

# Crash d'un bombardier B-24J Liberator(\*) le 12 avril 1944 à Tohogne

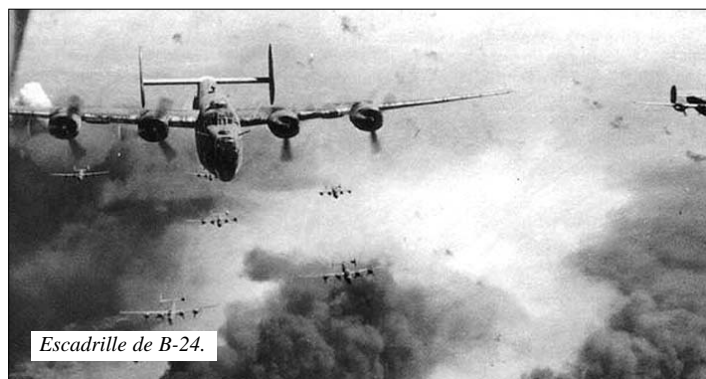
Le mercredi 12 avril 1944, la 8<sup>e</sup> Armée de l'Air américaine envoie 455 bombardiers quadrimoteurs sur des objectifs industriels allemands (mission n° 300).



Les membres d'équipage d'un B-24 se préparent à affronter les températures extrêmes régnant à 8.000 m d'altitude.

La flotte aérienne est partagée en 3 divisions. Celle qui nous intéresse est la 2<sup>e</sup>, rassemblant 184 Consolidated B-24. Ce quadrimoteur de 30 tonnes en charge porte de nom de " LIBERATOR ". La 2<sup>e</sup> division se voit affecter pour cible deux villes industrielles : ZWICKAU et OSCHERSLEBEN, avec son importante usine où l'on fabrique les Focke-Wulf 190.

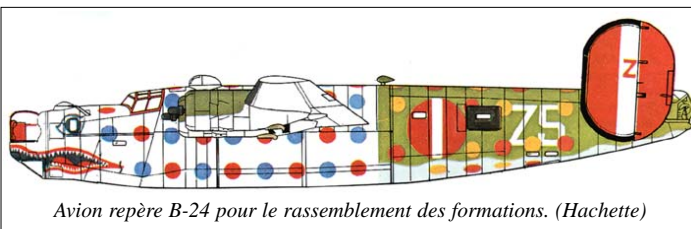
Pour l'opération de ce 12 avril, la 2<sup>e</sup> division rassemble huit groupes dont le 445<sup>th</sup> Bomb Group basé à Tibenham au Nord-Est de Londres. Sur le continent, la météo est exécrable mais malgré tout les lourds appareils peuvent quitter le sol anglais en fin de matinée.



Escadrille de B-24.

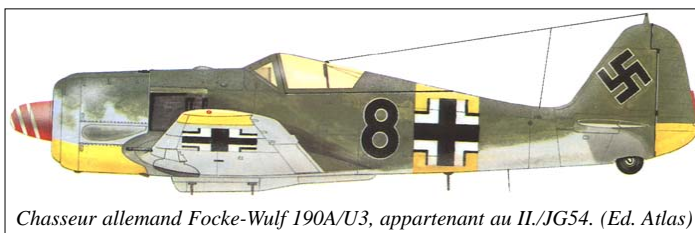
Les bombardiers survolent la Manche et sont repérés par la couverture radar allemande qui prévient toutes les unités défensives de chasse. Le II./JG26 (2<sup>e</sup> groupe de la 26<sup>e</sup> escadre de chasse allemande) est partagé entre Épinoy et Cambrai-Sud, dans le Nord de la France. L'unité est réduite à une vingtaine d'avions. Depuis le mois de février, la Luftwaffe a en effet perdu le contrôle aérien de l'Europe et ses pertes sont importantes. Le groupe qui devrait comporter une cinquantaine d'avions est donc réduit de moitié.

Les trois divisions de bombardiers rencontrent une terrible «purée de pois». La mission est annulée. Les 1<sup>re</sup> et 3<sup>e</sup> divisions sont les premières à revenir. Notre 2<sup>e</sup> division persiste et atteint la frontière du Reich près de Malmédy (ces régions ont été rattachées à l'Allemagne en 40). Les B-24 atteignent Coblenz mais doivent à leur tour virer vers l'Angleterre.



Avion repère B-24 pour le rassemblement des formations. (Hachette)

Le II./JG 26 qui a décollé en alerte rejoint les quadrimoteurs au-dessus de Liège et Malmédy. Les Liberator disposent d'une bonne escorte de P-47, chasseurs américains au gros moteur en étoile, dénommés Thunderbolt, mais aussi des P-38 Lightning et des P-51 Mustang. A ce moment, une épaisse écharpe nuageuse sépare les chasseurs des bombardiers. Les pilotes allemands profitent de cette circonstance et attaquent de l'arrière, tirant leurs obus de 20 mm dans le ventre des Liberator. Un appareil explose. Les chasseurs américains aperçoivent les lueurs du combat. Ils piquent sur les attaquants et abattent à tout le moins trois Focke-Wulf 190, dont deux près de Malmédy. Le troisième chasseur allemand est abattu près de Dinant.



Chasseur allemand Focke-Wulf 190A/U3, appartenant au II./JG54. (Ed. Atlas)

Mais malgré la riposte alliée, le mal est fait. Les pilotes du II./JG 26 revendiquent deux bombardiers certains et sept autres probables. C'est le 445<sup>th</sup> Bomb Group qui, par malchance, a subi le choc. Cinq de ses appareils (sur les 26 envoyés) ne reviendront pas à Tibenham. L'un tombe près de Liège, un autre près de Huy et les trois autres à Perwez, à Mettet et à Tohogne.

L'appareil dont nous parlons est le «Liberator n° 42-100203» appartenant à la 700<sup>e</sup> escadrille de ce malheureux 445<sup>th</sup> Bomb Group. Les équipages rentrés en Angleterre signaleront l'avoir vu la dernière fois près de Malmédy, certainement peu avant l'attaque.

Dans les airs, la bataille fait rage. Dans le ciel de Tohogne, les civils regardent avec effroi ce géant en perdition, transpercé, déchiqueté, perdant de plus en plus d'altitude.

L'appareil a le temps de se débarrasser de sa cargaison ; une aile se détache. Un seul aviateur, le co-pilote Robert Rippes, saute en parachute et sauve sa vie.





Crash d'un B-24 Liberator dans les bois.

Le 12 avril 1944 à 13 h. 30, le B-24J n° 42-100203 s'écrase le long de la route Tohogne/Ocquier. Arrivés sur les lieux, les Allemands trouveront dans les débris déchiquetés les corps de huit malheureux aviateurs, victimes de leur devoir. Ils les inhumeront à Saint-Trond trois jours plus tard. Le 18 avril, le corps d'un neuvième membre d'équipage est découvert sous les débris de l'appareil : **COTTRELL Glynn O.**, Pfc, mitrailleur de queue (1<sup>re</sup> mission opérationnelle) - Pleasant Ridge, Michigan ; il sera inhumé le lendemain au cimetière de Tohogne.



Sgt Milton CANTOR, né le 9 avril 1923.

- **CANTOR Milton**, Sgt, mitrailleur du sabord droit - Broadway, New York ;

- **CAPLANE Christ E. Jr.**, S/Sgt, mécanicien / mitrailleur de tourelle dorsale - Catskill, New York ;

- **ELLIS John R.**, Sgt, mitrailleur de tourelle mobile - Buffalo, New York ;

- **HYNES Edwin J.**, Sgt, mitrailleur du sabord gauche - Stoneham, Massachusetts ;

- **LIMES Edward W.**, S/Sgt, opérateur radio - South Newport, Kentucky ;

- **LOVE Benjamin L.**, 2d Lt, pilote - Independence, Kansas ;

- **PERRY Thomas B.**, 2d Lt, navigateur - York, Nebraska ;

- **SWANSON Girard H.**, 2d Lt, bombardier/mitrailleur - Dekalb, Illinois,

seront donc enterrés à Saint-Trond le 15/4/1944 et exhumés après la guerre pour être enterrés au cimetière américain de Neuville-en-Condroz. Les corps de Caplane Christ, Love Benjamin et Swanson Girard (réclamés par leurs familles) ont été rapatriés aux Etats-Unis en 1947. Le corps de Cottrell Glynn a été exhumé du cimetière de Tohogne et enterré au cimetière américain de Margraten (Pays-Bas) le 14/3/1946 (carré H, allée 15, tombe 15).

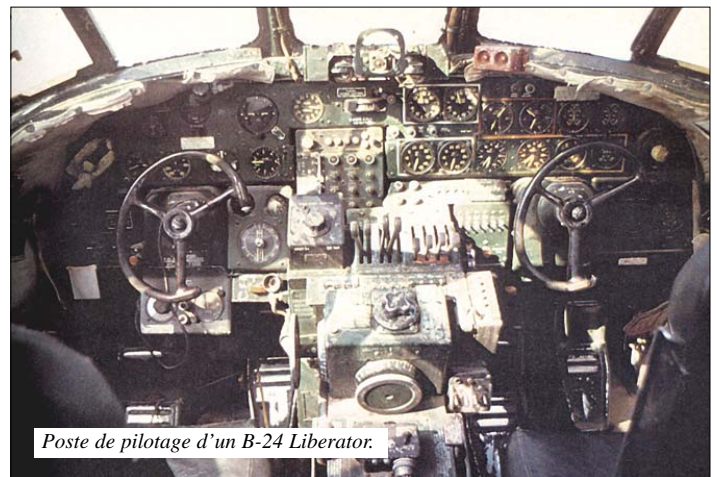
**Rapport du Lieutenant Robert Ripps, co-pilote du B-24, seul survivant du crash de Tohogne (décédé en 1990) - Il témoigne devant le service secret militaire en Angleterre le 10/9/1944 :**

« L'avion était en piqué à 45°. L'opérateur radio et le mitrailleur étaient accrochés à leur coffret à parachute et je les attendais. Le feu venait du dessus et de l'arrière du panneau d'instrumentation comme si toute la partie inférieure était en feu. Subitement, l'avion partit en vrille sur la gauche, nous projetant tous les trois contre la paroi gauche. Je restai sur mes pieds mais



Un bombardier B-24 Liberator.

les autres tombèrent lourdement sur le plancher. J'essayai désespérément de les bouger mais je les laissai là et, tout en étant inconscients, leur regard me fixait. A cause de la force centrifuge, j'étais incapable de les bouger. Alors, j'abandonnai et m'extrayai par la soute à bombes et me tirai d'affaire. - J'ai essayé d'obtenir des informations via les résistants pour savoir si d'autres membres d'équipage avaient été localisés mais ils n'avaient aucune informations à ce sujet. J'ai aussi essayé de localiser l'endroit du crash et leur ai dit que plusieurs avions avaient lâché leurs charges de bombes (à fragmentation) peu avant le crash. Ils ont fait des recherches et rapporté qu'aucune bombe n'était tombée le jour où je me trouvais dans les environs de l'endroit où je pensais que nous nous étions écrasés. J'ai pu localiser l'endroit en retraçant le chemin que j'avais parcouru mais pas sur une carte car j'avais voyagé à travers bois et fermes. » (Ndlr : remis au Groupe d'Evasion « Zéro » - A rejoint le Grande-Bretagne via Madagascar le 07/09/1944.)



Poste de pilotage d'un B-24 Liberator.

**Rapport de l'historien non-officiel du 445<sup>th</sup> BG Richard F. (Dick) Gelvin, concernant Robert Ripps :**

« Comme le groupe approchait de l'objectif de la mission, il fut attaqué par les Allemands. Le Lt Love, premier pilote, fut mortellement blessé par un éclat dans la poitrine. Comme il s'était effondré sur le manche à balai, le Lt Ripps éprouva bien des difficultés à maîtriser l'appareil. Lorsque lui et le mécanicien eurent repris les commandes, l'appareil avait perdu de l'altitude et s'était enfoncé sous le reste de l'escadrille, mais à ce moment précis l'ordre fut donné de « lâcher les bombes ». Certaines de ces bombes atteignirent leur aile gauche à la base. Tous furent tués sauf le Lt Ripps qui sauta en parachute et parvint à échapper à toutes les patrouilles ennemies pendant 5 jours avant d'entrer en contact avec la Résistance. Pendant plus de 4 mois, il aida la Résistance (dynamitage de ponts, etc.) et, comme les instructions le préoyaient, il attendit que les Alliés soient là avant de réintégrer le groupe en Angleterre. »



## A propos du Pfc Glynn Cottrell, mitrailleur de queue

Lors du crash du Liberator B-24J n°41-100203, les Allemands, très vite sur les lieux, trouvèrent les corps de huit aviateurs. La plupart de ceux-ci étaient atrocement brûlés. Ils furent inhumés par les Allemands à Saint-Trond le 15/4/1944. Ce n'est que le 18 avril que le corps d'un neuvième membre d'équipage fut découvert sous les débris de l'appareil (par deux soldats allemands âgés d'une soixantaine d'années, chargés de récupérer les morceaux d'avion pour être recyclés en Allemagne). En effet, le malheureux mitrailleur de queue (tail gunner) Cottrell fut retrouvé encastré dans les débris fichés dans le sol. Il fut inhumé le lendemain au cimetière de Tohogne, derrière le monument 14-18 situé devant la tour de l'église Saint-Martin.



Mitrailleur latéral avec casque et tablier blindé. (Ed. Altas)

*Extraits du rapport du fossoyeur Joseph Cornet (22 fév. 46) :*

«Joseph Cornet enterra l'aviateur après que les Allemands l'aient mis dans un cercueil mais il ne vit pas le corps. Le cercueil fut fabriqué par le menuisier de la localité et donné aux Allemands. Ceux-ci se rendirent avec le cercueil à l'endroit du crash, mirent le corps dans le cercueil et le ramenèrent au cimetière. Le prêtre fit une courte absoute avant que l'aviateur ne soit descendu dans la tombe. Il fut interdit à tout civil d'y assister. Pendant que le fossoyeur enterrait l'aviateur, les Allemands montaient la garde.»

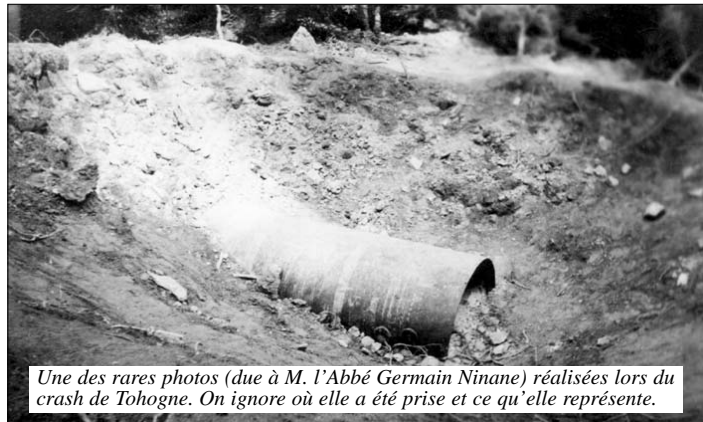
*Extraits du rapport d'Emile Jacquemin, curé de Tohogne (22 fév. 46) :*

«Le prêtre a vu l'avion s'abattre en flammes vers 12 heures le 12 avril 1944. Il est allé vers les débris mais les Allemands y étaient allés les premiers et ne lui permirent pas d'approcher. Le corps était coincé sous les débris de l'appareil. Et ne fut retrouvé que le 18 avril quand les débris de l'avion ont été enlevés par les Allemands. L'aviateur a été enterré le 19 avril. Le prêtre a fait une courte absoute mais n'a pas vu le corps. Il pense que personne n'a pu le voir si ce n'est les Allemands.»

*Extraits du rapport de Julien Dumont, garde champêtre (22 fév. 46) :*

«Le garde champêtre s'est rendu à l'endroit du crash dans la soirée vers 20 h. Les Allemands étaient toujours là ; l'officier allemand lui dit que l'avion devait transporter dix hommes mais il n'avait retrouvé que huit corps entiers. Cela se passa le 12 avril et le 18 ils trouvèrent le corps de cet autre aviateur sous les débris de l'appareil. Il pense que les Allemands ont acheminé les huit corps vers un cimetière à Saint-Trond le

lendemain de la chute de l'avion. La raison pour laquelle cet aviateur a été enterré ici à Tohogne est qu'il n'a été retrouvé que quelques jours après l'accident. Il dit aussi que l'aviateur enterré ici avait une bague mais les Allemands l'ont enlevée et doivent l'avoir conservée. Les Allemands avaient les deux plaques d'identité et ont dit qu'ils les mettraient sur le cercueil mais il a dit qu'il n'en avait vu aucune trace.»



Une des rares photos (due à M. l'Abbé Germain Ninane) réalisées lors du crash de Tohogne. On ignore où elle a été prise et ce qu'elle représente.

Les jours qui suivirent, des Tohognois anonymes vinrent fleurir la tombe pendant la nuit mais les Allemands enlevèrent ces fleurs chaque jour.

Sur la tombe tohognoise de Glynn Cottrell on découvrait : une grande croix sur laquelle l'inscription : «Soldat américain inconnu» était visible ; une petite croix en métal faite avec des débris de l'avion enfermée dans une vitrine en verre. Sur l'avant de celle-ci, l'affectueuse inscription : «Au petit pilote, notre reconnaissance - débris du Liberator tombé le 12 avril 1944» ; sur l'arrière : «Du Liberator tombé à Tohogne, Belgique, le 12/4/1944. C. Théate». Est-il besoin de signaler que le regretté Christophe Théate était l'auteur de cette croix !

C'est seulement le 14 mars 1946 que le corps de Glynn Cottrell fut à nouveau inhumé, non pas à Neuville-en-Condroz où les corps de cinq aviateurs, compagnons d'armes avaient été enterrés, mais à Margraten aux Pays-Bas (probablement par manque de place à ce moment-là).

Préalablement, une autopsie fut pratiquée pour que la preuve scientifique soit apportée concernant l'identification de l'aviateur de Tohogne.



Tombe de Glynn Cottrell à Margraten (Pays-Bas) encore parrainée par M. Karl Barwasser (†) et son épouse en 2004.





Les dix membres d'équipage d'un B-24 appartenant au 445<sup>e</sup> Bomb Group. Nous n'avons pu trouver une photo représentant l'équipage décimé à Tohogne.

## Témoignages relatifs au crash du bombardier de l'U.S. Air Force à Tohogne le 12 avril 44

**Témoignage de Lucien Jacquet** - Il se trouvait «Aux Amordins» à Tohogne quand il a aperçu une forteresse américaine en détresse. Deux membres d'équipage avaient réussi à sauter en parachute et tombèrent «E Fond dès Teillets» (entre Barvaux et Tohogne). La forteresse avait été attaquée par des Messerschmitt (ndlr : il s'agit sans doute de Focke-Wulf 190) ayant pour technique de lâcher les " pruneaux " au-dessus des bombardiers. Des bombes seraient tombées au lieu-dit «Ponsay» sans exploser au sol. L'avion était en perdition. De plus, une aile s'était détachée. Il virevoltait et bientôt s'est écrasé. Lucien s'est immédiatement rendu sur place au lieu-dit «Fond de Tchafôr» non loin de la Haisse. Il affirme avoir vu un Américain brûler dans le pré situé juste avant l'endroit du crash de l'avion.

**Témoignage d'Auguste Ninane** - Il se trouvait au lieu-dit «Inte deûs Soyès» quand il a aperçu la forteresse qui allait s'écraser. Très vite il se rendit sur les lieux. Un homme brûlait sur la droite de la route Tohogne/Ocquier dans une pâture et apparaissait rapetissé. Alphonse Ninane (époux de Palmyre Dumont), diplômé secouriste de la C.-R. voulut éteindre les flammes. Les Allemands menacèrent de tirer sur lui s'il ne se retirait pas. L'essentiel des débris de l'appareil étaient situés à gauche de cette route. Tout l'équipage avait péri. Rapidement les Allemands arrivèrent sur les lieux et formèrent un cordon de sécurité. Deux Allemands d'environ 60 ans qui logeaient chez Auguste étaient chargés de récupérer les morceaux de l'appareil dans les jours qui suivirent le crash. Un des deux y perdit la vie. Un membre d'équipage n'avait pu être extrait dans les premières heures des débris, ceux-ci étant encastrés dans le sol. Il ne fut sans doute découvert que plusieurs jours plus tard car dans son carnet de notes, Auguste a inscrit l'inhumation du pilote américain derrière le monument érigé en l'honneur des victimes de la guerre 14-18 à la date du 19 avril 44. Auguste possède une chaîne provenant de l'aile détachée de l'avion crashé. Elle est composée de 25 maillons (un maillon = 22 mm, larg. 12 mm). Sur l'un d'eux on peut lire : WHITNEY 4 FF.

**Témoignage de Robert Ninane** - Robert était chez lui quand la forteresse passa dans le ciel tohognois. Il remarqua qu'une aile se détachait de l'appareil. Il remarqua aussi un parachutiste qui tombait dans la direction de Barvaux. Faisant partie de l'Armée Blanche, il partit directement à sa recherche dans le but de le soustraire aux Allemands. Malheureusement, arrivé au lieu-dit «Bilaïne», deux soldats allemands à bicyclette venant du poste d'observation de la route de Hamoir à

Tohogne, interceptèrent le parachutiste (un Canadien, pense-t-il). Il fut ramené à Tohogne. (Ndlr : il y a sans doute confusion avec un autre crash.)

**Témoignage de Jean Dochain** (Longueville) qui le tient de son père Joseph Dochain - L'appareil aurait déjà été attaqué à My. Lors du crash, une partie de la queue de l'avion était sur la route. Son père et son oncle reçurent l'ordre des Allemands de dégager la route avec leurs chevaux et de rassembler les morceaux dans les jours qui suivirent. Un soldat allemand transportant un détonateur le laissa tomber. Il s'ensuivit une forte explosion qui lui ôta la vie.

**Témoignage de Juliette Ninane-Georges** - Elle s'est rendue sur les lieux de la catastrophe et a vu les corps des Américains alignés dans une pâture. L'accès était interdit. Elle pense que des bombes sont tombées derrière l'école communale de l'époque (Tombeux) ainsi qu'au lieu-dit «Les Fosses» (Ponsay). Lorsque les Allemands eurent procédé à l'inhumation du pilote de la forteresse découvert dans les jours qui suivirent le 12 avril, des Tohognois vinrent fleurir la tombe durant la nuit. Les Allemands enlevaient ces fleurs chaque jour!

**Témoignage d'Andrée Lambert-Georges** (15 ans à l'époque) - Elle s'est rendue sur place avec son père (bourgmestre ff.). Il y avait une dizaine de corps éparpillés dans la prairie. Son père a pu s'approcher des victimes. Voulant examiner une plaque matricule d'une victime, il a été violemment rabroué. Le pilote, trouvé 2/3 jours plus tard, a été enterré dans le cimetière à Tohogne.

**Témoignage de Joseph Ninane** - Il aurait vu plusieurs corps d'Américains. Un corps brûlé et rapetissé faisait peut-être 50 x 50 cm. Il avait encore sur lui un revolver Remington 11/4 (B 38) intact. Lors de la capture de l'aviateur à Herbet, un 2e aviateur fut pris entre Tohogne et Bomal par un Allemand venant prendre son service à l'observatoire de Tohogne (et venant de Bomal). (Ndlr : s'agirait-il d'un pilote ayant sauté d'un autre B-24 ?)

**Témoignage de Marcel Ringlet** (Longueville) - L'aile de l'avion en détresse s'est détachée et est tombée face à la ferme exploitée actuellement par son fils Francis, lieu-dit «Longue Roye». Il aurait vu des parachutistes sauter juste avant le crash et être percutés par l'avion qui virevoltait avant de s'écraser. Des Allemands seraient arrivés très rapidement sur place avec des motos side-cars.

**Témoignage de Jean Godinache** (dernier bourgmestre de l'ancienne entité) - Il sait que des bombes sont tombées sur «les Fosses» à Tohogne juste avant le crash. C'est lui qui a suggéré à la Commune l'endroit où faire ériger le monument à la mémoire des aviateurs américains.



Lieu du crash à Longueville/Tohogne (en 2009).



## Mémorial U.S. Air Force

C'est à l'initiative de MM. Jean Godinache et Jean-Pol Bair et à la ténacité de M. Alphonse Laffut (grand résistant), qu'un Mémorial U.S. Air Force fut élevé à l'emplacement où le B-24J se crasha le 12 avril 1944. Il fut inauguré le 9 septembre 1984, dans le cadre des cérémonies du 40<sup>e</sup> anniversaire de la Libération.

Le monument, construit en moellons calcaires, porte une petite croix et une plaque commémorative où l'on peut lire : « Pour notre liberté, le 12 avril 1944, onze aviateurs (ndlr : lire neuf) de l'U.S. Air Force trouvèrent la mort en ces lieux. For our liberty, on the 12th of april 1944, a crew of eleven men of the U.S. Air Force died in this place. En souvenir des victimes civiles de Longueville assassinées par les nazis le 7 septembre 1944. »



En septembre 2004, les deux pierres scellées au mémorial renseignant les noms et grades des neuf victimes américaines ont été dévoilées.

Le dimanche 19 septembre 2004, la Communauté durbuysienne commémora dignement le 60<sup>e</sup> anniversaire de la Libération et de la Bataille des Ardennes. Le Gouverneur Bernard Caprasse, le représentant de l'Ambassade des Etats-Unis, les Associations patriotiques, anciens combattants, autorités civiles et militaires et les habitants se retrouvèrent en l'église de Tohogne pour une messe solennelle. Ensuite, tout le monde se rendit à Longueville pour une cérémonie d'hommage aux aviateurs américains abattus et aux habitants de Longueville assassinés par les Allemands le 7 septembre 1944.



Le mémorial U.S. Air Force de Longueville/Tohogne.

Il faut savoir que le libellé de la pierre du mémorial fut rédigé en 1984, sans l'aide des archives américaines, alors encore inaccessibles. Toute la lumière a pu être faite sur ces événements tragiques peu de mois avant la commémoration de 2004. C'est ce qui explique qu'il a été gravé « onze aviateurs trouvèrent la mort... » alors qu'il y en eut en réalité neuf. A l'occasion de la

journée du 19/09/2004, l'Administration communale de Durbuy a tenu à saluer la mémoire de ces neuf valeureux aviateurs, morts à la fleur de l'âge pour défendre notre liberté, en faisant graver leurs noms et leurs grades sur deux pierres scellées au mémorial.

(Sources : Archives américaines, archives communales, différents articles de presse et notes publiés ou communiqués par MM. Karl Barwasser, Maurice Fanon, Philippe De Ridder et Rik Verhelle, ainsi que de nombreux témoignages de Tohognois pour la plupart aujourd'hui disparus recueillis par François Bellin.)

## Les fouilles



L'endroit des fouilles.

Avec l'accord du propriétaire du lieu, M. Léon Hubin, des fouilles ont été entreprises durant l'hiver 2004 derrière le Mémorial U.S. Air Force. Bien vite, il s'est avéré que le cratère principal ne pouvait être fouillé car il servit antérieurement de décharge. Heureusement, un plus petit cratère a pu être exploré et ces fouilles ont permis de mettre au jour quelques pièces intéressantes (morceau de moteur, douilles et balles de mitrailleuses, tuyaux, robinets et de très nombreux fragments et mini-fragments de l'appareil). La plus belle pièce est sans conteste cette culasse de 20 kg faisant partie du célèbre moteur en étoile Pratt & Whitney R-180-65 de 1.200 chevaux (14 cyl.) équipant le B-24J. En 2006, le petit cratère a été comblé, mettant un terme à toute possibilité de fouilles. Toutes ces pièces sont exposées dans une vitrine au Relais Villageois de Tohogne.

Culasse de moteur Pratt & Whitney de 20 kg mise au jour lors des fouilles.

Des dizaines de fragments d'avion, des douilles et balles de mitrailleuses .50, tuyaux, robinets, etc., retrouvés lors des fouilles.





## Remerciements

*Qu'il nous soit permis de remercier ici – et de façon appuyée – Monsieur Maurice Fanon de Bomal s/O. qui s'est attaché durant de nombreuses années à effectuer de multiples recherches concernant nos aviateurs. Il n'a pas ménagé ses efforts pour faire connaître la vérité historique concernant ces valeureux Américains. Nous tenons à lui rendre hommage pour ce qu'il a fait.*

*Merci aussi à Monsieur Philippe De Ridder d'Oret/Mettet (localité où un autre B-24 se crasha également le 12/4/1944). Ce passionné d'aviation militaire n'a cessé depuis quelques années de nous aider et de nous encourager en multipliant les démarches pour obtenir des documents émanant des Etats-Unis. Merci à lui.*

### (\*) A propos du bombardier B-24 en général

Le B-24 (quadrimoteur américain à long rayon d'action) fut le bombardier et l'avion de combat le plus construit lors de la seconde guerre mondiale avec 19.256 exemplaires. Il fut utilisé intensivement comme patrouilleur, dans la reconnaissance maritime, la lutte antisoumarine, le bombardement et le transport. Utilisé dans le Pacifique où il déversa plus de 635.000 tonnes de bombes, le B-24 s'avéra être un bombardier excellent et agile bénéficiant d'une importante autonomie. De mars 1944 à mars 1945, 5.000 à 6.000 Liberator servirent dans les forces aériennes. En outre, les Britanniques en utilisèrent près de 2.000 aussi bien en Europe qu'au Moyen-Orient, aux Indes, en Australie ou au Canada.

*Le B-24 n° 42-100203 fut attaqué par la chasse allemande près de Malmédy. Il piqua à 45°, le nez en feu, après qu'un bombardier volant plus haut ait lâché 30 bombes à fragmentation dont plusieurs l'atteignirent. L'avion se mit en vrille et se crasha à 1 km au nord/ouest de Tohogne.*



**Caractéristiques :** Consolidated B-24 Liberator - Envergure: 33,52 m - Longueur: 20,47 m - Hauteur: 5,48 m - Moteur: moteurs Pratt & Whitney R-1830-65 de 1.200 ch. - Armement: 10 mitrailleuses Browning 12,7 mm ; 4.000 kg de bombes - Masse : poids à vide : 16.556 kg ; en charge : 29.487 kg - Vitesse maximale : 480 km/h à 7.620 m - Plafond : 8.500 m - Rayon d'action : 3.380 km - Equipage : 10 - Distance franchissable : 5.130 km.

## Poésie

J'entends encor dans le ciel de notre belle région  
Les lourds vrombissements de ces vagues d'avions,  
De ces bombardiers géants qui portaient en mission,  
Venant en droite ligne de la Blanche Albion.

Tous ces aviateurs au courage magnifique  
S'efforçaient de détruire les centres stratégiques.  
Ils sapaient jour et nuit la puissance nazie  
Malgré la D.C.A. et la chasse ennemies.

Ils étaient jeunes, ardents, ils étaient valeureux.  
Ils étaient intrépides, tenaces et audacieux.  
Ils affrontaient la mort dans les airs embrasés.  
Ils allaient de l'avant, bravant tous les dangers.

Un grand nombre d'entre eux y ont laissé leur vie  
Ils sont morts en héros pour leur chère Patrie.  
Ils sont morts pour le droit et pour la liberté.  
Nous ne devons jamais, jamais les oublier.

Comme en 14-18, l'Amérique était là,  
Avec sa logistique et ses vaillants soldats.  
Neuf de ses nobles fils trouvaient la mort ici.  
Tohogne ne les oublie pas ! Cette stèle leur dit : Merci.

Merci, héros du ciel, tombés en pleine gloire,  
Vous êtes les artisans de cette belle victoire,  
Victoire de tous les peuples épris de liberté,  
Du respect des droits de l'homme et de fraternité.

*Albert Xhignesse.*



*A droite, le mémorail U.S. Air Force de Longueville/Tohogne dans son environnement. Juste derrière se crasha le B-24 Liberator.*



*Photo de l'endroit du crash prise par les Allemands le 13 avril 1944 (coll. Philippe van Heurck).*