

## LA DERNIERE MISSION d'ALEX CAMPBELL DIT "Red"

Edward Alexander CAMPBELL dit "Red" est né en août 1923 à King City en Ontario au Canada.

Il était pilote de bombardier au sein de la Royal Canadian Air Force (R.C.A.F.)

Il a reçu sa formation de pilote au SFTS (Service Flying Training School – Ecole de formation de pilotes) N° 5 à Brantford, en Ontario

Cette formation avait lieu dans le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique. Il faisait partie de la Classe 69. (Rien à voir avec nos numéros de Classes Militaires).

Il s'engage dans la R.C.A.F. (Royal Canadian Air Force) en mars 1942 et commence son instruction de vol le 28 septembre 1942. Il fait son premier vol solo le 10 Octobre suivant.

Ensuite, il part pour l'Angleterre.

Au printemps 1944, il est affecté au 514<sup>ème</sup> Squadron de la R.A.F. (Royale Air Force) à Waterbeach dans le Cambridgeshire (comté de Cambridge).

L'appareil qu'il pilote est un bombardier AVRO LANCASTER BMK II, immatriculé – A2 – C.

Cet avion a participé à un certain nombre de raids au-dessus de la France ou de l'Allemagne.

Il fit notamment deux rotations lors du D.DAY ; l'une à Ouistreham (parti à 3h55 d'Angleterre et revenu à 6h50) et l'autre à Lisieux (parti à 0h50 et revenu à 3h15).

Le 25 Juillet il était déjà allé bombarder Stuttgart en Allemagne, mais le 28 Juillet sera sa dernière mission.

Mais voici ce que raconte Alex CAMPBELL concernant cette dernière mission.

\*\*\*\*

Mon histoire s'articule autour de la journée du 28 juillet 1944. Il s'est avéré que ce fut notre dernier voyage opérationnel.

Nous étions au 514 Squadron, basé à Waterbeach et j'avais fait jusqu'alors vingt-quatre sorties – bombardements – ou ops, comme on les appelle.

Il y avait beaucoup d'inquiétude parmi les membres de mon équipage qui pensaient que nous allions à Stuttgart, en Allemagne. Je leur ai dit que je ne pensais pas que nous irions, parce que la lune venait à une phase brillante, ce qui a été très mauvais pour les bombardiers mais bon pour les chasseurs\*. (\*avions – Junker 88, Heinkel 219, Messerschmitt BF 110 )

Certains équipages ont réussi à faire des missions sans être attaqué par des chasseurs, mais nous, nous étions toujours attaqués, me semblait-il. Lors de notre troisième mission à Dortmund dans la vallée de la Ruhr, nous avons dû nous débarrasser d'un chasseur, mais un autre est venu.

Le navigateur a été en mesure d'en compter une douzaine, et j'ai eu la certitude par la suite, qu'il y en avait au moins quatre autres.

Quoi qu'il en soit, nous avons été à Stuttgart quelques nuits auparavant, et c'était un long, long voyage. Sept heures et cinquante minutes, en réalité, dont une grande partie au dessus du territoire ennemi, et nous pensions avoir fait un assez bon travail. Nous ne pensions pas avoir à y retourner pendant un certain temps.

Bien sûr, l'équipe au sol a toujours été remplie de rumeurs et pensait que nous devions y retourner. Nous avons eu la même charge de bombe que l'autre soir, et la même charge de carburant, donc ils pensaient que c'était encore STUTTGART. Mais c'était difficile à dire, parce que le commandant de l'Escadre WYATT a insisté pour que nous ayons toujours les réservoirs pleins, quel que soit l'endroit où nous allions, pour le cas où nous aurions été obligés de rester en l'air plus longtemps.

Cela s'est produit souvent quand votre aérodrome était dans le brouillard. Vous étiez envoyé à un autre, et parfois au moment où tu devais atterrir, celui-ci était également masqué par le brouillard qui pouvait venir très rapidement.

Ainsi, ceux d'entre nous qui avait des vélos se rendirent à la salle à manger, et nous avons eu notre repas opérationnel. C'était un rôti de bœuf - oh, c'était un excellent repas.

La blague était qu'il fallait essayer d'éviter le chou, à cause des gaz. Ce n'est pas ce que vous souhaitez dans un espace fermé non pressurisé à haute altitude pendant plusieurs heures !

Nous avons un bon repas à notre retour. Souvent aux petites heures du matin, donc un petit déjeuner – du bacon et des œufs.

Notre repas opérationnel a eu lieu avant la séance d'information, car ils ne voulaient pas qu'on sache où nous allions, bien sûr, il fallait garder le secret. Alors nous sommes tous allés à la réunion d'information. Je ne sais pas quelle heure il était, mais c'était dans l'après-midi sur. Nous nous sommes réunis, et la feuille de présence a été remplie. Le "cuivre\*" (\*les barrettes ... Un officier ...) est arrivé, nous nous sommes tous levés et avons attendu qu'il nous dise de nous rasseoir, ce que nous avons fait.

Puis vint le moment propice où tout le monde a cessé de marmonner et de se déplacer, le C.O. a tiré les rideaux sur cette carte énorme à l'avant de la salle. Et là, une grande ligne noire en zigzag, la voie qui était gravée dans notre mémoire ; la route à Stuttgart.

Il y eut quelques gémissements, puis nous nous sommes installés, et bien sûr, on nous a dit combien c'était important, et que la situation dépendait de nous, et la qualité du travail que nous ferions.

Ensuite, les différents chefs de service de navigation - et autres - ont fait leur baratin séparé, et nos navigateurs ont marqué leurs grandes cartes. Bien sûr, nous n'étions pas conscients de la cible jusqu'à ce que l'information commence.

Les pilotes avaient des cartes « Capitaines d'aéronefs » – petites cartes qui indiquaient la voie, pour le cas où quelque chose se passerait.

De temps en temps le navigateur les traçait pour son patron, et lui donnait. S'il ne l'avait pas fait, bien sûr, nous aurions tous été tout à fait capable de le faire - nous avons eu de nombreux mois d'instruction sur la navigation dans nos cours de formation des pilotes, et nous avons fait beaucoup de navigation.

Comme notre briefing touchait à sa fin, nous avons eu les souhaits habituels de bonne chance ; nous nous sommes toujours interrogés à ce sujet. J'imagine que certains de ceux qui sont restés s'inquiétaient vraiment pour nous, parce que nous avons appris, par la suite, comment ils attendaient et attendaient et attendaient que nous soyons tous de retour d'opération, jusqu'à ce qu'il n'y ait aucun espoir d'entendre les équipages qui n'étaient pas revenus.

Nous avons donc tous eu la même pensée et l'on se rendit aux vestiaires, avons ramassé nos combinaisons de vols, notre équipement de parachute, et puis il était bientôt temps de se diriger vers le terrain d'aviation.

Les camions nous ont emmenés là-bas - des petits camions – dans les zones de dispersion. Nous avons l'habitude d'essayer d'être là une heure à l'avance. Je ne pense pas que c'était beaucoup plus, mais nous avons eu un peu de temps pour nous mettre en condition. Nous racontions un tas de blagues nerveusement en essayant d'en rire.

Nous étions huit dans notre équipe ce soir-là, au lieu des sept normalement. J'étais sur le siège du pilote, qui se trouve juste derrière le pare-brise sur le côté gauche du Lancaster. Sur la droite il y a une ouverture qui mène vers le bas. Il y a assez de place pour balancer les pieds ou s'accroupir suffisamment et descendre en deux étapes - la première sur un réservoir de glycol qui contient le fluide pour le pare-brise et les dégivreurs d'ailes - pour aller au fond du nez de l'avion. Le bombardier se trouve sur le ventre ce qui lui permet de larguer la bombe qui se trouve directement sous la tourelle avant.

Jack Chapman, également connu sous le nom de « Chappie », était notre bombardier. Il est de Toronto. J'ai eu un accrochage avec lui en formation au Canada, c'est naturel pour nous puisque nous faisons équipe à O.T.U. (Unité d'entraînement opérationnel).

Nous avons eu Bob Giffin avec nous cette nuit là comme deuxième " Dickie", qui est le terme donné à un nouveau pilote qui accompagne un équipage lors de son premier voyage opérationnel. Ainsi Bob prenait le siège normalement occupé par l'ingénieur de vol – juste un siège rabattable en métal sur la droite à côté du pilote. Bob était également de Toronto.

Assis à côté de moi c'était en principe Jock Donaldson, notre mécanicien. Parce que l'équipage a fait la formation O.T.U. sans un ingénieur de vol – le bombardier a pris cette position - Jock était le plus récent membre de l'équipage. Il venait de terminer sa formation d'ingénieur de vol quelques jours avant d'arriver à Waterbeach. Nous avons été son premier équipage et nous avons été heureux d'avoir ce type merveilleux comme ingénieur de vol (mécanicien). Il était d'Inverness en Écosse.

Parce que Bob était sur son siège, Jock est resté debout tout le voyage. C'était une personne dévouée. Il s'est assis pendant un certain temps sur le longeron. Il était heureux de le faire. Je ne pouvais pas décoller, même pour un vol d'essai court de quinze minutes, sans qu'il le fasse en cours de route, il en avait tellement envie.

Vient ensuite le navigateur. Son nom était Earl Garland, communément appelé « Judy ». Judy Garland était une personne très populaire à l'époque, alors comment appeler autrement une personne nommée Garland ? C'était un homme jovial avec ce surnom auquel il a répondu tout au long de la guerre. Il avait un caractère merveilleux. Il était de Sydney, en Nouvelle-Écosse. Il travaillait pour la Dominion Steel Company et est retourné à son ancien emploi, après la guerre.

Puis, derrière lui, il y avait le radio, Ben Lyons. Il semblait presque impératif que tout le monde ait un surnom en ces jours difficiles. Il y avait une personnalité de la radio à l'époque appelée B.B. Lyons, on l'appelait par ce surnom parfois. Mais nous l'avons juste appelé Ben. C'est un joli nom facile à retenir. Il était de Londres, en Angleterre.

Puis, derrière un peu plus loin, dans la tourelle supérieure au milieu, c'était Earl Jones, communément appelé « Jonesy ». Il était de Calgary, en Alberta. Comme certains d'entre eux, parce qu'il était trop jeune pour inscrire officiellement, il avait menti un peu sur son âge et rentra dans la Force aérienne. Ce sera notre plus jeune membre. Lui et Jock étaient de très jeunes gars.

Dans la tourelle arrière se trouvait Sam Harvey. Il était de Cowichen Lake sur l'île de Vancouver. Il travaillait dans l'industrie du bois et y est retourné après la guerre, et il a fini par réaliser presque tout ce qui peut être fait dans le commerce de gros bois.

Notre avion était le C « Charlie ». Notre indicatif d'appel est A2, ou « Able 2 ». Nous avons demandé à la WingCo (Commandement de l'Air) la permission de le nommer « The Adelphi Queen » comme l'hôtel Adelphi à Glasgow.

C'est un Mark II Lancaster. Le Mark II n'était pas une rareté, mais il n'y en avait pas vraiment beaucoup. Il avait des moteurs en étoile ce qui est la caractéristique remarquable d'un Mark II, plutôt que des moteurs Merlin en ligne comme beaucoup d'entre eux était équipés. Le Merlin est un moteur très populaire et on a réussi à le monter sur les Spitfire, l'ouragan, le Lancaster et finalement la Halifax. Il y avait quelques avions qui l'avaient utilisé.

Le notre est le dernier de notre Escadron avec des moteurs en étoile, le reste s'étant converti au moteur Merlin.

Il y avait seulement 300 Mark II Lancaster. Et il y aura un de moins en moins, nous étions passé à travers !

C'est une autre journée chaude de juillet. Il y a encore la lumière du jour, le soleil brille encore très tard. Nous étions à l'heure d'été britannique pendant la guerre \*. Nous appelons l'heure avancée d'été, mais il avait une différence de deux heures. Ce qui a créé des confusions, mais nous, nous avons toujours utilisé le temps moyen de Greenwich, peu importe où nous étions ou quelque soit les fuseaux horaires. \* (à l'hiver 1940, l'Angleterre décida que l'heure d'hiver serait désormais GMT +1.. Ensuite un décalage d'une heure pour le passage à l'heure d'été nous amène à GMT +2 et en France nous étions à GMT+1 soit une heure de moins qu'en Angleterre).

Ils nous avaient donné une heure de décollage à 21:40. C'est un chiffre rond parce que chaque avion devait faire la queue et s'il y avait vingt avions, et que nous décollions à intervalles d'une minute, cela faisait vingt minutes. A condition que tout se passe absolument comme un mécanisme d'horlogerie.

Lorsque nous sommes arrivés dans l'avion, nous avons fait une vérification avant le décollage, qui se composait de plusieurs lettres de l'alphabet. C'était H, T, M, P, F, F, G et S qui était le synonyme de Hydraulic, Trim, Mixture, Pitch, Flaps, Fuel, Gyros, and Switches (Hydraulique, Profondeur, Mélange, Rotation, volets, carburant, Gyros et commutateurs

Cela nous a pris un peu plus de temps de passer tout en revue, mais c'était une bonne chose pour la vérification avant décollage.

L'autre règle d'or que nous nous sommes souvenus a propos de feux de navigation – dont l'un est rouge, et l'autre est vert, à gauche et à droite. Un gars anglais dans une conférence nous a dit voici un moyen de vous rappeler – vous allez dans un pub et vous commandez votre boisson et vous désirez un "red port" (porto rouge) et le gars me dit: « il n'existe aucun "red port à gauche » ». Vous vous souvenez de ces trois choses, et vous avez ainsi la réponse.

Alors nous avons fait notre vérification de décollage et nos contrôles intercom, notre oxygène etc ... Après le démarrage des moteurs, nous n'avons pas envie de les faire fonctionner trop longtemps au ralenti sur le terrain, car ils utilisent beaucoup de carburant. Nous préférons plutôt revenir à la maison que de manquer de quinze minutes de carburant loin de notre base !

Puis nous entrons dans la file d'attente pour le décollage, sans ordre particulier, juste celui qui est sorti le premier. Il y a une longue ligne de Lancaster se frayant un chemin autour du périmètre de la piste. Le premier à décoller s'approche et attend son tour d'avoir le feu vert pour rouler.

Donc, nous allons à l'extrémité de la piste et attendons un signal de la tour, une lumière verte pour pénétrer sur la piste avec l'avion à quarante-cinq degrés, regarder de haut et en bas et le balancer directement sur la piste. Puis lancer chaque moteur à plein régime, pas longtemps, mais juste pour s'assurer que tout va bien.

Puis juste avant le décollage vous avancez les quatre manettes de gaz, grandes ouvertes maintenant, avec vos freins bloqués à fond, le manche bien en arrière pour garder votre queue sur le terrain. Puis vous relâchez les freins, et là vous bondissez vers l'avant, en plein milieu du terrain. Vous avez une idée de la puissance des moteurs lorsque vous vous rendez compte que vous déplacez trente-deux tonnes et demie. Lorsque vous relâchez les freins, vous faites une embardée vers l'avant.

Ce n'est pas le moment de synchroniser les moteurs maintenant, juste les laisser comme ils sont. Garder les deux mains sur la colonne de contrôle et le volant. Poussez légèrement le manche vers l'avant et aligner la queue, ce qui signifie que vous allez juste assez vite pour lever la queue.

Maintenant, vous êtes sur vos deux roues principales, regardez l'indicateur de vitesse, 80 milles heure (148 km/heure), puis 90, puis 100 et environ 110 (200 km/h) vous pouvez soulager la colonne de contrôle et l'avion commencera à se lever – il commence à se sentir plus léger et les roues rebondissent sur la piste.

Vous êtes hors du sol. Vous ne touchez à rien tout de suite. Vous pouvez commencer à soulever le train d'atterrissage. Vous ne devez jamais libérer les volets à trop faible d'altitude où vous allez vous planter immédiatement avec une lourde charge. Ca y est.

Nous faisons un cercle pour obtenir de la hauteur, sommes prêts pour notre raid. C'était l'heure exacte que nous devions partir en mission, et nous devions la respecter. Le navigateur pourra nous dire combien de minutes nous avons mis pour faire notre cercle, couper à travers l'aérodrome et mettre le cap.

C'est là que nous faisons une vérification de l'avion ensemble pour s'assurer que l'interphone de chacun fonctionne de la tête à la queue. Nous appelons chaque personne pour voir si son oxygène marche, etc ... Lorsque nous sommes en vol de nuit nous commençons à utiliser l'oxygène avant le décollage. C'est bon pour votre vision de nuit et cela nous donne un meilleur départ.

Nous avons commencé sur un cap de 221 degrés, qui est au sud-ouest, puis nous passons à l'ouest de Londres, pour nous diriger plus au sud, jusqu'à ce que nous ayons "La Manche".

Il fallait aller bien au large de Londres car beaucoup de canons antiaériens avaient la gâchette facile et pour une bonne raison. Une nuit quand nous sommes revenus de mission, nous avons rapporté des "bandits" sur l'Angleterre. Des bandits qui ont été positivement identifiés comme des avions ennemis. S'ils étaient non identifiés, ils étaient appelés des bogies. Enfin, une autre fois, Sam en a vu un, parmi les bombardiers qui restait là. Nous avons informé la tour et j'ai dû éteindre les lumières de notre navigation. Il a réussi à filmer un avion allant vers un autre aérodrome, peut-être Witchford

Alors que nous dépassions la Manche le deuxième pilote, Bob Giffin, s'est tourné vers moi et me dit, « Tu sais, s'il s'agit d'une opération, il me semble que j'aurais pu apporter mon tricot ».

J'ai entendu le clic bizarre des microphones des autres membres d'équipage, ils se ravisèrent et ne dirent rien. Je leur ai dit, « Je ne suis pas trop sûr que ça va durer. »

Bientôt, nous étions au dessus de la France ; les mitrailleurs étaient en alerte. C'était l'un des postes clés – pour surveiller les chasseurs. Ils étaient toujours sur moi, « vous n'êtes pas en train de "tisser" patron ». Le fait de "slalomer" permettait de voir dessous. Les antennes du radio étaient sur les côtés pour scanner la trajectoire, cela n'était pas bon pour observer en dessous, sauf si vous pouviez positionner votre avion sur le flan. Les deux mitrailleurs pouvaient voir visuellement, et le radio pouvait analyser avec son radar.

Nous étions toujours en mouvement. On nous a dit que c'était une bonne idée en tout cas, parce qu'un avion de chasse ne va pas nous harceler, et si le Lancaster commence à tisser, il dira, « Ce mec est sur ses gardes nous allons aller voir ailleurs ». Ce qu'ils cherchaient c'étaient des proies sans méfiance.

Nous étions là pour faire un travail de bombardement – mais nous n'étions pas à encourager les chasseurs ; c'est bien indiqué dans les livres pour les mitrailleurs de ne pas tirer sur un autre avion. Mais en gardant un œil sur les chasseurs et en attendant le bon moment pour demander des manœuvres d'évitement, ils ont sauvé un certain nombre de vies de nombreuses de fois.

C'est une des raisons pour lesquelles nous n'avons jamais été frappés par des chasseurs dans nos missions précédentes. Mais nous avons été touchés par la flak.

Normalement nous entendions de faibles dispersions d'éclats comme quelqu'un qui laisse tomber des pierres – un hochet – sur le fuselage métallique. Mais une fois un éclat d'obus est passé à travers la porte de la soute à bombes et s'est encastré dans le sol sous nos pieds. Un autre est allé dans l'un de nos réservoirs de carburant, et nous avons perdu un peu de carburant. Jock regardait; il lui semblait que nous en perdions de plus en plus, il a donc juste transféré le carburant restant dans les autres réservoirs. Les réservoirs auto-obturant semblaient avoir bien fonctionné dans cette affaire.

Nous avons aussi de la glace qui avait frappé sur le côté de l'avion. Une fois que nous venions de Hollande il y avait du givrage important dans les nuages d'orage. Givrage qui pouvait ruiner l'aérodynamisme de l'avion – détruire la forme du profil aérodynamique. Et de gros morceaux qui pouvaient se détacher- on pouvait les entendre pardessus le bruit des moteurs et avec nos écouteurs sur les oreilles.

Donc de toute façon, cette nuit nous étions sensés avoir un ciel couvert à Stuttgart, mais il n'apparaissait pas très épais. Bien que nous volions au dessus de la France dans les nuages – aux alentours de minuit – le ciel commence à se faire plus clair. J'ai dit, « Je vais aller un peu plus haut voir l'épaisseur de ce nuage».

Je viens juste de monter une minute et un ciel au clair de Lune éclate. La Lune est d'environ cinq huitième à trois quarts. Elle est brillante et des kilomètres de nuages blancs s'étendent au-dessous de nous. On aurait pu appeler cela une belle vue, mais nous n'étions pas souvent d'humeur à apprécier la beauté.

Il y a quelques autres bombardiers en vue qui faisaient la même chose que nous, de vérifier la couverture nuageuse.

Il semblait qu'elle ne s'étendait que moyennement. Nous étions supposés aller droit vers la cible, alors j'ai dit qu'il serait mieux de redescendre en dessous de ce nuage pour l'instant. Donc nous sommes descendus et avons découvert que les nuages n'étaient que d'environ cinq cents pieds d'épaisseur (150 mètres). Comme nous crevions cette couche de nuages, j'ai pu voir le patchwork des fermes françaises et de la campagne en dessous – taches sombres et claires des champs – et le reflet argenté d'une rivière.

Nous étions maintenant près de minuit, l'opérateur radio était branché sur "Monica", une unité radar qui envoyait son propre signal. Il pouvait regarder un écran dans son compartiment, avec un phare rotatif – comme vous voyez sur les cartes TV ou les photos sous-marines. Nous n'avons jamais été prévenus que Monica pouvait attirer des chasseurs, mais je suis sûr qu'il en est ainsi maintenant.

Ben dit que nous avons un bogie s'approchant lentement sur le côté bâbord – ce qui signifie qu'il arrivait plus près de nous, mais pas à une vitesse alarmante. Nous pouvions avoir les yeux sur lui.

Et, peu de temps après, un autre apparut directement derrière nous et à faible allure.

Puis il dit qu'il se préparait à quitter son radar et écouter la diffusion horaire de la base qui pourrait nous donner quelques informations importantes concernant un changement de cible ou l'annulation de l'opération ou encore le mauvais temps.

Juste après qu'il ait dit cela, il a vérifié le radar de nouveau et dit que nous n'avions plus de compagnie sur le côté bâbord ni légèrement en dessous de nous.

Nous ne pouvions pas voir quoi que ce soit visuellement mais les mitrailleurs ont forcé les yeux. Nous étions encore dans les nuages mais ils s'éclaircissaient.

Nous n'avions pas positivement identifié ces avions, mais Ben pouvait voir sur "Monica" qu'ils avaient voyagé plus vite que les autres "blips" qui représentent le flux de Bombardier, puis ralenti à notre vitesse et avait démenagé dans les positions stratégiques légèrement inférieures pour l'attaque. Ils étaient plus que probables hostiles. Nous étions tous conscients de ce qui allait se passer.

Ils nous suivent avec leur radar, mais ils volent dans le ciel clair sous les nuages.

Ils pouvaient tirer à l'aide de leur radar, mais ce n'était pas encore une grande réussite – ils ne pouvaient pas régler le tir correctement et cela n'avait pas été amélioré.

En outre, ils pouvaient se permettre d'attendre, comme ils avaient l'avantage d'être capables d'anticiper et pouvaient voir ce que nous ne pouvions pas voir, parce que nous ne volions pas assez haut au-dessus des nuages ; la fin de notre couverture nuageuse était juste devant.

Tout à coup les nuages se terminant, nous débouchons au clair de Lune. Au même instant Sam crie : « chasseur – babord – go! »

Selon les procédures, il aurait dû le dire, « il y a un chasseur s'approchant du côté bâbord, préparez-vous à faire un tire-bouchon ou des manœuvres évasives ». Mais il a utilisé la forme courte pour gagner du temps. On travaille généralement mieux de cette façon.

Donc, je procède pour mettre le Lancaster dans une manœuvre tire-bouchon violent.

Dans ce cas, il faut rouler complètement sur une extrémité de l'aile, l'aile gauche vers le bas, coups de pied au gouvernail bas violemment, ce qui diminue le nez vers le bas, puis en faisant tourner l'avion autour de son axe longitudinal vers la droite, à 180 degrés, puis en tirant à nouveau vers bâbord où nous étions avant. Vous décrivez un tire-bouchon dans le ciel.

Qui s'est avéré pour être la manœuvre plus réussie pour éviter d'être abattus par des chasseurs. Nous avons déjà fait cela plusieurs fois dans nos précédentes missions. Jusqu'à présent on s'échappait avec succès.

Au moment où Sam a vu les chasseurs, ils avaient déjà tiré. Il y avait des obus en l'air qui nous ont frappés violemment, entrant dans notre aile en bas en laissant plusieurs trous allongés faisant apparaître du métal vers le haut et vers l'avant. Les réservoirs de carburant, contenant 1 000 gallons d'essence (3.800 litres) à indice d'octane élevé, ont été largement déchirés et se sont embrasés.

Ces obus ont traversé et cassé une partie du pare-brise devant moi et la boussole DR – la boussole de lecture à distance. Je pouvais sentir l'odeur âcre et nauséabonde de la cordite des obus – ils étaient explosifs.

Après ce premier tire-bouchon, il était difficile de gérer des manœuvres plus évasives. Les deux moteurs de gauche étaient en feu et nous avions un incendie tout le long du côté gauche, mais nous foncions toujours dans le ciel.

J'ai maintenu le niveau de l'avion, bien que ce ne soit pas vraiment l'horizontal. J'ai activé les trois compensateurs à l'extrême – un compensateur pour l'aileron de l'aile tribord vers le bas, un compensateur pour le gouvernail, ce qui permet de vous virer pleine droite ainsi que l'ascenseur.

Le compensateur de profondeur était poussé pour que l'on prenne de l'altitude mais nous en perdions toujours rapidement et avions perdu le contrôle de deux moteurs.

J'avais coupé le carburant et mis les extincteurs sur les deux moteurs gauche, ce qui a maîtrisé les flammes pendant un certain temps, mais l'incendie était trop avancée, et le feu est reparti.

Je pouvais voir un nuage. J'ai essayé en vain de m'y rendre, mais c'était à des miles. On ne pouvait pas juger de la distance. Il n'y a pas de perspective pour un nuage.

Le chasseur que nous avons aperçu à tribord était tout simplement un Junkers 88. Il avait d'énormes antennes très semblable aux antennes TV. Appelée SN2, c'est le nom de leur fameux radar, et le Junker 88S l'utilisait très bien.

Il a décrit des cercles et là j'ai pensé: « mon gars, il va revenir pour nous finir ». Et c'est ce qu'il a fait.

Il est venu de dessous et derrière nous - c'est un bon angle d'attaque – il a commencé à tirer. Il a atteint le poste de pilotage, je suis sûr que le blindage à l'arrière de mon siège m'a protégé. J'ai collé dessus le haut de ma tête aussi bas que j'ai pu.

Bob a été gravement touché. J'ai eu des éclats d'os et de métal brillant dans les bras et le visage. Je pensais avoir été atteint mais en fait je ne l'étais pas. Comment a-t-il raté Jock, je ne sais pas. Il se tenait juste derrière Bob.

Judy était hors de son siège assis sur le plancher lorsque ces obus nous ont frappés, ce qui me fait penser que nous avons été tirés une deuxième fois de légèrement dessous. Il a reçu deux éclats à la jambe, le blessant assez gravement.

Il changeait les tubes pour le système de navigation GEE car on doit les changer en fonction des différentes fréquences et portées. C'est ce qu'il faisait, et son tableau de bord a été désintégré par des tirs d'obus. Nous n'avions vraiment pas de chance.

Cette dernière attaque a atteint l'un de nos moteurs tribord. La CSU – unité de vitesse constante – s'est emballée mais j'ai laissé l'hélice au petit pas. Il a hurlé comme une sirène. Il tournait à je ne sais combien de tours minute comme dans les films d'Hollywood, avec un plan en plongée tout en grondant de plus en plus fort.

J'avais déjà donné l'ordre à l'équipage de se préparer à abandonner l'avion. Je leur ai demandé de répondre; ils ont tous répondu à l'interphone sauf Jonesy, le mitrailleur supérieur. Il n'a pas passé le message, mais nous avons été incapables d'envoyer un membre d'équipage arrière de vérifier son état.

Si Jonesy ne répondait pas c'est que des obus avaient éclaté sa verrière de Plexiglas. Ils avaient frappé la tourelle centrale supérieure coupant les conduites d'oxygène ainsi que le microphone de son masque. Il n'a pas pu nous répondre, et je pense que les pistes des munitions pour ses canons avaient été endommagées, de sorte qu'elles ne pouvaient pas transporter les obus. Il avait deux mitrailleuses, et le mitrailleur arrière en avait quatre.

Juste après que notre avion fut attaqué, il s'est avéré que deux autres Lancasters furent descendus dans la même région; par la suite, nous avons rencontré leurs équipages. Ces trois chasseurs descendirent un Lancaster. Quel scénario. De retour sous les nuages, « attendons qu'il sorte et puis, boum » devaient-ils se dire. Nous ne pouvions pas faire plus. Nous aurions pu aller au dessus des nuages mais de toute façon où que nous allions, il n'y avait pas assez de nuages.

Cela devenait un peu vif comme action. Donc je leur ai dit à tous de sauter. J'ai répété ce mot trois fois dans l'interphone: « Jump – Jump - Jump » \* (Sautez- sautez- sautez) pour s'assurer il n'y avait aucun



malentendu, parce que des gens avaient sauté alors que l'on ne leur avait pas dit mais eux pensaient qu'on leur avait dit. Beaucoup de mauvaises choses on pu se produire comme ça.

Il n'y avait aucun doute ici.

Chaque poste a une position d'arrimage pour son parachute, habituellement sur le côté du fuselage, et chacun y est relié par une corde élastique. Sauf pour le pilote, qui a un siège-paquetage et s'assoit sur un canot gonflable. Nous portions nos parachutes tout le temps. Nous avions un siège baquet de forme profonde pour s'adapter au parachute. C'est assez volumineux, et vous pouvez imaginer d'essayer de marcher avec, donc nous l'avions juste en bandoulière par-dessus notre épaule.

Pour « Chappie », le bombardier c'était sa première sortie. Il ouvrit la trappe d'évasion inférieure qui se trouve normalement dans son compartiment. Cette trappe est environ deux pieds de largeur et environ deux pieds et demi de long (\* 60cm sur 80 cm). Il a ouvert la trappe dans la tourelle avant de sortir plutôt que d'essayer de la passer par le trou, car elle pouvait se coincer dans le trou. Il a fait ainsi et il est sorti.

Le deuxième pilote, Bob Giffin, avait ses esprits alors même qu'il était gravement blessé. Il a été en mesure de sortir de son siège et de descendre jusqu'à l'ouverture de la trappe d'évasion devant lui. J'ai poussé un soupir de soulagement quand je l'ai vu descendre.

Quelques secondes plus tard, il s'est retourné et a tenté de revenir. Il avait pris sa poignée d'ouverture sur quelque chose et son parachute s'était ouvert dans l'avion.

C'est un parachute de soie de vingt-quatre pieds (\* 7,50m) emballé qui sort et s'ouvre dès qu'il est libéré. Le poste de pilotage et le passage ont été envahis par la soie et les soupentes car le vent soufflait à travers le pare-brise cassé.

Bob était probablement en train de nous dégager un passage, afin que nous puissions sortir. Mais le mécanicien de bord, Jock Donaldson, a réussi à le retourner et l'a poussé dans le trou avec lui. Jock partit ensuite, bien sûr. Je me souviens qu'il a fait le « V de la victoire » comme Winston Churchill avant de sauter.

Je ne savais pas que Judy le navigateur avait été blessée. Il est difficile de dire si une personne marche normalement dans un Lancaster – c'était plutôt maladroit. Mais il est venu à l'avant et s'est dirigé vers la trappe.

Pendant ce temps, l'opérateur radio et le mitrailleur supérieur sont allés à la porte latérale du côté tribord du Lancaster où nous sortons normalement.

L'avion plongeait, gagnait de la vitesse et était en feu. Nous n'étions pas très élevés, nous étions à seulement 7 000 – 8 000 pieds\* (\* 2.000 – 2.500 mètres). Pas beaucoup d'air en dessous pour une descente rapide comme cela.

Quand est venu mon tour de sortir, Sam mitraillait encore – les autres avaient été interrompus par les canons du Junkers 88. Il tirait de la tourelle arrière. Il a prétendu avoir vu les balles ricochant sur un des moteurs – c'était un chasseur bimoteur.

Je lui ai crié de foutre le camp de là.

Il était seul dans son petit compartiment dans sa tourelle arrière, avec deux portes coulissantes, qui étaient juste derrière lui. Il s'est retourné et a saisi les deux portes. Une a glissé à sa droite sur une piste incurvée et l'autre à sa gauche. Il a ensuite été en mesure de se pencher en arrière dans l'avion. Sur le côté tribord de

l'avion il y avait son parachute. Il devait rapporter le parachute de nouveau dans la tourelle et enclenchez les deux crochets sur sa poitrine. Ils portaient tous des parachutes ventraux.

Puis pour sortir, il bascule la tourelle en haut, à angle droit avec le plan, relève ses genoux et sort à l'arrière par les deux portes ouvertes.

Heureusement, Sam se rend à tribord, et je ne sais pas s'il avait compris que s'il allait à bâbord les flammes l'auraient englouti immédiatement : combustion de l'essence. C'est une chose terrible.

Après que Sam eut cessé de tirer, j'ai enlevé mon casque, l'intercom et j'ai laissé aller la colonne de contrôle\*. (\* le manche). Immédiatement Le Lancaster a plongé plus rapidement. J'ai volé en l'air et atterri dans la courbure. C'est comme si vous étiez sur une route de campagne vous arrivez sur une colline escarpée et que vous quittez votre siège.

Puis l'avion s'est stabilisé un peu. J'ai dû revenir à mon siège pour récupérer mon siège-paquetage ainsi que mon parachute qui s'était un peu emmêlé. Car lorsque j'avais rebondi le canot sur lequel j'étais assis s'était coincé entre le siège et le quadrant de la manette des gaz. Je devais revenir sur mon siège et m'ajuster.

Puis j'ai reculé vers le haut de l'escalier du compartiment du bombardier. Le nez de l'avion pointait maintenant vers le bas, le plancher de l'étage était plus ou moins derrière moi, alors j'ai fait un bond pour descendre à la hâte. Comme j'ai poussé, j'ai eu mal à l'estomac car j'étais juste accroché là.

Voici ce qui est arrivé. Il s'agit d'un tube télescopique qui sort devant l'ingénieur de vol pour qu'il repose ses pieds, passe sur le côté vers le Centre de l'avion. Normalement Jock, l'ingénieur de vol l'aurait déplacé, mais c'était Bob qui était assis sur le siège de Jock pendant ce vol et il n'était pas familier avec cette pratique.

J'ai tenté de pousser mais je n'ai pas réussi. Il tenait sur environ six pouces ou un pied\* (\* 15 à 20 cm) il me piquait les côtes et me retenait là si bien que mes pieds ne reposaient plus par terre.

Puis vint une grande explosion – une aile a dû s'effondrer - qui me jeta contre le côté tribord du fuselage. J'ai frappé le fuselage et ça m'a décroché. Je suis tombé sur le réservoir de glycol, qui constitue une des deux étapes qui mènent vers le bas dans le compartiment du bombardier à environ deux pieds\* (\* 60 cm) de la trappe d'évasion ouverte.

La gravité me maintenait toujours au plancher, mais c'était un angle raide. Donc j'ai plié mes pieds derrière moi et ai poussé contre le réservoir de glycol et l'ai utilisé comme un tremplin pour me propulser en avant avec un saut énorme comme une grenouille, sautant avec mes jambes de derrière, vers le trou.

Mais avec tous les mouvements violents l'écouille avait été déplacée hors de la tourelle et avait été aspirée dans l'ouverture par l'extraction de l'air et était venue se coincer dans l'ouverture. Je ne l'avais pas encore remarqué.

Seule ma tête était sortie et tout juste dans le sillage mes épaules et le reste de mon corps étaient à l'intérieur de l'avion dans cette triangulaire en forme d'ouverture.

Heureusement lorsque ma tête a été dehors j'étais face à l'arrière si non l'air m'aurait soufflé les yeux. J'allais à environ trois cents miles à l'heure\* (\*480 km/heure), et vous ne pouvez pas garder suffisamment vos yeux fermés pour vous protéger de l'air.

J'ai pensé que ce serait la fin. Ce serait un big-bang ou un silence ou un mal de tête horrible - juste pour une fraction de seconde. J'ai pensé que ce serait tout cela.

Alors je me suis fâché, j'ai commencé à battre et donner un coup de pied et brailler. J'ai déplacé la porte qui était coincée que j'ai pu finalement ouvrir.

J'ai ressenti cette ruée de vent sur mon corps; mes deux bottes de vols ont été arrachées et emmenées au large.

Cette énorme forme orange et noire est passée devant moi. Je ne pouvais même pas compter un, deux, trois maintenant parce que je savais je devais être très près du sol.

J'ai frappé ma poitrine où devait être ma poignée d'ouverture... et il n'y n'avait aucun anneau.

Aucun harnais.

Rien.

Aucun parachute.

Et j'ai pensé – un éclair a juste traversé mon esprit - « c'est bien stupide » "Ou peut-être un peu amusant"- de sortir de tout cela et de se retrouver sans parachute.

Juste à ce moment que quelque chose a attiré mon attention au-dessus de moi – j'allais la tête en bas la première. C'est une boucle chromée sur mon harnais de parachute – une des boucles de l'épaule ou quelque chose de similaire - elle a brillé au-dessus de moi. Mon harnais était allongé derrière et au-dessus de moi et le parachute oscillait en spirale derrière.

J'ai levé les bras, plié les genoux, et ressenti une saccade à mes chevilles. En effet, c'était les sangles de cuisse qui avaient glissé jusqu'à mes chevilles qui étaient là.

Je n'avais pas compris, mais dans ma panique en passant par la trappe d'évasion, mon harnais de parachute avait glissé à droite sur mes épaules vers le bas de mon corps et mes jambes et s'était pris autour de mes chevilles. Je me suis souvenu que je n'avais plus mes bottes.

Alors j'ai atteint et tiré le harnais vers moi jusqu'à ce que je puisse tirer l'anneau en forme de D. J'ai creusé mes doigts dans le harnais et j'ai donné une formidable traction à l'anneau en D.

Tout à coup après cette grande chute vient "UN GRAND COUP". Un grand clac et il s'est ouvert – une belle corolle blanche au dessus.

Cela m'a déchiré les doigts et je ne savais pas si ça m'avait fissuré les deux chevilles ou déchiqueté quelques choses ou encore fait des ecchymoses ou autre chose.

J'étais suspendu par les chevilles. Je pense qu'en tombant mon harnais s'était déroulé, parce que j'ai vu la Lune en spirale. Le parachute s'étant ouvert, le harnais a pu se détendre.

Vous atterrissez d'un toboggan militaire de vingt-quatre pieds (7,35 m) à la même vitesse que si vous sautiez d'un mur de dix pieds (3m) sur le sol mais qui se déplace. C'est pourquoi nous n'avons jamais pratiqué des sauts en parachute. Nous avons sauté dans des piscines avec notre équipement, gonflé nos "Mae West" \* (\*gilets de sauvetage) et autres trucs.

Je regardais la Lune. J'ai vu quelque chose au coin de mon œil et j'ai pensé « mince! Mais ça ressemble à la toiture d'une maison ».

Il y avait un toit ! J'ai saisi rapidement mes chevilles, parce que je ne voulais pas frapper ma tête.

J'ai atterri la tête courbée en avant et "PAN, UN GRAND COUP" ! J'ai frappé le sol avec le derrière de ma tête et les épaules en même temps et cela m'a secoué.

Un atterrissage, vraiment, tout compte fait, de parfait. Si je n'avais pas réalisé que le toit était là et ne m'était pas préparé, je serais arrivé directement sur le sol.

J'ai atterri sur ce qui s'est avéré être un champ de chaumes de blé. Je ne savais pas où j'étais. Je savais que j'étais à plat sur le dos, mais je n'étais pas sûr du lieu. Je sentais des tremblements. C'était le flux des

Bombardiers qui passaient au dessus - plusieurs centaines bombardiers. On pouvait les ressentir dans l'air et dans le sol.

Puis j'ai tendu le bras et j'ai senti quelque chose d'anguleux sur mon poignet. J'ai senti que c'était la terre, alors j'ai saisi une poignée pour voir, et bien sûr c'était la terre. J'ai presque eu les larmes aux yeux en pensant « oh, Dieu, je suis vivant ».

J'ai réalisé que je serais probablement fait prisonnier, mais au moins je savais que j'étais vivant et capable de voir mon vingt et unième anniversaire le mois prochain.

Quand j'ai regardé ma main encore une fois j'ai pensé, « j'ai perdu un doigt. » Je pouvais voir quatre doigts blancs et l'autre était noir. J'ai pensé qu'il avait disparu.

Mais à mon grand soulagement ce n'était pas ça. Ce qui s'était passé c'est que la bague que ma femme Hazel - à ce moment-là, elle n'était encore que ma future épouse - m'avait donné, avait tiré lorsque la goulotte s'était ouverte, et avait déchiré mon doigt vers le haut. Il était couvert de sang, qui semblait noir dans le clair de lune.

Normalement pour libérer un parachute vous devez tourner un gros bouton circulaire sur le devant du harnais, qui libère les quatre clips. Mais je n'avais pas besoin de m'inquiéter parce qu'il se trouvait dans un tas juste à côté de moi.

Première étape me lever et enterrer mon parachute ! C'est alors que j'ai commencé à faire des choses stupides, que je ramassai une poignée de terre et marchait au milieu de cette grande demi lune étalés sur les chaumes, je suis tombé dessus et suis allé pour chercher une autre poignée de terre.

Puis, j'ai pensé: « Je ne vais pas rester ici jusqu'à ce que le soleil se lève, il faut sortir rapidement ». J'ai donc commencé à courir loin de notre avion, qui s'était écrasé à proximité – il était à seulement environ 300 yards \* (\* 275 mètres). Et là j'ai fait la deuxième chose stupide.

Même à travers tout le bruit ambiant, je pouvais entendre quelque chose derrière moi – un bruit de cliquetis, et j'ai pensé: « Ouah!, Qu'est ce que c'est? » J'ai tourné la tête mais je ne pouvais pas voir grand chose. J'ai couru encore plus vite, c'était encore à droite derrière moi. J'ai pensé « je vais m'arrêter rapidement et me retourner ». Je ne sais pas si c'était bien mais je l'ai fait. En fait, de longues tiges de pois sauvages s'étaient enroulées autour de mes pieds et il y en avait de plus en plus dans les chaumes. A chaque fois que je bougeais j'entendais ce truc.

La Lune était assez vive. Quand j'ai levé les yeux, je pouvais voir une maison avec devant des hommes et des femmes. J'ai tout de suite pensé « Je ne rentrerai pas dans celle-là ». Devant une autre maison tout près de là il y avait uniquement des femmes. J'ai donc choisi celle des femmes. J'ai pensé que je pourrais être capable de les distancer si elles s'avéraient hostiles.

Je me suis approché d'elles, alors que l'épave de notre avion brûlait encore, rugissant et crépitant avec le bruit de l'explosion des munitions et des bouteilles d'oxygène mais aucunes bombes, encore.

Les pilotes étaient équipés d'un Smith et Wesson (arme de poing). Je l'avais pris pour trois ou quatre missions. Bert Delacour, un vieux de la vieille très expérimenté – il avait fait une quinzaine de raids - je pense qu'il était australien, nous avait dit « ne porter pas cette chose avec vous. »  
« Pourquoi, quel est le problème? » lui ai-je répondu. Il a dit, «Vous pensez vous tirer d'affaire si vous atterrissez avec environ quarante soldats ennemis autour de vous et que vous brandissez un revolver ? Que pensez-vous qu'il va se passer ? Ils sont armés. Ils sont obligés de vous tirer dessus. Non pas seulement se permettre mais obligé. »

Si bien que je n'ai jamais plus porté d'arme à feu.

Si j'approche ces femmes il faut que je garde mes mains visibles. Je me suis rappelé de ce que l'on nous avait dit, lors de conférences, que si nous sautions en territoire ennemi : "Ne porter pour rien au monde vos mains à vos poches pour ne pas les alarmer car vous ne savez pas qui vous regarde."

Je m'approche donc des trois femmes qui étaient dans leurs chemises de nuit.

J'ai dit « Je suis de la RAF » et « Je suis Canadien ». Elles m'ont regardé et ont dit quelque chose, mais je ne comprenais pas leur français. J'aurai pu parler un peu car j'avais obtenu 16 de moyenne chaque année, en français, à l'école secondaire d'Aurora, mais c'est un peu différent quand vous devez parler à l'extérieur de la salle de classe !

Ils m'ont accepté et un certain nombre d'autres personnes sont venues. Puis j'ai été pris en main par les habitants d'une autre maison. Il y avait une dame âgée et un vieillard. Plus de Six à huit personnes se sont entassées et le vieil homme a mis dehors certains d'entre eux. C'était juste un petit rassemblement de maisons – peut-être quatre maisons- mais je sais qu'il leur a dit de partir.

Ils m'ont ensuite interrogé. Au milieu de l'interrogatoire, nous avons entendu une moto rugir et s'arrêter. Ils m'ont empoigné, ouvert une porte et m'ont basculé en arrière. Mes jambes ont frappé une chaise et je me suis laissé choir dessus. Ils ont fermé la porte et ont répondu aux coups frappés sur la porte d'entrée.

C'était un officier allemand et un conducteur.

Le fermier leur a dit qu'il n'avait vu personne ; il croyait que tout le monde s'était écrasé. Je ne pouvais pas entendre tout ce qu'ils disaient. Il était difficile d'entendre correctement. Je pense qu'ils parlaient français.

De toute façon, les Allemands ont disparu peu après. Le couple français est venu et m'a sorti. Puis la Dame a tiré un petit tapis sur le plancher cachant un anneau dans le sol qu'elle a levé. J'ai pensé « oh, mon gars, ils vont te cacher là et c'est le premier endroit que les Allemands fouillerons. »

Elle est descendue par une échelle vacillante puis est remontée avec une grosse bouteille de vin pleine de poussière et de paille qu'elle a versé pour nous tous. J'ai voulu prendre mon verre, j'ai regardé ma main et je tremblais. J'ai dû prendre mon verre à deux mains pour l'empêcher de se renverser.

Aucun agriculteur français n'offrait de l'eau à ses invités : l'eau c'est pour les vaches. Et nous avons appris peu de temps après que l'eau était assez rare ici pour certaines raisons. Ca pouvait avoir un rapport avec ceci.

Je tremblais, j'ai bu du vin et j'ai regardé mes vêtements. Bien sûr, j'avais mon uniforme sur lequel était écrit « Canada », mais nous n'étions pas censés avoir quoi que ce soit qui pourraient identifier d'où nous venions. Nous avons eu de nombreuses conférences sur la sécurité par des évadés ou des ex-prisonniers de guerre. Nous devions vérifier nos mouchoirs et nous assurer qu'ils n'étaient pas porteurs d'une marque de laverie quelconque. Tout ce qui pourrait identifier notre ville ou notre base ou encore divulguer des renseignements militaires. On ne sait jamais. L'épave de votre avion pourrait avoir un nouveau type de radar et les Allemands voudraient savoir d'où nous étions.

J'avais un paquet de cigarettes "Sweet Caporal" que j'ai fait tourner. J'ai remarqué que le vieil homme en a pris deux pour en mettre une derrière chaque oreille. Et je ne pense pas qu'il les ait fumées. Je sirotais un peu plus de vin mais la moto est revenue une nouvelle fois.

Cette fois le vieil homme m'ouvre une autre porte où il y avait trois chevaux debout sous le même toit. Une chose apparemment commune – la maison était collée à la grange.

J'ai pensé « Mon gars, ne me met pas dans le grenier, ils risquent de regarder et ne me met pas non plus dans la mangeoire ».

Il m'a emmené derrière les chevaux dans ce que j'appelle une malle. C'était une boîte en bois dans laquelle ont avait broyé du grain, et à côté un gros tas de paille courte. Ils avaient dû déjà faire une coupe, je suppose ou c'était celle de l'année dernière.

Il m'a dirigé dans le coin – c'était froid – je pense que c'était un mur en pierre et en plâtre. J'étais à plat sur le plancher avec la tête baissée contre la boîte dans le coin du mur. Il prit une fourche, a mis de la paille au-dessus de moi et sur la droite.

Puis il est retourné dans la cuisine - j'ai entendu une porte s'ouvrir. On parlait allemand. Je savais qu'ils avaient claqué la porte de la cuisine une fois de plus, parce que je pouvais voir filtrer un peu de lumière.

Mais peu après, la lumière vint à nouveau – ils avaient ouvert la porte. J'ai pensé: « oh, Mon Gars ». Je pouvais entendre les gens marcher. Ils venaient vers moi. Mais ils s'arrêtèrent à l'un des chevaux. J'ai entendu le grognement de l'officier dire quelque chose en allemand ou en français pour le cheval. Il voulait obtenir quelque chose. Et il entra dans le box et je l'ai entendu taper dans la mangeoire. Il a fait la même chose dans chaque stalle. Ils faisaient des allers et retours mais je savais qu'il était toujours là.

Puis ils sont revenus. Je pouvais sentir les vibrations quand ils marchaient. Je suis sûr qu'ils se sont arrêtés juste devant ce tas de paille où j'étais caché. La fourche était toujours posée contre le mur, et j'espérais qu'il n'irait pas la chercher pour piquer dans la paille.

Je sentais déjà cette fourche me transpercer de toutes ces dents. Chacune d'entre elles allant droit à travers mes côtes. Peut-être que l'agriculteur pourrait les arrêter. Il le faudrait si non j'allais être tué et il serait trop tard.

Et puis une pensée m'est venue, « que se passerait-t-il si je devais éternuer maintenant » ?

Pourquoi ai-je pu penser cela ? J'ai senti un éternuement arriver. Et mes mains serrés le long du corps, la tête en bas, comment pourrai-je me pincer le nez ?

C'est une chose terrible que de penser cela. Amusant ? Probablement pas. S'ils m'avaient trouvé, j'aurais été prisonnier et ils auraient abattu ce garçon.

Alors, à mon grand soulagement, je les ai entendus retourner à la cuisine.

À ce moment-là, j'ai réalisé, « Mon Dieu, j'ai la carte de capitaine de l'appareil dans ma poche ... ». Cette carte montre notre cible et la route. Le reste de nos avions étaient encore à deux heures de la cible. Donc les Allemands ont beaucoup de temps pour téléphoner et avertir les autorités. Et plus il est indiqué notre route de retour.

Donc, sans vouloir chercher des broutilles – j'ai pensé qu'ils pourraient revenir et chercher encore une fois - j'ai réussi à bouger un peu. Puis je me suis souvenu que pour la sécurité on nous avait dit que si nous étions capturés, nous étions censés manger ces cartes. Oh mince - seize pouces par douze pour une carte ! (30 cm X 40 cm)

J'étais un peu déprimé et en effet, j'ai senti un trou dans la boîte et avec un grand soupir de soulagement, j'ai réussi à la passer dans le trou. Vous savez, elle y est, peut être encore, aujourd'hui.

Ils ont parlé un peu plus dans la maison. Les Allemands ont probablement regardé à travers la maison. Puis ils ont finalement démarré et sont partis.

Le couple français a mis un certain temps à revenir me chercher. Puis ils l'ont fait, et ont terminé de me questionner. Je pouvais les entendre parler de différentes choses. Ils m'ont demandé quel genre de bombe était dans l'appareil. J'ai soudain pensé à ces bombes à retardement.

J'ai dit que j'avais « des bombes à retardement ». J'essayais de me faire comprendre mais je les vis secouer la tête. Puis une autre femme vint et me dit « Voulez-vous me parler en anglais. Nous pourrions mieux nous comprendre ».

Je ne sais pas d'où elle venait, mais elle me posa encore plus de question. Puis elle me dit que trois jeunes garçons avaient été très gravement blessés – l'un était même aveugle – lorsqu'une bombe a explosé la veille dans un autre bombardier qui est tombé pas loin. Bien sûr, j'ai réalisé pourquoi ils étaient si intéressés de connaître le type de bombes que nous avions à bord.

Ensuite, j'ai été emmené, pas très loin, dans une remise extérieure. Une charrette à deux roues était là en partie chargée de gerbes de blé. J'ai été déposé à côté de celle-ci sur le sol de terre et on a juste mis au hasard un tas de gerbes. Un peu comme j'avais été couvert dans la maison.

On m'a dit d'y rester. « Ne bougez pas. Ne sortez pas du tout jusqu'à ce que quelqu'un arrive et vous dise de sortir. »

À quatre heures du matin, j'ai entendu les bombardiers revenir. À ce moment-là, ils étaient seulement un peu plus d'un kilomètre – 7 000 pieds en l'air\* ([en réalité 7.000 pieds représentent environ 2 kilomètres](#)). Juste au-dessus de nos têtes. Et j'ai pensé que dans deux heures les équipages seraient assis après la séance de débriefing, devant des œufs au bacon.

Allongé sous ce foin, oh, je ne me suis jamais senti si seul.

Deux heures plus tard, l'agriculteur est venu. C'est le même gars qui m'avait mis dans la grange. Il parlait un peu anglais. Il m'a dit que nous allions dans une autre maison. Mais il était prudent. Il m'a dit qu'il marcherait devant moi, et s'il sortait son mouchoir, c'était OK pour moi pour traverser la route et le suivre. S'il le gardait dans sa poche, je devais rester caché à la dernière place où il m'avait quitté. C'était la règle pour tout le chemin que nous ferions.

Nous avons commencé à marcher à travers un champ où étaient empilées des bottes de grains. Arrivé à un endroit il s'arrêta, il regarda autour de lui et tira vers l'arrière une gerbe. Ben, notre opérateur radio était accroupi dessous. C'est le premier que je revoyais et maintenant nous savons qu'au moins deux d'entre nous, étaient encore en vie.

Nous avons été conduits à une maison du côté d'une route goudronnée. Nous sommes entrés avec notre accompagnateur. Le Nom des propriétaires était Arthur. Nous les avons appelé « Mom » et « Pop » (Maman et Papa).

Il y avait deux garçons, dans une pièce, que nous pensions être leurs fils. Puis, nous avons découvert que c'était un anglais et l'autre un aviateur canadien, qui avaient été abattus la nuit avant ! Ils ne pouvaient pas nous garder tous les quatre. Donc Ben et moi avons finis dans leur meule de foin.

La femme nous a fait une omelette de dix-huit œufs. C'était super bon.

Puis pour le déjeuner, elle nous a fait des tripes. Des trucs qui, rien qu'en les regardant, ne sont pas très appétissant et qui avait une odeur. Ça puait. Je pouvais en manger, mais Ben, lui ne pouvait pas encaisser cela. Il essayait de sourire, il les a gardé mais en les donnant au petit chien d'Arthur, « Suzette ». C'est un chien à poil court un peu noir et blanc tacheté – un terrier quelconque. Imagine, il avait tout donné et la Dame est revenue. Ben souriait comme s'il avait aimé ça. Elle a voulu le resservir. J'ai dit : « elle te demande si tu apprécies ». Il a dit, « oh Oui, ça a simplement un goût de bouse de vache ».

Eh bien, le reste d'entre nous étions prêts à exploser de rire. Bien sûr, elle ne pouvait pas comprendre l'anglais.

Alors que nous étions entrain de déjeuner, une de nos bombes à retardement de 230 kg a explosé. Elle avait un retard de neuf heures. C'était dehors dans le champ mais quelle explosion. Ça a secoué la maison. Et Suzette a commencé à trembler aussi.

Quand nous sommes allés à la fenêtre, nous avons pu voir un morceau de notre avion voltiger dans les airs. C'est la couverture d'un réservoir de carburant – un morceau de grandes feuilles de métal.

Après la guerre, nous avons su que certains habitants avaient tenté de désamorcer les bombes dans notre épave, et que trois hommes avaient été tués dans une explosion ; un quatrième homme, à 110 mètres de là, a été touché par des débris et mourut quelques jours plus tard. Est-ce que cela arriva lors de l'explosion que nous venions d'entendre alors, je ne sais pas.

La maison d'Arthur était une maison en bordure de route. Les Allemands s'arrêtaient là pour prendre de l'eau ou acheter des œufs. Je ne leur en veux pas de leur vendre des œufs, mais pouvaient-ils faire autrement ? Les Arthur pouvaient voir les Allemands venir et ils sifflaient ; ainsi nous pouvions nous cacher dans les meules de paille. Chacun d'entre nous en avait une individuelle. On y allait les pieds en premier et couchés sur le ventre nous pouvions observer l'extérieur.

Un jour les Allemands nous ont surpris dans la maison, et nous avons dû nous cacher dans la chambre à coucher et rester très calme. OUF ! – Nous l'avons échappé belle, j'étais tout en sueur !

Une autre fois nous étions cachés dans le verger – de seulement une trentaine de mètres de large – lorsqu'un camion d'ouvriers allemands camouflés s'arrêta juste devant. Ils marchaient là dans tous les sens sous les arbres pour se soulager, et nous étions cachés là. Oh la la on a eu chaud.

Ils nous ont donné une bassine pour se laver à l'extérieur de la maison. Ils avaient réussi à trouver les pains de savon que nous avions dans nos troussees d'évasion. Je ne sais pas pourquoi, mais l'eau était très rare à cette époque. Ils nous ont dit de ne pas la jeter, donc nous l'avons utilisée pendant deux ou trois jours. A la fin elle était épaisse et visqueuse – elle n'aurait probablement pas coulé, même si nous avions essayé de la verser !

C'est alors que nous étions à la ferme que Papa Arthur m'a pris à part et qu'il m'a dit « Giffin est mort ». Apparemment, Bob avait atterri en vie, mais il était tellement criblé de balles, qu'il est mort de la perte de son sang en peu de temps.

Peu de temps après, nous avons eu une bonne nouvelle. Le fermier est venu, il était souriant et je savais que quelque chose se passait. Il regarda autour de lui pour s'assurer qu'il n'y n'avait aucune personne étrangère dans la maison, et il amena Jock et Jonesy à l'intérieur.

C'est là que nous avons su que Jonesy avait été touché par des éclats d'obus, lorsque nous avons été abattus. Nous avons dû ouvrir une de ses plaies aux jambes. C'était entrain de s'infecter. Cela faisait comme une morsure sur ses jambes et sous ses aisselles. Je plaisantais lui. J'ai dit « dis-moi, comment on peut se blesser sous les bras, à moins d'avoir les mains sur la tête pour se couvrir le visage face danger. » Il a souri un peu. Il boitait un peu, mais c'était juste superficiel mais très douloureux.

Jonesy dit que dès qu'il a atterri avec son parachute, il a entendu quelqu'un crier. Il pensait que c'était en allemand, il a commencé à se sauver mais lorsqu'il regarda derrière lui, il y avait quelqu'un qui courait après lui ; il se mit à courir plus vite. Il arriva à une clôture, qu'il tenta de franchir mais la personne l'appela « Espèce de salopard » et lui dit de venir à lui. C'était Jock. Dans l'obscurité, avec son adrénaline lui montant à la tête, Jonesy avait confondu l'accent écossais de Jock avec l'allemand.



Comme si les constantes patrouilles allemandes n'étaient pas suffisantes pour nous tenir sur nos gardes, la maison d'Arthur était située dans l'alignement de la piste de décollage d'un escadron de Junkers 88. Peut-être les mêmes que ceux qui nous ont abattu.

Les avions passaient seulement à 150 mètres environ au-dessus de nous, les roues tournaient encore, et nous voyions les énormes antennes et les casques bruns des pilotes. Nous devions rester à la maison hors de leur vue, mais si nous étions pris à l'extérieur et ne pouvions rentrer à la maison ou nous cacher sous une botte de foin nous devions attraper une fourche ou quelque chose comme cela pour essayer de nous fondre dans le paysage.

Après un certain temps Jonesy dit, « vous savez Capitaine, je pourrais frapper un de ces salauds avec une pierre. »

Je lui dit, « Tu..., Quoi... ?! »

Il aurait pu probablement le faire. Ils étaient si bas, et lui un gars si énergique.

Je l'ai dit, « pour l'amour de Dieu, ne le fait pas. Qu'arriverait-il à tous ces gens? »

Il m'a fait peur, c'est vrai. Je pensais qu'il allait le faire.

Après environ trois jours, « Maman » Arthur ne pouvait pas se permettre le risque de nous garder plus longtemps, car les Allemands nous recherchaient toujours. Hitler avait pris décret disant qu'il n'y aurait aucune tolérance pour les gens abritant des pilotes, ils seraient abattus ainsi que les aviateurs. Il y avait trop de pilotes s'échappant en Espagne vers un endroit sur la côte.

La nuit avant notre départ, il y a eu de l'activité et la visite d'un étrange et bizarre visiteur. Nous n'étions pas sûr de ce qui se passait, mais nous l'avons rapidement découvert : nous devons faire une longue marche pour rejoindre un nouveau camp dans les bois. C'est autour du 31 juillet.

Nous sommes partis vers midi. Nous avons dû accepter de partir en vêtements civils. Il aurait été téméraire d'apparaître en plein jour avec nos uniformes. De plus, il y avait le couvre-feu en vigueur dans cette zone de France occupée, nous ne pouvions donc pas partir la nuit. C'est pourquoi nous sommes partis dans la journée.

Nous sommes partis par deux ; j'étais avec Jonesy. Il n'arrêtait pas de me demander ce qu'il devait dire si nous étions accostés et je disais « je ne sais pas » (en français dans le texte). Plus tard il a dit, « Qu'est ce que c'est cette chose « en boche » que je suis censé dire? » Je lui ai répondu qu'il était préférable de ne rien dire.

Jonesy boitait, sa jambe avait gonflé. C'était un été chaud. Nous n'étions pas inquiets à ce sujet – on n'allait pas l'amputer mais ça le gênait pour marcher. Ils lui ont trouvé un vélo. Il pourrait descendre les cotes et on le pousserait pour les monter.

On nous a dit de ne parler à personne, ni de faire de signes à n'importe qui, alors que nous marchions. À un moment donné un cheval et une carriole nous ont rattrapés avec trois hommes dedans. Eh bien, que je sois maudit ! Lorsque cette charrette passa près de nous, le gars du milieu se retourna et leva légèrement sa main, c'était Sam. Il a trouvé une place, le bougre.

A un autre moment, nous avons vu un nuage de poussière soulevé à distance. C'était une voiture noire, une grosse. Nous étions près d'un ponceau (petite pont), et nous nous sommes cachés dessous. Ils ont du nous voir, mais ils ne s'arrêtèrent pas. Ils se déplaçaient très vite. Nous pensons que c'était des officiers allemands fuyant la région.

Ils n'avaient pas pu nous donner de l'eau, mais avant de nous quitter, « Maman » Arthur remis à Jock, Jonesy et moi chacun une bouteille de vin. Tout le monde en avait une. Nous avons bu chacun la nôtre dans la première heure, il faisait tellement chaud. J'ai attrapé de sales coups de soleil.

Nous sommes arrivés dans un champ où il y avait un baquet en bois pour les moutons. Nous sommes allés pour voir s'il y avait l'eau dedans. Il y avait de l'écume verte sur le dessus. Nous avons juste poussé l'écume et mis la bouteille pour qu'elle se remplisse. Nous avons bien des comprimés d'halizone, avec du chlore dedans. Nous devons mettre une pastille et laissez agir pendant vingt minutes, avant de boire. Nous en avons mis quatre, secoué pendant vingt secondes et bu directement – nous avons tellement soif.

Je ne me souviens pas avoir emporté de la nourriture avec nous, mais nous nous arrê tâmes dans une maison le long de la route. La Dame nous apporta un gros bol en pierre avec des morceaux de porc dedans plein graisse blanche partout. Nous avons eu aussi un fromage dans un sac de tissu. Il y avait des trucs qui ressemblaient à des asticots – je ne sais pas ce que c'était. Quelqu'un nous a assuré que c'était sans danger de les manger. Eh bien, de toute façon nous les avons mangés. Je pense que cela ne nous a pas fait de mal.

Étant donné que j'avais perdu mes bottes, les Arthur m'avaient donné des sabots en bois. J'ai dû m'en débarrasser rapidement lors de cette longue marche. Ils me coupaient les pieds, ils étaient trop petits pour moi. La Dame de la maison m'a donné une paire de chaussures avec des semelles en caoutchouc mais qui étaient percées toutes les deux juste dessous, ce qui me fit des cloques qui se percèrent ensuite. Mes pieds barbotaient dans le sang, et étaient horribles à regarder. Les coupures n'étaient pas profondes, mais très inconfortables. J'ai dû marcher dans le sable ou l'herbe sur le côté de la route. Je voulais continuer jusqu'à ce camp, parce que nous allions être en sécurité quand nous serions arrivés dans cette forêt.

Plus tard dans la journée, après six ou huit heures de marche – peut-être une trentaine de kilomètres - le soleil était encore haut dans le ciel, mais c'était en août et les jours sont longs – nous pouvions voir la forêt devant nous à environ un kilomètre et demi. Comme nous nous rapprochions, nous pouvions voir un personnage à un petit Carrefour - nous pensions que c'était un GI américain dans son treillis couleur olive terne. Nous allions pour lui parler mais au même moment avec Jonesy nous avons réalisé que c'était un soldat allemand. Il n'était pas armé. Je suppose qu'il attendait quelqu'un. Mais nous devons passer à côté de lui. Je ne me souviens pas si nous lui avons fait signe de tête, mais c'était assez déconcertant.

Peu de temps après, nous avons atteint la forêt de Fréteval et avons été accueillis par le Comité d'accueil. Chappie était là aussi, avec environ cent cinquante autres aviateurs alliés abattus.

Ca sera notre maison pour les trois prochaines semaines... au milieu de territoires occupés... entouré par les Allemands... sous de constants bombardements aériens et des tirs d'artillerie... avec la menace d'être découvert à tout moment...

Nous entrons donc dans le refuge accueillant de la forêt. Après un verre d'eau de source glacée, nous avons commencé nos présentations et une brève visite de la "camp".

Il y avait une liste très importante de «choses à faire et à ne pas faire" qui nous a été donnée par les différents membres du groupe.

On nous a dit qu'il avait un autre camp à quelques 8 km plus loin désigné comme camp « B », le nôtre étant le «A». I

Il y avait un nombre similaire d'aviateurs dans la même position que nous. Dans une semaine ou deux les camps combinés totaliseront 150 membres. Ce fut une tâche lourde pour nos protecteurs de s'occuper de nous et nous avons dû être constamment rappelés à l'ordre sur les dangers toujours présents.

La nourriture était une nécessité évidente mais la préparation et la recherche étaient intéressante mais parfois bizarres. Dans cette région, il y avait un certain nombre de personnes sûres et de confiances pour nous aider qui étaient, pour la plupart des agriculteurs. Par une chaude après-midi, au début du mois d'Août, un étranger a été escorté au milieu de nous par l'un de nos «guetteurs». Il portait un sac en jute

qui semblait être lourdement chargé. Avec soulagement, il le mit sur le sol. Le sac avait des taches rouges sombre provenant de l'intérieur. Quand le sac a été ouvert une nuée de mouches a émergé en bourdonnant. Scrutant l'intérieur, nous avons vu un certain nombre de lapins morts, de différentes variétés de couleurs, de formes et de tailles. Il y en avait sept en tout. Je pense que c'étaient des lapins de toit qui avaient subis le même sacrifice.

A tour de rôle nous étions désignés pour faire la cuisine et l'un d'entre nous était réputé pour être un cuisinier expérimenté. Mais il s'est avéré qu'il ne l'était pas dans la préparation des aliments, en particulier avec des lapins morts. Cependant, ce soir-là, nous avons tous apprécié ce ragoût de lapin avec des petits pois comme surprise. Cela a nourri une soixantaine de jeunes aviateurs toujours affamés mais qui se plaignaient rarement. Cela aurait été mal venu de le faire.

Notre alimentation principale se composait de pommes, les pommes vertes. 1944 a dû être une bonne année. Elles peuvent être consommées de différentes façons, et souvent avec le même effet en particulier quand elles sont crues.

Nous avons eu quelques distractions plutôt agréables souvent apportés par nos bienfaiteurs. Une chose intéressante était la fabrication de l'ersatz de café. C'était le moment de la récolte d'orge et il y en avait en quantité suffisantes. En la frottant entre vos mains, vous pouviez supprimer le maximum de balle et en soufflant dessus vous vous retrouviez avec quelques grains d'orge précieux. Une source de chaleur était nécessaire pour notre cuisine et d'autres opérations. Quelqu'un avait récemment récupéré un morceau de plaque d'acier abandonné dans une décharge. En la posant sur une pierre comme soutien elle fournit une surface de cuisson idéale. L'orge étendue sur le centre de la plaque était surveillée attentivement jusqu'à ce qu'elle soit correctement torréfiée. Elle était ensuite poussée sur les bords extérieurs pour être remplacée par un nouveau lot d'orge. L'utilisation d'une eau de source claire et les grains fraîchement torréfiés étaient portés à ébullition dans une boîte en fer blanc. Des petites boîtes et d'autres contenants de fortune étaient utilisés comme des tasses et nous ont permis de siroter du café savoureux.

Nous avons l'habitude d'avoir un édulcorant de quelque sorte que ce soit, la saccharine ou le vrai sucre, ce qui était très appréciable. Il n'y avait pas de lait frais et je ne sais pas ce qui a servi en tant que substitut. Je me souviens d'un certain type de poudre ou de comprimé qui améliorerait notre pause-café.

La plupart des soirs nous étions appelés vers le lieu de rencontre pour un bref rassemblement autour d'un feu très sobre et sans fumée. On nous a souvent donné un morceau de lard, du pain de seigle noir non sucré. On pouvait se relayer à côté du lit de braises et faire des toasts. S'il n'y avait pas de café ce soir-là on pouvait toujours boire de l'eau de source. Un autre luxe c'était la délicieuse odeur de chocolat chaud. On faisait fondre du chocolat dur de boulanger dans l'eau chaude. Tout en profitant de notre temps pour lire nous pouvions écouter les nouvelles de la BBC et souvent la version de Vichy aussi. C'est en comparant les deux que nous pouvions trouver une image assez précise de l'évolution de l'avance des forces alliées.

Nous avons plusieurs postes d'observation à partir desquels nous pouvions surveiller les intrus indésirables. Nous faisons cela à deux de façon à pouvoir revenir en courant jusqu'au camp si cela était nécessaire. Je me souviens d'un incident qui s'est avéré être inoffensif quand un jeune couple a erré dans la forêt nous laissant sur notre faim. (Peut-être avait-il d'autres préoccupations ?)

Approchant de la mi-août, un soir, j'ai été affecté à une séance de surveillance avec un autre campeur. C'était au crépuscule et nous avons pris conscience d'une agitation étrange venant de l'ouest. Il y eu une profusion d'hommes et de véhicules passant en toute hâte. Ils se dirigeaient vers l'Est ne laissant aucun doute que c'étaient les survivants d'une armée en déroute.

Comme nous les regardions fascinés, du haut d'un talus, un son différent et plus inquiétant est venu à nous à travers la tourmente. Comme il approchait rapidement nous avons vite reconnu comme le bruit d'un calibre à tir rapide. Il s'est avéré être un Martin Marauder (Avion bombardier américain) flamboyant, loin

d'être à la retraite, ajoutant la détresse à des hommes qui fuyaient et des véhicules hors service. Le Maraudeur a brusquement cessé de tirer et dans un virage en montée à tribord a disparu de notre vue. Comme la nuit approchait, nous avons fait le chemin de retour au camp avec notre rapport de ces événements passionnants.

Certaines des règles les plus évidentes de notre camp excluaient le transport d'armes à feu, ou de faire un feu non autorisé, ou la planification d'évasions, ainsi que tous les sports de nature à entraîner des bruits forts (tels que les acclamations), mais aussi la consommation d'alcool pour n'en citer que quelques-unes. Je n'ai vu aucune opposition à celles-ci ou d'autres règles qui étaient devenues nécessaires à causes des événements et des circonstances ayant changé.

Notre camp n'a pas fait exception à la noria des rumeurs qui abondaient dans toute la piétaille de l'armée. Notre excitation montait quotidiennement et était stimulée par l'arrivée de nouveaux évadés et des visiteurs "spéciaux". Par exemple, un "résistant" avait escorté dans notre camp un jeune homme dont le visage était enveloppé dans ce qui semblait être en tissu de rideau. Au bout de quelques heures nous avons fait plus ample connaissance, et il fut bientôt évident qu'il était urgent qu'il ait de soins médicaux. L'odeur fétide et la couleur de la chair nécessitait d'agir. D'une certaine manière, des dispositions ont été prises. Malgré le risque toujours présent de la découverte des aides anonymes, une aide médicale nécessaire a été obtenue.

Les cigarettes, par exemple, ont été parmi les nombreux articles en grande demande, mais en nombre insuffisant. Une jeune fille est apparue, un jour, dans notre camp; aussitôt les rumeurs ont prospéré et un certain nombre d'entre nous s'est rassemblé au lieu de rencontre. Elle était en conversation avec un petit groupe d'hommes, dont deux que nous connaissions. Nous avons appris que le troisième homme était un Belge et j'ai remarqué que la jeune fille parlait couramment avec lui et aussi avec nos deux connaissances, bien que ce soit dans des langues différentes. Nous étions incapable de comprendre la conversation, et encore moins d'y participer, si bien que nous avons passé notre temps à discuter par quels moyens nous pourrions être en mesure de faire mieux connaissance avec cette jeune femme. A un moment elle a jeté une cigarette en partie utilisée et marché dessus. Sans vergogne un certain nombre d'entre nous a fait une tentative de récupérer le bout. En voyant notre réaction elle se tourna vers nous et dit dans un anglais clair et concis "J'ai des cigarettes supplémentaires, les garçons aimeriez-vous?" Nos esprits nous ont immédiatement rappelé nos récents commentaires au sujet de cette jeune femme, mais, néanmoins, nous avons gracieusement accepté son offre.

Dans ma jeunesse, j'avais vu un film illustrant le sanglier. Je m'imaginai ces créatures comme des animaux féroces, éventuellement, une menace pour les «lanciers du Bengale».

Un matin, lors d'une promenade prudente dans "notre" forêt, nous sommes tombés sur le corps d'un cochon mort. Il s'est avéré être un sanglier aux défenses recourbées qui dépassaient de son museau. Il avait une crête de poils grossiers allant tout le long de la tête à la queue. Même dans la mort, il laissait une sensation de respect et je me rappelais les images de ces géants des années passées.

Nous avons trouvé une autre créature à une courte distance. Celui-ci avait, mais une seule défense intacte, l'autre étant cassé et le morceau restant était déchiquetée. Aucun de ces spécimens ne se rapprochait des 90 kilos, taille des porcs du marché.

Les guêpes étaient partout. Nous savions très bien ce qu'elles faisaient car elles faisaient partie de la vie en Angleterre. Comme je l'ai mentionné, nous avons une réserve importante de pommes. Nous avons appris à les manger en nous méfiant. Une guêpe peut arriver rapidement à la dernière fraction de seconde alors que vous avez une cuillère pleine de compote de pommes. Si vous aviez la chance vous pouviez juste la recracher avant de vous faire piquer.

Les serpents étaient également apparus. Je crois aussi qu'on appelait ça des vipères, mais je ne me souviens pas à quoi elles ressemblaient. Elles devaient être inoffensives car je ne me souviens pas avoir entendu que quelqu'un ce soit fait piquer par elles.

\*\*\*\*

Après moins de deux semaines dans le camp, tous ces aviateurs sont libérés le 13 août par des troupes américaines.

Alex Campbell est interrogé le 15 août par l'I.S. 9 et rentre en Angleterre le 17. Il est rapatrié au Canada le 29 septembre 1944 et deux semaines plus tard il a épousé sa fiancée. Il sera démobilisé le 28 août 1945

Mais quel a été le sort de ses équipiers :

**Jack CHAPMAN**, le bombardier, qui fut le premier à sauter se retrouva dans un jardin et s'enfuit à travers champs. Il y a de fortes chances que ce soit lui qui ait été caché dans le clocher de l'église de Saint-Cloud-en-Dunois. Il est également le premier à arriver au Camp de Bellande, forêt de Fréteval, Commune de Villebout (Loir et Cher).

Le deuxième à sauter est **Jock DONALDSON**. C'est l'Ingénieur de vol, le mécanicien.

**Joseny JONES**, le mitrailleur central, saute juste après DONALDSON. Ils se retrouvent tous les deux au milieu d'un champ de blé. Ils enterrent leur parachute et leur harnais et partent dans la campagne, en direction du sud-ouest, ne sachant pas où ils sont. Ils arrivent au petit matin dans un village, mais la femme qui, bien que parlant un peu anglais, est effrayée. Elle les dirige vers une ferme. Il s'agit de la ferme de La Rainville, dont le propriétaire est Monsieur André DOUSSET. Mais Monsieur et Madame DOUSSET ne sont pas là ; leur fille Colette et le maître de cour les accueillent. Mademoiselle DOUSSET soigne les plaies de JONES qui a reçu des éclats d'obus lors de l'attaque et lui fait un pansement. Elle leur donne à manger et les cache en attendant le retour des parents. Après avoir reçu des vêtements civils, ils sont conduits jusque chez Arthur JOUSSEAU, à Bassonville, Commune de Lutz-en-Dunois, où se trouvent déjà CAMPBELL et LYONS.

**Ben LYONS** a sauté ensuite et s'est retrouvé proche de Morenneville où Alex CAMPBELL a été caché dans la grange. Il sera conduit avec Alex à Bassonville et rejoindra le camp de la Forêt de Fréteval.

**Earl « Judy » GARLAND** a pris deux éclats d'obus à travers sa jambe lors de l'attaque de la chasse et fut fait prisonnier peu de temps après son parachutage du bombardier sinistré. Il passa le reste de la guerre dans un camp de prisonniers. Il a été interné dans un camp à Bankau en Silésie aujourd'hui en Pologne à l'est de Wroclaw, jusqu'au 19 Janvier 1945. Mais devant l'avance de troupes russes, les prisonniers partent à pied, jusqu'à Luckenwalde au sud de Berlin. Ils mettront 21 jours pour faire 256 kilomètres avec comme ration pour l'ensemble du voyage : 3 1/3 de pain, 24 1/2 biscuits de seigle, 1/8 de pot de miel et 13/30 d'une boîte de viande.

Il sera libéré par les russes en avril 1945.

Il semblerait qu'il ait été mieux traité par les Allemands que par les Russes.

**Sam HARVEY**, tirait encore quand l'ensemble de l'équipage sautait en parachute. Il sautera à son tour, juste avant le pilote. Il atterrit vraisemblablement derrière Saint-Cloud et se dirige aussitôt vers le sud et marche sur l'ancienne voie romaine (le chemin de Chartres ou Voie Jules César).

Il se retrouve dans les bois du Château du Corbet, commune de Membrolles (Loir et Cher). Il continue son chemin, toujours en direction du Sud et arrive à quelques centaines de mètres de Verdes (Loir et Cher). Il se cache car il voit des patrouilles allemandes sur la route. Il est aperçu par des ouvriers agricoles d'une entreprise de battage. Ils le recueillent et l'emmène dans les bâtiments de leur entreprise mais les patrons ne parlent pas un mot d'anglais, mais ils savent que les filles d'Henri LEROUX, mécanicien mais aussi connu pour faire de la résistance, parlent anglais.

Mais la maison LEROUX se trouve entre la Kommandantur et la maison où l'on prépare la cuisine pour les soldats allemands qui, de plus, viennent souvent pour chercher de l'outillage au garage. Qu'importe, il est hébergé là et il ne communique avec ses hôtes que par écrit de façon à ne pas être repéré.

Le quatrième jour, il part d'abord en vélo puis ensuite en carriole en direction de Fréteval avec un résistant. C'est pour cela que lors de leur périple il doublera Alex CAMPBELL et Jonesy JONES et leur fera un petit signe de reconnaissance.

Ils se retrouveront à Bellande.

Fait unique, la veille de la cérémonie du 8 Septembre 2012, Doug, le fils de Sam HARVEY qui est venu avec quelques photos, les montre et parle à Michel LEROUÉIL, Président de l'Association « Sur les Traces des Bombardiers », organisatrice de cette rencontre, d'une certaine Gisèle qui a recueilli son père le 29 Juillet 1944. Mais où ? Mystère !!

Pas évident de retrouver juste un prénom soixante huit ans après.

Par un heureux concours de circonstance, Michel LEROUÉIL, en parle à son tour à un membre de l'association qui se trouve dans la salle des fêtes qu'ils sont entrain de préparer pour le lendemain.

Cette personne reconnaît aussitôt ses anciens voisins de Verdes et connaît l'adresse de Gisèle.

Deux jours après des retrouvailles sont organisées.

**Bob GIFFIN** qui mourut peu de temps après son parachutage, fut enterré dans le cimetière Communal de St Cloud-en-Dunois en France, ainsi que cela est relaté dans la page « Cimetière »

Quant à l'**OberLeutnant (Lieutenant) STRASSNER**, le pilote allemand du Junker 88 qui a abattu le Bombardier de nuit, a survécu à la guerre. Alex Campbell a tenté de communiquer avec lui en 2002, mais Johannes STRASSNER était décédé 5 ans plus tôt.

La carcasse du bombardier Lancaster A2-C ont été enlevés par les soldats allemands et les restes ensevelis dans une carrière près de la ferme du « Villiers, » où ils sont toujours aujourd'hui. Juste quelques vestiges ont été retrouvés.

*Michel BOUZY*

*Décembre 2012*