » dans le cadre de leur débriefing. Ils avaient survécu à leur première mission de combat aérien.

Deux jours plus tard, le 96^{ème} groupe de bombardement a frappé Francfort à 07h15. La cible était la gare de triage de chemin de fer qui mène à Sarrebruck. Les Allemands ont détecté les bombardiers et, dans une tentative pour les arrêter, une batterie de flak a été disposée sur un espace de 1000 m2 d'où surgit un feu antiaérien nourri. La fumée des obus qui éclataient formait un nuage noir. Une fois que la formation a commencé à entrer en action, un pilote ne pouvait pas revenir en arrière.

De Snetterton à Francfort, c'était à peu près la distance maximale qu'un B-17 pouvait parcourir pour effectuer une mission de combat. Le personnel au sol devait calculer soigneusement le ratio d'essence et de bombes ; Les avions ne pouvaient pas avoir des charges complètes des deux en même temps. Les hommes étaient très en colère parce que la plupart du temps, ils avaient à peine assez d'essence pour rentrer à la base, Chuck en gardait le souvenir.

Son équipage n'avait pratiquement pas largué ses bombes et l'avion aurait manqué de carburant. Quelqu'un avait utilisé le tube de soulagement (l'urinoir) placé au dessus de la baie de la bombe après que l'avion eut atteint son altitude de mission. Mais il y avait un problème de conception, et à 56 degrés en-dessous de zéro l'urine a gelé dès qu'elle a touché le tube. Personne ne s'est rendu compte qu'elle avait débordé sur les longues vis à crosse qui permettent d'ouvrir les portes de la baie de la bombe, le liquide gelé les avait bloquées. Passant l'I.P, le point d'attaque initial, Chuck a actionné l'interrupteur de porte. La lumière «ouverte» est restée éteinte. Il a essayé à nouveau avec le même résultat. Il a quitté le nez de l'avion pour voir ce qui n'allait pas. « J'ai trouvé que le Sergent Keller était déjà à la recherche du problème » dit Chuck.

Chuck a tenu Kellers par les jambes afin qu'il puisse briser la glace et manœuvrer les portes vers le bas à la main. Suspendus au-dessus de la porte ouverte et ne portant aucun parachute, les deux pouvaient voir Francfort à 5500 m en-dessous. Avec les portes ouvertes, ils ont signalé à Grimes qu'ils allaient bientôt larguer les bombes. L'avion se retrouva derrière la formation.

Chuck repéra un virage dans le Rhin et calcula manuellement le moment du largage. Allégé de la charge, les membres d'équipage ont volé vers la base avec le combustible restant.

La seconde guerre mondiale par les chiffres

Nombre estimatif de décès dans le monde: 53 477 000.

Nombre de morts soviétiques, militaires et civils: 22 320 000.

Nombre de morts militaires des États-Unis: 292 131.

La population juive, avant la guerre, de l'Allemagne et des nations qu'elle a conquises : 8 851 800.
Après la guerre: 2 917 900.

Force maximale des combattants majeurs :

Union Soviétique, 12,5 millions ; États-Unis 12 364 000 ; Allemagne et Autriche, 10 millions ; Japon, 6 095 000 ; France 5 millions ; Chine, 5 millions ; Royaume-Uni 4 683 000 ; Italie 4,5 millions.

Morts au combat : 8,6/1 000 militaires américains. Mort d'autres causes : 3/1000. Blessures non mortelles: 17,7 /1000.

Les forces américaines qui étaient recrutées : 61,2%.

Les soldats potentiels rejetés comme inaptes physiquement ou mentalement: 35,8%.

Durée moyenne de service : 33 mois. Nombre de personnes qui travaillaient dans des emplois à l'arrière : 38,8%.

Salaire de base moyen, personnel recruté: 71,33 \$ par mois. Officiers: 203,50 \$ par mois.

Coûts économiques directs, dans le monde entier : 1,6 billion de dollars.

Par nation : États-Unis, 288 milliards de dollars, Allemagne, 212,3 milliards de dollars ; Japon, 41,3 milliards de dollars.

Armes produites : aéronefs, 443 031; Canons (des fusils à l'artillerie), 49 319 462 ; Munitions (des balles aux bombes), 82 352 314 472 ; Navires de guerre et marchands), 79 millions de tonnes; Véhicules (des jeeps aux chars), 5 157 458.

Prisonniers de guerre :

- détenus par les Alliés: 630 000 Allemands ; 430 000 Italiens ; 11600 Japonais.

- détenus par l'Allemagne : 765 000 Français, 550 000 Italiens, 200 000 Commonwealth britannique; 125 000 yougoslaves, 90 000 Américains.

- détenus par le Japon : 108 000 Commonwealth britannique, 22 000 Néerlandais, 15 000 Américains.

Chapitre 3

The milk run*

Avec deux missions à son actif, Chuck est retourné en formation obligatoire à l'école de canonnières le long de The Wash* dans l'est de l'Angleterre pour constater que l'équipage avait reçu des missions de bombardement supplémentaires à Gdynia, en Pologne et à Brême en Allemagne.

La prochaine mission a été fixée au dimanche 17 octobre, immédiatement après la « Semaine Noire », lorsque les Alliés ont perdu tant de B-17 que les « Huiles » ont reconsidéré leur politique de bombardement. Cette mission visait Duren, un centre de communication nazi et un site d'aciéries. Les Alliés espéraient aussi trouver et détruire certains avions nazis modifiés.

Le bombardement a été présenté comme un « labyrinthe » où la perte d'avion devrait être inférieure à 5%. Les avions du 96^e groupe de bombardement devaient voler plus haut que jamais, à l'abri des obus antiaériens, avant de laisser tomber leurs chargements et de rentrer chez eux.

Le temps orageux a annulé les trois premières tentatives. Le groupe de bombardiers a décollé avant l'aube le 17 octobre, mais au lever du soleil un gros nuage a empêché les membres de se mettre en formation et le raid a été reporté. Le 18 octobre servit de répétition, car le temps orageux força le groupe à atterrir. Le lendemain, les bombardiers n'ont jamais quitté le sol à cause de nuages bas et lourds.

Dans la matinée du 20 octobre, l'équipage du lieutenant Robert Grimes a appris qu'il fallait piloter un autre avion d'équipage. Le combat contre Brême avait fait des blessés et des ravages et leur B-17 devait être réparé. Cette situation les a laissés avec Shack Rabbit III du 413^e Escadron.

« Je me souviens d'un sentiment de soulagement quand j'ai vu que notre avion de remplacement était un B-17F plutôt qu'un B-17G », a déclaré Chuck. « Le G avait une tourelle de menton et nécessitait un peu de formation pour fonctionner. Je n'avais pas la formation. Je venais juste de revenir de l'école de tir où nous avions manié seulement les calibres 12,7 mm à la main ».

Chargé à pleine capacité avec des bombes d'usage général pesant 50 et 250 kg, l'avion a décollé à l'aube. Chuck dans son siège situé dans le nez de l'avion avait une vue parfaite sur ce qui se trouvait à venir. Juste à côté de la piste s'étendaient les bois de East Anglia. Le décollage de ce matin était le plus bas et le plus proche des arbres.

Décollant l'un après l'autre dans des intervalles de 20 à 30 secondes, les B-17 ont lentement formé un cercle et trouvé leur place. Tout d'abord, trois avions se sont réunis pour former un élément. L'élément rejoint alors un autre élément pour constituer un escadron et finalement les nombreux escadrons complètent la formation : voici le 96^e groupe de bombardiers.

Chaque B-17 disposait de 10 ou 11 mitrailleuses de calibre 12,7 mm. Cela signifiait qu'il y avait plus de 200 armes à feu pour défendre une formation de 21 avions de combat. La puissance de feu défensive était censée protéger le groupe des Forteresses volantes des combattants allemands, mais les avions de chasse étaient beaucoup plus agiles, volaient à plus grande vitesse et pouvaient simplement déjouer les bombardiers. Les Allemands avaient aussi des canons de 20 mm, surclassant les canons des États-Unis.

En montant rapidement, le groupe se dirigea vers la Manche. La hauteur cible de 8850 m était la plus élevée à laquelle Chuck ait volé. Leur espoir était de dégager le front météo à 7900 m et ainsi de rendre plus difficile la possibilité pour les artilleurs antiaériens allemands de les apercevoir.

*Nom donné à une mission de bombardement sans incident.

* L'école d'artillerie était sur « The Wash », le long de la côte est de l'Angleterre (voir la carte à la page 11).

Les soldats tiraient sur des cibles remorquées sur l'eau et sur des cibles montées sur une jeep qui roulait autour d'une piste.

L'un des commandants américains s'est créé une fortune personnelle faisant payer les jeunes officiers 10 \$ à 15 \$ par semaine, mais en leur refusant l'accès au club des officiers. Apparemment beaucoup se sont plaints, y compris le 2^{ème} Lieutenant Charles V Carlson. Finalement, le commandant est passé en cour martiale et est retourné aux États-Unis dans la disgrâce.

Le B-17 avait atteint 6100 m lorsque le lieutenant Grimes signala sur l'interphone que le moteur n° 4 était en panne. Incapable de corriger le problème, il l'a coupé au milieu de la matinée sur la côte française. « C'est là que le vieux « Milk » nous mit en difficulté, » rappelle Chuck. Dans une discussion rapide, l'équipage décida d'essayer d'accomplir la mission en fonctionnant avec trois moteurs à pleine puissance de secours. Mais comme le groupe a continué à grimper, Shack Rabbit ne pouvait pas suivre. La haute altitude et l'augmentation de puissance se sont avérées trop difficiles. Au fur et à mesure que le bombardier reculait peu à peu dans la formation, un autre avion remontait pour prendre sa place. Shack Rabbit s'est finalement trouvé à la queue de la formation, la position la plus vulnérable. Le pilote Grimes a ensuite signalé qu'un autre moteur était défectueux. Ils devaient donc abandonner la mission et essayer de retourner en Angleterre avec deux moteurs.

Comme Shack Rabbit faisait demi-tour, les artilleurs ont rapporté que 12 à 15 chasseurs allemands attaquaient de tous les angles à travers les nuages. Il y eut un bruit sourd et l'avion s'est cabré et a commencé à tomber. Grimes déclara que les commandes étaient endommagées. Incapable de garder l'avion stable, Grimes commuta le pilotage automatique.

« Sauve qui peut ! »

Le mitrailleur George Janser n'a jamais répondu à l'appel et apparemment il est tombé avec la queue. Un des tireurs de milieu a rapporté que Janser lui est apparu tué. Fred Manus, l'opérateur de radio, a pris une balle à la tête tout en essayant d'atteindre avec sa mitrailleuse les avions ennemis. Grimes a été touché à la cuisse, mais a réussi à rejoindre la trappe et à sauter plus tard.

(Dans le livre inédit « Evasion », Robert Z. Grimes explique les événements de son point de vue dans le poste de pilotage. Il savait avant de sauter qu'au moins deux membres de l'équipage étaient morts. L'un d'eux est décédé rapidement après avoir sauté en raison d'un manque d'oxygène, pour se retrouver pendu à son parachute et a conclu qu'il l'avait tiré par réflexe).

Placé comme il était, Chuck pouvait voir que le bombardier était partiellement hors des nuages. Il entendit des coups de feu au centre et à la tourelle. L'interphone s'est coupé, et le Lieutenant Jim Mc Elroy et Chuck se sont échangés un coup d'œil, ont retiré leurs masques d'oxygène et se sont débrouillés pour être prêts à sauter.

Chuck a trouvé une bouteille d'oxygène et un boyau qu'il a enfilé dans la poche du genou de sa tenue de vol. Alors qu'il se penchait pour ramasser son parachute, une balle en perça le centre. Heureusement, la poignée de commande manuelle ne fut pas touchée car le parachute se serait déployé là. Regardant vers le haut, il vit Mc Elroy le saluer quand il s'est glissé hors de l'avion à 7600 m.

(James Mc Elroy a détaillé son histoire dans « Lucky Jim », un récit inédit, de celui qui, seul, traversa la Belgique et la France pour retourner dans les Forces Alliées, Il reçut de la nourriture et du logement de la part d'agriculteurs sympathiques, de villageois et de responsables religieux, mais jamais de la Résistance).

Chuck a ramassé le parachute, mais n'a pas eu l'intention de l'utiliser parce que la balle avait provoqué une série de trous à travers le sac dorsal. Quand le sous-lieutenant Pickett est descendu du poste de pilotage, Chuck lui a montré le parachute et il lui a dit qu'il y avait un parachute de rechange dans la salle de radio. Pickett sortit alors par la trappe.

« Alors, pour une raison inconnue, je voulais revenir vers les Allemands. Je suis retourné à l'arme du bombardier, et quand j'ai traversé, j'ai vu un combattant passer dans les nuages. J'ai déclenché une bonne et longue rafale, pensant que je pourrais avoir une chance de le toucher. Puis, je me suis retourné et je me suis dirigé vers la salle de radio », se rappelle Chuck.

« Pour passer par la baie de la bombe j'avais besoin de mes mains pour me frayer un chemin en me tenant à la poutre centrale. J'accrochais donc mon parachute endommagé sur mon harnais. Quand je suis arrivé à la trappe, l'avion n'était plus sous contrôle. Les mouvements étaient si sauvages qu'il n'y avait plus aucun moyen pour que je puisse revenir à la salle de radio.

Je pense avoir décidé de partir. Utilisant mes mains et mes bras, j'ai réussi à sortir à moitié de la trappe mais les vents violents m'ont repoussé dans l'avion ». L'avion tournait à plat comme une assiette sur le bâton d'un jongleur. Quand la pression m'a jeté de nouveau dans l'avion ma tête s'est rapprochée de la

« Gee-Box » et je pouvais entendre quelque chose frapper. Je me suis immédiatement rendu compte que les détonateurs s'étaient détachés.

La « Gee-Box » est la dernière en matière de technologie. Deux stations terrestres émettent des signaux radio que la boîte interprète. Avec l'aide d'un graphique, l'équipage pouvait déterminer leur emplacement. Pour empêcher que l'appareil ne tombe entre les mains des puissances de l'Axe, les Alliés l'ont équipé d'un dispositif d'autodestruction. Les ressorts tenaient deux coquilles de fusil de chasse avec des amorces dans un tube. Si l'avion subissait un brusque changement de vitesse, comme cela se produirait lors d'un écrasement, les obus se poseraient contre un percuteur et feraient exploser l'ensemble.

Alors près de la boîte chancelante, Chuck pouvait voir les ombres des avions de chasse allemands mitraillant le Shack Rabbit dans sa chute. Quelques balles ont percé les réservoirs d'oxygène du bombardier, envoyant de l'oxygène frais dans le compartiment du nez de l'appareil. Chuck a dit que c'est ce qui l'avait tenu conscient, sinon il n'aurait pas survécu.

« Je pensais que ça allait être la fin », a-t-il dit.

Puis il y eut une explosion soudaine. La « Gee-Box » s'est allumée lorsque l'oxygène a alimenté la détonation. Tout le fond de l'avion a été soufflé et Chuck avec lui. Puis ce fut le silence. Je n'ai ressenti aucune sensation en tombant. J'ai regardé par-dessus mon épaule et je pouvais voir l'avion. Je semblais être assez loin. Le bas du nez avait été soufflé et la queue avait été rompue aux environs de la trappe arrière. La queue était droite et glissait vers le bas. La partie principale de l'avion tournait autour de l'axe de l'aile. J'ai cherché des parachutes, mais je n'en ai vu aucun ».

Le visage de Chuck était brûlé, ses sourcils disparus et il se sentait comme s'il avait attrapé un mauvais coup de soleil. Ses mains étaient roussies et rouges. Il pouvait voir la campagne s'accroître lentement entre ses pieds, mais parce que les équipages avaient été avertis que les pilotes allemands pouvaient tirer sur un homme suspendu sans défense à un parachute, il décida de ne pas tirer la commande manuelle de déploiement du parachute endommagé jusqu'à ce qu'il pût établir la différence entre les camions et les voitures sur la route en dessous. Il y avait un grand bois et au-delà un aérodrome nazi. Il s'inquiétait des combattants allemands dans le ciel et des troupes au sol, et il se demandait si son parachute allait s'ouvrir et tenir. A présent, il était temps d'essayer.

Rappelez-vous d'un verset de la Bible de la classe de confirmation, « Demandez et vous serez exaucé ». C'est la prière que j'ai faite en tirant la poignée.

Le déploiement du parachute fouetta ses talons jusqu'à ce qu'il lui brosse la tête. Ses bottes de vol montaient à la voile, tout comme son casque. Avec ses 93 kg, Chuck avait une taille plus grande que la moyenne des hommes de la Force Aérienne et un parachute standard ne lui convenait pas. Le sien avait donc été modifié, mais les suspentes, qui sont doublées par des bandes qui devraient céder lorsque le parachute s'ouvre pour aider à soulager la secousse, avaient été cousues malheureusement avec du nylon au lieu de fil de coton. Chuck a pris toute la force sur son dos plutôt que sur les sangles des jambes. Il avait l'impression que son dos était brisé. « J'ai vérifié le parachute et, ce qui fut ma chance la balle avait percé des trous de mine dans la voilure et avait coupé deux lignes de suspentes. Le parachute tenait très bien en l'air » se dit Chuck.

Comme le sol semblait s'approcher, il réalisa qu'il tombait rapidement. Il se dirigeait vers les bois et pouvait voir les contours de plusieurs avions à deux moteurs garés de telle sorte que les branches les cachaient d'en haut. J'ai essayé de manœuvrer le parachute de l'autre côté en tirant sur les suspentes restantes. La tentative n'a pas été trop réussie, et j'ai atterri dans la couronne d'un arbre.

Le parachute était accroché par le dessus et il semblait qu'il pendait 9 m au-dessus du sol assez pour qu'un l'Allemand me retrouve. À présent, la douleur dans son dos était intense. « J'ai commencé à vérifier ce que j'avais avec moi. Aucun kit d'évasion - c'était dans ma veste A2 restée dans l'avion. Pas de 45 automatique - et les deux clips supplémentaires que j'ai toujours portés étaient partis », a-t-il dit. Le paquet standard contenant deux cartes de soie, deux boussoles, dix cents et le sucre candi d'urgence avaient disparu avec l'avion. « C'est la pire façon que vous pourriez connaître en atterrissant en territoire ennemi. Maintenant il me fallait descendre aussi vite que possible et mettre autant de distance possible entre moi et cet endroit. »



Chuck Carlson a atterri dans ces bois, entre Ecacheries et Gorier, au nord du bois de Stambruges, derrière ces maisons qu'il n'a jamais vues. Les nazis avait convertis ce domaine à Beloeil, en un centre de commandement d'aérodrome. Photo d'Elizabeth Fricke.

Il essaya de déboucler les suspentes du harnais de parachute qui se prolongeaient sur sa poitrine et ses épaules, mais il commençait à se balancer comme un pendule d'horloge, cognant son dos blessé contre le tronc de l'arbre. Il n'avait pas de couteau pour couper les suspentes qui lui permettraient de réaliser une corde avec laquelle il pourrait descendre.

Il devait faire vite parce qu'il savait que les nazis l'avaient vu tomber et n'étaient que de l'autre côté du bois. Il se hissa vers le haut avec les suspentes et se lâcha, espérant que son poids entraînerait un léger déplacement du parachute.

Persuadé que cela pourrait prendre un certain temps, Il n'était pas prêt quand la chute suivante a arraché et libéré le parachute et l'a envoyé carrément au sol. Il a atterri sur ses pieds ; sa jambe s'est appuyée sur son talon droit et un os de ce pied s'est brisé.

La leçon de saut que l'armée américaine n'a jamais jugé bon de donner à ses bombardiers de l'U.S Air Force était arrivée à la connaissance de la Luftwaffe allemande.

Le premier saut de Chuck en parachute était terminé, il était temps de fuir.



Shack Rabbit III

Tableau réalisé par l'artiste Steve Doyle. Source site web American Air Museum in Britain

Chapitre 4

Mon Dieu, Américain !

« Allongé, meurtri et poussif, je commençai à me rappeler en détail les briefings d'évasion. L'élément le plus important était de mettre le plus de distance que possible entre vous et votre site d'atterrissage. Si vous pouviez parcourir 1500 m, les Allemands auraient à chercher sur une zone d'un rayon de 1500 m » disait Chuck. Il regroupa le parachute et les harnais et les enterra rapidement dans un trou à la base d'un grand arbre et déposa sa combinaison de vol dans un trou du sol où se décomposaient des branches et des feuilles.

En boitillant, Chuck commença à traverser un champ à découvert loin de la base aérienne, mais il est retourné dans le bois quand il a aperçu des cyclistes. Les militaires avaient été prévenus de se tenir éloignés des gens avec des bicyclettes et des automobiles parce que les amis des Allemands seraient plus susceptibles d'en posséder. Il regarda les cyclistes partir et il se cacha de nouveau.

Il était à une centaine de mètres au-delà quand il a entendu et vu un avion qui venait de décoller de l'aérodrome (la base 404 de la Luftwaffe, actuel aérodrome de Chièvres). Lorsque le pilote amorça une manœuvre de recherche, Chuck plongea dans un fossé de drainage. Je m'enfonçai plus profondément dans l'eau et la boue en espérant que mon uniforme kaki se confondrait avec l'herbe sèche et les mauvaises herbes. Par deux fois l'avion survola le terrain et fit quelques tours à basse altitude qui aurait fait croire à un avion épandeur. Rien n'indiquait qu'il m'ait repéré. « Lorsque l'avion s'est éloigné de moi, j'ai relevé la tête et je l'ai observé de plus près. Il possédait deux moteurs, une double queue et beaucoup de vitres sur le nez. C'était l'avion que nous devions rechercher lors de notre mission à Duren. C'était un ME210 qui avait été utilisé uniquement comme un bombardier mais qui était désormais utilisé pour attaquer les formations de bombardiers alliés. J'aurais dû être à la recherche de cet avion, mais maintenant, c'est lui qui me cherchait ».

Tandis que Chuck essayait de reprendre son souffle, il réalisa qu'il était non seulement trempé et frigorifié, mais qu'en plus il sentait mauvais. Un agriculteur avait évidemment utilisé des engrais naturels - récemment et dans une certaine quantité - sur le terrain. Chuck s'était couché dans le fumier. Il était resté immobile jusqu'à ce que l'avion se soit déplacé vers l'endroit où le B-17 s'était écrasé. Il retourna dans les bois et récupéra sa combinaison de vol électrique. L'ayant mis sur lui, il eut une sensation de chaleur et il quitta de nouveau les bois, mais dans une direction différente. « J'avais envie de fumer une cigarette, mais je ne trouvais pas d'allumettes dans les poches de mon uniforme kaki. En les cherchant, j'ai trouvé 24 cents, un trombone et la photo d'Elizabeth ».

Il continua à marcher vers le nord sur un chemin jusqu'à ce qu'il rencontre un petit homme plus âgé. Comme il n'était pas très grand, Chuck pensa qu'il pourrait l'affronter, alors il lui offrit une cigarette. L'homme l'a mise à la bouche. Chuck fit de même et se tint là. En un instant, l'homme comprit son problème et sortit quelques allumettes. Ils ont alors essayé de se parler.

Ni l'un ni l'autre ne se comprenaient parfaitement. L'homme faisait des gestes avec ses mains pour expliquer que les soldats étaient à la recherche des membres de l'équipage du bombardier abattu. Après que l'inconnu eût donné à Chuck des allumettes, il le plaça au milieu d'un groupe de saules, Chuck comprit alors que l'homme avait prévu de revenir vers lui après la tombée de la nuit. En le regardant partir, c'est un Chuck méfiant qui attendit un peu avant de se déplacer de 50 ou 75 mètres et de grimper dans un arbre pour qu'il puisse regarder s'il s'agissait d'une ruse.

Il était environ 14h et il avait beaucoup de temps pour s'asseoir parmi les branches, écouter les avions de recherche, fumer, penser à la maison, se soucier des stratégies de capture et de planification. Le crépuscule tardait.

Les instructions de vol reçues lors de la formation recommandaient de ne pas se faire capturer plutôt que le fait de s'évader. Il était généralement nécessaire pour un soldat de se cacher jusqu'à ce que les recherches soient arrêtées. Cependant, dans certains cas, il pouvait être préférable de fuir le pays dès que possible.

Si un homme atterrit en parachute, il doit s'approcher prudemment d'une ferme, mais ne pas entrer tant que le propriétaire ne semble pas être seul et il faut aussi qu'aucune troupe nazie ne soit en vue. Les enseignants, les médecins et les prêtres parleraient probablement un peu l'anglais, et le prêtre pourrait être approché en toute sécurité dans le confessionnal.

Les Allemands avaient envahi les Pays-Bas et la Belgique en mai 1940. Selon l'U.S Air Forces, à la fin de cette année les Britanniques avaient trouvé qu'il était impossible pour un aviateur d'atteindre sans aide un territoire neutre en Suisse ou en Espagne.

Neave a été l'un des coordonnateurs du service secret MI9 de Grande-Bretagne qui était chargé d'aider secrètement à la récupération des aviateurs abattus et des soldats perdus. Il a écrit dans le « service d'évacuation » que la Gestapo avait resserré son emprise sur la France occupée, et les forces de sécurité du gouvernement de Vichy ont compliqué les efforts des soldats pour se sauver. La plupart des Britanniques capturés étaient transférés en Allemagne lorsque la France a été entièrement occupée par Hitler en novembre 1942.

Il y avait des nouvelles encourageantes pour Chuck. En 1943 les aviateurs abattus dans les grands raids précédant le débarquement du 6 juin 1944 avaient même une chance de rentrer chez eux s'ils n'étaient pas grièvement blessés.

Le crépuscule traînait.

Tard dans la soirée, l'homme revint seul et Chuck alla à sa rencontre. « En me regardant, il vit où je m'étais caché. Il a alors hoché la tête, m'a donné une tape sur le dos pour montrer qu'il comprenait ma méfiance », a rappelé Chuck.

L'homme portait deux paires de pantalons et deux manteaux. Il en a pris un jeu de sorte que Chuck puisse recouvrir son uniforme kaki avec des vêtements européens sombres. Puis les deux hommes se mirent à marcher.

Son pied lui faisait mal, mais il pouvait avancer. Heureusement, il n'avait pas perdu ses chaussures quand ses bottes de vols avaient touché la toile du parachute. Le cuir raide donnait quelque appui à l'os cassé. « Tu as tellement d'adrénaline que tu parviens à surmonter la douleur », expliqua-t-il.

Ils marchèrent dans l'obscurité pendant cinq kilomètres environ jusqu'à ce qu'ils aient traversé un pont au-dessus d'un canal (le canal Blaton-Ath). Ils tournèrent à droite (dans la rue du Calvaire) pour revenir en arrière de l'autre côté, mais le guide de Chuck s'arrêta brusquement après une centaine de mètres dans la nuit profonde. Il posa sa main sur ses lèvres. Une escouade de soldats allemands et un officier arrivaient en marchant.

Leurs bottes fourrées martelaient le sol avec un rythme régulier. Ils dépassèrent les hommes qui s'étaient cachés, s'engagèrent dans la rue et traversèrent le pont. Alors mon guide s'est mis à sourire et, tout heureux, m'a tapoté le dos. « Ils me cherchaient » dit Chuck.

Le duo emprunta alors plusieurs chemins qui sillonnent derrière les maisons et à travers champs jusqu'à ce qu'ils atteignent une grande maison vide. L'homme déverrouilla la porte arrière et dans l'obscurité emmena Chuck à l'étage dans une chambre située à l'arrière du bâtiment. Le guide a tiré les lourds rideaux de la fenêtre et ensuite alluma une bougie. Il partit un moment chercher des couvertures. Chuck se coucha sur le lit pour enlever ses chaussures. Le pied cassé était noir et bleu bien au-dessus de la cheville. Avec son pied enflé et ses mains blessées, Chuck luttait avec une chaussure. L'aide est venu et regarda ce que j'essayais de faire. Il sortit son couteau de poche et coupa les lacets en vrac, » se rappelait Chuck. « J'avais aussi des blessures internes parce qu'il y avait du sang dans mon urine et mes selles. Cela s'est poursuivi pendant plusieurs jours ».

L'homme disparut pendant un certain temps puis revint avec du café et du pain. « J'ai donc pris à cette occasion mon premier souper en Belgique. Ce n'était pas un repas gastronomique » dit Chuck en riant. L'homme a également révélé son prénom : Henri.

Une fois par jour, Henri revenait avec de la nourriture. C'était à Chuck de la répartir pour en faire trois repas. Alors que les autres survivants de l'équipage de Chuck avaient réussi à quitter le pays, lui a dû rester caché jusqu'à ce que ses brûlures soient guéries. La peau rouge montrait bien le contour d'un casque américain autour de son visage.