

Récit d'un survivant du crash au château de Grangues le 6 juin 1944.

Article publié en 1994 dans le Royal Engineers Journal.

Auteur : Lieutenant John Searle Shinner (15 Août 1920 – 7 Février 1999)

Après avoir été au No.3 Parachute Squadron, il était officier de liaison pour le Headquarters Royal Engineers, le 6 juin. Le Lieutenant J.B.S Lockey du 591 Antrim Parachute Sqn devait le rejoindre comme officier de liaison après le jour J.

Suite à l'arrestation du lieutenant Shinner, le lieutenant Lockey prit sa succession dans sa mission.

Traduit du site anglais du 591 Antrim Parachute Squadron (C. Le Callonec)

Avec l'aimable autorisation de l'administrateur du site Lesley Young

<http://www.591-antrim-parachute.info/Grangues-survivor.html>

Le Headquarters Royal Engineers était une petite unité composée d'un Commander Royal Engineers, de son adjudant et officier de liaison et de 10 NCOs, Sapeurs et Drivers. Lors de l'assaut en Normandie, le commandant et l'officier ce liaison, accompagné chacun d'un sapeur, voyageaient séparément dans des appareils transportant les troupes du 591 Parachute Squadron RE avec le premier parachutage prévu à partir de 5 heures du matin. Le reste des Headquarters Royal Engineers suivaient dans deux planeurs qui faisaient partie de la première vague d'assaut.

Ce document reprend essentiellement des extraits d'un journal que j'ai écrit peu de temps après que les évènements décrits se soient déroulés. J'ai ajouté quelques images et des précisions qui sont le résultat des recherches que j'ai menées depuis.

Grangues est un petit village situé dans une vallée à environ 5km au sud de la ville côtière de Houlgate. A environ 1 km au sud, la départementale D27 relie Varaville à Pont-l'Evêque, cette route se situant sur une colline à environ 120 à 140 m au-dessus de la mer. De fait, l'emplacement de Grangues par rapport à la Dives est très semblable à celui de Ranville par rapport à l'Orne qui se situe 10km plus à l'ouest. Le relief est toutefois très différent, d'un côté des vallons encaissés avec de petits champs, des vergers et des bois et de l'autre une campagne ouverte et peu vallonnée autour de Ranville. La ferme Saint-Laurent se trouve à proximité de la D27, parmi des habitations dispersées le long de cette route. Le château de Grangues entouré d'un parc boisé se situe un peu plus à l'est sur un terrain en pente et orienté vers le sud.

En juin 44, une unité de la 711ème division de l'armée allemande occupait le château de Grangues. Le propriétaire, son fils et sa petite fille de 5 ans avaient été autorisés à rester et vivaient là dans des conditions contraignantes et pas très confortables. Une vieille dame d'origine irlandaise faisait partie du personnel de maison, elle avait élevé deux générations d'enfants de la famille et appartenait à l'organisation de la Croix-Rouge.

Le 5 juin 44, c'est une soirée comme les autres sous l'occupation allemande qui se préparait pour la famille et pour les français de la région. De l'autre côté de la Manche, la préparation pour l'invasion battait son plein. Les troupes étaient isolées du reste du monde dans leur camp de transit, les derniers briefings et préparatifs prenaient place.

Extraits de mon journal:

J-1, le 5 juin 1944, belle soirée mais ventée au camp de transit de la RAF à Harwell. En sortant de nos tentes, le matin, nous avons constaté que des marques zébrées noires et blanches avaient été peintes sur tous les appareils et tous les planeurs pendant la nuit. Je vérifiai mon paquetage et préparai le reste des affaires, lit de camp et tout ce qui devait nous être expédié par bateau ultérieurement. Dans la matinée, avec le commandant des Royal Engineers, nous avons visionné les dernières cartes de la Drop Zone et finalisé les détails de notre plan ; l'après-midi, j'ai dormi une heure, pris un peu le soleil et pris un bon repas vers 19 heures.

A 19h30, nous sommes partis pour l'aérodrome de la RAF à Fairford. Une jolie balade d'environ 50 km à travers la campagne anglaise, et nous nous demandions tous quand nous la reverrions.

Nous devions embarquer dans un bombardier Stirling du 620 escadron de la RAF. La plupart des gens savaient eu le temps de se familiariser avec l'avion et son équipage, ce n'était pas mon cas puisque j'avais été en déplacement avec le Commandant Tarrant Rushton.



Shorts Stirling Mk IV Bomber and Paratrooper Transporter

Arrivé à l'aérodrome, j'étais calme, ressentant juste un peu d'excitation due à l'attente. Le vent restait soutenu mais devait faiblir vers 22h d'après les prévisions et ça s'est confirmé. Le décollage était prévu à 23h37 et à 22h 45, nous prîmes nos équipements. Voici la liste des vêtements et du matériel que je portais sur moi :

Des sous-vêtements, un maillot de corps à mailles aérées , une chemise , une tenue de campagne , une écharpe de camouflage, le béret des troupes aéroportées 1 livre de gélignite (un explosif) 2 grenades numéro 36 , un fusil automatique Colt 45 et ses munitions , des pansements et de la morphine ; un kit de survie (une boussole , des boutons , et des cartes en soie cousues dans la doublure des vêtements) des rations de

survie , un couteau , une carte une veste de saut ; un casque , un gilet de sauvetage , un parachute et un sac contenant 2 petits paquets , une carte et un fusil Sten. D'autres hommes portaient encore plus de matériel et nous nous sommes éjectés de l'appareil comme des bouchons de champagne.

Les sapeurs du 591 Squadron étaient équipés d'armes et d'outils, avec même une bicyclette pliante. Leur mission principale était de détruire tous les obstacles qui avaient été construits pour empêcher les planeurs de se poser. A ces fins, chaque homme portait, enroulée sur lui, une charge de plastic explosif de 5 lb à l'intérieur d'une chambre à air de vélo – ce qui a provoqué pas mal de problèmes. C'est facile d'être raisonnable après coup, mais je reste convaincu que nous avons sous-estimé les difficultés qu'allaient rencontrer les hommes et que nous étions beaucoup trop chargés.

Nous nous sommes installés confortablement dans l'avion. J'étais dans la cabine de pilotage au moment du décollage, nous sommes partis à l'heure précise. L'avion a pris de l'altitude pendant 5 à 10 minutes et j'ai alors rejoint le reste de la troupe. Il ne s'est rien passé pendant la traversée. Vingt minutes avant l'arrivée le signal s'est allumé.

Quand nos yeux se sont adaptés à la lueur de la lune qui passait à travers les hublots, on pouvait voir les ondulations de la mer en-dessous de nous. Le saut était prévu à 1heure 00 et les deux dernières minutes nous devions survoler la terre. Trois minutes avant l'heure et me penchant vers le hublot, je pouvais voir le ressac et une bande de sable.

Lumière rouge ON !

A ce moment-là, quelqu'un sur la plage a ramassé une poignée de galets et les a lances sur le fuselage. Ensuite un autre et encore un autre – sauf que ce n'étaient pas des galets mais des tirs. Une balle a éraflé mon bras droit – il ne m'a pas fait mal, juste un peu engourdi.

Le ciel était rempli d'éclairs vifs et de stries orange. Soudain, il y a eu un flash et une explosion à l'intérieur de l'avion, à l'arrière de l'endroit où je me tenais. En quelques secondes tout l'intérieur de l'avion était en flammes.

Chacun des sapeurs portait sur lui des pains de plastique de 5 livres enroulés autour de lui et un pauvre type a vu sa charge touchée et ça brûlait atrocement. Cinq ou six d'entre nous au début de l'incendie se sont trouvés à l'avant, à un endroit épargné par les flammes. J'ai senti les flammes me brûler le visage et j'ai crié à quelqu'un d'ouvrir la trappe de secours pour laisser partir la fumée qui nous faisait suffoquer. J'ai dit à un des sapeurs d'aller voir dans la cabine quelle était la situation mais à l'évidence, tout allait très mal, parce qu'ils ont d'abord donné l'ordre de sauter puis l'ont annulé immédiatement. En aucun cas, on ne pouvait traverser les flammes qui nous séparaient de l'issue pour sauter.

En fait, 4 parachutistes ont réussi à sauter et ils ont tous survécu - 3 ont été faits prisonniers de guerre et l'un d'entre eux s'est évadé et a réussi à rejoindre le bord de mer. L'officier qui est

sauté le premier se souvient d'avoir vu, avant de sauter, un des avions porteurs en feu. Il avait gardé l'image vive du contraste entre le rouge orangé des flammes et la fumée verdâtre et dense à l'intérieur de l'appareil. Il a regardé après avoir sauté et a juste eu le temps de voir disparaître l'appareil derrière une colline, il pensait qu'il ne pourrait pas y avoir de survivants.

Juste après, le nez de l'appareil a plongé, il y a eu un déchirement et un fracas terrible, j'ai eu l'impression d'être roulé encore et encore. Ça m'a semblé durer une éternité. Quand tout s'est arrêté, j'ai pris conscience que quelque chose (du fuel ?) coulait sur ma figure et qu'il y avait un incendie féroce à l'avant de l'appareil à peu de distance. J'ai aussi réalisé que je ne pouvais pas bouger de ma seule volonté, j'étais suspendu la tête en bas par une jambe accroché par une lanière qui s'était emmêlée avec le toit de l'avion.

Je n'avais pas l'intention de me laisser cuire à ce moment-là. Une fois encore, j'ai eu de la chance, et un autre survivant est arrivé à temps pour me libérer. Je lui ai crié de couper la sangle et en moins de deux, il a fait le nécessaire avec son couteau de combat et nous étions tous les deux sur nos pieds. Il n'y avait pas loin à aller, juste derrière l'endroit où j'étais resté accroché, le fuselage était cassé et il y avait un tas d'épaves et des hommes blessés ou morts. On n'a pas trouvé trace de la queue de l'appareil !

A deux, on s'est occupés de sortir des blessés. Autant que je peux le dire, - j'étais bien choqué et secoué- on était quatre à être sur pieds, trois ou quatre hommes vivants mais sévèrement blessés et les autres morts. La partie avant de l'avion était une fournaise et il n'y avait visiblement rien à faire pour l'équipage. Nous avons sorti deux des sapeurs mais nous n'avons pas réussi à sortir le troisième qui était coincé dans l'épave. Il y avait pas mal de balles traçantes qui volaient tout autour, je ne sais pas d'où elles venaient ni à qui elles étaient destinées – et pas mal de bombardement. Il y avait un autre feu pas loin, j'ai pensé qu'ils n'avaient pas eu de chance non plus.

Nous pensions qu'on s'était écrasés un peu au sud de la drop zone et qu'on pourrait avoir un contact amical aussi j'ai laissé deux hommes sur le site et je suis allé avec un caporal vers une allée à côté du champ pour essayer de nous situer. J'ai sorti ma boussole et nous sommes partis péniblement car nous étions tous deux blessés vers le nord où on pensait trouver la zone d'atterrissage. Nous n'arrivions pas à situer quoi que ce soit – ça n'était pas une zone ouverte comme celle qu'on attendait- et après un moment nous avons fini par revenir sur nos pas. Il n'a pas fallu longtemps pour repérer deux casques allemands qui montaient et descendaient dans le champ à gauche de la route. Ils nous ont vus en même temps et ils ont commencé à escalader la haie. Je les ai visés avec mon colt mais du fait que mon bras pouvait à peine servir, j'ai visé bien au-dessus de leur tête. Au même moment, une demi-douzaine d'autres soldats sont arrivés derrière nous et il n'y avait plus qu'à lever les bras en l'air ou à être passés à la baïonnette.

Nous avons mis les bras en l'air.

La patrouille qui nous a arrêtés était conduite par un sous-officier. On nous a fait marcher environ 300 mètres et descendus à travers les arbres vers une grande bâtisse, à l'évidence le quartier général d'une compagnie. Là on nous a enlevé notre équipement

et un des mes compagnons a été autorisé à mettre une protection sur mon bras et à l'attacher avec un morceau de corde. Il y avait eu pas mal d'accidents et les allemands étaient en grande agitation.

De fait, nous nous sommes écrasés dans une petite prairie, parmi les vergers, à environ 6 kms de la côte. A moins de 250 mètres de la ferme et 500 mètres du château de Granges.



Château de Granges - image datant d'avant 1944.

L'équipage se composait de 6 membres d'équipage et de 17 parachutistes, quatre d'entre eux ont réussi à sauter quand le feu a pris. Parmi ceux qui sont restés à bord, 4 membres d'équipage et 4 parachutistes ont été tués. Deux des membres d'équipage, le tireur et l'opérateur radio ont miraculeusement réussi à se sauver quand la queue de l'appareil s'est cassée. Le reste des parachutistes a survécu, avec quelques blessés ; 7 parmi ces survivants ont été fusillés par les allemands plus tard dans la nuit.



L'épave d'un Stirling dans le parc du Château.

« Après un temps que j'estime d'une demi-heure, un officier est arrivé en voiture. Il a immédiatement ordonné que mes liens soient enlevés et j'ai été séparé des autres, mis à l'arrière d'une voiture avec lui et la voiture est partie. Un trajet d'environ 7 km, traversant 2 carrefours et évitant de peu de rouler sur un allemand mort allongé sur la route.

Notre destination était un quartier général assez important (brigade ?). On m'a emmené dans une petite pièce où un officier en tenue était assis avec un téléphone dans chaque main. Il était furieux de cette intrusion – j'étais sale et perdais du sang sur son tapis- j'ai été rapidement emmené et introduit dans un bureau où il y avait un officier des renseignements. Il était tout à fait raisonnablement correct. Il a commencé par appelé un aide médical qui s'est occupé du mieux possible de mon bras. L'officier m'a fouillé rapidement puis m'a demandé mon matricule rang et nom. Il m'a aussi demandé des détails supplémentaires en proposant, si je l'aidais, d'envoyer des nouvelles de ma capture rapidement en Angleterre. J'ai refusé et il n'a pas insisté, allant même jusqu'à dire « vous avez raison ». On m'a emmené dans une étable et enfermé avec environ 8 autres prisonniers. »

Je pense que le quartier général où j'ai été emmené était La Bribourdière juste à l'est de Dozulé. Il est intéressant de noter que les allemands, n'ont pas cherché à exploiter leur avantage, au moins en ce qui me concerne. Ils étaient pourtant en alerte et en assez grand nombre. Ma fouille fut si superficielle qu'ils n'ont même pas trouvé la liste des codes que je détenais et j'ai pu m'en servir le lendemain. Et les fouilles suivantes n'ont pas permis de révéler la montre que je portais au poignet sous mes bandages et que j'ai finalement réussi à ramener en Angleterre. Quant à mon interrogatoire, il a été inexistant.

Les accidents des deux avions n'ont été que le début d'une nuit terrible et d'évènements sinistres autour du château. On ne saura vraisemblablement jamais dans le détail ce qui est arrivé. Après mon départ, il ne s'est peut-être rien passé jusqu'à environ 3H20, quand les premiers planeurs sont arrivés.

Deux planeurs se sont écrasés autour du château ; un autre a atterri à proximité. L'un des deux planeurs s'est écrasé dans un taillis très dense et il n'y a eu aucun survivant. On ne sait pas grand chose des deux autres, mais c'est sûr qu'il y a eu des blessés et des prisonniers.

Dans la nuit, après l'arrivée des planeurs, huit soldats britanniques ont été fusillés par les allemands et des soldats de mon avion figurent parmi ces morts. Les allemands ont affirmé qu'ils avaient fait une tentative pour s'évader mais toutes les preuves confirment qu'ils ont été tués à bout portant.

Cette histoire se termine étrangement d'une manière très touchante. La vieille dame irlandaise qui vivait avec la famille était très croyante, elle fut outrée par la manière dont les corps ont été traités. Elle était un sujet neutre, étant de nationalité irlandaise, et ne craignait donc pas la réaction des allemands. Elle mit un harnais à un âne et attela une carriole ; elle dirigea les opérations, s'assurant que les corps aient une sépulture décente. Ils reposent maintenant au cimetière de Ranville.

Aujourd'hui, tout est calme et en paix à Grangues. La petite fille qui vivait dans le château s'est mariée et avec son mari, ils répartissent leur temps entre Paris et le château. La fille du fermier s'est mariée et vit avec son mari à Houlgate.

Seuls quatre grands cratères qui restent dans « notre champ » aussi longtemps après, témoignent encore de la guerre.

Un mémorial a été installé à Grangues en juin 1994, en mémoire des 52 hommes morts à Grangues.

.

Note: Le château de Grangues est une résidence privée. Le mémorial construit en 1994 est situé à l'entrée du cimetière qui se situe près de l'église Notre Dame de Saint Roch à Grangues.

On trouve la liste des noms des soldats alliés et des aviateurs qui ont perdu la vie à Grangues le 6 juin 1944.