

Crash du Lancaster LM 572 EA-P à Massy (76) le 25 juin 1944.

Rapport d'évasion de D. REID

membre de l'équipage. N° WO 208/3348/4

Le soir du 24/25 juin 1944 nous sommes allés bombarder un objectif à Pommeréval (France – M 4838). Nous l'avons fait à environ 0h10 le 25 juin 1944. Notre altitude était environ de 8750 pieds (1). Peu de temps après le largage des bombes, nous avons été touchés par la D.C.A., dans notre moteur de recherche interne qui a immédiatement pris feu. Le pilote a donné l'ordre de mettre nos parachutes ce que nous avons fait. Très peu de temps après que le pilote ait crié « sautez- sautez », j'ai quitté l'avion par le sas de l'écouille, après le bombardier et l'ingénieur qui ont sauté avec succès. Avant de partir, j'ai vu le pilote à son poste avec son parachute sur le dos. Dans ma descente, j'ai vu ce qui me semblait être deux chasseurs ennemis engageant le combat avec deux avions Lancaster. J'ai vu le tir des tourelles arrière des Lancaster sur les chasseurs de nuit allemands tirant eux de l'avant. Il me semblait descendre trop lentement, j'ai tiré sur les bretelles de mon parachute pour accélérer ma descente. J'ai vu, en descendant, ce qui me semblait être trois appareils en train de brûler au sol. J'ai supposé que l'un d'entre eux était mon appareil.

J'ai atterri dans un pâturage sur un terrain mou, j'ai retiré mon parachute, enlevé mon harnais couru vers un arbre et caché dans le tronc le parachute et le faisceau, puis je les ai recouvert de branches et de feuilles. Ayant été formé à l'évasion, je savais que je devais sortir de l'avion le plus vite possible et partir dans le sens opposé du crash. J'ai couru vers le nord – nord-est. J'ai continué à courir et marcher dans cette direction. Bien que je n'ai aucun souvenir du temps que cela m'a pris, je sais toutefois que je me suis arrêté pour me reposer jusqu'aux premières lueurs du jour. Il devait être environ 4h30. Durant cette période, j'ai évité plusieurs maisons en passant à côté. Finalement, je me suis reposé entre des grands arbres près d'un ruisseau. J'ai du dormir une longue période, car quand je me suis réveillé le soleil était haut dans le ciel. J'ai ensuite vu deux hommes retournant du foin de l'autre côté du ruisseau à environ 200 mètres. Je suis resté allongé dans les hautes herbes pendant deux heures, à attendre que mes vêtements sèchent, ainsi que mes chaussettes qui étaient très mouillées. J'ai regardé ma montre et j'ai vu qu'il était midi. J'ai décidé de monter vers les deux hommes. Je ne parle presque pas français, mais j'ai réussi à leur faire comprendre que j'avais faim et soif. L'homme auquel j'ai parlé ne semblait pas surpris de me voir. Il m'a montré une colline et parlé de « la maison ». Je crois que l'autre homme ne m'a jamais regardé.

Ensuite, quand je suis arrivé devant ce qui me semblait être une petite ferme, un petit garçon se tenait dehors, il m'a conduit à sa mère qui se tenait à la porte, elle m'a fait rentrer à l'intérieur. Elle m'a montré la photo du passeport d'un autre aviateur qui, comme j'ai cru comprendre, avait été précédemment aidé par eux. Environ une ½ heure plus tard, son mari, l'homme à qui j'avais parlé dans les champs est venu. Il semblait surpris de me voir là et cela ne lui plaisait pas du tout d'apprendre que j'étais anglais. Sur ma carte, ils m'ont montré la direction de Dieppe, affirmant que c'était à 35 km et m'ont parlé d'une route principale à l'est que je devais atteindre puis tourner vers le nord. Ils ont envoyé le garçon pour me mettre sur la bonne route en direction de la route principale dont ils avaient parlé. Je décidai cependant de couper à travers champs et peut-être de dormir jusqu'à la nuit. Peu de temps avant que je trouve un coin adapté pour dormir, j'ai vu une ville au sud – sud-est de moi. Je suppose maintenant que c'était Neufchâtel (M 4745). J'ai recherché la route principale en début de soirée et traversé les champs en direction du N. E. Je n'ai jamais trouvé la route principale dont les gens de la ferme m'avaient parlé. Je suis tombé sur deux voies ferrées que j'ai suivies, j'ai compris qu'elles allaient à Dieppe au nord-ouest. Il ne faisait pas encore sombre, mais j'ai suivi ces voies sans rencontrer personne. Je suis passé à Mesnières en Bray (M4474), et Bures en Bray (M4151) quand il faisait nuit. Quand une ½ heure plus tard j'ai vu ce qui me semblait au début être un petit avion en flammes au niveau de la queue, à environ 2/300 pieds (1) en volant dans la même direction que moi vers le N-O. Immédiatement, j'ai réalisé que c'était les avions sans pilote dont j'avais entendu parler mais que je n'avais jamais vu. Au cours de ma marche vers le nord j'ai croisé quatre de ces avions sans pilote, tous se rendaient dans la même direction et provenaient de la même zone à une hauteur moyenne de 700 pieds.

Le premier de ces avions sans pilote que j'ai vu c'était environ une quinzaine de minutes après que je sois passé à Bures en Bray. Je ne peux que supposer que leur point de départ était à l'ouest de Bures en Bray et environ trois à cinq miles (2) de là. Un autre point qui ma semblé étrange était que, avant de voir passer les deux premiers de ces avions, j'ai entendu deux détonations, pas beaucoup plus fortes qu'un coup de fusil, le deuxième bruit plus fort que le premier. Ces deux passages, l'un après l'autre, se suivaient rapidement. L'intervalle de tir entre ces appareils était d'une heure et demie. Je marchais sur les lignes de chemin de fer et ne me souviens pas avoir entendu d'explosions, avant l'observation de ces 2 derniers avions. J'ai pensé, à ce moment que j'étais maintenant trop loin pour entendre ces tirs, c'est le bruit de leurs moteurs qui a attiré mon attention. Sur Epinay (hameau d'Osmoy St. Valéry) (M 3754) et Dampierre St. Nicolas (M3261), les lignes de chemin de fer avaient été endommagées. Il commençait à faire jour au moment où j'ai trouvé un endroit avec du foin pour dormir.

Le 26 juin 1944, quand je me suis réveillé, le soleil était déjà haut, j'ai mangé une tranche de pain et bu de l'eau et pris les comprimés d'halazone (3). J'ai continué à marcher vers l'ouest, j'ai coupé à travers champs, mais en restant en parallèle à la ligne de chemin de fer. J'ai traversé plusieurs cours d'eau. Je semblais approcher d'une agglomération, suis donc parti à

gauche laissant la ville sur ma droite et grimpé sur les hauteurs. J'ai rencontré quatre enfants, je leur ai dit que j'étais anglais, le garçon qui avait environ 15ans a dit "English" deux d'entre eux sont allés me chercher de la nourriture et sont revenus avec un "sandwich" qui était enveloppé dans un journal vieux de quelques jours. Je me souviens d'un des gros titres qui indiquait que le couvre-feu était de 22h30 à 5h30 du matin. J'étais maintenant selon les enfants, à environ 6km à l'ouest de Dieppe. A l'aide de ma carte d'évasion dans ma sacoche et ma boussole, j'ai suivi le S. W. à travers champs pour éviter la deuxième route principale au sud, représentée sur cette carte.

J'ai compris que cette direction m'emmenait vers le sud-ouest vers Caen. J'ai à nouveau dormi dans un tas de foin dans la matinée du 27. J'ai repris ma route le lendemain sous la pluie, qui s'est arrêtée plus tard. J'ai enlevé ma chemise de treillis toute mouillée. J'ai rencontré un agriculteur avec un attelage de plusieurs chevaux. J'ai demandé si je pouvais monter, il m'a dit oui, je lui ai dit que j'étais anglais, je lui ai demandé le nom du lieu où il se rendait. Il m'a répondu qu'il faisait route vers Bacqueville (M1654) et qu'il y avait beaucoup d'allemands. Il m'a indiqué une petite route sud-ouest pour éviter la ville de Bacqueville. Plus tard, j'ai réussi à monter à l'arrière d'une camionnette civile sans être vu du chauffeur. Cela m'a permis de monter une côte pentue et j'en fus très heureux, car cela reposa mes jambes et mes pieds qui avaient bien souffert. J'ai volé des carottes qui étaient à l'arrière de la fourgonnette et ai sauté en marche car il gagnait de la vitesse, arrivé au sommet d'une colline. Peu de temps après, une jeune fille m'a dépassé sur un vélo. Je lui ai parlé et lui ai demandé à manger. Elle m'a immédiatement dit que sa "maison" était sur la route et m'a demandé de la suivre. Là, on m'a donné de la viande, du pain, du beurre, du cidre et des habits civils. J'ai fait un paquet de mon propre uniforme et de la nourriture qu'ils m'ont donnée. Ils m'ont aussi donné une carte sur un calendrier de la région et m'ont suggéré un itinéraire vers Caen. Avant de partir, j'ai remis 100 frs à la femme la plus âgée de la maison, qui les a acceptés avec beaucoup de réticence. L'après-midi, j'ai suivi la route principale menant à Yerville (M 0741) et Limésy (M 0834). Dans cette dernière ville, j'ai vu mon premier bosche. J'ai traversé Pavilly (M 1129), Barentin (M 1127). Après avoir quitté Barentin, j'ai grimpé sur une colline et me suis arrêté à une maison pour demander de l'eau. Ils me semblaient hostiles donc je ne leur ai pas demandé de m'abriter pour la nuit. Je me suis couché dans une meule de foin dans un champ.

J'ai mangé, puis dans ma trousse de premiers soins que j'avais conservée après le crash de l'avion, il y avait du violet de gentiane. J'en ai mis sur mes pieds, j'ai bandé mes orteils qui me faisaient souffrir. J'ai coupé mes chaussures que je portais depuis le début afin de soulager la pression.

28 juin 1944 : Tôt le lendemain, je suis parti en direction de Caudebec en Caux (L 9426) et j'ai voyagé le long de la route au sud de Barentin en suivant le fleuve « la Seine », à une certaine distance. Le long de cette route il y avait une activité importante des allemands,

avec des véhicules circulant dans les deux sens. J'ai suivi cette route jusqu'à Villequier (L 8926) et Petiville (L 8321), à la recherche d'un bateau pour traverser le fleuve quelque part près d'ici. J'ai atteint Port Jérôme (L 7923) mais je comprends que sans pièce d'identité il serait dangereux de risquer de traverser la Seine à cet endroit, les allemands contrôlant le ferry.

J'ai finalement atteint un point (L 7726) près du village de St. Nicolas (4) et trouvé une maison de ferme où un agriculteur m'a montré un grenier à foin. J'ai révélé à ces gens que j'étais un aviateur anglais et montré mes documents d'identité. Ces personnes m'ont nourri et permis de dormir dans le grenier. L'homme avait une jambe de bois, il m'a dit qu'il l'avait perdu en Belgique pendant la dernière guerre. J'ai donné à la femme 100 Frs pour tous les ennuis, elle a fini par accepter. Je les ai quittés à 6 heures le lendemain matin sans les revoir.

29 juin 1944 : Après mon étape, je suis revenu sur mes pas à Port Jérôme dans l'espoir de trouver un moyen pour traverser la Seine, mes amis m'avaient dit que je n'avais aucune chance de trouver un passage de l'ouest au nord. J'ai continué à Norville (L 8622) où j'ai rencontré un prêtre français, je lui ai dit que j'étais aviateur anglais et demandé s'il connaissait un moyen pour traverser le fleuve. Il semblait très effrayé et m'a laissé précipitamment en s'enfuyant sur sa bicyclette. J'ai rencontré des enfants qui m'ont dirigé vers un point opposé à Vieux Port (L 8416) où j'ai trouvé un homme avec un bateau. Dans un bateau à rames deux hommes, débarquaient des gens. Lorsqu'ils venaient de l'autre côté. Je leur fis signe que je voulais traverser au retour. Une fois que nous avons quitté la berge, je leur ai dit qui j'étais. Ils semblaient heureux et m'ont dit qu'ils avaient des relations en Angleterre. Avant le débarquement sur la rive opposée, j'ai donné 100 Frs à l'un des hommes. J'ai suivi le plus anciens de ces deux hommes qui m'a emmené à sa maison qui était à 3/4 minutes d'ici. Il m'a nourri et j'ai rencontré ce qui devait être sa famille, sa femme, des enfants et une autre femme plus âgée. On m'a montré une chambre à coucher où j'ai dormi environ deux heures. Je me suis réveillé à 17 heures, j'ai reçu de la nourriture, et une des femmes m'a aidé à frotter mes genoux avec un produit qui leur a fait beaucoup de bien. Ces personnes m'ont dirigé vers Pont-Audemer (L 7609). J'ai traversé cette ville pendant un gros orage, les rues étaient pratiquement désertes, ce qui convenait parfaitement à mon escapade.

30 juin 1944 : En suivant les panneaux de signalisation, j'ai trouvé la route principale de Pont-Audemer à Cormeilles (Q 6598) que j'ai suivie. J'ai dormi pendant quelques heures dans une grange abandonnée, qui avait perdu la plus grande partie de son toit. J'étais tellement transi de froid et humide après la tempête que j'ai seulement dormi quelques heures et repris mon parcours S. W. A Cormeilles, j'ai tourné à droite vers le Breuil en Auge (Q 5397) pour atteindre Torquesne (Q 5097) en fin de soirée. Ici, j'ai frappé à la maison d'une ferme et j'ai demandé de l'eau. Les gens semblaient sympathiques alors je leur ai dit que j'étais aviateur anglais et demandé un endroit pour dormir. Ils m'ont donné un peu de lait et remplis ma

bouteille de cidre. Nous avons également discuté de mon parcours futur. Ils m'ont dit que les britanniques étaient à Bavent (U 1473). J'ai, par conséquent, changé mon itinéraire vers ce dernier endroit.

1er juillet 1944 : Le lendemain, j'ai commencé mon voyage vers Beaufour (U 3271) qui était une ville située sur ma nouvelle route. Près de cet endroit, j'ai rencontré des petits groupes de soldats ennemis, ils ne semblaient pas être en mouvement. Je pense que c'était des équipes de batterie anti-aérienne, bien que je ne voyais pas de détail sur leur uniforme. J'ai continué mon périple vers Dozulé (U 2673) et ai décidé de suivre la voie ferrée au sud du village de Putot en Auge (U 2472). Juste avant d'arriver à ce point, je me suis arrêté dans une ferme pour demander de l'eau. Une femme m'a parlé et m'a demandé si j'étais blessé. Je lui ai dit que j'étais et elle m'a immédiatement fait entrer dans la maison. Son mari est arrivé peu de temps après, ils m'ont donné de la nourriture et j'ai dormi dans leur grenier à foin pendant deux heures. Je les ai quittés sans les voir à nouveau. J'ai atteint une ligne de chemin de fer avec une voie unique vers 18 heures, où j'ai suivi la piste nord et prit la voie de gauche à la fourche S. W. de Dozulé. Entre les villages de Goustranville (U 2373) et Bassenville (U 1871), je suis passé à travers les marais vers Bavent. Je suis arrivé à un canal. J'ai vu une grange remplie d'allemands juste avant de quitter la voie ferrée, et afin de les éviter j'ai marché le long des berges de ce canal vers une route principale qui semblait aller vers Bavent. J'avais évité cette route auparavant en raison de la circulation importante de troupes ennemies. J'ai pensé que cette route devait avoir un pont pour éviter la rivière et le terrain marécageux qui était autour. En fait c'était le cas, j'ai réussi à m'esquiver sur ce pont et à me glisser le long de la rive de l'autre côté afin de ne pas aller sur cette route sur laquelle il y avait un trafic énorme. Je me suis déplacé le long de la route dans un terrain très marécageux, jusqu'à ce que j'arrive à une rivière encore plus grande. Sur ses rives, j'ai changé d'habillement avec mon uniforme de la R.A.F. plus sombre. J'ai trouvé une pièce d'un uniforme allemand qui, lorsqu'ajoutée à ma tenue, me donnerait la silhouette d'un officier allemand, avec son chapeau. J'ai vu un autre pont devant moi qui avait une guérite. Si je n'ai jamais vu les gardes, je les ai entendus parler quand j'ai finalement franchi ce pont. J'ai attendu jusqu'à 23h30 avant de le faire, puis j'ai dû l'aborder avec beaucoup de prudence en utilisant le trafic pour me couvrir de la garde, heureusement le ciel était couvert de nuages et il pleuvait, donc j'ai pu le traverser avec succès. J'ai suivi cette route jusqu'au prochain croisement où j'ai pris la gauche en direction de Bavant. J'ai traversé un autre carrefour de plusieurs routes et un immense verger. J'avais maintenant le feu de l'artillerie comme moyen de direction et je me suis déplacé vers lui.

Soudain dans la forêt, j'ai entendu un cri et vu deux silhouettes qui m'attendaient. Je me suis arrêté et ils ont crié à nouveau, je présume qu'ils demandaient un mot de passe. J'ai fait demi-tour et couru dans la direction d'où je venais! Deux fusils ont tiré plusieurs coups de feu après moi, ils m'ont heureusement raté! Durant l'heure qui a suivi, j'ai attendu et ils ont tiré deux fois. J'étais dans le centre d'un terrain d'où je pouvais entendre des voix allemandes autour de moi, pendant les interruptions des duels d'artillerie qui se déroulaient

au dessus de ma tête. Après quelques heures, où les choses étaient plus calme, j'ai effectivement entendu ronfler un uhlan (5). J'ai rampé à proximité de cet allemand bruyant, profitant d'une ouverture dans une haie. J'ai rampé pendant dix minutes devant eux. J'avais commencé à marcher prudemment lorsque le casque et les épaules d'un soldat allemand sont apparus dans une tranchée. Je me suis vu pétrifié sur place, je l'ai entendu bâiller et repartir. Un peu plus tard, dans l'angle arrondi d'une hutte, j'ai presque heurté deux allemands fumant une cigarette. Ils m'ont dit quelque chose que je n'ai pas compris. J'ai répondu "ja-ja" d'une manière bourrue et agité mon bras d'un salut. L'un d'eux s'avança pour ouvrir une porte et j'ai failli passer au travers. Vers le bas, au centre se trouvait une route secondaire que j'ai prise à vive allure. J'ai été interpellé encore quatre fois par des voix dans les haies et à chaque j'ai répondu "ja-ja", plus un salut, ce qui semblaient les satisfaire.

J'ai piétiné pendant 6/7 minutes environ, après mes mauvaises rencontres. Je suis arrivé à un croisement de plusieurs routes. J'ai pris celle à l'ouest et un peu plus loin, j'ai vu un panneau indiquant « Caen 14 km ». J'ai continué sur cette voie qui était déserte et remplie de cratères. Quand je suis arrivé plus loin, il y avait un panneau suspendu par un fil, sur lequel il y avait une inscription, tournée à l'opposé du sens dont je venais : "mines danger". J'ai réalisé que j'avais marché sur une zone minée et que j'étais encore en vie pour raconter cette histoire. J'ai suivi cette voie pour être interpellé à nouveau, cette fois par une voix anglaise disant "halt". " **L'escapade de D. REID se termina le 1/07/1944 avec le contact d'une sentinelle anglaise du côté de Caen, il fut rapatrié en Angleterre le 18/07/1944.**"

D. REID

Commentaires: D. Reid dit au début de son rapport que le Lancaster a été touché par la D.C.A. Nous savons depuis qu'un pilote allemand, Adolf Kaiser, a revendiqué la destruction du bombardier. Feldwebel Jasiniecki (mécanicien de bord de Kaiser) a enregistré dans son journal : "intercepté LM572 à une hauteur de 1900 mètres au-dessus de la région de Foucarmont, attaque par derrière et au-dessous, à une portée de 30 mètres. Entraînant plusieurs points d'impacts dans le fuselage et dans les deux ailes. Désintégré en trois morceaux, tout en restant en l'air". La victoire de Kaiser a été confirmée le 28 août 1944. La nuit de pleine lune a donné des conditions de bombardement idéales, mais aussi un net avantage aux chasseurs de nuit allemands. (Informations de Colin Cripps Ass. 49e Sqd R.A.F.)

(1) pied: mesure anglaise équivalence : 304,8 mm

(2) mile: mesure anglaise équivalence : 1,609344 km

(3) halazone: tablettes pour purifier l'eau.

(4) certainement St. Nicolas de la Taille (76)

(5) uhlan: ancien surnom des soldats prussiens pendant la guerre de 1870.

Merci à Magali-Franck et Alain pour leur aide à la rédaction. Recherche et conception - A.Trouplin-

