

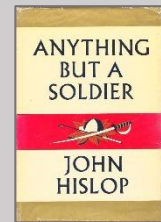
DZ Anatomie - nuit du 12 août 1944. Groupe de reconnaissance OP Loyton.

Témoignages de ceux, Français et Britanniques, qui étaient là.

Texte 3 sur 7

Extrait de 'ANYTHING BUT A SOLDIER' – JOHN HISLOP

(page 131 - 134)



Nous avons méticuleusement contrôlé et préparé nos équipements, répété le briefing et mentalement repassé la procédure de saut : s'assurer après le largage que l'équipe était regroupée, libération de la gaine individuelle une fois sous voile, faire le rouler bouler et se débarrasser du parachute dès l'arrivée au sol, et ainsi de suite. Cela servait à passer le temps et calmer les nerfs.

A la tombée de la nuit, nous nous sommes rassemblés près des avions, une douce et chaude nuit, idéale pour voler, descendait doucement.

Les derniers préparatifs semblaient prendre des siècles, mais tout fut finalement prêt et nous avons embarqué à bord, soulagé mais concentré, et avons décollé vers 22h00. Dans cette ère pré-avion à réaction, le transport était une entreprise relativement lente et notre avion a volé péniblement à travers la nuit vers notre destination. Le vol

s'est déroulé sans encombre, sans traverser de tir d'artillerie anti-aérienne, ni être attaqués par l'aviation ennemie ; il n'y avait aucune raison pour que les Allemands suspectent que des parachutistes alliés soient infiltrés par voie aérienne vers la zone où nous nous dirigeons ; de plus notre route ne survolait ou ne se dirigeait pas vers des cibles prioritaires de bombardement. Nous nous sommes installés aussi confortablement que l'intérieur de l'avion le permettait, somnolant, mangeant des bonbons, et discutant de tout et de rien. Parfois le largueur donnait des nouvelles de notre progression, et bien que les miles défilaient sans encombre, je n'arrivais pas à avoir un sentiment d'apaisement, eu égard à ce qui pouvait nous attendre au bout de notre voyage. Il commençait à faire chaud, et je finissais par espérer ne pas avoir mis trop de vêtements. Mais tout ce que nous prenions devait être porté, et mon sac à dos était tellement rempli d'équipements qu'il n'y avait plus de place pour le moindre blouson ou sweatshirt .../...

Vers deux heures du matin, le largueur nous a réveillé pour nous prévenir que nous serions bientôt au-dessus de la DZ. Il a fait passer une bouteille de rhum, pour ceux qui voulaient en prendre une gorgée, mais d'après le principe selon lequel un jockey mène mieux son cheval quand il est sorbe, je n'en ai pas pris. Nous nous sommes mis debout et avons commencé à nous préparer pour le saut, chaque homme accrochant son sac sur une jambe, je crois que c'était la droite, en se mettant dans la bonne position sur son stick respectif et en accrochant la S.O.A. du parachutiste devant soi, au fuselage de l'avion. Une excitation nerveuse a chassé les restes de fatigue, et je ne pouvais empêcher mes mains de trembler légèrement comme c'était l'habitude quand je m'habillais pour monter dans un steeplechase.

Le largueur a remonté tout le câble, vérifiant chaque homme, ce qui était une sage précaution puisque d'une certaine manière, la S.O.A. de Henry DRUCE avait été passée à travers le harnais de son parachute. Si cela n'avait pas été découvert, il aurait été suspendu indéfiniment et irrémédiablement sous l'avion après avoir sauté.

Tout le monde était OK et les portes de l'ouverture par laquelle nous devions sortir ont été ouvertes, laissant entrer un courant d'air rafraichissant. Notre avion était l'un de ceux dont le largage para se faisait par un large trou en forme de cercueil dans le plancher ; de telle manière que la parachutiste n'avait qu'à avancer la jambe sur laquelle était attachée la gaine individuelle pour être entraîné vers le bas par celle-ci, sans possibilité de refus de saut de dernière minute.

Le premier stick était constitué d'hommes du SAS, sans David DILL qui était à la tête du notre.

L'avion était descendu progressivement à l'approche de la DZ, jusqu'à une altitude d'environ 800 à 1000 pieds, à laquelle le pilote a entamé son approche. Les hommes se tenaient prêts, tendus, comme des nageurs attendant le début de la course.

Lorsque que nous avons approché de la DZ, une clairière dans une vallée, entourée de montagnes boisées, nous avons pu apercevoir au sol les flammes des dispositifs de balisage. Je me souviens m'être demandé pourquoi le maquis n'avait pas réduit ces éclairages, et avoir imaginé la possibilité pour les Allemands de les voir et de venir vérifier ce qu'il en était, même s'ils étaient supposés n'être pas nombreux sur zone, et d'unités différentes.

L'avion est encore descendu, le bruit de ses moteurs a changé, et le pilote a entamé l'approche finale. Le rouge a été mis, et passé au vert, et le largueur a crié "Go", et comme des quilles sur une piste de bowling, le premier stick a disparu à travers le plancher. L'avion a commencé à reprendre de l'altitude avant de virer pour le second circuit de parachutage.

Nous avons pris position et attendu. A ce moment-là, je tremblai d'excitation et de nervosité, mon cœur battant comme un marteau mécanique, alors que j'étais coincé entre deux paras, plus un stick est serré, plus il sort vite réduisant la possibilité d'être largué hors zone. Avant que cela ne devienne insupportable, le vert s'est allumé et en une fraction de seconde je fus dehors. La plongée dans l'air frais de la nuit avant l'ouverture de mon parachute était rafraichissante.

Cette sensation fut très vite dissipée dès l'ouverture de mon parachute et le début de la descente, allant au-delà de la vitesse normale à cause du poids de mon sac. Dès que le parachute a été complètement ouvert, j'ai tiré sur la drisse pour libérer le sac de ma jambe, mais une seule attache a été libérée et le sac est resté accroché par la seconde attache, se balançant comme un chien qui a mordu dans la jambe d'un pantalon et ne veut pas lâcher. La situation n'était pas confortable. Avec 50 livres bringuebalant ainsi sur ma jambe, il y avait une forte probabilité que si je posais maladroitement, je risquais de me casser la jambe, ce qui plutôt que de me perturber s'est imposé à moi. En attendant, les lumières de balisage se rapprochaient, et s'ajoutant aux bûchers, il me semblait que tout cela faisait assez de bruit pour réveiller toutes les forces allemandes des Vosges. Comme un homme a lâché une rafale d'arme à feu, soit par excitation ou par erreur, un événement loin d'être rare, comme nous devions le découvrir plus tard ; l'ennemi aurait même pu faire partie du comité d'accueil.

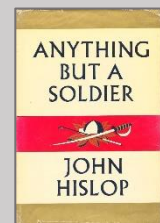
DZ Anatomie - night of 12 August 1944. OP Loyton's advance party.

Testimonies from those, French and British, who were there.

Part 3 of 7

Extract from '*ANYTHING BUT A SOLDIER*' – JOHN HISLOP

(page 131 - 134)



Meticulously we checked and packed our equipment, revised our briefing and mentally went through the procedure to be followed for jumping and after landing – making sure we were properly hooked up, releasing the kit-bag on the descent, rolling up and disposing of our parachutes as soon as we had touched down, and so on. It all served to while the time away and calm the nerves.

The heat of the day waned as evening approached. At dusk we assembled by the aeroplane and a warm, still, fine night, ideal for flying, gradually descended.

The final preliminaries seemed to take ages, but at last they were completed, we climbed on board, cheerful but a trifle subdued, and at about 10 p.m. took off. In that pre-jet era air travel was a comparatively slow business, and our plane droned tediously through the night towards its destination.

The flight was uneventful; we ran into no anti-aircraft fire, nor were we attacked by enemy planes: there was no reason for the Germans to suspect that allied parachutists were being flown into the area towards which we were heading, nor did our route pass over or lead to any important bombing targets. We sat, lay or reclined as comfortably as the comfortless interior of the plane allowed, dozing, eating sweets and talking little, beyond exchanging remarks on our progress, or some banality. Occasionally the dispatcher would bring news of our whereabouts from the pilot, and as the miles slipped by without incident I could not help feeling a sense of relief, regardless of what might await us at the end of our journey. It became hot and stuffy and I began to wish that I had not put on so many clothes: but everything we took had to be carried and my rucksack was so full of equipment that there was no room in it for my battledress blouse or sweater.

About two o'clock in the morning the dispatcher aroused us with the warning that soon we would be over the D.Z. He passed round a bottle of rum for anyone who cared to take a swig, but on the principle that most jockeys ride best sober, I did not have one. We got to our feet and began preparing for the drop; each man strapping his kitbag to one leg – the right, I think it was – getting into his correct position in his respective stick and hooking up the end of the static line of the man in front to the fuselage of the plane. Nervous excitement drove away the last tentacles of sleep and fatigue, and I could not help my hands trembling slightly as they used to do when I was dressing to ride in a steeplechase.

The dispatcher walked down the line checking each man, which was a wise precaution, since, somehow, Henry DRUCE's static line had been passed through his parachute harness. Had this not been

discovered he would have been suspended indefinitely and irrecoverably beneath the aeroplane after he had jumped.

Finally, we were all ready and the doors of the aperture through which we were to jump were opened, letting in a refreshing stream of air. Our plane was one of which the parachutists' exit was through a large coffin-shaped hole in the floor; so that the jumper had only to put forward the leg to which his kit-bag was attached to be whipped down and through it by the weight, with no danger of ringing the bell and without option of any last-second change of mind about jumping.

The first stick was made up of the S.A.S. personnel, less David Dill, who led our stick.

The plane had been coming down gradually as we approached the D.Z., till it was at a height of about 800 to 1000 feet, when the pilot began his run-in. The men stood poised, taut, yet cool, like swimmers awaiting the start of a race.

As we neared the D.Z., a clearing in a valley bounded by wooded hills, the blaze of the guiding fires on the ground came into view. I remember wondering whether the local Maquis hadn't overdone the illuminations a bit – and speculating on the possibility of the Germans seeing and investigating it, through they were supposed to be only a few troops in the area, and those of different calibre.

The plane sank lower, the noise of its engine changed in tone and lessened, and the pilot began his final approach. The red light went on, changed to green, the dispatcher shouted 'GO', and like pins in a bowling alley the first stick vanished through the floor. To the crescendo of its engine, the plane at once started to climb again before swinging round for the second run-in.

We took up our positions and waited. By this time I was trembling with excitement and tension, my heart pounding like a mechanical hammer, as I stood jammed between the man in the front and behind – the eighter a stick is packed, the quicker it gets out, thus lessening the chance of dropping outside the area of the D.Z. I felt a sense of claustrophobia blended with suspense and discomfort which, though it cannot have lasted more than two or three minutes, seemed interminable.

Just as it became almost unbearable, the green light went on and in an instant I was out.

The plunge into the night air and the brief, soothing caress of the slipstream as it twirled me about before my parachute opened, was a refreshing as diving into a cool stream on a stiflingly hot day.

This sybaritic illusion was dispelled by the opening of my parachute and the start of my descent, hastened beyond normal speed by the weight of the kit-bag. As soon as the opening of my parachute put me on an even keel I pulled the cord to release the kit-bag from my leg, but only one strap became undone and the kit-bag remained attached by the other, swinging about like a dog who has taken hold of a trouser-leg and will not let go. This was not a particularly happy situation. With some 50 lbs heaving to and from on my leg there was a sporting chance that if I landed awkwardly it would be broken, which rather disturbing through at once occurred to me. Meanwhile the illuminations were getting nearer and, added to the bonfires, so it seemed to me, was enough noise to wake the entire German force in the Vosges. As one of the Maquis let off a firearm, either out of exuberance or by mistake – a far from infrequent occurrence, as we were to find later – it crossed my mind that the enemy might even be among the reception committee.