

JOURNAL DE BORD (EXTRAITS) DU CAPITAINE ROBERT ADAMS

---o0\$0o---

Voici des extraits du journal de bord du capitaine Robert Adams, pilote du bombardier B-17 « High ball » de l'US Army Air force. J'ai parcouru son journal et j'en ai tiré des extraits importants pour le dernier vol, le crash et les événements qui ont suivi sa capture.

Je les ai transcrites directement à partir de son journal, écrit de sa propre main. Je ne les ai pas traduits en français, mais j'ai choisi de les laisser en anglais afin qu'un linguiste et un universitaire plus professionnel puisse les traduire avec précision. Je crains que si j'essayais de les traduire, il y aurait trop d'erreurs et cela conduirait à une confusion ou à une mauvaise compréhension des événements. J'espère que cela permettra de mieux expliquer les événements du 28 juin.

Texte transmis par Kevin Shiflet époux de Leslie petite-fille du capitaine ADAMS.

(note: les noms en italique et en bleu sont des traductions rajoutées pour une compréhension plus facile du texte.) et traduction de certains termes aviation ou militaires.

---o0\$0o---

"28 juin - 17h25, St. Nazaire, France ! Longtemps cette combinaison de temps et de lieux restera gravée dans ma mémoire !

Pour une raison quelconque, appelez cela une intuition ou un pressentiment, ce jour est apparu comme différent et rempli d'événements inhabituels. Alors que j'étais allongé dans mon lit, en train d'attendre que le sergent Farthing me réveille pour la troisième fois, je pouvais le sentir, le ressentir, mais je ne pouvais pas le comprendre ou l'expliquer. C'était quelque chose d'abstrait, d'intangible. Et ce n'était pas non plus une gueule de bois !

1. andre franc

9 septembre 2020 à 15:02:20

(Flak City était le nom que l'on donnait à la ville de Saint-Nazaire. Appelée ainsi à cause du nombre impressionnant de pièces de flak (Fliegerabwehrkanone(Canon anti-aérien))

2. andre franc

9 septembre 2020 à 15:02:44

(L'expression "milk run" trouve son origine dans la Seconde Guerre mondiale, lorsque les équipages de l'US Army Air Corps et de la RAF l'utilisaient pour décrire toute mission où l'on s'attendait à une résistance minimale de l'ennemi, une mission facile.)

3. andre franc

9 septembre 2020 à 15:03:19

(Bien que le JG 26 ne soit pas connu sous un nom spécifique de ses adversaires, il s'est construit une redoutable réputation parmi les équipages alliés. La compétence et la détermination des unités de chasse de la Luftwaffe lorsqu'elles attaquent des formations de bombardiers de l'armée de l'air américaine (USAAF) ont conduit les équipages de bombardiers alliés à se méfier chaque fois qu'un avion Bf 109 ou Fw 190 à nez jaune les attaquait. Comme certains éléments de l'unité étaient basés à Abbeville-Drucat, les Alliés ont surnommé "The Abbeville Boys" les avions Bf 109 ou Fw 190 à nez jaune qui les attaquaient de manière agressive et efficace, et les ont perçus comme le groupe d'élite spécial d'as triés sur le volet de la Luftwaffe, bien que du point de vue de la Luftwaffe, ils ne soient qu'un autre « groupe de chasseurs Geschwader", bien que très expérimenté et efficace.)

Farthing (*Dale M. Technical sergeant, Chargé de réveiller l'équipage du bombardier*) m'a finalement fait sortir et est parti en souriant. Le réveil réussi du paresseux sudiste le laissait toujours souriant. "Le briefing est à onze heures", c'était l'avertissement qu'il lançait depuis la porte. Je me suis lavé et habillé tranquillement en essayant de comprendre mes étranges sentiments. Le soleil et la brise printanière m'ont remonté le moral ; le petit déjeuner et quelques œufs d'avant le raid ont eu un effet bénéfique, mais j'étais toujours perplexe et réfléchi.

C'est dans cet état d'esprit que je suis allé au briefing. La cible a été dévoilée avec les habituels "oohs et aahs" et les cris de "*flak city, boys !* - « *Milk Run* » ou "*Abbeville kids today* » Clint (*Clinton W Hammond*) dirigeait le groupe et Harry (*It Harry B Morse pilote du « Linda belle » 42-29849 511th BS*) notre escadron. La nuit précédente, Clint avait dit que nous serions sur l'aile de Harry en tant que chef d'escadron suppléant, mais quelque chose s'était passé, car nous avons été ramenés dans l'aile de Smith Escadron supérieur, deuxième élément, position numéro deux. Il y avait des endroits que je préférais, mais celui-là ferait l'affaire.

Les postes étaient à 13h30, le décollage était à 14h30. Tout l'équipage était à l'avion, nettoyant les canons, chargeant les munitions, et vérifiant les choses en général. Nous avons toujours un briefing de l'équipage avant le décollage, alors j'ai rassemblé tout le monde et j'ai commencé avec un coup de feu.

"Eh bien les gars, c'est une belle journée pour commencer à rentrer de France à pied."

"Ne parlez pas comme ça, Monsieur" a dit Yareff, "ou je n'y vais pas."

Après cela, je me suis mis au travail. Les armes, ça va. Beaucoup de munitions. De l'oxygène, ça va. Interphone ok. Les moteurs sont en marche et vérifiés. Le Highball était en pleine forme et prêt à partir.

Une fusée verte l'on démarre les moteurs ! Les quatre faisaient tic-tac et tout le monde était en position quand Ole Eck' (*technical sergent du 511th BS*) est arrivé dans sa jeep. Il était très fatigué mais souriait d'une oreille à l'autre car tous ses vaisseaux étaient en parfait état. Je voulais sortir et parler avec lui, mais je n'avais pas le temps.

Une fusée ambré et le champ s'est animé ! Taxi en position de décollage ! Ces gros oiseaux étaient certainement magnifiques ; lentement et majestueusement, ils se sont rassemblés pour le décollage. Une deuxième fusée vert s'est envolé vers le ciel ! Les gaz sont relâchés, le Highball prend de l'élan. Quatre-vingts. Quatre-vingt-dix. Cent ! J'ai repris le volant et nous sommes partis. Le "milk-run" vers la France était en marche ! Nous avons fait plusieurs fois le tour du terrain, rassemblant nos groupes, puis nous avons pointé notre nez vers le sud, rencontrant et formant les autres groupes en cours de route. Notre route devait nous conduire vers le sud en traversant le centre de l'Angleterre, traverser la Manche près de Portland Bill, porter au sud-est jusqu'à Vannes, puis se balancer au-dessus du golfe de Gascogne et attaquer Saint-Nazaire par le sud-ouest.

Environ 15 minutes avant de devoir traverser la Manche, nous avons commencé notre montée à 22 000 pieds, l'altitude du groupe. Je pense que c'est à environ 15 000 pieds que j'ai eu mon premier problème.

4. andre franc

9 septembre 2020 à 15:04:05

Kriegie, argot pour prisonnier de guerre allemand. De Kriegsgefangener. - KJS)

La ligne d'équilibre du turbocompresseur du moteur numéro 2 avait gelé et je n'ai pas pu obtenir plus de 27 pouces de pression pour sauver ma vie. Pas deux minutes plus tard le numéro 4 "s'est levé et est mort". Un autre turbocompresseur en panne ! Presque au-dessus de la Manche avec la France en vue, deux moteurs pratiquement inutiles en altitude, et j'étais en retard sur la formation. "Sacrément beau spectacle" comme dirait mon ami Limey.

George (*groudeman le copilote*) a pris les commandes alors que je commençais à ramener les moteurs à pleine puissance. Pendant que je travaillais, j'ai entendu Ray vérifier toutes les positions. "Tout va bien" revenait de chaque poste. Pour une raison quelconque, je me sentais soulagé et heureux que tous les ennuis soient dans mon service.

Le moteur numéro 4 était facile. Le mouvement complet des commandes électriques et plusieurs coups de moteur ont fait passer de l'huile chaude dans la conduite et l'aiguille est passée à 50. Mais ce n'est pas le cas du moteur 2. Ce moteur avait les caractéristiques habituelles d'un mulet du Missouri. (*Il était extrêmement têtue et insensible -KJS*) J'ai essayé toutes les astuces dont j'avais entendu parler et j'en ai inventé d'autres. J'ai poussé et tiré, soufflé et tourné au ralenti, couru et déliré, mais en vain. La vieille dame de la chance me faisait le signe de la Kriegie.

☒ (**Quelques** instants auparavant, lorsque tout semblait aller mal, j'avais sérieusement pensé à avorter. Cela n'a pas beaucoup de sens de faire fonctionner un avion avec deux moteurs. Je m'étais donc promis de faire demi-tour si les deux moteurs étaient encore en panne à mi-chemin. Mais l'avenir s'est éclairci et en quelques

5. andre franc

9 septembre 2020 à 15:04:35

Masse d'air perturbée poussée vers l'arrière par l'hélice d'un avion.

minutes, nous étions à nouveau en formation. Pas besoin d'abandonner maintenant. Il est vrai que voler avec trois moteurs serait peu pratique et plus difficile, mais nous avons déjà effectué des missions de ce type auparavant, alors pourquoi pas cette fois-ci ?

"Alors pourquoi pas cette fois-ci ?" Il semble que ces mots soient revenus pour se moquer de moi. "Alors pourquoi pas cette fois ?"

A ce stade, le chef d'escadron (deuxième élément, escadron supérieur) a effectué un changement de formation soudain et inattendu, déplaçant sa fuite du dessus de l'élément de tête, vers une position "empilée". Une fois au-dessus du canal, la formation s'est resserrée. Le pilote et le copilote de High ball ont alors dû travailler dur pour maintenir leur avion à proximité du chef d'escadron. Toute déviation rendait le navire vulnérable à un *prop*

5 *wash* important. Cela rendait le contrôle du B-17 incroyablement difficile avec seulement trois des quatre moteurs.

"A un moment donné, j'ai failli entrer en collision avec Peters (*W.E. PETERS pilote du 42-29872 « snow ball »*); il a dû couper les gaz et reculer. Une autre fois, nous avons failli passer par l'escadron inférieur ; ils se sont dispersés comme un troupeau de canards.

Honnêtement, c'est le sentiment le plus désemparé que j'ai jamais eu. Un léger changement de position et le Highball était comme une feuille dans un vent fort. Je n'avais aucun contrôle sur l'avion ou sur sa trajectoire. Il n'y avait rien de tangible contre lequel je pouvais me battre. Une minute, j'ai été ballotté dans le ciel, accablé par la frustration. La minute suivante, je me battais pour revenir, déterminé à fouetter les turbulences du propulseur. Puis, quelqu'un si l'on bougeait légèrement, tout le manège recommencerait. Mon

6. andre franc

9 septembre 2020 à 15:05:22

La boîte de combat était une formation tactique utilisée par les bombardiers lourds (stratégiques) des forces aériennes de l'armée américaine pendant la Seconde Guerre mondiale

Dieu, c'était exaspérant ! Je ne comprends pas pourquoi je n'ai pas trouvé une nouvelle position ! Probablement une trace de mon obstination bien connue.

6 Une fois, en entrant en France, Smith s'est arrêté et a mis la **box** en position. J'aurais pu crier de bonheur et de soulagement ! Notre couverture de chasse devait partir à tout moment et nous n'étions pas loin de la cible. Maintenant, notre problème était réglé. Je pouvais profiter d'une navigation en douceur avec juste quelques FW à craindre. Bien !

Notre navigation en douceur a été de courte durée. Smith n'est resté en position que trois minutes environ et nous sommes redescendu. J'ai réussi à passer sans difficulté le *prop wash* de l'avion de Wilson (**IL C.B WILSON 42-29835 PISTOL BALL**) en plongeant puis en me mettant en palier. Encore une fois, je me suis faulilé !

"Encore un essai", me suis-je dit, "puis je vais garer cet avion dans un nouvel élément."

A peine les mots m'ont-ils traversé l'esprit que nous nous sommes heurtés à un mur de protection. Le Highball tremblait et se refermait comme à l'agonie. Ce gros oiseau était absolument inutile et semblait s'envoler dans le ciel. D'autres turbulences nous ont frappés et nous sommes descendus, brusquement, soudainement, en décrochant momentanément. Nous avons alors plongé sur l'aile gauche et nous sommes sortis d'une formation comme un rocher.

J'ai récupéré à environ 200 mètres derrière et légèrement en dessous du chef d'équipe. J'ai dû changer de vol immédiatement, me mettre en formation rapidement, sinon il serait trop tard. J'ai

7. andre franc

9 septembre 2020 à 15:05:45

Ce terme désigne la manoeuvre a faire pour mettre l'hélice en drapeau.

mis la pression sur ces trois moteurs et j'ai foncé vers l'escadron de tête.

C'est alors que le mitrailleur de queue de Smiths (**LT W R SMITH 42-5812 CANON BALL**) a commencé à s'allumer ; ses douilles tombaient et marquaient un tatouage sur le Highball. Nous avions une couverture de chasseur... mais maintenant, c'était celle des FW ! Claggett, dans la tourelle du haut, a commencé à tirer à ce moment-là ; les vibrations faisant claquer les vitres, les explosions semblant souligner le besoin de vitesse. Je n'ai pas vu un seul chasseur, mais je savais qu'ils étaient là - ces artilleurs ne tireraient pas sur leurs ombres.

Je parie que la chance de la vieille dame était de s'amuser... ailleurs ! Ou, si elle était avec moi, riant et riant pendant que je m'inquiète et que je m'interroge et que je suis !

"Nous sommes touchés ! Nous sommes touchés !" s'est écrié Yareff.

"Le numéro 3 est touché ! On a une fuite de pétrole !"

Pendant ces quelques secondes, George Gloudeman a travaillé plus vite et plus efficacement que je ne l'aurais cru possible. Je lui avais dit à maintes reprises ce que je voulais qu'il fasse si nous étions touchés. Maintenant, ses doigts couraient autour des différentes commandes. Les boosters de carburant sont éteints ! Alimentation en gaz coupée ! Contrôle du mélange éteint ! Allumage coupé !

7 Feather the prop ! Seulement, il ne se plumerait pas. De toute évidence, l'alimentation en huile était complètement coupée car l'hélice tournait comme une toupie.

"FEU" ! FIRE !" cria Yareff. "LE NUMÉRO 3 EST EN FEU ! JE SORS !" !

Ces cris d'agonie ont tellement marqué ma mémoire que je peux encore l'entendre crier. Cet homme était dans une terreur mortelle,

simplement fou de peur. Pendant qu'il criait, j'ai regardé et j'ai regardé le moteur. Une fumée noire s'échappait ; d'horribles langues de flammes rouges tiraient dans toutes les directions et jusqu'à la queue. Il faisait si chaud que le plexiglas était en train de fondre, de disparaître ! Nous en avions assez !

Je me suis assis à nouveau lorsque Yareff a cessé de crier. George m'a regardé et m'a dit : "Bob, on ferait mieux de partir d'ici."

J'ai hoché la tête mécaniquement et lui ai fait signe de sauter. De nouveau, j'ai essayé de mettre le moteur en drapeau, mais il ne servait à rien d'essayer maintenant. J'ai donc tiré la sonnette d'alarme et j'ai crié sur l'interphone, "Sauve qui peut ! Tout le monde saute ! Sautez !" (Maintenant, je crois que l'interphone était éteint, mis en pièces dans la salle radio, mais à l'époque je ne m'en étais pas rendu compte).

Claggett (*chef mécanicien tourelles supérieure*) tirait toujours. George l'a pratiquement tiré de la tourelle en essayant de lui dire de sauter. Juste au moment où il s'est dirigé vers la trappe avant, George a pris mon parachute sur le sol et l'a posé sur son siège vacant. Sa prévenance m'a surpris. Une seconde plus tard, il était parti, avec Claggett juste derrière lui. En route vers Dieu sait quoi !

Je me suis alors concentré pour maintenir le Highball à niveau et en un seul morceau pendant que tout le monde sautait. Cela m'a semblé une éternité que je sois assis là. Assis, je me demandais si tout le monde était sorti... Assis, je me demandais si et quand l'avion allait exploser, je me demandais si Shaw (*capitaine au 511ème BG*) allait écrire à la maison, et je me demandais si je pouvais revenir. Seigneur, les pensées qui me traversaient l'esprit. Des pensées bizarres, déconnectées.

Après avoir décidé que tout le monde était parti, je me suis préparé à partir. J'ai enlevé mon masque, mon casque et ma ceinture de sécurité. J'ai ajusté la queue du navire, j'ai attrapé mon parachute et j'ai dit au revoir à la vieille fille. Quand je suis arrivé à la trappe de nez, Claggett était à genoux, prêt à partir. Je lui ai donné une tape sur l'épaule pour l'encourager et le faire sortir. Juste pour être sûr pour Ray (*Sage bombardier*) et Joe (*Normile navigateur*), j'ai rampé dans le nez. Oui, ils étaient partis, alors je suis retourné dans la trappe.

Parfois, quand je me souviens et que je revis ce jour, je me dis que c'est étrange que je n'aie pas ressenti d'émotions. Je ne ressentais aucune peur, aucune anxiété, aucun besoin de me dépêcher. J'ai agi de façon mécanique et plus efficace grâce à cela.

Les sangles sont toutes bouclées et serrées, le parachute est bien serré. J'ai attrapé la corde, je me suis agenouillé et je suis simplement tombé. Je suis tombé d'un bout à l'autre ; la terre et le ciel ont tourné en rond. J'ai cru que je n'arrêterais jamais ma gymnastique aérienne.

Après de nombreuses tentatives et combinaisons de positions, mon corps s'est arrêté de tourner. Je tombais sur le dos ; en regardant par-dessus mon épaule, je pouvais voir le sol en dessous. "Autant le faire", me suis-je dit. Alors, en tendant mon corps, j'ai tiré la corde. Crack ! Le choc a failli me faire perdre mon souffle et tous les muscles semblaient tendus. Mais, j'étais là, me balançant sous cette tente à insectes et avec la cordelette bien serrée dans ma main, je me sentais heureux et satisfait.

"Eh bien, les gars, c'est une belle journée pour commencer à rentrer de France à pied !"

J'ai été un sacré prophète ! Et en fait, c'était une belle journée de printemps. Tout était si paisible et si calme. La formation s'était dissipée et seuls quelques nuages flottants passaient. La terre en dessous était si verte et fertile, la mer était calme et d'un bleu profond. Le Highball était en dessous de moi dans une embarquée profonde et gentille, la fumée s'échappant de l'aile droite. Pendant que je regardais, elle s'est enfoncée en piqué peu profond, ratant de peu une petite ville, puis s'est écrasée à une centaine de mètres de là. Bien qu'il ait pris feu, des habitants de la ville sont venus voir l'épave.

C'est un loup folklorique (*un focke-wulf*) qui a interrompu le panorama de mes yeux d'oiseaux. Dans un rugissement, il a plongé près de moi, a fait une large embarquée, a accéléré et a volé droit sur moi. Jamais auparavant je n'avais eu la peur que j'avais alors. J'étais impuissant, juste suspendu là, attendant de sentir les obus de canon éclater autour de moi. J'ai essayé de renverser mon parachute, j'ai essayé de me balancer, mais sans succès. Alors j'ai juste attendu... et attendu... des balles qui n'arrivaient pas !

Avec un petit rugissement, il est passé devant moi. Si près, les croix noires ressemblaient à des panneaux d'affichage et les autres parachutes se sont mis à "bourdonner". Les autres parachutes ! Bon Dieu ! J'ai commencé à fouiller le ciel. Un. Deux. Trois. Des taches blanches dans l'océan de bleu. Que s'était-il passé ? Où étaient les six autres chutes ? Je savais que cinq d'entre nous avaient sauté du nez. Probablement qu'ils avaient déjà atterri. C'est tout. Ils sont au sol. Mais quand même, j'ai ressenti du doute et de l'anxiété.

La Terre nourricière s'est précipitée sur moi alors que je descendais plus bas. Pendant quelques minutes, j'ai cru que j'allais dériver dans une petite crique ou une baie, mais de toute évidence, je tombais plus vite que je ne le pensais, car en quelques secondes, j'ai vu que j'allais atterrir dans un petit pâturage. Une minuscule parcelle de terre (*le prieuré ambon*), en forme de timbre-poste, entourée de champs de céréales et de petites parcelles de bois. Et puis j'étais là ! Si facilement et si rapidement que j'ai été surpris. Juste avant l'impact, j'avais levé les jambes, je m'étais retourné en frappant, et c'est tout. Aussi facile que de tomber d'un tronc d'arbre.

Alors que je commençais à ramasser le parachute, ma "fête de bienvenue" s'est mise à courir, toute essoufflée et sortie sur leur visiteur inattendu. Ils étaient cinq ou six, dont un gros chien poilu, un grand-père voûté, un garçon husky de 15 ou 16 ans, une femme de 35 ou 40 ans et deux jeunes mademoiselles.

"Parlez vous Français ? Parlez vous Français ?

J'ai secoué la tête "Non, non"

"Anglais ?" Plus de secousses. "Américain ?"

Cette fois, j'ai hoché la tête et une des femmes a crié et a jeté ses bras autour de moi et a commencé à m'embrasser comme si j'étais son fils disparu depuis longtemps. J'étais pétrifié de stupéfaction. Cinq minutes plus tôt, des gens m'avaient tiré dessus. Maintenant, ils essayaient de m'embrasser. Bien c'est la guerre.

Dans ma poche, j'avais une page de phrases françaises-anglaises pour cette occasion. En utilisant cela et le langage des signes, j'ai fait connaître mes désirs. De la nourriture et de l'eau, des vêtements civils, et surtout, de me cacher des Allemands. Je suis

8. andre franc

9 septembre 2020 à 15:06:57

Il pourrait s'agir de Thérèse Nicol

citée dans le témoignage de Jean

Le Pavé en octobre 2007

aussi pressé car je savais que le pilote du FW avait communiqué ma position par radio aux troupes au sol.

Ils ont parlé et fait des gestes entre eux pendant quelques minutes, puis le Père, le garçon et la femme sont partis en courant. Les filles, en ricanant, m'ont conduit vers un chemin de campagne, le chien hirsute apportant l'arrière.

Leur destination n'était pas loin et ne semblait pas être une grande cachette. Nous avons marché environ 300 mètres sur la route, tourné dans un champ de seigle, et nous nous étions assis sous un vieil arbre. J'avais cassé ma pipe au saut et donné un morceau à

8 l'une des filles. Elle a été chatouillée à mort !

"Le souvenir ! Le souvenir américain !" dit-elle. Quelques minutes plus tard, un garçon est revenu avec de la nourriture ; un quart de vin et un sandwich au porc avec du pain brun. Ce vin était délicieux ! Il semblait me réchauffer de partout. Il m'a donné une sensation de chaleur. Il est resté là à me regarder pendant quelques minutes, puis il est reparti.

Boum ! Boum ! La terre tremblait et grondait sous nos pieds. Nos visages étaient tendus d'étonnement et d'émerveillement. Que s'était-il passé ? Une seconde plus tard, j'ai réalisé. Les bombes du Highball avaient explosé. Ma forteresse avait fait son dernier atterrissage. Ce n'est que quelques minutes plus tard que le garçon est revenu, si bien qu'il était essoufflé qu'il pouvait à peine parler.

"Allemands". Allemands !" dit-il, en me remettant un pantalon déchiré et un pull bleu délavé. "Allemands ! Allemands !" dit-il, et il me montra le chemin.

Si j'avais utilisé ma tête, je serais parti pour des parties inconnues à ce moment-là. Cachez-vous et inquiétez-vous pour un

déguisement plus tard ! Mais mettre des vêtements civils était le plus important dans mon esprit. Alors, j'ai enlevé ma veste, ma combinaison de vol et pantalon. Mes vêtements sont tombés par terre, une fraction de seconde après, le garçon les a ramassés et s'est envolé, les filles derrière lui, en leur faisant des signes d'adieu pendant qu'elles couraient.

La scène suivante devrait être bonne pour un rire. Bob, debout dans un champ, les queues de sa chemise flottant dans la brise, son short et ses jambes nues éblouissant de blancheur au soleil, se sentant désorienté, incertain et seul.

Alors que je me débattais dans les vêtements, j'ai entendu des voix et le cliquetis de l'équipement dans l'allée. Ils se rapprochaient de plus en plus. Des voix gutturales, donc je savais qu'ils étaient allemands. Les hommes se sont arrêtés, se sont mis à parler, et ont recommencé à marcher, remontant le chemin dans le champ de seigle.

Je ne pouvais penser qu'à une seule chose à faire. Je me suis laissé tomber et j'ai commencé à ramper en cercle vers le chemin. Je pouvais peut-être faire un double chemin et m'enfuir, mais j'ai oublié un simple fait. J'étais fou, je n'ai pas réalisé le chemin distinct que je laisserais dans le grain.

Les pas me rattrapaient. En regardant par-dessus mon épaule, je pouvais voir deux baïonnettes à dix pieds de moi.

"Halte ! Hand Hoch !"

Je me suis retourné et j'ai regardé le canon de deux fusils. La Krieg Air Force avait une nouvelle recrue dans ses rangs ! Je me suis levé et j'ai levé les mains. Un des hommes de main s'est avancé, m'a

fouillé et est resté là en souriant. "Pour vous, la guerre est terminée." Il a dit en anglais guttural.

Cette phrase m'a ébranlé. Je ne savais pas que tous les soldats allemands pouvaient parler cette phrase. Ils m'ont emmené dans le chemin, à travers un pâturage, jusqu'à une vieille ferme délabrée par les intempéries. Là, on m'a interrogé à la hâte et on m'a fouillé à fond. J'ai failli avoir le cœur brisé quand ils ont confisqué mon couteau de chasse, après tous les ennuis que j'ai eus pour l'obtenir. Les préliminaires terminés, nous avons recommencé à marcher, cette fois-ci sur un chemin de campagne sinueux. En cours de route, nous prenions des soldats allemands par deux et trois jusqu'à ce que je sois escorté par une petite armée. Une vingtaine de "super hommes" allemands. C'était très drôle. Des hommes stupides, c'est une description plus vraie. A part deux, c'étaient des hommes crasseux, mal entretenus, de petite taille et manquant cruellement de matière grise. En fait, je me sentais chagriné d'avoir été capturé par eux, mais ces fusils faisaient une grande différence. Une marche d'environ un kilomètre nous a conduits à leur poste de garde. A l'origine, c'était une ferme, une maison de moulin à vent hollandaise, avec plusieurs petites dépendances et une profusion d'arbres d'ombrage. Même si c'était une caserne, elle faisait une scène pittoresque.

Ici, on m'a interrogé ; d'abord avec plus de gentillesse, puis avec plus d'insistance. J'ai donné mon nom, mon grade et mon numéro de série de mon plein gré, mais cela ne semblait pas satisfaire les sbires. Ils voulaient savoir où j'avais obtenu les vêtements civils ; qui me les avait donnés. Qui me les a donnés. Où ? Qui les a

donnés ? Et puis ils se sont déchaînés comme seuls les Allemands peuvent le faire quand je ne veux pas leur dire.

Après une trentaine de minutes d'un léger troisième degré, une voiture du personnel est arrivée et deux officiers en sont sortis. Vous auriez dû voir ces soldats à ce moment-là. Ils se sont approchés, ont salué "Heil Hitler" et se sont jetés les uns sur les autres en essayant de faire preuve de courtoisie militaire. Les officiers ont appris tous les détails sur leurs prisonniers, m'ont mis dans la voiture et nous sommes partis.

L'arrêt suivant était une autre ferme convertie, gardée et patrouillée comme une menthe. Celle-ci était très délabrée et entourée d'un haut mur. Elle n'était pas aussi jolie que la première. J'ai refroidi mes talons dans le salon pendant une vingtaine de minutes avant d'être conduit dans leur bureau. En entrant, j'ai reçu la énième surprise de la journée. Il y avait Clagget, l'air déprimé, un peu blanc du choc mais vivant et indemne.

Une fois de plus, les Allemands ont commencé à m'interroger et j'ai répondu aux trois questions et rien de plus.

"Où ? Qui ?

"Encore une fois, je ne peux pas répondre à cette question." Encore et toujours dans un refrain sans fin. Deux officiers m'ont interrogé. L'un, un homme d'âge moyen, au tempérament égal, l'autre un jeune voyou égoïste et arrogant.

L'interrogatoire durait depuis quinze ou vingt minutes lorsque mes nerfs se sont mis à trembler. Je me suis rendu compte que j'étais tendu, à cran, et que je réprimais la colère que je ressentais à propos de tout ce bordel. C'est alors que le vieil homme a décidé qu'il voulait voir mes plaques d'identification.

Il a mis la main à l'intérieur de ma chemise, il a fait le tour jusqu'à ce qu'il trouve les plaques, et il a commencé à les sortir. D'une certaine manière, la chaîne s'est emmêlée dans les boutons de ma chemise et il essayait de la desserrer avec ses pouces. J'ai senti ses doigts tâtonnants toucher ma poitrine et j'ai bouilli. En colère, j'ai repoussé sa main, j'ai secoué la chaîne, la cassant, et je lui ai lancé les étiquettes. Lentement coloré par la colère, son visage était une étude dans l'étonnement.

Pendant l'incident, le jeune homme était debout derrière un bureau. On aurait dit qu'il avait sauté par-dessus le bureau, qu'il s'était approché de moi si rapidement. Son visage, livide de rage, il m'a enfoncé son arme dans le ventre et s'est mis à crier en allemand. Il agitait sauvagement son bras libre et me piquait avec son arme pour souligner chaque question.

Mon cœur s'est rapidement dirigé vers ma bouche et y est resté. J'avais peur, je tremblais presque dans mes bottes, car cet imbécile avait des tendances maniaques et je le savais. Mais quel que soit mon sentiment, j'ai essayé de présenter une apparence cool et imperturbable. Je me tenais immobile, chaque muscle tendu, chaque nerf vibrant, en regardant son visage. Pour la deuxième fois ce jour-là, j'ai attendu de sentir le coup de feu !

Sa rage s'est calmée en quelques minutes et il semble que j'aie entendu Claggett soupirer de soulagement. Je sais que je me suis sentie faible à cause de la tension nerveuse. Les interrogatoires ont alors été faits ; les deux hommes en avaient assez de moi. Ce qui m'a rendu heureux, même si j'aurais préféré le troisième degré à la possibilité d'un trou béant dans l'estomac.

9. andre franc

9 septembre 2020 à 15:07:44

Il devait s'agir de Nazareth », la maison d'arrêt de Vannes

La voiture a été remontée et Claggett et moi avons été poussés dans la voiture. C'est un peu comme si les clochards se bouscullaient. On nous a fait faire le tour de Vannes, une vieille ville déserte et délabrée, jusqu'à ce qui semblait être une prison **politique**. C'était un énorme bâtiment en pierre. Il avait une apparence massive et sentait la moisissure. Un vieil Allemand d'apparence plutôt agréable nous a admis dans notre première prison. Il parlait couramment l'anglais et nous a accueillis chaleureusement. Mais ses plaisanteries ironiques sont tombées à plat quand j'ai entendu ces portes de fer se fermer.

Il y avait des familles entières qui vivaient dans cette prison. Des grands-pères, des grands-mères, des jeunes couples, des personnes d'âge moyen et des enfants de tous âges. Cela ressemblait plus à un petit village qu'à une bastille, car tout le monde était dans la cour et regardait avec curiosité quand nous sommes entrés. Pour ajouter à l'illusion, il y avait de petits jardins, des arbres et même une promenade dans la cour. Tout comme un ancien château féodal.

Les interrogatoires habituels étaient encore une fois fixés, seuls les Allemands utilisaient un type d'attaque amicale. Et puis, la vieille, très vieille histoire de "Nous voulons ces informations pour la Croix-Rouge internationale". Comme d'habitude, nous "ne disons pas de mal" et, curieusement, notre silence ne l'a ni excité ni contrarié. Il m'a dit qu'une voiture de l'aérodrome allait bientôt arriver et il s'est mis à bavarder comme si nous étions passés prendre une tasse de thé. Je crois qu'il voulait avant tout améliorer son anglais, mais c'était un "bâtard rusé" et il a glissé beaucoup de questions tendancieuses.

Un major allemand était notre nouvel hôte. Il était d'âge moyen, mais robuste et costaud. Il y avait chez lui un niveau de maturité, de pondération et d'équité qui m'attirait. Ennemi ou pas, j'aimais bien cet homme à vue.

Le trajet de retour à travers Vannes jusqu'à l'aérodrome s'est fait dans l'obscurité, et j'ai donc très peu vu l'étrange architecture et le joli paysage. Leur base semblait être comme les Anglais, répartie dans toute la campagne. Nous avons roulé, d'un groupe de bâtiments à l'autre, jusqu'à ce que nous atteignions un petit hôpital. Claggett s'était fait une entorse à l'épaule lors du saut, mais même en considérant cela, nous ne nous attendions pas au luxe d'un hôpital. Après avoir été déshabillés et fouillés, le major et le capitaine du corps médical ont semblé faire de leur mieux pour nous mettre à l'aise. Nous avons été placés dans une petite chambre lumineuse, très propre et meublée sobrement. Sur les murs opposés se trouvaient de grands tableaux d'Hitler et de Mussolini et sur une table se trouvaient deux grands vases de fleurs. C'est très chic pour une nouvelle Kriegieie.

Notre déjeuner fut également une surprise. Deux oeufs pochés, de la purée de pommes de terre, une sorte de viande et une tasse de lait chaud. Croyez-moi, ça faisait du bien après dix heures de jeûne. Quand nous avons terminé, le major nous a donné six cigarettes chacun et le Hauptman est apparu avec une demi-bouteille de cognac. Bon spectacle ! Je mourais d'envie de fumer et le cognac est toujours bon pour ce qui vous fait mal.

Pendant que je fumais, le major s'est assis et m'a raconté les événements de la journée. Ils avaient capturé quatre d'entre nous ; Roy était à l'hôpital de Vannes avec une cheville cassée, et Capper

10. andre franc

9 septembre 2020 à 15:08:35

Un document retrouvé provenant d'archives de la mairie de Muzillac nous en dit un peu plus. Il y avait 4 corps dans l'avion qui ont été placés dans des cercueils.

cercueil n°1 Everett J BRANNEN

Cercueil n°2 Ermyle E YOUNG

Cercueil n°3 Joseph S. WOLFE

Cercueil n° 4 Dragie J YAREFF (il

n'a pas été possible d'identifier le

corps mais connaissant la

position dans l'avion (mitrailleur

de Ball turret, il était resté dans

son poste de combat et, comme

l'avion n'a pas atterri mais touché

le sol sans son train d'atterrissage

et a rebondi, la tourelle était

toujours sortie et dépassait donc

de la carlingue de l'avion.

serait bientôt avec nous. L'équipe de sauvetage avait trouvé quatre corps dans l'avion, seuls deux ont pu être identifiés. Ces deux-là, Yareff et Wolfe, avaient été enterrés quelque part dans les environs, a dit Roy plus tard) Joe et George étaient toujours portés disparus mais comme les Allemands pensaient qu'il n'y avait que huit membres d'équipage, je n'ai rien dit.

Les nouvelles de mes quatre artilleurs m'ont laissé malade au cœur et angoissé mentalement. Que s'était-il passé ? Pourquoi n'avaient-ils pas sauté ? Qu'est-ce que j'avais fait de mal ? J'ai cherché la réponse dans mon cerveau déconcerté. Je ne comprenais pas où j'avais fait une bévue. Nous avions tous eu tout le temps de partir et, à moins qu'ils ne soient morts ou blessés, ces quatre-là auraient dû s'en sortir facilement. Mais, ils avaient échoué et, comme leur sécurité était ma responsabilité, j'avais échoué.

Si seulement j'avais prévu la possibilité qu'ils soient impuissants et qu'ils retournent à la taille... Si le Capper était allé à leur secours... mais peu importe les "si" et les "mais" et les "peut-être" ; quelles que soient les circonstances réelles, j'aurai toujours le sentiment que mon jugement était erroné, que j'avais fait une erreur à un moment crucial.

Le major semble avoir compris mes sentiments et il est parti s'asseoir avec l' Hauptman. Alors, je me suis assis. Je n'avais pas conscience de ce qui m'entourait, je revivais mentalement ces quelques minutes fatales. Fumant, me posant des questions, m'interrogeant et souhaitant. Capper est arrivé peu après notre conversation avec le Major. Il avait une entorse au genou et semblait assez fou pour se ronger les ongles, mais sinon, il était aussi ferme que la dernière fois que je l'avais vu. Pendant que le

médecin lui faisait un bandage, son genou a eu la surprise de sa vie. J'ai entendu des voix dans le couloir, le bruit de bottes sur le sol, et treize jeunes hommes sont entrés. Treize pilotes de l'escadron qui m'a abattu !

Ils avaient tous la vingtaine, étaient habillés élégamment et avaient l'air intelligent. "La crème de la Luftwaffe allemande", dit Goering à propos de cet escadron, et je comprends pourquoi il a fait cette déclaration. Avec le Major comme interprète, ils se sont tous entassés autour de mon lit, essayant de parler en même temps, chacun avec une douzaine de questions. L'atmosphère de convivialité m'a surpris : il semblait que les pensées sur la façon dont nous avions essayé de nous tuer les uns les autres avaient disparu, que la haine raciale et les objectifs de guerre avaient été oubliés. Il semblait qu'au fond, nous étions tous des pilotes, tous des prétendants à la déesse de l'air, et que rien d'autre n'avait d'importance. J'avais entendu parler de la fraternité de l'air, mais je n'avais pas réalisé l'étendue de ses membres.

Ils posaient toutes sortes de questions. "Quel âge avez-vous ?"

"Où est votre maison ?"

"Êtes-vous marié ?"

"Combien de temps ?"

"Des bébés ?"

J'ai vraiment eu la framboise allemande quand j'ai répondu "Non" à la dernière question. Ils se sont tous mis à rire et, d'après leur ton, à me faire des blagues sur le fait que je suis stérile ou impuissant.

C'est alors que le major s'est approché du lit, à la tête d'un jeune pilote, un type beau et studieux. Rien d'arrogant ou de prétentieux

dans ses manières. Il ressemblait plus à un étudiant de deuxième année qu'à un pilote de chasse.

"C'est le pilote qui a reçu le mérite de vous avoir abattu", dit le commandant.

Je l'ai regardé une minute, puis j'ai tendu la main et j'ai dit : "Félicitations, vous avez fait un excellent travail de pilotage."

Le commandant a traduit. Le pilote a hésité un moment puis, souriant et rougissant même, il m'a serré la main. Le major m'a ensuite dit son nom, Karl quelque chose, mais depuis j'ai oublié son nom de famille.

Les pilotes doivent être universellement semblables, car une fois mentionné, le vol est devenu le sujet d'une discussion animée. En jacassant et en faisant des gestes comme le font tous les Continentaux, ces Folke-Wolf ont présenté à mes yeux une image étrange et amusante. Pendant que nous parlions, un léger air de "nous sommes les vainqueurs" s'est glissé dans leur ton et leur attitude. Ils ont commencé à se vanter de leurs méthodes d'attaque des formations, à se réjouir du nombre de "Forts" (B-17) abattus.

"Dix-huit cet après-midi." Ils ont dit.

"Comme l'enfer que vous avez fait !" J'ai riposté.

Il y a eu un silence de mort pendant un moment, puis le Major a dit : "Vous ne croyez pas que nous avons abattu 18 Forteresses ?"

J'ai secoué la tête et Capper s'est exprimé avec jubilation : "Maintenant, dites-moi combien vous avez perdu aujourd'hui, je sais qu'il y a un lit vide dans votre caserne ce soir".

Il semble qu'ils évitaient de nous regarder et hésitaient à parler. Finalement, le Major s'est éclairci la gorge et a dit "Oui, vous avez raison".

J'étais si fier et si heureux que j'aurais pu crier mes félicitations à Capper. Mais ce sourire s'est éteint sur mon visage lorsque je me suis souvenu de mes quatre artilleurs morts et du Highball. Le score n'était pas très équilibré. La séance de taureaux a ensuite commencé à s'interrompre. Il semble que la conversation soit devenue de plus en plus discrète jusqu'à ce que les anciens murmures se transforment en un silence tendu. Avant de partir, la plupart des pilotes sont passés, m'ont serré la main et m'ont dit au revoir. Un beau geste, me suis-je dit.

Nous avons très peu parlé tous les trois cette nuit-là. Les histoires de microphones cachés nous ont aidés à nous taire, mais je sais que chacun d'entre nous a préféré rester allongé et réfléchir. Le sommeil cette nuit-là a été aussi insaisissable que celui de Dame Chance cet après-midi-là. Les lumières allumées et les mouvements des gardes ont fait leur part, mais ce sont surtout mes nerfs qui m'ont tenu éveillé. Finalement, vers trois ou quatre heures, j'ai réussi à m'endormir dans un sommeil réparateur, interrompu par des rêves. Des cauchemars dans lesquels je revivais chaque seconde du crash et me réveillais en criant "Pour l'amour de Dieu, mec, saute avant qu'on te frappe ! Saute !" Croyez-moi, j'étais hagard et usé quand le soleil s'est enfin levé.

Ce matin, après le petit-déjeuner, Capper, Claggett et moi nous sommes réunis et avons parlé comme des vieilles femmes. Il y avait mille questions à poser, dont la moitié ne trouverait jamais de réponse.

Le premier mystère était de savoir où se trouvaient Joe et George. Je savais qu'ils avaient sauté, mais c'était tout. Ils avaient sans doute atterri en toute sécurité et étaient bien cachés, mais nous

avons toujours nos craintes et nos doutes. Tant de choses étranges pouvaient se produire et se produisaient dans ce pays. Mais nous ne pouvions rien faire d'autre que nous taire et leur souhaiter bonne chance, beaucoup de chance !

Après cette discussion, Capper a officiellement "pris la parole" et nous a raconté son histoire. Comme il était le seul survivant de l'arrière de l'avion, j'étais très anxieux d'entendre ce qui s'était passé là-bas.

Notre escorte nous avait quittés, dit-il, peu de temps avant que nous n'atteignions le propwash la dernière fois. Le Folke-Wolf était arrivé entre-temps, et il tournait en rond, attendant, comme des vautours. Lorsque nous nous sommes repliés, ils nous ont repérés et sont venus pour nous tuer.

Nous avons été attaqués à partir de 7 heures du matin par une dizaine de chasseurs, cinq sections de deux avions chacune. Capper avait abattu le premier élément, mais le second chasseur est entré et a mis le feu à notre moteur. Quand nous avons été paralysés, notre voie était cuite. Les neuf autres F.W. se sont mis à l'abri et ont commencé l'entraînement au tir. Nous avons pris des risques inutiles et nous avons lancé sans relâche des obus de canon parce que nous étions paralysés.

Ils devaient être d'assez bons tireurs aussi, car Capper et Claggett ont dit que la section centrale était criblée d'obus de canon. De leur point de vue, ils pouvaient entendre les obus exploser, éclater comme des feux d'artifice.

Maintenant, je ne me souviens pas si Capper avait entendu mon message d'interphone, la sonnerie d'alarme, ou s'il avait juste

sauté. Cette dernière hypothèse est la plus probable car il a dit qu'il était parti après avoir brûlé ses canons.

Alors qu'il rampait vers la trappe d'évacuation, il a entendu les faibles mais distincts cris de "secours" depuis la carlingue. Mais au lieu de monter pour voir le problème, il avait défoncé la porte de la trappe et commencé à sauter. C'est alors que les flammes ont repris et qu'un compresseur est arrivé en trombe. Capper s'arrêta et réfléchit à nouveau. Une minute plus tard, un autre regard, et il est sorti. Pourquoi, à ce moment-là, n'était-il pas allé enquêter sur les cris, je ne comprendrai jamais. Je sais qu'il était paniqué et qu'il avait peur, comme nous tous. Sans doute les flammes qui lui revenaient en pleine figure ont-elles triplé sa peur. Mais je ne comprends toujours pas comment il a pu ignorer les supplications de ses amis. Pourtant, il l'a fait, et je ne le condamnerai jamais pour cela. Je me rends compte de son état mental et j'ai moi aussi fait une bétise.

Capper et Claggett (et Roy plus tard) étaient tous d'avis que la carlingue avait été criblée de fragments d'obus, que ces quatre hommes avaient été tués ou gravement blessés avant qu'aucun d'entre nous ne parte. Et comme l'interphone était coupé, aucun d'entre eux n'a pu me faire part de son impuissance. Une explication logique, me suis-je dit, et je l'ai acceptée avec eux.

Ces quelques minutes m'ont permis de comprendre ce qui s'était passé. Je me suis réjoui, d'une certaine manière, je me suis senti soulagé, mais je ne pouvais toujours pas échapper à la constatation de mon échec.

Si seulement j'avais su, mais la pensée ne m'avait jamais frappé que nous avions été touchés ailleurs que dans le moteur. Je

considérais comme acquis qu'ils avaient entendu mon message et avaient sautés. (Enfin, s'ils étaient toujours là. Mon ordre permanent était que s'il y avait un feu au-dessus de la terre, ils sautent sans délai). J'avais négligé cette possibilité. Si seulement j'avais su ! Sans doute l'histoire de la High-ball aurait-elle été bien différente !

Le reste de la journée, nous avons passé à nous détendre et à nous reposer, à parler et à réfléchir, et à écraser quelques-unes des centaines de mouches qui sont apparues de nulle part. Le point culminant de l'après-midi a été la visite de la tristement célèbre Gestapo. Comme tout le monde, ces deux agents voulaient savoir "où et qui...OÙ ET QUI !" Ils ont été très insistants mais très polis dans leurs questions, contrairement au traitement que j'attendais de ces personnes. Et, apparemment, facilement satisfaits car ils sont partis après environ cinq minutes de "Je ne répondrai pas".

Il devait être environ sept heures ce soir-là quand ils nous ont apporté nos vêtements et nous ont dit que nous allions partir dans quelques minutes. Je pense que la Gestapo a eu le dernier mot car ils avaient confisqué mon pantalon français et laissé derrière eux un pantalon de fatigue allemand. Une paire verte, usée et délavée, environ trois pouces trop courte pour moi et environ 44 pouces de taille.

Nous avons tous les trois été mis dans un camion lourdement gardé et conduits à la gare de Vannes. En chemin, nous nous sommes arrêtés à l'hôpital et avons récupéré Roy.

Naturellement, il était faible et se sentait mal à cause de la douleur, mais il avait l'air mieux que ce à quoi je m'attendais. Un panneau et demi de son parachute s'était déchiré, m'a-t-il dit, et quand il a

13. andre franc

9 septembre 2020 à 15:10:21

Il s'agit du Lt Robert Carl KINSELL pilote du P-38 Lightning type F5-a3-Li s/n 42-12773 abattu le 29 Juin 1943 Chemin du Guesny commune de Guerande. Abattu par chasseur ae 10h15, évacue l'avion en parachute, sa verrière aurait heurté l'hélice de l'avion ennemi, qui s'écrasa a son tour. Il s'agit du Gefr. Willi ELFERT né le 22.04.1920 di 6/JG2 BF 109 G-4 (WNR.16150

14. andre franc

9 septembre 2020 à 15:10:50

ig latin est un argot principalement utilisé en anglais, un mélange de verlan (pour le renversement des syllabes) et de javanais (pour l'ajout systématique d'une syllabe)

15. andre franc

9 septembre 2020 à 15:11:47

Artie Greengroin est un personnage de BD dessiné par Harry Brown.

touché le sol, il s'est cassé la cheville. Une famille française avait attelé son cheval à un chariot et l'avait emmené dans un poste de garde allemand. De là, il a été emmené à l'hôpital où sa cheville a été mise en place et plâtrée.

Je n'ai eu que quelques minutes pour lui parler, car lorsque nous sommes arrivés à la gare, on nous a mis dans des compartiments séparés. Capper, Claggett, trois gardes allemands et moi étions ensemble tandis que Roy, un pilote de P-38 et deux gardes se trouvaient dans un compartiment adjacent. Le nouveau copain de Roy était un pilote de reconnaissance photo nommé Kinsell qui

13 avait été abattu dix ou quinze minutes après nous.

L'obscurité était tombée avec sa soudaineté habituelle au moment où le train est sorti, si bien que, ce soir-là encore, je n'ai pas vu le joli paysage français. Et, comme aucun de nous n'avait sommeil, nous nous sommes simplement assis, nous avons parlé et nous

14 nous sommes regardés. Nous avons parlé en pig-latin au cas où les gardes parleraient anglais.

Nos gardes étaient un trio à l'allure bizarre. Un feldwebel avec deux obergefreiters pour l'aider. Le premier était un petit homme rondouillard de 24 ou 25 ans, lent à réfléchir et prompt à se mettre en colère. D'habitude, il était maussade et réticent, mais quand il parlait, ses mots jaillissaient comme des balles !

Le plus âgé des obergefreiters était un homme mince, voûté, à l'allure repoussante, qui avait 29 ans mais en avait 44. C'est

15 presque la réplique exacte du vieux Artie Greengroin. Malgré son apparence et l'affreux petit Tommy gun qu'il portait, il était notre ami, car il était le gardien des cigarettes que le major nous avait données. Le jeune homme me rappelait un Alabama Plowboy ; de

petite taille, large d'épaule, lent et facile à vivre avec le sourire le plus contagieux que j'ai jamais vu. Une publicité si bonne qu'on ne pouvait s'empêcher de l'aimer. Voilà, une description en miniature de notre escorte à Dulag-luft.

Notre compartiment était de seconde classe, confortable, et bien meilleur que ce à quoi je m'attendais. Le train de type continental avait huit compartiments, environ $\frac{3}{4}$ de la largeur de la voiture, tandis que le passage se faisait sur le côté. À part cela, ils sont comparables à nos voitures.

Il semble que chaque Allemand emporte sa nourriture avec lui. Ils se procurent du café dans les gares grâce à de petites poussettes, puis fouillent dans les porte-documents pour leurs rations. Il devait être environ deux heures du matin quand j'ai assisté à ce rite. Le feldwebel a descendu sa mallette, les autres leurs sacs à dos, il en est ressorti des saucisses, du pain brun, un couteau et même une petite planche à pain. Une tranche de pain, un morceau de viande, et le repas était prêt ! Et ils ont mangé avec délectation !

En nous voyant fixer, la bouche ouverte, ce nouveau site, ils ont dû se souvenir que nous aussi, nous avions l'habitude de manger, car le feldwebel a creusé dans sa caisse et a sorti nos rations. Une vingtaine de sandwiches enveloppés de boudin et de pain brun. Quelques mastications de la première bouchée et j'étais prêt à renoncer à manger. Honnêtement, ce boudin est la plus vilaine concoction au goût que j'ai jamais mangée ! Je l'ai rapidement emballé à nouveau et je l'ai rangé. Je me suis contenté de rester sur ma faim.

Paris en juin ! Cette pensée aurait fait de moi l'homme le plus heureux du monde si les conditions avaient été un peu différentes,

si ma Lib (femme) avait été avec moi et si la guerre n'était qu'un mauvais rêve. Paris ! Ville de vie et d'amour, de vin et de femmes et de chansons ! Des rêves de pipes enivrants, n'est-ce pas ?

Peu importe mes pensées et mes souhaits, mes sentiments étaient loin d'être romantiques lorsque nous sommes arrivés vers dix heures du matin. Nous sommes descendus des trains et j'ai aidé Roy à monter à la gare. Nos camions n'étaient pas encore arrivés et les hommes de main étaient un peu dans le brouhaha ; ils jacassaient et couraient partout.

Après une courte attente, les camions sont arrivés et nous avons été séparés à nouveau ; Roy à l'hôpital et nous autres à "Dieu sait où". Nos camions étaient couverts de toile et nous étions assis à côté de la cabine, donc pendant le trajet ma vue de Paris était limitée.

Pour moi, cela ressemblait presque à une ville fantôme. Je ne voyais pas l'agitation d'une ville. Presque tout le monde portait un uniforme allemand et ceux qui n'étaient pas "en service" étaient mal habillés. Aucun des magasins ou boutiques n'était en activité à la hâte et un certain nombre d'entre eux ont été fermés. Je comprends maintenant que je n'ai pas vu grand chose de Paris et que je ne devrais probablement même pas le mentionner, mais ce que j'ai vu était décourageant et loin de mes attentes.

Nous avons été conduits à travers la ville jusqu'à la périphérie et dans la cour de la plus grande prison que j'ai jamais vue. Le terrain couvrait au moins deux pâtés de maisons alors qu'un énorme bâtiment en pierre de quatre étages occupait la moitié de cet espace. Mon Dieu, quel bâtiment sinistre et inquiétant !

Ils nous ont emmenés à l'intérieur et après une courte attente, ils nous ont emmenés dans nos cellules. Chambre 436, s'il vous plaît, monsieur ! L'eau courante, les lits en fer, des chats, les repas servis dans la chambre, et une excellente vue ! Pas de frais supplémentaires pour le grillage en fer et la variété de puces et de poux !

Cette bastille était la prison officielle de la Gestapo à Paris, elle doit donc être énorme. J'ai vu deux cellules en sous-sol, et cinq en surface. En fait, des milliers de cellules et de cachots, tellement qu'ils ont de petites voies ferrées pour transporter les chariots de nourriture à travers le bâtiment. Si ces murs pouvaient parler, leurs récits de brutalité et de souffrance feraient frémir. Claggett et Kinsell ont été mis ensemble, tandis que Capper et moi étions dans la cellule voisine. C'était une cellule moyenne, probablement de 8 sur 12, avec une fenêtre, une table, deux lits, des toilettes et un plan d'eau. La fenêtre était fermée et verrouillée, mais après quelques minutes de travail, nous l'avons ouverte.

Le soleil est entré et nous avons regardé une belle scène de campagne. des terres agricoles vallonnées où les gens travaillent paisiblement sous un ciel bleu. Une maison de paysan français avec un toit de chaume et les volailles qui qui gloussent et caquètent.. Le grain ondulant doucement dans la brise chaude. C'était une si belle journée et j'ai dû la passer dans une cellule.

Des voix interrompaient mes pensées. Des voix américaines aussi ! Je leur ai crié dessus et ils sont revenus avec une douzaine de questions. "Qui êtes-vous ?" "Où avez-vous été abattu ?" "Quand ?" "Capturé en civil ?" "Quelles sont les nouvelles ?"

Je leur ai répondu et leur ai demandé "Depuis combien de temps êtes-vous ici ?

"Cinq semaines !" "Deux mois !" "Sept jours !" "Cinq mois !" a été la réponse.

Mon cœur s'est enfoncé et mon estomac s'est senti complètement vide. J'en avais assez entendu, alors je suis allé m'asseoir. "Cinq mois", ces mots résonnaient dans mes oreilles.

Le dîner était le plus dégueulasse que j'ai jamais vu. Une sorte de soupe insipide avec des brindilles, des feuilles et deux pommes de terre de la taille d'une bille flottant autour de deux tranches de pain brun et d'un thé à la menthe. Un seul goût et la soupe est tombée dans les toilettes. Mon dîner était composé de pain et de thé.

Nos sandwichs étaient secs, durs et non comestibles aussi, mais nous étions plus sages qu'avant. Au lieu de les manger, nous avons gratté une planche sur la table et joué aux échecs avec les morceaux de croûte. C'était brut et improvisé, mais nous avons joué quelques heures.

Dans l'après-midi, Capper (*mitrailleur de queue*) et moi avons réussi à dormir quelques minutes. Un sommeil d'épuisement, si bien que nous nous sommes vraiment sentis plus mal au réveil. Je n'arrivais pas à oublier les "cinq mois". Cinq mois sans rien à faire et avec des rations de famine ! Cinq mois à fixer quatre murs vides jusqu'à ce que mon esprit soit dans la stupeur ! J'aurais mieux fait de ne pas sauter !

Mais mes craintes ont été apaisées vers 20 heures ce soir-là. Nos gardes sont revenus et nous ont emmenés dehors dans un camion qui nous attendait. Pendant le trajet de retour à la gare, j'ai eu la meilleure occasion et j'ai été plus près de tenter de m'échapper

qu'à tout autre moment. Nous étions tous les quatre assis à côté de la cabine, tandis que les gardes étaient assis à l'arrière et regardaient vers l'extérieur. A leur insu, j'ai réussi à détacher la bâche qui rejoignait le côté du camion et à faire un trou assez grand pour mon corps. Puis, quand le camion a ralenti, j'ai pu me laisser tomber sur le côté en espérant qu'ils ne me frappent pas... alors j'ai pensé !

Mon plan me semblait si simple et si téméraire qu'il risquait de les prendre par surprise. Mais, apparemment, ils avaient l'habitude de manipuler les prisonniers et avaient pensé à tous les angles, car pas une seule fois le camion n'a réduit sa vitesse. Nous avons traversé la ville, parcouru les rues principales et sommes arrivés à la gare à une bonne quarantaine de kilomètres à l'heure ! À chaque intersection floue, mes espoirs s'estompaient, jusqu'à ce qu'ils s'évanouissent finalement. Eh bien, c'est la vie. À la gare, nous avons tous été surpris par la prévenance du Feldwebel en charge de Kinsell. Il avait été prisonnier russe pendant la dernière guerre et comprenait sans doute nos sentiments et nos désirs. En tout cas, il savait que nous avions faim et nous a suggéré de descendre au café de la Croix-Rouge française.

J'ai été étonné d'entendre parler de la Croix-Rouge en France en France. Je me suis dit que s'il y avait une telle organisation, elle aurait une tâche suffisamment importante à accomplir pour s'occuper de son propre peuple. Mais elle était là. Une salle assez grande avec un comptoir, des tables, et plusieurs vieilles dames pour nous servir. Elles étaient toutes debout en train de bavarder quand nous sommes entrés, mais quand elles nous ont vus, elles se sont avancées et ont souri chaleureusement. Une seule d'entre elles

17 andre franc

9 septembre 2020 à 15:12:49

Recrues. Dans ce cas là le terme exact serait plutôt « volontaires » pour désigner les hommes partant pour le STO (service du travail obligatoire).

parlait anglais, alors elle nous a pris en charge. Elle était aussi gentille et attentive qu'une mère.

On nous a fait asseoir à une table et on nous a donné un grand bol de soupe. Rien d'extraordinaire, mais elle était chaude et bien assaisonnée. Puis vint le café, le pain et la confiture allemande, tout ce qu'on pouvait manger. La qualité et la variété de la nourriture n'étaient pas les meilleures, mais l'atmosphère amicale et familiale, l'attention affectueuse de ces grands-mères ont fait de ce simple repas un banquet.

Pendant le repas, notre hôtesse s'est assise et a parlé avec nous,

17 des « **draftees** ».

français obligés de travailler en Allemagne, des changements en France ces dernières années, et de la vie à Paris. J'aimais écouter ses histoires et j'étais désolé quand nous avons terminé notre repas et qu'elle a dû s'arrêter. J'ai essayé de lui remonter le moral, mais je savais que mes paroles étaient superflues après ce qu'elle avait vu et vécu.

Comme cadeau de départ, ils nous ont donné un petit paquet avec du chocolat, des cigarettes, des biscuits et divers autres aliments comestibles et appétissants. C'était comme un mané venu du ciel, et nos mots ne pouvaient jamais exprimer notre véritable appréciation. De la nourriture et des cigarettes ! Nous avions du mal à y croire !

En route à nouveau ! Nos trains se sont arrêtés à la nuit tombée et nous avons encore raté le paysage. Il semble que les Allemands aient planifié notre voyage de manière à ce que nous ne puissions jamais voir où nous allions. Pendant un moment, nous sommes restés assis à parler et à fumer nos cigarettes françaises de

fantaisie. Mais, comme on s'y attendait, des pensées de nourriture nous traversaient l'esprit et nos petits paquets descendaient. Les hommes de main ont appuyé notre idée, alors ils ont sorti leur pain brun et leurs saucisses. J'avoue que j'ai eu un plaisir diabolique à grignoter un morceau de chocolat alors qu'ils mangeaient leur nourriture pour chien. Le regard de désir dans leurs yeux semblait apaiser mon sentiment d'impuissance.

La nuit entière a été monotone et ennuyeuse. Nous étions tous épuisés, mais le sommeil ne venait pas. Bien sûr, nous avons été pris au piège, mais ces bribes de sommeil n'ont fait qu'aggraver notre situation. Pendant un moment, nous nous sommes amusés à essayer d'apprendre l'allemand avec les gardes. La, une bouchée à manger, une autre cigarette, et une autre conversation. Une autre sieste et la routine recommençait. Ainsi passa la troisième nuit de notre captivité.

Le lendemain matin, nous avons traversé l'un des plus beaux pays d'Allemagne, assez montagneux mais avec suffisamment de terres dans la vallée pour être cultivables et lui donner une beauté pastorale. Les villes allemandes semblaient toutes vieilles de plusieurs siècles, avec une architecture gothique pittoresque, mais très bien entretenues et d'une propreté irréprochable. J'imaginai que les gens étaient économes et très attentifs à leurs possessions. D'autres observations faites depuis lors ont confirmé cette impression. Des vallées verdoyantes, des plaines ondulantes, des forêts montagneuses, des villages séculaires, des centaines de curiosités nouvelles et étranges se sont mêlées à un panorama d'une beauté rustique dont j'ai profité et le matin est passé avant que je ne m'en rende compte.

18. andre franc

9 septembre 2020 à 15:13:17
de l'allemand(Air Gangster)
étaient ce que les Allemands
appelaient l'US Army Air Corps
pendant la Seconde Guerre
mondiale. C'est un hommage
aux hommes courageux qui ont
combattu pour nous

19. andre franc

9 septembre 2020 à 15:13:38
Durchgangslager der Luftwaffe,
camp de transit de l'armée de
l'air) étaient des camps de transit
de prisonniers de guerre pour les
membres de l'armée de l'air
capturés par les Allemands
pendant la Seconde Guerre
mondiale. Leur but principal était
de servir de centres de collecte
et d'interrogation pour les
équipages d'avions nouvellement
capturés, avant qu'ils ne soient
transférés par lots vers les camps
permanents.
Plusieurs camps ont été créés
dans toute l'Allemagne et les
pays occupés, mais le principal
centre utilisé pendant toute la
guerre était à Oberursel, près de
Francfort. Un camp satellite à
Wetzlar a été créé plus tard dans
la guerre pour aider à faire face
au grand nombre d'équipages
capturés au fur et à mesure que
la campagne de bombardement
s'intensifiait contre l'Allemagne.
Des allégations d'interrogatoire
sous la torture ont été faites par
de nombreux prisonniers de
guerre qui sont passés par ces
camps.
Les Allemands avaient créé un
établissement similaire, l'"hôtel
de l'écoute", pendant la Première
Guerre mondiale. Celui-ci était
situé au 39 Ettlinger Strasse à
Karlsruhe et était un ancien hôtel
d'affaires, l'Europäischer Hof. Il
ne faut pas confondre le
"Listening Hotel" avec le camp
des officiers réguliers de
Karlsruhe pendant cette guerre.

Nous sommes arrivés à Francfort-sur-le-Main vers une heure de l'après-midi et nous sommes sortis dans une gare grouillante de monde. Ils étaient principalement militaires, mais les civils semblaient bien nourris et bien habillés. Beaucoup de femmes portaient des bas de soie, un spectacle que l'on voit rarement en Angleterre. Bien que personne ne nous ait prêté attention, je me suis sentie gênée dans ma tenue. Avec ma tenue de travail surdimensionnée, mon visage sale et ma petite boîte de nourriture, je sais que je ressemblais plus à un clochard qu'à un « Luft-ganster » américain.

Pendant près d'une heure, nous avons erré de notre côté de la gare à l'autre pendant que nos gardes gifleurs essayaient d'apprendre comment se rendre à Dulag-luft. Tout s'est finalement arrangé, nous sommes montés dans un train interurbain et, au bout de quinze minutes, nous sommes arrivés à une gare de banlieue ; une courte marche et nous y étions.

Dulag-luft était le camp d'interrogation temporaire pour tous les prisonniers de l'équipage aérien. Ici, avec l'expertise méthodique et psychologique typiquement allemande, chaque "pilote" est laissé à "suer et à mijoter" et ensuite soumis à un interrogatoire de recherche. Un processus qui devient exaspérant et irritant à mesure que les heures passent, et ensuite insupportablement quand on apprend que les voyous connaissaient déjà le nom de vos grand-tantes ! Mais cette connaissance se trouvait dans un avenir lointain, alors que je remontais la route. J'étais plein de propagande S-2 sur "le vin, les femmes et la chanson" en échange d'informations et j'avais hâte de voir "ceux qui m'ont précédé".

Le Dulag proprement dit était plein à craquer, alors ils m'ont emmené dans une annexe voisine correctement surnommée "la fosse aux serpents" en raison du nombre élevé de prisonniers que l'on pouvait entasser dans une pièce de 8 x 12. "Comme des serpents dans une fosse". A l'intérieur, nos gardes nous ont remis à de nouveaux gardiens et sont partis. L'ex-Russe Kriegie a dû se sentir sympathique envers nous car il nous a serré la main et a murmuré quelque chose en allemand.

Une fois de plus, j'ai été fouillé à fond et cette fois, ma nourriture a été confisquée "jusqu'à plus tard". Les indignités si la recherche ne me dérangeait pas, mais la perte de ma petite boîte de nourriture m'a laissé le cœur brisé. J'avais été si prudent et j'avais fait des économies avec. Je l'avais rationnée pour qu'elle dure le plus longtemps possible. Eh bien, telle est la vie !

La chambre 36 était ma nouvelle cellule. Une petite pièce, probablement 8 x 12 avec une fenêtre grillagée et givrée. Le mobilier était maigre ; un lit, une chaise, une table, un cadre de lit, et deux autres occupants, un major américain et un sergent australien. Je me demandais où les deux autres allaient dormir, mais ils ne m'ont pas laissé le temps de le faire. "Vous avez des cigarettes ?!" "Pouvez-vous nous apporter des en-cas en douce ?" J'avais une seule cigarette coincée derrière l'oreille, alors j'en ai fait don à la paire qui manquait de nicotine. J'ai fumé ma dernière cigarette pendant trois jours et, peu après, j'ai compris leur désir.

Peu après notre dîner de thé à la menthe, de pain brun et de margarine, le major a été emmené. Cela a permis de répondre à la question du lit (qui semblait être mon principal problème à l'époque) mais cela ne m'a pas complètement satisfait.

20. andre franc

21 mars 2021 à 16:08:28

pour de plus amples informations
sur ce stalag voir sur cette page:
[https://fr.wikipedia.org/wiki/
Stalag_Luft_III](https://fr.wikipedia.org/wiki/Stalag_Luft_III)

Le journal se termine ici.

20 Le capitaine Adams a été emmené au **Stalag Luft III** le 8 juin 1943. (erreur dans la date, je pense qu'il faut lire 8 Juillet). C'est là qu'il a passé toute la durée de la guerre. Là, il a été détenu dans la caserne 44 et a participé à des pièces de théâtre et à des événements moraux dans la prison.

===o0\$0o===

