

**LES VIEILLES TIGES
DE L'AVIATION BELGE
ASBL**



**Mémorial
de l'aviation belge**

Robert “Bobby” Laumans

Présenté et parrainé par

Michel Mandl

Président d'Honneur

et

Didier Waelkens

Secrétaire-général

Sommaire

I. La personnalité

| | |
|-----------------------|---|
| La carrière militaire | 1 |
|-----------------------|---|

II. Biographie

| | |
|--------------------------------------|---|
| Formation à l'Aéronautique militaire | 3 |
|--------------------------------------|---|

| | |
|-------------|---|
| 10 mai 1940 | 4 |
|-------------|---|

| | |
|---|---|
| La grande navigation de l'élève pilote Robert Laumans | 4 |
|---|---|

| | |
|-----------------|---|
| Pilote à la RAF | 7 |
|-----------------|---|

| | |
|--------------------|---|
| Mon dernier combat | 8 |
|--------------------|---|

| | |
|----------------|----|
| « Circus 178 » | 15 |
|----------------|----|

III. Faits marquants

| | |
|-------------------|----|
| La Grande évasion | 19 |
|-------------------|----|

| | |
|-------------------------------------|----|
| La libération et le départ de Sagan | 32 |
|-------------------------------------|----|

| | |
|---------------------------------|----|
| L'artiste aux multiples talents | 43 |
|---------------------------------|----|

| | |
|-----------|----|
| Back Home | 47 |
|-----------|----|

| | |
|----------------------|----|
| Exodus, suite et fin | 52 |
|----------------------|----|

IV. Témoignages

| | |
|-----------------|----|
| Pierre Plisnier | 60 |
|-----------------|----|

| | |
|--|----|
| Général Aviateur e.r. Gérard Van Caelenberge | 62 |
|--|----|

| | |
|-----------|----|
| André Bar | 62 |
|-----------|----|

| | |
|-----------------------------|----|
| Hommage OFC-Old Flyers Club | 63 |
|-----------------------------|----|

| | |
|----------------------------------|----|
| Hommage rendu par le 74 Squadron | 66 |
|----------------------------------|----|

V. Annexes

| | |
|-------------|----|
| Dossier RAF | 67 |
|-------------|----|

| | |
|------------|----|
| Faire-part | 70 |
|------------|----|

| | |
|--------------------|----|
| Articles de presse | 71 |
|--------------------|----|

| | |
|------------------------|----|
| Obituary the Telegraph | 71 |
|------------------------|----|

| | |
|----------------|----|
| Het Nieuwsblad | 73 |
|----------------|----|

| | |
|--|----|
| The Great Escape Tunnel has been found | 76 |
|--|----|

| | |
|------------------|----|
| VI. Album photos | 77 |
|------------------|----|

Robert « Bobby » Laumans
Aviateur à la Royal Air Force et à la Sabena
04.12.1920 — 21.04.2014

I. LA PERSONNALITÉ



Né à Tervuren le 4 décembre 1920.

Entre à l'Aéronautique militaire comme élève pilote le 1^{er} septembre 1939.

Breveté pilote à la RAF le 18 mai 1941.

Abattu au-dessus de la Manche le 1^{er} juin 1942.

Prisonnier au Stalag Luft III.

Participe à la préparation de la « Grande évasion ».

Libéré le 23 mai 1945.

Entre à la Sabena le 16 mai 1946.

Effectue pendant trente ans plusieurs dizaines de milliers d'heures de vol sur tous les appareils de la compagnie nationale.

La carrière aéronautique

Bobby Laumans entre à l'Aéronautique militaire comme élève pilote, le 1^{er} septembre 1939. Il fait partie de la 82^e promotion.

Le 13 mai 1940, l'École de formation de base de Wevelgem se replie à Oujda au Maroc.

Le 5 août 1940, il arrive en Grande-Bretagne via Casablanca.

Il est breveté pilote à la RAF, le 18 mai 1941 et nommé Pilot Officer le même jour.

Affectations : 74 et 350 Squadron sur Spitfire. Il endommage un Fw190 au cours d'un combat aérien.

Il est nommé Flying Officer, le 18 mai 1942.

Le 1^{er} juin 1942, Bobby Laumans est abattu au-dessus de la Manche au cours d'une mission dans le Pas-de-Calais. Il dérive trois jours dans son dinghy avant d'être recueilli par une unité

de la Kriegsmarine. Il est interné à Nieuport, ensuite à Coxyde, pour finalement aboutir à Sagan (Basse Silésie prussienne), au Stalag Luft III.

Il prendra part dès 1943 à la préparation de la « Grande évasion », film culte de 1963.

Le 18 mai 1945, il est nommé Flight Lieutenant.

Le 2 mai 1945, il est libéré près de Lubeck par le Cheshire Regiment (8th Army).

Le 3 octobre 1945, il se retrouve avec le 123 Wing RAF à Wunstorf (Allemagne).

Le 23 décembre, il est muté avec le 135 Wing RAF à Fassberg.

En janvier 1946, il effectue à Coleby Grange, au sein du 17 SFTS, une conversion sur Oxford.

Le 4 avril 1946, il rejoint le 525 Squadron Transport Command à Membury.

Le 16 mai 1946, il quitte la RAF pour entrer à la Sabena comme 1^{er} Officier.

À partir du 20 janvier 1947, il occupera successivement la fonction de commandant de bord sur DC-3, DC-4, DC-6, DC-6B, CV240/440.

En 1948, il participe en DC-4, avec Georges Jaspis comme commandant de bord, à l'opération « Exodus » et amène une cinquantaine de passagers en Amérique centrale.

En 1959, il devient Commandant de bord sur B707 et en 1960 sur Caravelle.

L'année suivante, il devient Commandant de bord sur B727 et B747.

En 1968, il est nommé Chef pilote de la flotte B747.

Il fait partie du cadre de réserve dans le personnel navigant de la Force Aérienne jusqu'au 1^{er} janvier 1969.

En 1971, il devient le responsable de toute la division de l'entraînement en vol de la Sabena.

Il prend sa retraite le 26 juin 1976, après un dernier vol New-York – Bruxelles.

Bobby Laumans est porteur des distinctions honorifiques suivantes : Officier de l'Ordre de la Couronne avec Glaives 1940-1945 ; Chevalier de l'Ordre de Léopold ; Croix de Guerre 1940 avec Palme et Lion de bronze ; Croix des Évadés et diverses Médailles et Stars britanniques.

Il était notamment membre du Spitfire Club, de l'association des Vieilles Tiges de l'Aviation belge, de l'OFC - Old Flyers Club, de la BAFA - Belgian Air Force Association...

II. BIOGRAPHIE

Pour réaliser cette notice biographique, nous nous sommes inspirés d'un article rédigé en 2011 par Dominique Simonet, journaliste à La Libre Belgique. L'intéressé a eu l'occasion d'interviewer Bobby Laumans, alors qu'il se rend de Melsbroek à Duxford pour y fêter les 75 ans de cet avion mythique qu'est le « Spitfire ».

Voici ce récit...

Formation pilote à l'aéronautique militaire

L'histoire de Robert « Bobby » Laumans commence par un examen d'entrée à l'École Royale Militaire (ERM) en 1937 et, professionnellement, se termine en juin 1976 avec le statut de commandant de bord du fameux Boeing 747.

Bobby a 17 ans lorsqu'il présente cet examen d'entrée à l'ERM, à l'issue de ses humanités scientifiques. N'étant pas classé en ordre utile lors du concours d'accès, il s'engage le 1^{er} mars 1938, sur les conseils d'un parent, au 2^e Régiment des Lanciers.

Fin 1938, début 1939, l'Armée belge commence résolument à troquer ses chevaux contre des engins motorisés ce qui intéresse fortement notre ami qui de façon tout à



Au 2^e Rgt de Lanciers.



fait fortuite rencontre des aviateurs militaires. Il trouve leur job passionnant au point de demander sa mutation à l'Aéronautique militaire. Celle-ci devient effective le 1^{er} septembre 1939, soit le jour de l'invasion de la Pologne par l'Allemagne nazie et le début de la Deuxième Guerre mondiale.

Robert Laumans est affecté à l'École de Pilotage de Wevelgem où il intègre la 82^e promotion d'élèves pilotes avec le grade de sergent. Étant le seul gradé militaire, il est désigné d'office comme chef de promotion.

*Élèves pilotes à Wevelgem.
B. Laumans est le 2^e à gauche.*

10 mai 1940

Le 10 mai 1940, sa promotion est sur le point d'être brevetée quand la guerre déferle sur la Belgique. Le 13 mai 1940, l'élève pilote Robert Laumans assure le convoyage d'un Avro 504, un des biplans d'entraînement, vers la France.

(Le récit de ce premier exploit nous est relaté ci-après par Jean-Pierre Decock. Il est paru dans le magazine 2-2012 de notre association.)

La grande navigation
de l'élève pilote

**ROBERT
LAUMANS**



Un Avro 504N de l'école de Wevelgem, en vol en 1932 ou 1933, intégralement peint en « silver dope », sauf le capot moteur peint en noir. (L. Collignon)

Au cap sud, sud-ouest

À l'école de pilotage de Wevelgem, Bobby Laumans et ses congénères s'activent à intégrer les principes du pilotage d'autant plus fébrilement que, malgré la neutralité de la Belgique, la « Drôle de guerre » s'est installée et si rien ne se passe au sol dans les derniers mois de 1939, et les premiers de 1940, les aviateurs des deux camps sont eux fort actifs. Rares sont les jours sans combats ou sans escarmouches.

Bobby Laumans progresse bien dans la science du pilotage et fort de ses 60 heures de vol sur Avro 504N en ce début de mai, l'obtention du brevet et des ailes de pilote est à portée de main. Ce n'est plus qu'une question de jours.



La flotte des Avro 504N à Wevelgem.

Le sort en décide autrement et coupe court à ces aspirations, car le 10 mai 1940 dès les premières lueurs de l'aube, les Allemands et leur redoutable Luftwaffe passent à l'offensive. L'école de pilotage, nichée sur la Lys entre Menin et Courtrai, à un jet de pierre de la frontière franco-

belge, subit une première attaque vers six heures du soir.

Après quelques alertes plus ou moins sérieuses, les moniteurs dispersent les avions sur les aérodromes secondaires voire les prairies avoisinantes.

Prévoyant aussi le bombardement des casernes situées de l'autre côté de la route Menin-Courtrai longeant l'aérodrome, les élèves pilotes et les rappelés sont dispersés en ville par

petits groupes. Ainsi, une trentaine d'entre eux est regroupée dans le cinéma de la ville. Ils sont bien inspirés, car le premier bombardement effectué par une volée de Heinkel He 111, fait beaucoup de dégâts sur l'aérodrome et dans la ville, mais aussi malheureusement, de nombreuses victimes, tant civiles que militaires.

On devine le chaos qui s'ensuit alors que la pression offensive allemande va en s'accroissant. L'avance foudroyante de la Wehrmacht incite les chefs de l'Aéronautique militaire à ordonner le repli de l'école vers la France, loin des combats afin d'y terminer l'entraînement des élèves. L'ordre effectif d'évacuation arrive à l'école le 13 mai 1940, jour de la Pentecôte.

Le gros des effectifs doit emprunter un convoi ferroviaire tandis que les moniteurs évacuent les avions en vol. À défaut de cartes adéquates, mais aussi du fait de la dispersion des avions, il est décidé de constituer de petites formations indépendantes de trois appareils. Comme il manque d'instructeurs pour les deux derniers avions, il a la chance, avec un autre élève, d'être désigné par le Capitaine Franz Burniaux pour ce convoi.

Le 13 mai, à l'aurore, l'instructeur chef de la formation se rend avec son ailier et l'élève Robert Laumans au terrain de fortune abritant les trois Avro 504N à convoyer. Le briefing tient en peu de chose : le leader de la formation, le seul à disposer d'une carte, va décoller en premier et se positionner à une altitude de 300 mètres au-dessus du terrain en attendant qu'il soit rejoint par l'autre instructeur et Bobby. Le trio mettra ensuite le cap sur Amiens, escale vers leur destination finale qu'est Tours.

Après le décollage, Bobby grimpe à 300 mètres, mais ne voit personne. Le temps est fortement brumeux avec un soleil radieux qui réduit fortement la visibilité à basse altitude.

Pour corser la situation, notre jeune pilote découvre en regardant vers le terrain, de nombreuses explosions de bombes au sol, ce qui a sans doute incité les deux autres pilotes à décamper sans insister. À la guerre... comme à la guerre, Bobby comprend très vite qu'il sera seul.

Il décide de descendre vers les 100-150 mètres (où ses grandes ailes vert-kaki le rendront moins visible aux chasseurs lors du survol de la campagne). Intuitivement, il prend un cap de 200/220 degrés, soit sud/sud-ouest.

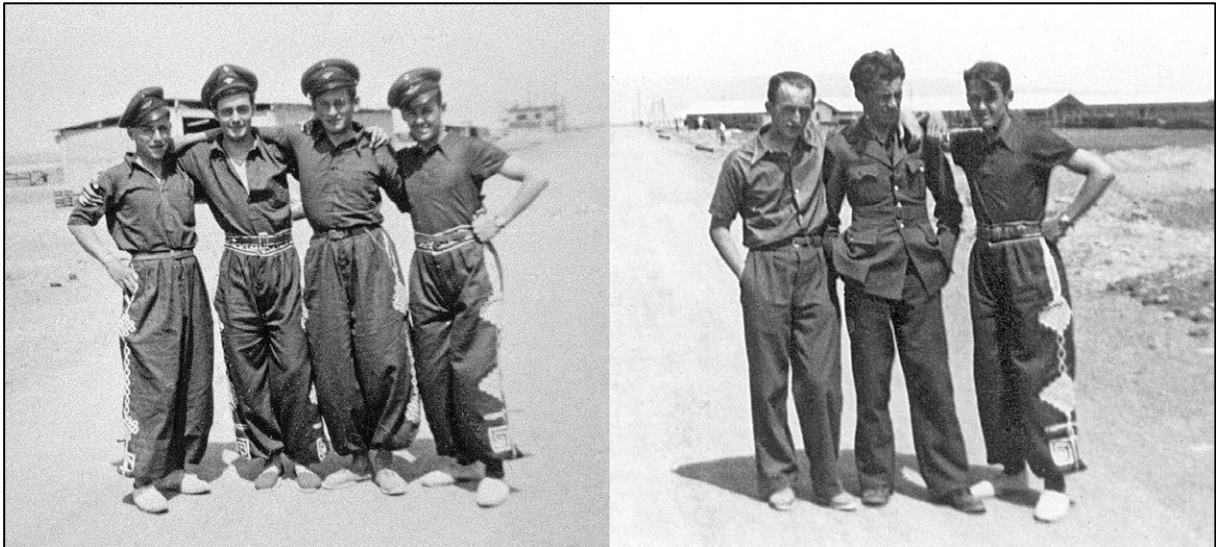
Après environ une heure et demie de vol sans incident au-dessus des vastes et mornes étendues agricoles de la Picardie, Bobby Laumans atteint les faubourgs d'une ville assez étendue posée sur un grand cours d'eau. Il gagne un peu d'altitude et a la surprise de voir au sud-est des chasseurs Bloch 152 aux cocardes bleu blanc rouge sur ce qui ressemble étrangement à un terrain d'aviation. L'instant d'après, une fusée verte monte de la tour et Bobby, soulagé, entame un circuit pour se poser à Rouen-Boos.

Ayant accompli un trajet double à celui planifié, il sera chaleureusement accueilli par les Français. L'appareil et le pilote ayant été ravitaillés, Bobby rejoindra Tours, toujours sans carte, un officier français lui ayant simplement indiqué sur une carte fixée au mur le chemin de fer à suivre pour atteindre sa destination.

Reprenons le récit de Dominique Simonet

Face à l'implacable poussée allemande, l'idée de terminer l'écolage en France ne tient pas longtemps la route. Direction Oujda, au Maroc, où les avions, mis en caisses en France, ne seront jamais déballés.

À ce moment-là, les militaires belges ont le choix : rentrer au pays désormais occupé, ou continuer la lutte depuis l'extérieur. Une option que choisit une cinquantaine d'entre eux, dont Robert Laumans, qui rejoint l'Angleterre comme passager clandestin, à fond de cale dans un



Delforge, Wijngaerd, Wils et Laumans.

À Oujda au Maroc...

Livyns, Raes et Laumans.

cargo britannique : « *Comme aviateurs, on devinait le cap que l'on prenait en regardant le soleil et les étoiles.* »

Le 5 août 1940 est l'une des grandes dates gravées dans la mémoire de Bobby, celle où il débarque du « *David Livingstone* » dans le port de Cardiff.

Due aux nécessités de la guerre, à 200 km de là, à Odiham, une école de pilotage franco-belge est mise sur pied. Il s'agit de piloter des Miles Magister, des Miles Master et finalement le Hawker Hurricane.



Odiham en novembre 1940 : Prévot (moniteur), Drymael, Raes, Laumans, Vandebos, Hoornaert et Cajot (cadre).

Pilote à la Royal Air Force

Bobby est enrôlé immédiatement dans les Forces belges de Grande-Bretagne et s'engage à la Royal Air Force. Il est nommé Pilot Officer le 18 mai 1941, Flying Officer le 18 mai 1942 et Flight Lieutenant le 18 mai 1945.

En 1941, à 21 ans, notre jeune pilote reçoit ses ailes de la RAF et est envoyé à la 74^e Escadrille.

Pour ce « Tiger Squadron » dont les pilotes, ayant survécu à la Bataille d'Angleterre, sont aguerris, l'une des missions est de pourchasser les Focke-Wulf Fw 200 « Condor » allemands qui bombardent les convois sur l'Atlantique.

Lors de cet interview, Bobby Laumans sourit : « *Entre nous, je n'ai jamais vu de Condor.* »

Par contre, il ne va pas tarder à voir d'autres Focke-Wulf.

Entre-temps est née la 350^e Escadrille de la RAF, premier squadron cent pour cent belge, en ce qui concerne les hommes mais pas les avions, des Spitfire Mark V, type B ou C, selon l'armement. Robert Laumans y est incorporé le 3 avril 1942, peu avant que le Squadron 350 ne fasse mouvement, le 15 avril, vers Debden, à 30 ou 35 miles de Duxford.

Du 20 mars au 29 décembre 1942, le chef d'escadrille du Flight B, celui de Laumans, n'est autre qu'Ivan Du Monceau de Bergendal. Un as dont le tableau de chasse comporte huit victoires homologuées et trois probables.



Laumans au 74 Squadron RAF à Llanbedr.



Spitfire Mk.V du 350 (Belgian) Sqn RAF.

Les choses sérieuses commencent : « *Le 23 mai 1942, après un combat avec un Focke-Wulf 190, successeur du Messerschmitt 109, nettement plus rapide, plus puissant, meilleur en montée et en armement*

que nos Spitfire V, je suis crédité d'un 'Fw-190 endommagé'... »

Le 190 n'en était qu'à ses débuts opérationnels : comme toute mécanique, il fait ses maladies de jeunesse et les pilotes allemands attaquent timidement les retardataires ou autres cibles faibles. Le commandement allié décide de voir ce que ce nouvel avion ennemi a dans le ventre et met en l'air, comme appât, douze escadrilles de douze avions. Ce jour-là, le 1^{er} juin 1942, la 350 est chargée d'escorter des Hawker Hurricane en mission de bombardement dans la région brugeoise. *Bad luck*, la chasse allemande a justement décidé d'y aller aussi : « *Cela promet une fameuse bagarre !* ». Nom de l'opération : « Circus 178 ».

Pour Laumans et ses collègues, ce sera un grand cirque à la Pierre Clostermann.

Voici le récit que Bobby a fait de sa dernière mission...

Mon dernier combat

À l'époque, j'ai 48 opérations contre l'ennemi, d'abord à l'escadrille 74 (Tiger Squadron) de la RAF, puis au Squadron 350 que tout le monde connaît. La raison du changement est que le Squadron 74 part combattre au Moyen-Orient et en Afrique du Nord et que les autorités belges de Londres désirent garder les pilotes belges en Grande-Bretagne en vue du débarquement. Nous sommes deux, E. Winterbeek et moi-même, à faire mutation d'une escadrille à l'autre. Après être passé par Atcham et Warmwell, nous arrivons à Debden où sont déjà ba-



Avril 1942 : le 350 Squadron à Warmwell. Bobby Laumans est sur les épaules de Limet, à droite.

sées deux fameuses escadrilles qui se sont distinguées dans la Bataille d'Angleterre, le Squadron 111 (ou Triple One) et le Squadron 71, le fameux Eagle Squadron composé d'Américains.

L'escadrille vole presque journalièrement contre l'ennemi, faisant des incursions en France et en Belgique. Nous sommes équipés du Spitfire VB (deux canons de 20 mm et quatre mitrailleuses Browning .303). Nous perdons nos premiers pilotes, notamment le 23 mai 1942 lors d'une fameuse bagarre dans la région de St-Omer, où Louis Peeters saute en parachute et E. Winterbeek est tué. J'ai un « dogfight » avec un Fw-190 que je crois avoir abattu. Mais au vu du film-témoin de la « cine-gun », on ne m'accorde qu'un « Fw-190 damaged », de nombreux morceaux se détachant du Focke-Wulf, mais aucun témoin n'a vu l'avion s'écraser. La longue poursuite de ce Fw-190 m'a amené au-dessus de Boulogne et je n'ai plus assez de car-

burant pour rejoindre Debden. J'atterris donc à Tangmere et lorsque je téléphone à la 350, le C.O. me dit que je suis déjà marqué « Missing » sur le tableau.

Je fais encore plusieurs vols les jours suivants puis arrive le 1^{er} juin 1942 !

D'après le livre « Spitfire Mk.V in action » de l'auteur anglais Peter Caygill, la RAF veut tester la véritable valeur du Fw-190 ce jour-là et fait décoller plusieurs « Wings » de Spitfire dont les escadrilles 65, 71, 111 et 350. Malheureusement, la Luftwaffe a une intention semblable et utilise les avions des unités I et III/JG26, une force redoutable, composée de pilotes expérimentés.

Pour citer Peter Caygill, nous lisons : *“The actions that had already been fought in the skies over France had shown the Fw-190 to be a formidable adversary, but the level of dominance that it was capable of achieving was underlined during the operations that were carried out on the first two days in June 1942.”*

La 350 formée ce jour-là de trois flight, est conduite par le C.O., le Squadron Leader D. Guillaume. Mon flight est conduit par le F/Lt I. Du Monceau de Bergendal et j'ai le Sgt G. Livyns (82 Prom) comme ailier. Les autres pilotes sont A. Plisnier, X. Menu, F. Venesoen, F. Boute, J. Ester, H. Picard, R. Schrobiltgen et J. Hansez (aussi 82 Prom).

L'escadrille 65 vole à 20.000 ft, la 111 à 22.000 ft, la 71 à 23.000 ft et la 350 « top-cover » à 25.000 ft. Conditions de vol très bonnes, beau temps, pas de nuages. Nous escortons des « Hurricane bombardiers » qui doivent attaquer une cible près de Bruges (Circus 178). La protection rapprochée des bombardiers revient aux Spitfire Mk.VB de Hornchurch et Biggin Hill.

Les Allemands, commandés par le major Gerhard Schöpfel ont attendu que la formation de la RAF reprenne le chemin du retour et approche de Blankenberge. Mais l'attaque, quand elle est déclenchée, sera fulgurante ; plusieurs sections allemandes attaquent chaque escadrille de Spitfire. Étant « top-cover », nous sommes une des premières engagées. Rapidement la « Blue Section » est séparée de l'escadrille. Georges Livyns est abattu près de Blankenberge.

Voyant un Fw-190 se dégager après une attaque contre un Spitfire, je le poursuis.

À ce moment, il est seul. Comme le disent le Général M. Donnet et le Colonel L. Branders dans leur livre « *Ils en étaient* » à la page 39, je cite : « *Le P/O Sprague, un Américain du 71 Eagle Squadron a confirmé la victoire de Duke Du Monceau. Laumans, Livyns et Hansez sont manquants. Laumans a été aperçu poursuivant un Fw-190 au-dessus d'Ostende.* »

C'est exact, mais nous volions de nouveau vers l'est.

Pour information voici le texte extrait du « Combat Report » (probablement de Du Monceau). « *During Circus 178, the Squadron (350) was at 25.000 ft and about twenty Fw-190's attacked from above. Blue section (Du Monceau) was heavily engaged and became separated from the rest of the squadron. Blue 2 came back alone. Blue 3 (Laumans) and Livyns Blue 4 were missing. ... 350 engaged in vicinity of Ostend 1-6-42 (12.52h to 14.30h). Blue section leader (F/Lt Du Monceau) states that returning from the sweep, he saw a Spitfire attacked by a Fw-190. The Spit pilot bailed out and Blue 3 (F/O Laumans) gave chase to the attacking FW flying back in the direction of France and that was the last seen of him. F/O Laumans is presumed lost due to enemy action* ».

Une lettre adressée par le « Duke » Du Monceau au Colonel Wauters au 107 Eaton Square à Londres décrit l'âpreté du combat : « *... Lors d'un sweep au-dessus de Bruges, nous avons perdu trois pilotes, sans trop savoir ce qui leur est arrivé, sinon qu'ils sont manquants.* »

À ma connaissance, ce fut le plus dur sweep auquel j'ai pris part ; les Allemands réagissant violemment, contrairement à leur habitude.

Sont manquants Laumans, Livyns et Hansez.

Le F/Lt Du Monceau : un Fw-190 destroyed (confirmé par 71 'Eagle' Squadron) ... »

J'ai tiré une rafale sur cet avion au moment où quatre autres Fw-190 nous rejoignaient. J'ai immédiatement dégagé et je m'en suis tiré en effectuant un virage serré à la limite du voile gris. C'est la seule manœuvre où le Spit V a encore l'avantage sur le 190. En virage serré à 5G, il y avait moyen de s'en sortir. Puis ils ne sont plus que quatre. Ai-je touché le premier sur lequel j'ai tiré, je ne peux le dire, mais il a disparu.

Comme ils se sont regroupés, j'ai tenté une attaque frontale. On risque la collision mais comme je suis certain de mourir dans ce combat, c'est la meilleure solution. Mais il est aussi temps de regagner l'Angleterre et ce sont une succession d'engagements. Entre chacun, je parviens à regagner quelques dizaines de kilomètres vers l'ouest jusqu'au moment où il faut à nouveau faire face aux poursuivants. Mais je perds graduellement de l'altitude. Finalement, nous sommes au-dessus de la mer, déjà éloignés de la côte.

Durant un de ces engagements, un autre Focke-Wulf a abandonné : ils ne sont plus que trois.

Après environ vingt minutes de combat et de nombreux virages, je suis très fatigué. Mais un autre Fw-190 se présente devant moi. L'occasion est trop belle. Je me place en position de tir et avant que je ne puisse actionner mes armes (je ne sais pas s'il me reste encore des munitions), mon avion encaisse le tir nourri des deux autres Focke-Wulf qui se sont placés derrière moi. C'est la tactique du *Decoy*. Des balles déchirent mes deux ailes et je les entends s'aplatir sur le blindage dans mon dos. Deux à trois secondes plus tard, un obus entre dans le fuselage du côté gauche, traverse le tableau de bord détruisant plusieurs instruments et va exploser dans le réservoir à essence se trouvant entre le cockpit et le moteur.

Comme il ne me reste plus beaucoup d'essence, le mélange gazeux air-essence doit être très explosif.

En peu de temps, mon avion est la proie des flammes. Il me reste peu de temps pour abandonner l'appareil.

Quelques instants plus tôt, j'avais jeté un coup d'œil à l'altimètre : 900 pieds (réglé au QFE de Debden). J'ai largué l'habitacle, détaché le harnais de l'avion, enlevé mon serre-tête.

Cela prend trop de chipotage pour déconnecter l'oxygène et le cordon radio. J'ai basculé l'avion sur le dos. Je suis sorti à moitié du cockpit, mais mon parachute est resté accroché à l'arrière. L'avion n'était pas « trimé » pour le vol sur le dos. Ne parvenant plus au manche à balai, j'ai réussi à créer un G négatif en donnant un coup de pied sur le stick. Cela m'a projeté hors de l'avion. J'ai pu tirer la goupille du parachute qui heureusement s'est déployé normalement. Non, je ne devais pas mourir ce jour-là !

Il me reste maintenant mon amerrissage à effectuer. On a souvent parlé de pilotes qui se noyaient en sautant au-dessus de l'eau et où le parachute tombait sur eux. Je ne veux pas que cela m'arrive. Je n'ai pas beaucoup de temps puisque j'ai sauté vers 900 pieds. Aussi, en m'approchant de la surface de l'eau, j'ai défait d'une main la boucle centrale des sangles du parachute tandis que de l'autre je m'agrippe au cordage. Lorsque la sangle est tombée, je me suis agrippé des deux mains et lorsque j'ai estimé être à une dizaine de mètres au-dessus de l'eau, j'ai tout lâché. Effectivement, le parachute n'ayant plus de poids à soutenir est parti dans le vent pendant que moi je faisais une chute libre de quelques mètres. Mais je suis quand même descendu assez profondément dans l'eau ayant sans doute mal jugé la hauteur.

Grâce à Monsieur Jean-Louis Roba, avocat à Charleroi, j'ai obtenu la photo ci-contre. On y voit le Hptm 'Pips' Priller (à dr.) et le Lt Johan Aistleitner (de nationalité autrichienne).

Il semblerait que Priller ait abattu un Spitfire de la 350 et Aistleitner deux autres (ou l'inverse). Comme l'escadrille dans ce rodéo a perdu trois avions, cela fait le compte. Donc à l'heure et à la date de cette opération, mon adversaire était soit le C.O. Priller ou le Lt Aistleitner. Ce dernier fut tué en combat aérien en 1944, tandis que Priller survécut à la guerre.



Dès que je me suis enfoncé dans l'eau, j'ai actionné le gonflement du gilet de sauvetage nommé *Mae-West* et suis remonté à la surface. Heureusement que j'avais cette *Mae-West* car avec mes bottes de vol remplies d'eau et les vêtements mouillés, cela aurait été difficile de nager.

Mais l'aventure n'est pas terminée : il faut dégager le dinghy (canot de sauvetage), le déployer et le gonfler.

Alors qu'on ne nous a jamais entraîné au saut en parachute, à l'escadrille nous avons quand même eu une séance de démonstration du pliage et dépliage du dinghy.

Malgré tout, dans l'eau jusqu'au cou, avec les vagues qui se brisent au-dessus de ma tête, ce n'est pas facile. Il faut ce qu'il faut et bientôt le dinghy pend entre deux eaux jusqu'à ce que je trouve la bonbonne de gonflement. Enlever la goupille et tourner le robinet d'ouverture et c'est avec un grand apaisement que j'ai vu le dinghy se gonfler, prendre forme et sortir de l'eau. Évidemment, il bouge beaucoup en passant d'une vague à l'autre. Monter à bord est encore plus difficile. Finalement, ce sera chose faite.

Au début, je ne m'en fais pas trop. Je vois les falaises de Douvres, blanches sous le soleil.

Et je pense à Vera Lynn (*There'll be blue birds over the white cliffs of Dover, etc.*). Tous les anciens connaissent cette chanson d'espoir. Et je me dis que ce ne sera qu'une question de temps avant que « l'Air-Sea Rescue » ne vienne me repêcher. Je n'ai ni nourriture ni boisson à bord. Et bientôt, le temps me semble long.

Dans la soirée, j'entends le bruit d'un moteur Merlin. Je me dis que des Spitfire approchent mais le bruit reste localisé au loin, au même endroit. Cela devait être des vedettes de l'Air-Sea Rescue qui elles aussi sont équipées de moteurs Merlin, le même que le Spitfire.

Mais le bateau ne s'est pas rapproché suffisamment pour que je l'aperçoive et donc ce sera la première nuit en mer. Quelle croisière !

Au matin du deuxième jour, les falaises de Douvres ont disparu. J'aurais pu être au milieu du Pacifique. Que je tourne la tête de 360 degrés, je ne vois que de l'eau. Je n'ai pas encore trop soif. La deuxième journée est interminable. Je traîne mon bloc de fluorescéine au bout d'une cordelette et ainsi je laisse une traînée verdâtre dans mon sillage. Car il est évident que je dérive vers l'est.

Vient la deuxième nuit et avec elle le passage d'une dépression ; beaucoup de vent et des vagues de plus en plus hautes. Durant la nuit, le dinghy est retourné trois fois. La première fois, je n'ai pas trop de difficultés à le remettre à l'endroit et de remonter à bord. La deuxième fois, est plus difficile et la dernière fois avec des creux de deux à trois mètres, je suis parvenu à le retourner mais je n'ai plus eu la force de remonter à bord. Je suis resté accroché, les bras

autour des boudins latéraux jusqu'à l'aube. Je suis enfin parvenu à remonter à bord lorsque la mer s'est calmée.

Maintenant j'ai faim et soif, mais il faut faire contre mauvaise fortune bon cœur.

Durant la troisième journée, j'ai vu passer quelques phoques de la Mer du Nord et petit à petit, en regardant vers l'est, j'ai vu la côte belge et française se rapprocher. Je reconnais les grues de Dunkerque à droite et une estacade à gauche. Ce doit être Nieuport.



Extrait d'un de ses carnets...

Durant la journée, j'ai dû m'en rapprocher et j'aperçois maintenant quelques villas de Coxyde et La Panne. Finalement, en fin d'après-midi, un bateau de la Kriegsmarine s'est approché de moi.

À ce stade, la nationalité de ceux qui viennent me reprendre m'est égale. Tout ce que je souhaite, c'est boire. Les marins m'ont hissé à bord car je n'avais plus la force de monter moi-même et une fois sur le pont, je me suis écroulé. Un des marins m'a donné de l'eau à boire et la vedette est rentrée à Nieuport et a accosté devant la vieille ville.

On m'a amené devant une maison cossue où le Commandant de Place avait son bureau. Il portait l'uniforme de la Kriegsmarine et avait sur la manche l'insigne de son grade : deux galons et un plus mince. Dans la Royal Navy, cela correspond au grade de Lieutenant-Commander et à la RAF, squadron-leader. Il s'adresse à moi en anglais. Dans la RAF, nous ne portions pas de combinaison de vol et nous étions habillés du « Battle dress » bleu-gris. Je m'attendais à ce que ce marin m'interroge, mais il m'a dit que son service avait déjà prévenu la Luftwaffe à Coxyde. En attendant, il m'a proposé un repas que j'ai accepté avec joie et que son planton est allé chercher.

Pendant que je mange, attablé à son bureau, il me pose des questions sur les hôtels et des « pubs » à Londres, à Southampton et à Liverpool. Je lui réponds que d'après la Convention de Genève, je ne peux pas lui répondre. Après un certain temps, je lui dis : « Vous permettez que moi aussi je pose une question ». Étonné, il me répond : oui. Je lui demande alors pourquoi il me pose toutes ces questions concernant des hôtels ? Et il me fait cette étonnante réponse : « C'est parce que j'ai servi cinq ans comme officier de pont dans la 'British Merchant Navy' et ce sont des endroits que l'équipage fréquentait. En plus, cela me fait tellement plaisir de reparler anglais ! »

Puis les gens de la Luftwaffe sont arrivés pour m'emmener à Coxyde. C'était poignant lorsque nous sommes passés sur la Route royale devant la villa « Copélia » que mes parents louaient dans les années 30 et où je passais les mois d'août de mon adolescence. Elle existe toujours.

À l'aérodrome, l'officier de garde me voyant mal en point, a fait venir le médecin militaire qui constate que j'ai 39° de fièvre. Il m'a conduit à l'infirmerie où je suis resté trois jours et où ils m'ont rapidement remis sur pied. Par la suite, j'ai été emmené en voiture à la gare de Furnes et là, nous avons pris le train pour Bruxelles. Deux soldats armés de mitraillettes m'entouraient et le Feldwebel qui commandait l'escorte m'a averti (en allemand) qu'au moindre geste suspect, les gardes et lui-même utiliseraient leurs armes.

À Bruxelles où la jonction n'existait pas encore, j'ai été conduit en voiture militaire de la gare du Midi à la gare du Nord, et de là repris un train pour Francfort. J'avais le cœur serré en parcourant le boulevard Adolphe Max sans possibilité de m'évader.

À Francfort, ma destination est le « Dulag-Luft », un camp de sélection et d'interrogation. Chaque prisonnier est en cellule de deux mètres sur trois ou un peu plus. Il y a un sommier, une petite table et deux chaises. Dans un coin, une sorte de vieux radiateur. Je suis enfermé là sans nourriture durant plusieurs heures avant l'arrivée d'un officier de l'Abwehr. Il parle un meilleur anglais que moi. D'abord, il me présente des papiers à remplir qui en plus du nom et du grade demandent à quelle escadrille on appartient et sur quel avion on vole. Soi-disant, c'est pour que la Croix-Rouge puisse avertir les familles. Je n'ai bien sûr inscrit que mon grade et numéro matricule. Il m'a dit tout de suite que j'étais belge et que je volais avec l'escadrille 350, ce que j'ai nié. Mais c'est difficile de ne rien laisser paraître sur le visage.

Après une petite heure pendant laquelle il répète toujours les mêmes questions, il s'en va me laissant seul, toujours sans manger, et je me rends compte que le « vieux » radiateur chauffe excessivement. Après un certain temps, la température dans cette toute petite cellule est tellement élevée que je commence à me déshabiller. Quand j'arrive à la camisole, le « radiateur » se transforme en... frigo et la température descend rapidement vers le zéro degré. D'où rhabillage et ceci d'une façon alternative durant des heures... jusqu'à l'arrivée de l'interrogateur quand la température est de nouveau un confortable 20°.

Toujours les mêmes questions. Il me demande comment va le « major » Guillaume. Il n'emploie pas le terme « squadron leader ». Guillaume était major à l'Aéronautique militaire belge en 1940 et à l'escadrille on l'appelait major plutôt que squadron-leader. Comment sait-il cela ? Et de demander des nouvelles de « Duke » Du Monceau et du capitaine Boussa, l'autre flight commander.

Je réponds toujours que je ne connais pas ces gens-là et qu'il doive faire erreur car à la RAF, il n'y a pas de « major ». Après son départ, de nouveaux changements importants de température durant toute la nuit pour troubler mon sommeil.

Le matin du deuxième jour, je suis vraiment avachi et toujours de ma part la même réponse ; « Flying Officer Laumans 67088 ». Et toujours le sourire narquois du Hauptman. Je dois dire qu'il n'a jamais haussé le ton ni porté la main sur moi. Je pensais à mes copains qui avaient été abattus avant moi et qui étaient morts. Principalement à Louis Peeters avec qui je m'entendais bien et qui avait été descendu le 23 mai et que je croyais mort.

Or le soir du deuxième jour, mon fameux Hauptman me dit qu'il est certain que je suis belge et pilote à la 350 bien que je ne veuille pas l'admettre. Nous savons qu'à la 350 vous avez de vieux avions, qu'il n'y a aucun secret militaire à révéler, aussi nous allons vous envoyer en Silésie au Stalag Luft III, le camp de la Royal Air Force où vous pourrez retrouver votre ami Louis Peeters. Alors dans l'état d'affaiblissement où je me trouve, c'est sorti comme une balle, sans que je puisse retenir mes paroles. J'ai dit : « *What ! He's alive ?* » Il m'a simplement regardé avec son regard sournois de joueur de poker : Vous venez d'avouer !... « *O.K. Mister Laumans, off you go...* »

Et de nouveau, en train avec un contingent de 30 à 40 prisonniers qu'on a rassemblé, nous sommes partis pour Sagan, Stalag Luft III.

Parmi ces prisonniers, il y a un autre belge : José Muller, aviateur en 1940 (je crois). Et nous avons été envoyés là où une autre aventure a commencé. Car pour nous, la guerre n'est pas terminée et il faut continuer à combattre d'une autre manière.

À Sagan, ensemble, nous avons réalisé et réussi la « Grande évasion ».

Malheureusement, 50 officiers ont payé de leur vie cette aventure. Cette histoire-là, la « Grande évasion », je l'ai racontée il y a quelques années dans le bulletin trimestriel d'avril 1992.

En complément d'information, ci-après un extrait d'un ouvrage « Spitfire Mark V in action » publié précédemment dans le magazine VTB à propos de l'opération « Circus 178 ».

Circus one-seven-eight



Mr Peter Caygill is a British author and has written a book called "Spitfire Mark V in action" published by "Airlife" in 2001. It is an operational history of the Spitfire V in Northern Europe. He has kindly given me permission to publish a few pages of Chapter Six of this book, concerning "Circus 178" as flown by the Debden Wing on 1st June 1942.

I flew on that operation with 350 (Belgian) Squadron with fatal consequences to myself. I was among the 20% losses suffered by the Debden Wing on that fatal day. Here follows the extract as written by Mr Peter Caygill.

Robert (Bobby) LAUMANS

1st June 1942 - 350 Squadron on Circus One-Seven-Eight

White Section
S/Ldr D.A. Guillaume
P/O X.L. Menu
P/O F.A. Venesoen
Sgt J. Hansez

Red Section
P/O A. Plisnier
Sgt J. Ester
P/O H. Picard
Sgt F. Boule

Blue Section
F/Lt Y. du Monceau
F/O R. Laumans
F/Sgt G. Livyns
P/O R. Schrobiltgen

By the middle of 1942, JG 2 Richthofen and JG 26 Schlageter had completed their conversion onto the Fw 190A and had approximately 200 machines serviceable at any one time. The technical snags which had caused problems shortly after the Focke Wulf's introduction to operational service had been overcome and the benefits of standardization could now be exploited to the full. In comparison with the Me 109F, the new fighter offered much greater freedom when it came to engaging enemy formations, an advantage that could not be grasped fully as long as the 109 was still fighting alongside it.

It also took time for *Luftwaffe* pilots to adjust to their new mount. Before its arrival they had contended themselves by fighting defensively, only joining combat

when the tactical situation was in their favour. Actions had usually consisted of short, sharp encounters on the fringes of the RAF's incursions into northern France and only when the 109s achieved local superiority did they consider coming down in any strength to indulge in a dogfight. Although still not in the same line as the Spitfire, the Fw 190's performance in the horizontal plane was better than the 109F which allowed its pilots to be much more aggressive in combat. As confidence grew with increased experience, they were able to take the initiative on many more occasions. The actions that had already been fought in the skies over France had shown the Fw 190 to be a formidable adversary, but the level of dominance that it was capable of achieving was underlined during operations that were carried out

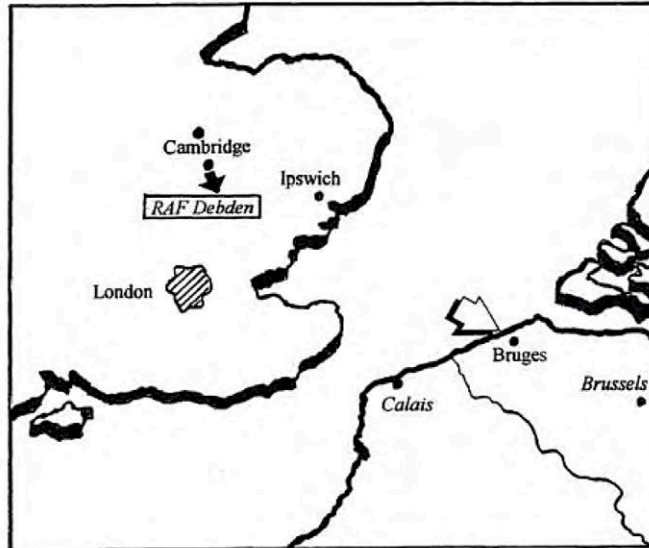
on the first two days in June 1942.

Situated three miles to the southeast of Saffron Walden in Essex, Debden was one of 11 Group's most important stations and had been in the forefront of the desperate actions fought during the Battle of Britain. In the early war years it was associated mainly with the Hawker Hurricane, but by mid-1942 these had been replaced by the Spitfire Vb's of 71, 111 and 350 Squadrons.

Number 71 had been reformed in September 1940, its pilots being drawn from American volunteers who thus formed the first of the so-called "Eagle" squadrons. It had been flying Spitfire Vbs since September 1941 and was commanded by Squadron Leader Chesleyn Peterson DFC from Salt Lake City, Utah.

111 Squadron was one of the most famous units in the RAF and had flown some of the classic inter-war biplane fighters including the Gloster Grebe, Armstrong Withworth Siskin and Bristol Bulldog.

It was led by Squadron Leader Peter Wickham DFC whose first combat "kills" had been achieved in Gladiators in the Middle East. The Wing was completed by 350 Squadron, which had formed with Belgian personnel in November 1941 and was commanded by Squadron Leader D.A. Guillaume DFC and 65 Squadron which was based at Debden satellite at Great Sampford.



On 1 June eight Hurricane fighter-bombers carried out an attack on a target near Bruges in Belgium (*Circus 178*). Direct protection was provided by the Spitfire Vbs of the Hornchurch and Biggin Hill Wings, the Debden Squadrons being required to contribute target support. 65 Squadron were first away from Great Sampford at 1245 hrs with Wing Leader, Wing Commander J.A.G. Gordon in the lead, 71, 111 and 350 Squadrons lifting off from Debden ten minutes later. Having crossed the English coast at Deal at 1312 hrs, the Wing climbed over the Channel so that it crossed into occupied Europe at Thourout with 65 in the low position at 20,000ft and 111, 71 and 350 stepped up above and behind at 22,23 and 25,000ft respectively. Weather conditions were ideal with excellent visibility.

As the Spitfires curved towards Bruges, condensation trails could be seen a few thousand feet above and to the south as a large force of Fw 190s from I and III/JG26 watched and waited.

The attack did not materialize until the Wing was on its way out near Blankenberge but when it came, it was time to perfection and delivered with devastating effect.

The German formation was led by Major Gerhard Schopfel who launched a feint attack by part of his force which succeeded in drawing 111 Squadron out of position. Within seconds, all squadrons were heavily engaged and the action that followed emphasized the fact that the *Luftwaffe* could now seize the initiative and press home its advantage, if it so desired.

Looking down and to his left, Squadron Leader Peterson (BL449-White 1) saw six 190s diving on 111 Squadron and immediately went to their assistance. The Germans were aware of the threat and turned towards him, but by closing his throttle completely and pulling hard, Peterson found that he was able to get behind one at around 100 yards range. Two bursts of cannon and machine-gun struck the wing root and cockpit area of the 190 and it spun away trailing white petrol smoke.

Pulling back to 20,000ft, Peterson attempted to help four Spitfires of 350 Squadron which were being attacked by a Focke

Wulf formation twice its size. By the time he arrived it was already too late and six of the 190s transferred their attention to him.

Despite carrying out a series of violent evasive maneuvers, his aircraft suffered a cannon strike in its wing but was not further damaged, even though all six of the enemy aircraft were now, very close. During a hectic dogfight, Peterson even managed to achieve a few De Wilde strikes on one of the 190s before diving for home. 71 Squadron Red section, led by Flight Lieutenant Gus Daymond DFC (BL583), were also attacked and began a hard turn to the left to get into a favorable position.

During the turn Daymond became aware that his N^o2, Pilot Officer E.G. Teicheira (BM386), was not turning as steeply as the rest of the section and he was not seen again.

By now 190s had arrived and the action had turned into general free-for-all. As he was endeavoring to help a Spitfire that was coming under attack, Daymond was set up by no less than five 190s. Wringing every ounce of performance from his aircraft, he was able to foil their attacks, which were kept right from the Dutch coast to a point ten miles off the North Foreland.

Like his C.O. he managed to get off some snap shots and one of the 190s suffered minor damage to its rear fuselage. Most of 71 Squadron's pilots fired their guns and Pilot Officer M. Potter (W3762-Red 3), Pilot Officer Robert S. Sprague (W3368-White 3) and Sergeant Morgan (W3957 - White 2) all put in claims for Fw 190s damaged.

The initial attack on 111 Squadron as witnessed by Chesley Peterson was carried out by Hauptmann Johannes Seifert's I Gruppe which shot down Rhodesian Sergeant R.C. Bryson (AB938-White 2) and Sergeant W.H. Cumming (BL728-Blue 4). Several other aircraft were hit including Flight Lieutenant R.C. Brown (AB905), Sergeant G.C. Heighington (BM629) and Sergeant H.D. Christain (AR281), but all managed to return to base without further mishap.

Continuing his dive, Seifert then attacked 65 Squadron. Almost immediately Wing Commander Gordon (BL936-White 1) was heard giving a Mayday call and both he and his N°2, Sergeant R.E. Parrack (BL647) were shot down and killed. As blue section were trying to fight their way home they came under accurate fire from the heavy gun batteries situated along the coast, but they did not deter Oberleutnant Johannes Schmidt of 3rd Staffel who shot down Pilot Officer J.R. Richards (AR391-Blue 3).

As Richards took to his parachute, his wingman, Sergeant V. Kopacek (AB133), also came under attack, but he managed to break free and landed a few minutes later at Manston with a shrapnel wound in his right thigh. His Spitfire was later classified Cat C although he resolutely maintained that the damage had been caused by flak and not by enemy aircraft. Thanks to the efforts of rescue services, Pilot Officer Richards was picked up by motor launch after spending 2 ½ hours in his dinghy and was brought safely back to Manston.

The top cover squadron, Number 350, were attacked by around twenty Fw190s of Hauptmann Josef "Pips" Priller III Gruppe which had maintained its height as Seifert had dived through lower squadrons. Blue section soon became separated and Flight

Sergeant G.G.A.J. Livyns (BL822-Blue 4) was shot down near Ostend having lost touch with his leader. In the meantime, White section were also in trouble as their N°3 had been forced to return early with engine trouble, and Sergeant L.J.A. Hansez (W3626-White 4) was shot down before he could close the gap with the two remaining aircraft.

Two other members of Blue section, Flight Lieutenant du Monceau (BL540-Blue 1) and Flying Officer R.J.L. Laumans (AB173-Blue 2) found themselves quite alone as they were crossing out over the coast, witnessed a Spitfire go into the sea near Ostend. The aircraft came down close to a fleet of fishing boats but there was no sign of a parachute. Not long after another Spitfire was seen being attacked by a Fw 190, its pilot baling out into the sea. As du Monceau sent out a Mayday call, his N°2 chased inland after the 190 which was soon joined by four others. Robert Laumans takes up the story:

"Between each engagement I tried to fly a few miles towards England as it was obvious that I couldn't shoot down all of the Germans. It was also obvious that they wouldn't let me go! My petrol was going down fast but I was ready to do battle to the finish. It was no good trying to flee as the Fw 190 was faster than the Spitfire Vs. I faced them each time they attacked. Finally, when I was firing at one enemy in front of me, two of his comrades attacked from astern, one left, one right. A shell suddenly entered my cockpit from the left-hand side, pierced the dashboard and exploded in the petrol tank in front. My aircraft was immediately set on fire and the only thing I could do was to bale out. The combat had started around 25,000ft and I abandoned the aircraft at 900ft, more than enough time to deploy

*the parachute? I ended up in the sea somewhere between Ostend and Dover, successfully opened my dinghy, and remained drifting for sixty-three hours. On the third day, in late afternoon, I was picked up by the Germans a couple of miles outside Nieupoort (Belgium). I spent three days at Coxyde airfield with high fever (exposure) and was eventually sent to Stalag Luft III at Sagen**

*Please refer to bulletin of 13 April 1992 "La grande évasion". By Bobby Laumans

One of the most worrying aspects of this operation was the fact that a formation comprising forty-six Spitfires had been badly mauled and had suffered losses approaching 20%. There had been several occasions in recent weeks when a large number of Fw 190s had been encountered, but this was one of the first actions that the Germans had been confident enough to take on a complete Wing. Up until now they had been content to pick off individual squadrons or sections which had become detached from the main Wing formation, surplus aircraft being used to contain the remaining RAF fighters rather than engage them. Thanks to the fighting qualities of the Fw 190, such reservations could now be swept aside.

The events of 1 June highlighted the difficulties that Fighter Command now had to contend with over Northern Europe. The battle to win the technological war has often been likened to a pendulum swinging to and fro, with the advantage going to one side and then the other. For the time being at least, it was abundantly clear that this effect had moved decisively in favour of the *Luftwaffe*. As far as the RAF was concerned, wordse was to follow.

From the Chapter Six of the Book "Spitfire Mark V in action" produced by AirLife.

Suite du récit de Dominique Simonet

Comme beaucoup d'aviateurs, Bobby Laumans mijote très vite des idées d'évasion. Pour le coup, c'en sera une grande, une fameuse !

Dans le camp, dirigé par le colonel aviateur Friedrich von Lindeiner-Wildau, vétéran de 14-18, les prisonniers sont en contact radio avec Londres, par des appareils qu'ils montent et démontent à volonté. Parmi les aviateurs, il y a des mécaniciens radio dont le bombardier s'est fait descendre. Il y a aussi des ingénieurs, des architectes, et tous unissent leurs forces pour creuser un tunnel d'évasion de grande envergure : 9 mètres de profondeur, 60 cm de large, 102 mètres de long. Son nom de code ? « Harry ». Sous la direction de « Big X », alias Roger Bushell, la grande évasion s'organise. Des appareils photos, de l'encre et du papier pour les Ausweis ? « *Nous étions parvenus à compromettre quelques soldats allemands.* » Des vêtements civils ? Réalisés à partir de morceaux de draps, de couvertures, d'uniformes reteints. Du sable extrait du tunnel plus jaune que celui en surface ? Des hommes suivent ceux qui vidant leurs poches pour étendre et mélanger le sable sorti du tunnel, on les appelle les pingouins. Et Bobby Laumans de se lever pour imiter la démarche traînante : « *Je n'ai jamais creusé, mais j'ai été pingouin, j'ai dessiné des cartes et cousu des vêtements.* »



Stalag Luft III.

Dans la nuit sans lune du 24 au 25 mars 1944, les prisonniers rassemblés dans le bloc 104 se glissent un à un par le trou creusé sous le poêle. « *Quand le 77^e est sorti, vers 5 heures du matin, il est tombé nez à nez avec une patrouille volante allemande.* » L'alerte est donnée, les 76 évadés pourchassés : Hitler, dans une de ses hideuses colères, ordonne que les évadés soient fusillés. Ceux qui ont été repris le premier jour ont eu de la chance, l'ordre n'était pas encore arrivé. Alors que seulement trois d'entre eux arriveront en Angleterre, une cinquantaine d'évadés furent mitraillés par la Gestapo, dont le Belge Henri Picard, compagnon de chambre de Bobby. Et lui, au fond ? Alors qu'il faisait partie des 500 candidats à l'évasion, le sort ne l'a pas désigné parmi les 200 qui pouvaient filer par le tunnel. C'est parce qu'il n'a pas tiré un « bon » numéro que Bobby est toujours là pour raconter sa fabuleuse histoire.

Remerciements : nous tenons à témoigner notre gratitude à Dominique Simonet pour nous avoir permis d'utiliser son article de *La Libre Belgique* comme fil rouge de cette biographie.

III. FAITS MARQUANTS

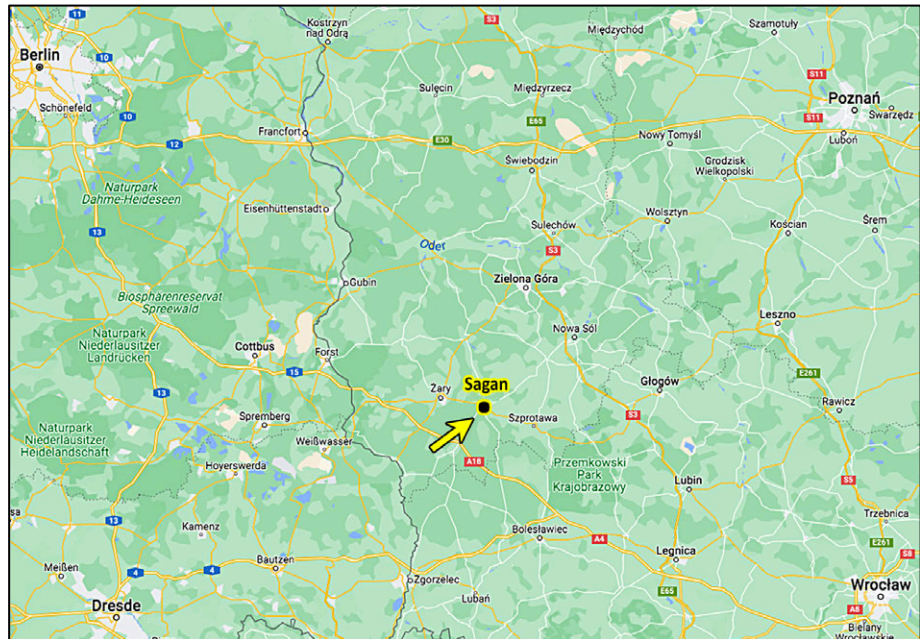
Nous poursuivons avec le récit de la « Grande évasion » paru dans le magazine VTB d'avril 1992.

La Grande évasion

Le Stalag Luft III (Camp principal Air) a été construit sur les ordres de Goering. Ce devait être un camp modèle d'où l'on ne pouvait s'évader. Ce sera effectivement le cas puisque sur 10.000 prisonniers de guerre, répartis en plusieurs camps, moins d'une trentaine parviendra à rejoindre la Grande-Bretagne.

Le camp est situé à Sagan, à mi-chemin entre Berlin et Breslau (Wrocław), au nord de Görlitz où se situe un autre grand camp (de concentration) nazi.

C'est du camp de Sagan qu'aura lieu ce qui restera dans l'histoire comme la « Grande évasion ». C'est en effet une grande évasion, car elle détient un double record pour les deux guerres mondiales, soit le plus long tunnel construit (102 mètres) et le plus grand nombre d'évadés en une seule fois (76).



Sagan se trouve entre Berlin et Breslau (aujourd'hui Wrocław en Pologne).

Il est construit au début de 1942 dans une forêt de pins sur un sol sablonneux. Au début, il y a deux camps, l'un pour les officiers aviateurs, le second pour les sous-officiers. Vu l'affluence des prisonniers en 1944, le nombre de camps sera triplé. Dans le camp des officiers où je me trouve, (je suis lieutenant à cette époque), il y a quinze baraquements comprenant chacun une vingtaine de chambrées de quatre mètres sur quatre, conçues pour accommoder six prisonniers.



Fin 1944, nous sommes dix à douze par chambrée. Les baraquements ont été construits sur pilotis de manière à permettre aux gardes de circuler (ramper) sous les blocs. Dans chaque chambre, il y a un poêle placé sur une dalle en béton. Les planchers sont en bois et doubles.

Ce camp de la Luftwaffe est commandé par le colonel Baron von Lindeiner, un officier de la vieille école. L'officier de liaison est le capitaine Pieber, un Autrichien, enseignant avant la guerre. C'est lui que nous rencontrons presque journallement dans l'enceinte du camp. Il est assisté par un sous-officier très efficace, le Feldwebel Glimnitz. Il a vécu plusieurs années aux États-Unis. C'est un homme juste avec un sens de l'humour bien prononcé. Il parle très correctement l'anglais avec une teinte d'accent américain.



Les soldats de troupe et caporaux sont divisés en deux groupes : ceux que nous appelons les « Goons » (du nom d'un personnage de B.D. d'un journal anglais) et ceux que nous nommons les « Ferrets » (furets). Les premiers sont les gardes, les sentinelles, les hommes de troupe. Les seconds sont habillés d'une salopette et passent leur temps à « fureter », ramper sous les baraquements à la recherche permanente d'un tunnel ou de toute activité suspecte.

En plus d'un pistolet, ils sont armés d'une tige métallique servant à sonder le sol.

Ils sont commandés par le caporal Pilz que nous surnomons « Charlie ». C'est un homme dangereux qui a une grande expérience des camps et des prisonniers. Par contre, il considère l'évasion comme un sport et est toujours le premier à admirer l'exécution d'une évasion réussie.

Avant 1942, il y a eu quelques actions isolées sans coordination et donc peu de réussites. Aussi il sera décidé de créer une organisation qui va centraliser et diriger les efforts.

Vu de l'intérieur, le camp est considéré par les Anglais comme une station de la RAF où il doit exister une discipline qui ne peut être que favorable pour créer le plus d'ennuis possible aux Allemands et donc continuer un effort de guerre. Il existe donc un chef hiérarchique qui est l'officier britannique le plus ancien dans le grade le plus élevé. Il se nomme SBO (*Senior British Officer*). C'est un *group captain*, grade correspondant au grade de colonel.

Parmi les vétérans de l'évasion, il y a un nombre de POW (*Prisoner of War*) qui ont réussi à s'évader plusieurs fois mais ont été recapturés. En effet, c'est une chose de sortir d'un camp ou d'une forteresse et une autre plus difficile, de sortir d'Allemagne.



Le SBO a donc décidé de former un comité qu'il a baptisé « *the X committee* ».

Le squadron leader (major) Roger Bushell, surnommé « Big X » est à sa tête. Il a autorité sur une série de spécialistes (techniques et méthodes, langues, faux papiers, menuiserie, tailleurs, etc.). Dans chaque bloc, il y a un « petit X » qui est le délégué du comité central. Il y a également un officier de sécurité qui a pouvoir presque absolu et qui ne doit s'en référer qu'à la seule autorité du SBO.

Il y a également les hommes de contact qui ont seuls le droit de s'adresser aux Allemands car l'ennemi est en quarantaine et il n'est bien sûr pas question de fraterniser. La mission des « contact men » est d'ama-douer les gardes, de les corrompre, de les acheter afin d'obtenir des objets pouvant servir à l'évasion et d'exercer par la suite des pressions et un chantage afin d'obtenir d'autres effets.

La fonction d'officier de garde a également été créée : le *duty pilot*. Il travaille du *duty room*, petite chambre se trouvant près de la grille d'entrée de façon à savoir à tout moment quelles sont les personnes non POW se trouvant dans le camp.



Un « contact man » à l'oeuvre... (Extrait du film la « Grande évasion »).

Le préposé tient à jour des listes reprenant toutes les entrées et sorties.

Les Allemands sont au courant, mais ne peuvent l'empêcher. Un jour Charlie est venu frapper à la fenêtre et a dit au *duty pilot* de ne pas oublier de noter son entrée.

Ensuite, il y a les « Stooges », des auxiliaires en grand nombre qui surveillent les Allemands à l'intérieur du camp et donnent l'alerte en vue d'interrompre toute activité clandestine. Ils servent également à disperser le sable provenant du tunnel.

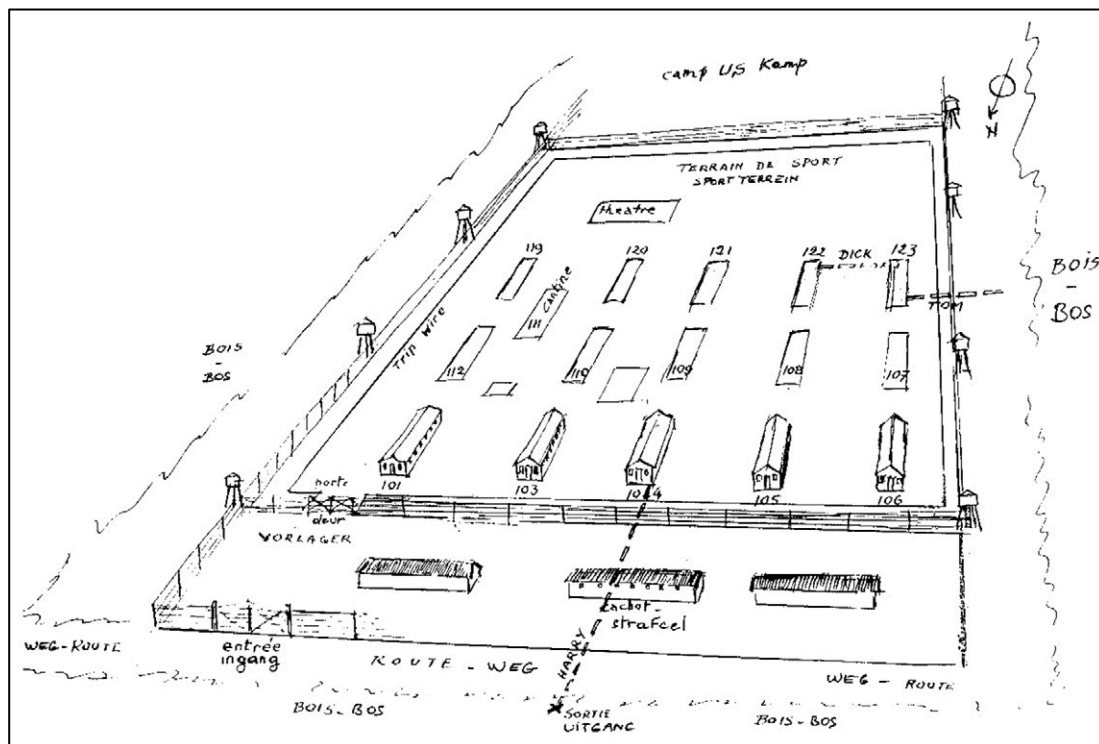
Enfin, il y a les « Radio men » qui sont des opérateurs radio de bombardier et qui font le montage et démontage de postes radio clandestins qu'on a pu se procurer.

Ils écoutent les communiqués de la BBC et de toute autre station alliée, y compris en russe.

Par conséquent, les prisonniers ont des nouvelles plus exactes que celles communiquées par les Allemands.

La Grande évasion se fera donc par un tunnel. Le comité veut une évasion massive afin de mobiliser un maximum de troupes allemandes pour rechercher les prisonniers et également pour donner le plus de chances de succès à une majorité d'évadés.

Par le passé, les tunnels qui ont été creusés étaient de petite envergure et facilement découverts soit par sondage des « Ferrets », soit par des chiens qui circulent la nuit et qui peuvent détecter l'odeur des trous de ventilation. Il faut donc que ce nouveau tunnel soit profond afin d'échapper aux chiens ainsi qu'à la détection des microphones disposés tous les vingt mètres sur le pourtour du camp. Ceux-ci enregistrent les vibrations dans le sol et les transmettent à une centrale d'écoute dans le camp allemand (*Vorlager*). Il faut donc que ce tunnel soit conçu et construit de façon... scientifique ! Des ingénieurs seront chargés de son élaboration.

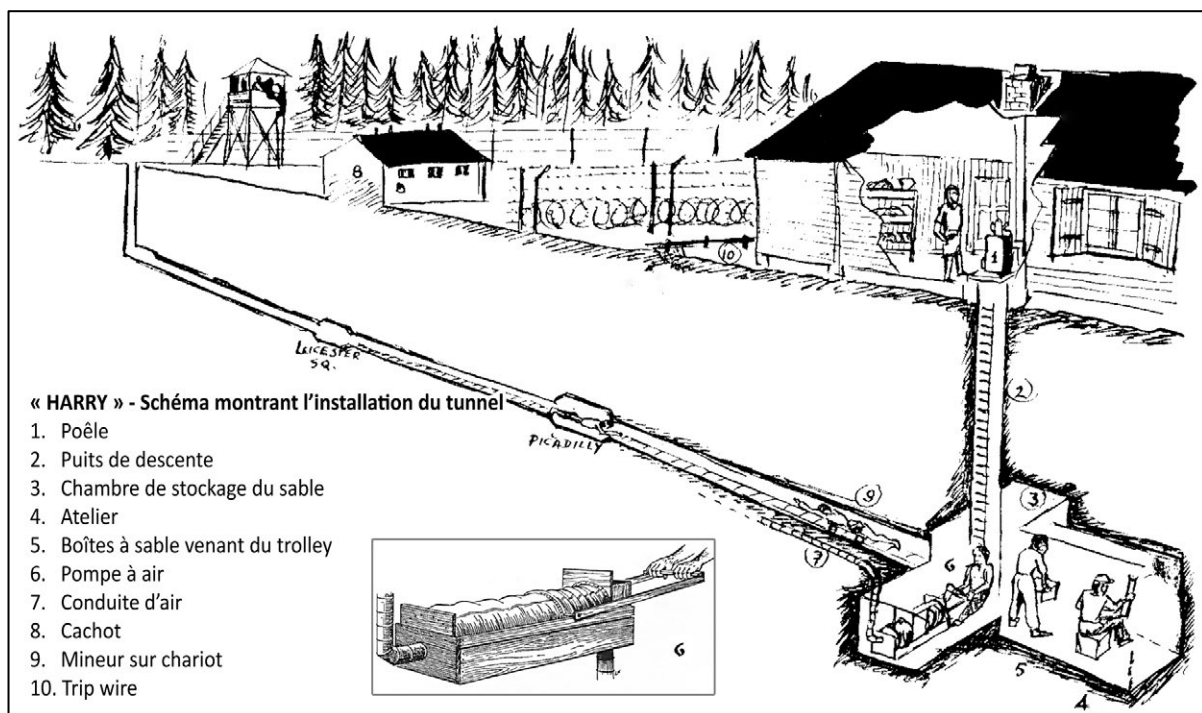


Big X a décidé de construire trois tunnels. Comme il s'agit d'un travail de longue haleine, il existe un grand risque de détection. Mais si les Allemands en découvrent un, ou même deux, jamais ils ne penseront qu'il puisse en exister un troisième. Ils portent les noms de Tom, Dick et Harry, de façon à ne jamais devoir prononcer le mot tunnel dans les conversations qui pourraient être écoutées par l'ennemi. On ne parlera donc que de trois personnages : Tom part vers l'ouest du bloc 123 situé au centre du camp, près du barbelé ; Dick part du bloc voisin, également vers l'ouest ; tandis que Harry débute au bloc 104 situé près du *Vorlager*, et se dirige vers le nord en passant sous ce dernier.

Dans chaque bloc, il y a une petite cuisine commune ainsi qu'un lavoir qui sert aux toilettes et aux lessives. La trappe d'entrée de Tom a été creusée dans le béton de la cuisine. Celle de Dick a été dissimulée dans le *sterfput* du lavoir. Et la trappe de Harry a été creusée dans la dalle sur laquelle repose le poêle dans la chambre du bout.

Je ne vais décrire que Harry qui est celui qui a réussi. Comme déjà précisé, il a une longueur de 102 mètres. Son entrée est à 8,50 m de profondeur. La trappe a ingénieusement été construite dans la dalle même. Le couvercle, indétectable, peut être enlevé et remplacé assez facilement.

Comme il y a des fondations en briques sous cette dalle, les « Ferrets » n'ont jamais pu découvrir l'entrée en passant sous le baraquement. Au bas du puits d'accès, il y a trois chambres : un petit atelier, un réduit de stockage de sable et la chambre à pompe. En effet, comme il faut une aération adéquate, vu la profondeur, il a fallu créer un conditionnement d'air.



La galerie a une section de 60 sur 60 centimètres. Comme le sous-sol est sablonneux, il faut étançonner le tunnel au moyen de bois. Celui-ci provient de sources diverses : en partie des plafonds et doubles planchers, mais surtout de la literie. Nous dormons sur des lits superposés constitués par des cadres de bois et une série de planches transversales sur lesquelles reposent la paille. Deux, trois, voire quatre planches seront prélevées de chaque lit. Les Allemands ne se sont jamais aperçus de cette disparition du fait qu'avec leur accord, les POW utilisaient également ces planches pour fabriquer des étagères et des bancs supplémentaires.

Le tunnel projeté est tellement long qu'il faut construire deux chambres de transit (*half way houses*) au tiers et deux-tiers du trajet. Ils sont nommés Piccadilly et Leicester Square du nom de deux stations bien connues du métro londonien.

Le puits d'accès est également recouvert de bois et comporte une échelle fixe. Un chemin de « fer » ou dois-je dire de « bois » a été construit dans la galerie. En effet, les rails réalisés pour permettre le passage des wagonnets, également en bois, sont nécessaires pour transférer le sable de la face de creusement à la chambre de stockage. Les essieux ont été fabriqués avec des éléments provenant de la cuisinière de la cantine et les roues en bois ont été entourées de



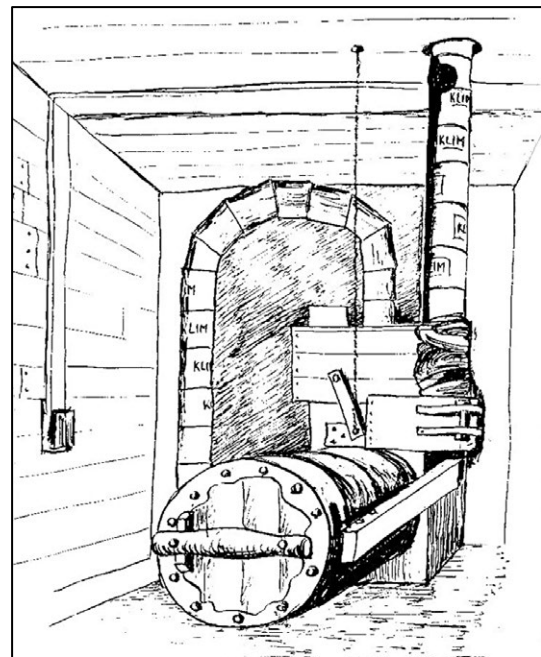
bandes métalliques qui proviennent de boîtes à conserve dont nous disposons en très grande quantité.

90 % de notre diète journalière provient des colis des Croix-Rouge britannique, canadienne et américaine.

La pompe à air est montée sur un cadre en bois, le soufflet étant fabriqué avec de la toile de kitbag. Le mécanisme, actionné à la main, est également en bois. L'air circule dans des conduites confectionnées avec des boîtes de lait en poudre d'un diamètre de 15 à 18 centimètres, emboîtées les unes aux autres.

L'air est pris derrière une brique alvéolée se trouvant dans la fondation même sous le poêle et l'air vicié est rejeté dans la cheminée de la chambre et ne peut donc être découvert par les chiens.

Le tunnel dispose également d'un éclairage électrique. Pour ce faire, un prisonnier a réussi à dérober un câble à un électricien allemand venu faire une réparation à l'intérieur du camp. L'intéressé s'en est rendu compte, mais il n'a jamais osé s'en plaindre de peur de sérieuses sanctions.



La pompe à air.

Le travail a débuté au cours de l'été 1943 et a progressé de façon continue. C'est tout à fait par hasard que Tom, déjà d'une longueur de 95 m, sera découvert en septembre 1943. C'est un « *Ferret* » se trouvant au-dessus de la trappe, en train de griller une cigarette, qui l'a découverte en tapotant nonchalamment le sol avec sa sonde. Un morceau de la trappe s'est détaché. Cela l'a intrigué et après investigation, il a ainsi découvert le tunnel.

Pour le détruire, les Allemands ont préféré le faire sauter.

Ce sera une belle séance de rigolade pour les POW qui ne manquent pas une occasion de se moquer des Allemands. L'artificier chargé de la destruction a placé une charge beaucoup trop puissante et lors de l'explosion, des morceaux de béton sont passés au travers du toit du baraquement, provoquant l'hilarité du cercle des prisonniers venu voir le « divertissement ».

Cela a nécessité quatre m² de nouvelles toitures et la fabrication d'une nouvelle chape.



Un « *Penguin* » à l'œuvre...

Journellement, la chambre de stockage doit être vidée de son sable. Il est alors essentiellement dispersé sur le « périmètre »... C'est ainsi que l'on appelle le chemin qui longe la clôture en barbelé qui fait tout le tour du camp. Il est utilisé quotidiennement à longueur de journée par des marcheurs et joggeurs avant la lettre qui se maintiennent ainsi en forme. Il est ainsi facile d'y répandre le sable du tunnel. Pour éviter que cela ne se remarque par les sentinelles se trouvant dans les miradors ou patrouillant à l'extérieur du fil, le sable est déversé en petites quantités. Pour le faire, les tailleurs ont imaginé des pantalons doubles. Le sable est stocké dans les jambes du pantalon et l'ouverture du sac ainsi formé est contrôlée au moyen d'une ficelle que le marcheur tire à l'intérieur de sa poche. Système fort ingénieux ! Ces marcheurs sont appelés les « *Penguins* ». Ils sont suivis par des camoufleurs qui doivent, en le piétinant, mélanger le sable du tunnel avec celui en surface de teinte légèrement différente.

D'autres endroits de déversement sont également utilisés, comme les petits jardins que les POW ont aménagés autour des blocs ou sur les divers travaux de réfection qui ont régulièrement lieu dans le camp.

Il faut aussi créer des diversions de façon à détourner l'attention des sentinelles. À cette fin, nous pratiquons différents jeux de plein air, des séances de gymnastique et différents sports comme le rugby, le cricket, le base-ball ou l'athlétisme. Parfois même, lorsqu'il faut détourner l'attention en un point précis, des disputes voir des pugilats sont simulés avec de grands cris à l'appui.

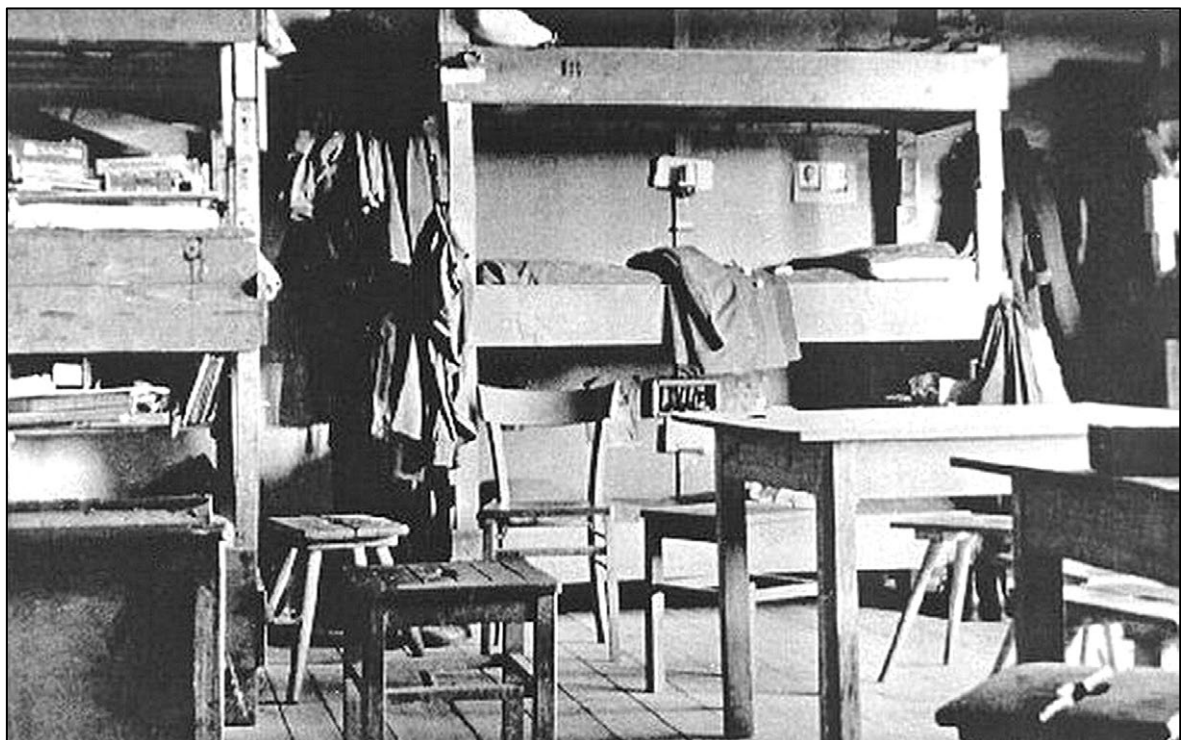
Lorsque Tom est découvert, Big X a décrété un arrêt complet de toutes les activités. Les trappes de Dick et Harry ont été scellées de façon à ne pas éveiller la méfiance des gardiens. Les travaux vont recommencer à partir du 10 janvier 1944. Une inspection générale va permettre de vérifier l'étaçonnage et l'état général du tunnel. Par-ci par-là, on notera quelques chutes de sable.

Le mécanisme de la pompe à air n'a pas souffert, mais la toile du soufflet est pourrie et a dû être remplacée. Le pipeline d'air est peu endommagé. Les activités pourront reprendre après quatre jours de réparation.

La décision sera prise de stocker le sable en provenance de Harry dans celui de Dick du fait que la neige recouvre dorénavant le sol et qu'il est donc exclu de continuer à répandre le sable sur le périmètre.



En 1942, les POW avaient obtenu l'autorisation de construire un théâtre où se donnaient des concerts, des pièces de théâtre et des revues de music-hall. L'auditorium construit en pente comme dans un théâtre professionnel, laissait un grand vide et permettra d'y déverser également un grand nombre de mètres cubes de sable.



Harry est terminé le 14 mars 1944. Pas moins de 240 tonnes de sable ont été déplacées pendant l'ensemble du projet. Un record de dispersion aura lieu un soir, où quatre tonnes, soit 98 kitbags de sable, seront transportées. Cela représente quatre mètres de tunnel et environ 18.000 promenades de dispersion.



Mais pour réussir une évasion, il ne suffit pas de creuser un tunnel...

C'est bien sûr l'outil principal, mais cela suppose également de nombreuses activités connexes.

Il y a la fabrication des vêtements, des cartes géographiques, des faux papiers et autres « Ausweis » ainsi que la nourriture spéciale.

Tailleurs, chapeliers, artisans du cuir (oui, tous ces métiers se retrouvent parmi les milliers de prisonniers du camp !) se chargent de confectionner les vêtements. Les Tchèques et les Polonais sont d'excellents artisans. Ils trouvent leur matière dans la réserve d'uniformes présente dans le camp. En effet, la plupart des prisonniers arrivant dans le camp ont besoin d'un nouvel uniforme, le leur étant souvent inutilisable, à la suite des circonstances, parfois dramatiques, ayant précédé à leur arrestation. La Croix-Rouge ainsi que des réquisitions effectuées dans divers pays occupés permet d'approvisionner le camp.

Les vêtements confectionnés en vue de l'évasion sont en majeure partie des vêtements civils et dans une moindre mesure, des uniformes allemands contrefaits. Les meilleurs costumes civils seront réalisés au départ d'uniformes de l'Aéronavale britannique (*Fleet Air Arm*), dont la coupe et la teinte bleu-marine sont « presque civiles ». Il suffisait d'enlever les boutons cuivrés et les galons et de décinturer légèrement le veston pour obtenir un costume civil tout à fait seyant.

Les manteaux d'officier de la RAF confectionnés dans un beau tissu de ratine avait un modèle plus civil que militaire et étaient également parfaitement utilisables. De légères transformations en feront un manteau à la couleur passe-partout. Les pantalons seront portés tels quels ou en culotte de golf, très à la mode en Allemagne à cette période.

Nous disposions également de quelques vrais chapeaux mous obtenus par les « contact-men » : casquettes, alpinos, ski-caps et autres bérets seront fabriqués de toute pièce. Il s'agit de couvre-chefs très utilisés par les travailleurs étrangers de l'époque qui permettent de ce fait de passer assez inaperçus.

Il était plus difficile d'imiter les uniformes allemands, la couleur *Feldgrau* étant plus grise que celle des uniformes de la RAF. La bonne teinte sera obtenue en frottant de la craie en poudre sur nos propres uniformes. Les manteaux allemands sont plus amples que les nôtres. Ceux-ci nécessitent dès lors des transformations importantes. Tous les bonnets de police se ressemblent et il suffit de broder sur les nôtres l'aigle et la rondelle tricolore l'entourant pour obtenir quasiment un bonnet de la Luftwaffe. Les ceinturons et les gaines de pistolets seront fabriqués avec des morceaux de roofing et de carton, le tout passé au cirage.

Les boucles des ceintures comportant la croix gammée et une couronne de lauriers vont être coulées dans un moule obtenu à partir d'une véritable boucle. Les fusils sont fabriqués en bois, peints et polis.

Pour dissimuler tous ces objets, une fois confectionnés, nous utilisons des caches se trouvant entre les doubles murs des baraques, dans des matelas, ou enterrés en attendant le jour J. Dans une des chambres, nous avons même reculé tout un mur de 60 cm, afin de créer ainsi une vaste chambre de stockage.

Divers outils, pelles, pics, marteaux, burins, pinces, coupe-fils, scies vont être fabriqués à partir de matériaux récupérés un peu partout, comme par exemple une scie fabriquée avec un ressort de phonographe mécanique.

Les cartes routières ont été dessinées à la main en grande quantité. Elles sont réalisées à grande et à petite échelle. Toute une équipe « de faussaires » s'occupe de la production de faux papiers. Les *contact-men* ont réussi à obtenir quelques vrais *Ausweis*. Ceux-ci sont imités minutieusement et copiés en de nombreux exemplaires. Un appareil photo, obtenu par chantage auprès d'un des gardiens, a servi à la production des photos nécessaires aux cartes d'identité. Les plumes et l'encre – objets interdits dans une prison – viennent également de nos gardiens. Il faut dire qu'une fois « mouillés », il leur était difficile de faire marche arrière ou de se soustraire au chantage que nos *contact-men* exerçaient sur eux. La crainte d'une dénonciation, du front russe ou même du peloton d'exécution assurait la poursuite de sa « collaboration ». Un gardien a même collaboré avec les prisonniers par pur dégoût et par opposition au régime nazi. Pour lui, il s'agit bien sûr d'une trahison, mais l'opposition clandestine existait même au sein de l'armée.

Reste la nourriture spéciale... Avec les produits que nous trouvons dans les colis envoyés régulièrement par la Croix-Rouge, nous fabriquons des cakes à haute valeur nutritive. Parmi nous, il y a un expert en nutrition qui a travaillé au Rowett Institute en Écosse. Il est le co-auteur du livre qui a servi de base au programme de rationnement pendant la guerre en Angleterre. Grâce à lui, un savant mélange de chocolat, sucre, margarine, porridge, lait en poudre, raisins secs et autres ingrédients permet de produire une sorte de cake, de goût agréable, facile à découper et à stocker. Nous en avons fabriqué des kilos et des kilos.

Le « Comité X » a fixé le moment de l'évasion à la nuit du vendredi 23 au samedi 24 mars 1944. D'abord, parce que c'est une nuit sans lune, ce qui doit être propice à l'évasion proprement dite, mais facilitera également les déplacements de ceux qui voyagent en train (la majorité), car le samedi, la fréquence des trains est plus grande qu'en semaine.

Tenant compte du temps d'obscurité disponible en cette période de l'année et d'une estimation du temps de passage dans le tunnel, de trois à quatre minutes par prisonnier, le comité a limité le nombre de prisonniers pouvant participer à l'évasion à 200.

Comme six à sept cents prisonniers ont collaboré au projet d'évasion, il faut donc désigner parmi eux les deux cents qui s'évaderont effectivement. Une cinquantaine, de par leur mérite lors des travaux préparatoires, se voit désignée d'office et c'est au tirage au sort que les 150 autres noms vont être déterminés. Un briefing est organisé pour expliquer à ceux qui n'ont pas encore pénétré dans le tunnel comment s'y déplacer, comment utiliser le wagonnet, quels bagages emporter, comment se disperser à la sortie du tunnel et bien d'autres conseils encore.

Les quelques « Ferrets » de service ce soir-là, ont été attirés dans une chambre éloignée par le *contact-men* et invités à une petite soirée cigarette cacao-biscuit-café...

Les 200 candidats à l'évasion se sont rassemblés dans le bloc 104, peu de temps avant la fermeture des portes. Les opérations débutent à 21 h 30. Les spécialistes en la matière débloquent la trappe et prennent place à l'entrée, en bas du puits d'accès et dans les deux *half-way houses* du tunnel. Un autre creuse les derniers centimètres de terre obturant encore la sortie



Grosse déception à la sortie du tunnel : il manque une vingtaine de mètres !

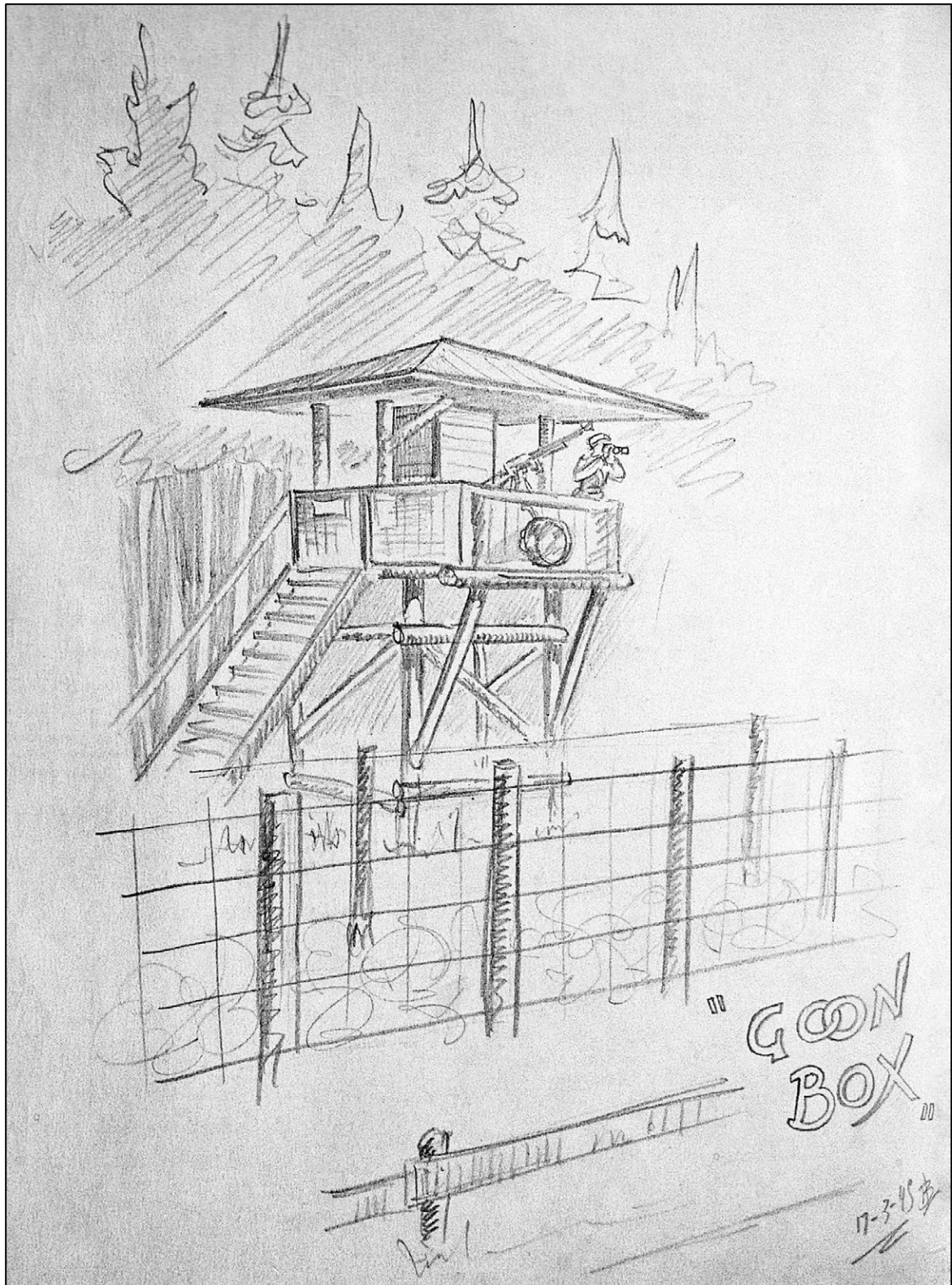
Deuxième contretemps : les sorties sont beaucoup plus lentes que prévues, en moyenne de dix à douze minutes. Un tas de petits incidents dans le parcours du souterrain, dû au non entraînement de ceux qui n'ont jamais mis les pieds dans le tunnel, ainsi qu'une alerte aérienne qui va provoquer l'arrêt de l'éclairage pendant de longues minutes, a singulièrement bouleversé les données de départ.

sortie du tunnel qui doit aboutir dans le petit bois situé à quelques mètres du *Vorlager* allemand.

Première déception... La sortie du tunnel est située à la lisière du petit bois, bien plus près du *Vorlager* que prévu, mais heureusement en dehors de la zone éclairée. On s'est donc trompé de quelques mètres, mais il est vrai que les architectes ont dû travailler avec des instruments de fortune. Les sorties commencent.



Big X lors de sa sortie du tunnel...



17 mars 1945.

Ce que tout le monde redoute depuis le début de l'opération se produit à 4 h 55 : un coup de feu dans la nuit. Le malheur veut qu'à ce moment, une des sentinelles patrouillant à l'extérieur du camp doit satisfaire à un besoin naturel. Il s'est retiré dans la zone obscure et est tombé nez à nez avec le 77^e évadé sortant de terre à deux pas devant lui. Sa réaction est im-

médiate et il donne l'alerte en tirant en l'air. La réaction en chaîne se déclenche. Gardes et sentinelles se précipitent vers le petit bois, ce qui donne l'occasion aux prisonniers non encore engagés dans le tunnel, de rejoindre précipitamment leurs chambres respectives. Les observateurs du bloc 104 voient arriver le colonel von Lindeiner, apoplectique, Pieber, Glimnitz, Charlie, catastrophés.

Un peu plus tard, une troupe venue de l'extérieur du camp et fortement armée, viendra renforcer nos gardiens habituels et les fouilles et comptage débutent aussitôt. Tous les blocs sont envahis par une troupe excitée, le doigt sur la gâchette. Le résultat du comptage est catastrophique pour les gardiens du camp, certains d'être traduits devant la cour martiale. Une équipe de la Gestapo rejoint le camp dès le lendemain ce qui nous vaut de nouvelles fouilles et des vexations de tous genres.

Le 26 mars, soit deux jours après l'évasion, le commandant du camp est relevé de ses fonctions et remplacé. Il passe en conseil de guerre, ainsi que d'autres membres de son état-major. Tous seront condamnés à des peines de prison. Après la guerre, le colonel von Lindeiner sera amené en Angleterre pour un interrogatoire par l'Intelligence Service.

76 évadés sont donc parvenus à disparaître dans la nature avant le coup de feu. Ceux qui parlaient la langue allemande vont voyager en train ; d'autres vont voyager de diverses façons et certains ont même envisagé de se déplacer à pied, voyageant la nuit et se cachant le jour.

L'alerte générale a été déclenchée dans toute l'Allemagne. C'est au cours d'une entrevue entre Himmler, Goering et Keitel qu'il sera décidé d'exécuter purement et simplement tous les évadés repris, ceci en contradiction flagrante avec la Convention de Genève. Certains des évadés y échapperont, vu qu'ils ont été repris rapidement et reconduits au camp avant que la mesure ne soit mise en application.

Le bilan de cette évasion est unique dans l'histoire : trois rescapés ont rejoint l'Angleterre, cinq sont capturés et envoyés au camp de concentration de Sachsenhausen, trois autres au camp de Barth, quinze autres sont reconduits au Stalag Luft III et cinquante évadés seront exécutés.

Parmi les trois qui ont pu rejoindre l'Angleterre, il n'y pas un seul Britannique. Deux Norvégiens qui avaient pris le train jusqu'à Stettin ont rencontré des travailleurs français. Ceux-ci les ont mis en contact avec des marins suédois. Ils ont été embarqués clandestinement à bord d'un bateau en partance pour Stockholm. De là, un avion les a amenés en Angleterre au début du mois d'avril 1944.

Le troisième évadé qui réussit à rejoindre l'Angleterre est le capitaine néerlandais Vander Stock. Étudiant en médecine avant la guerre, il a rejoint la RAF dès le début de l'occupation de son pays. Lors de son évasion, il portait un costume civil fait dans une tunique de la Navy et était porteur de faux papiers de travailleurs hollandais en Allemagne. Parti en train vers Breslau via Berlin, il devra attendre en gare la fin d'une attaque aérienne. De Breslau, il a poursuivi son voyage vers la Hollande. Dès son arrivée, il s'est immédiatement mis en rapport avec un réseau d'évasion qui l'a fait passer à Gibraltar via Bruxelles, Toulouse et l'Espagne. Un avion de la RAF l'a finalement ramené en Angleterre, le 12 juillet 1944.

Comme déjà précisé, le sort de cinquante des évadés sera dramatique. Capturés en différents endroits en Allemagne, ils sont tous envoyés dans diverses prisons, principalement dans celles de Breslau et de Görlitz. Là, ils sont tombés dans les mains de la Gestapo. À la suite de la décision du conseil supérieur, ils seront assassinés par petits groupes ou individuellement.

« Big X », le major Bushell, l'organisateur de l'évasion est parmi ces malheureux, ainsi que le lieutenant belge Henri Picard¹

Après la guerre, en 1947, une commission de répression de crimes de guerre s'est rendue en Allemagne, en Tchécoslovaquie, en Pologne et au Danemark. Des milliers d'interrogatoires ont été menés et résulteront en l'arrestation de 319 suspects, dont 25 seront amenés en Angleterre pour une enquête plus approfondie, puis traduits devant un tribunal à Hambourg, sous l'inculpation d'assassinat des 50 prisonniers évadés.

Quatorze d'entre eux vont être condamnés à la peine capitale et exécutés ; trois inculpés se sont suicidés avant le procès et quatre autres ont été réclamés par la Tchécoslovaquie et la Pologne où ils seront également condamnés et exécutés.

Par ailleurs, l'enquête a permis d'identifier vingt-huit autres responsables des assassinats, mais ils n'ont jamais pu être localisés, ni arrêtés. Ils ont probablement disparu dans les pays de l'Est.

La libération et le départ de Sagan

Nous poursuivons ce chapitre des « Faits marquants » avec le récit de la libération du camp paru dans le magazine VTB 4-2002.

Sur la scène, les acteurs se renvoient les réparties. Le moment est critique. Encore quelques minutes et le rideau va tomber à la fin du troisième acte. Nous sommes assis assez confortablement dans le théâtre en attendant le dénouement de la pièce. Mais ce n'est pas seulement dans cette pension écossaise reproduite en bois et papier, décor de « *The wind and rain* » que l'heure H approche. Au dehors, à quelques dizaines de kilomètres, les Russes avancent en force. Les chars alliés patrouillent sur l'Oder. Nous en avons été informés et les Allemands sont en état d'alerte.

La pièce n'aura pas de fin... Le jeune docteur qui vient d'assister à la mort de sa mère a eu la parole coupée par le rideau qui s'affaisse brusquement sur la scène brillamment éclairée.

Au même instant, le régisseur se glisse entre les plis du rideau et annonce au public assez excitée que tous les prisonniers doivent être prêts à évacuer le camp endéans l'heure.

Nous rejoignons nos baraques dans une fiévreuse agitation. En arrivant dans ma chambre, je suis à peine surpris de voir tous mes copains changer leurs vêtements et remplir des havresacs de fortune. Je fais de même et ne peut réprimer une sensation semblable à celle que l'on ressent avant un danger imminent.

Lorsque tout le monde est prêt, environ quarante minutes après l'alerte, l'*Adjutant*, un S/Ldr, annonce qu'il ne faut pas se presser car le camp américain, voisin du nôtre, n'est pas encore vide. Il faudra donc attendre plusieurs heures avant le départ.

Comme mon sac est mal paqueté, j'ai le temps de le vider et de recommencer. Cela prend environ trois quarts d'heure. Toutes les chambres dans la baraque ressemblent à un marché aux puces. C'est comme si un tourbillon était passé à travers le bloc.

Finalement, l'ordre de départ est donné. Il est une heure du matin, dimanche 28 février 1945.

Nous mangeons en vitesse une partie de la nourriture qu'il nous a été impossible de fourrer dans le paquetage ou nos poches.

C'est avec beaucoup d'appréhension et d'espoir que nous nous dirigeons vers la grille du Stalag Luft III.

¹ Issu de la 82^e Promotion I & C de l'ERM, cet officier ajoutait à ses grandes qualités professionnelles, un don de caricaturiste et était le type du parfait gentleman.

Avant de quitter le camp, nous avons reçu des colis de la Croix-Rouge américaine. Comme il est difficile de les porter, nous les avons ouverts et après avoir mangé une partie du contenu, nous avons essayé de les fourrer dans nos poches déjà pleines à craquer.

La grille tourne sur ses gonds et c'est avec un soupir moitié de soulagement et moitié d'anxiété que j'ai jeté un dernier regard sur ces fils barbelés qui m'ont tenu prisonnier en Silésie pendant plus de deux ans.

Débutent alors cette marche forcée qui va durer plusieurs jours. Le sol est couvert de neige et la température de -25° nous glace malgré tous les vêtements et la charge sur les épaules. Heureusement, le vent est faible.

La ligne de prisonniers émaciés et sous-alimentés s'étend à perte de vue. De chaque côté de la route, tous les 25 m, il y a un garde allemand. Ceux qui n'ont jamais marché la nuit, en janvier, avec une

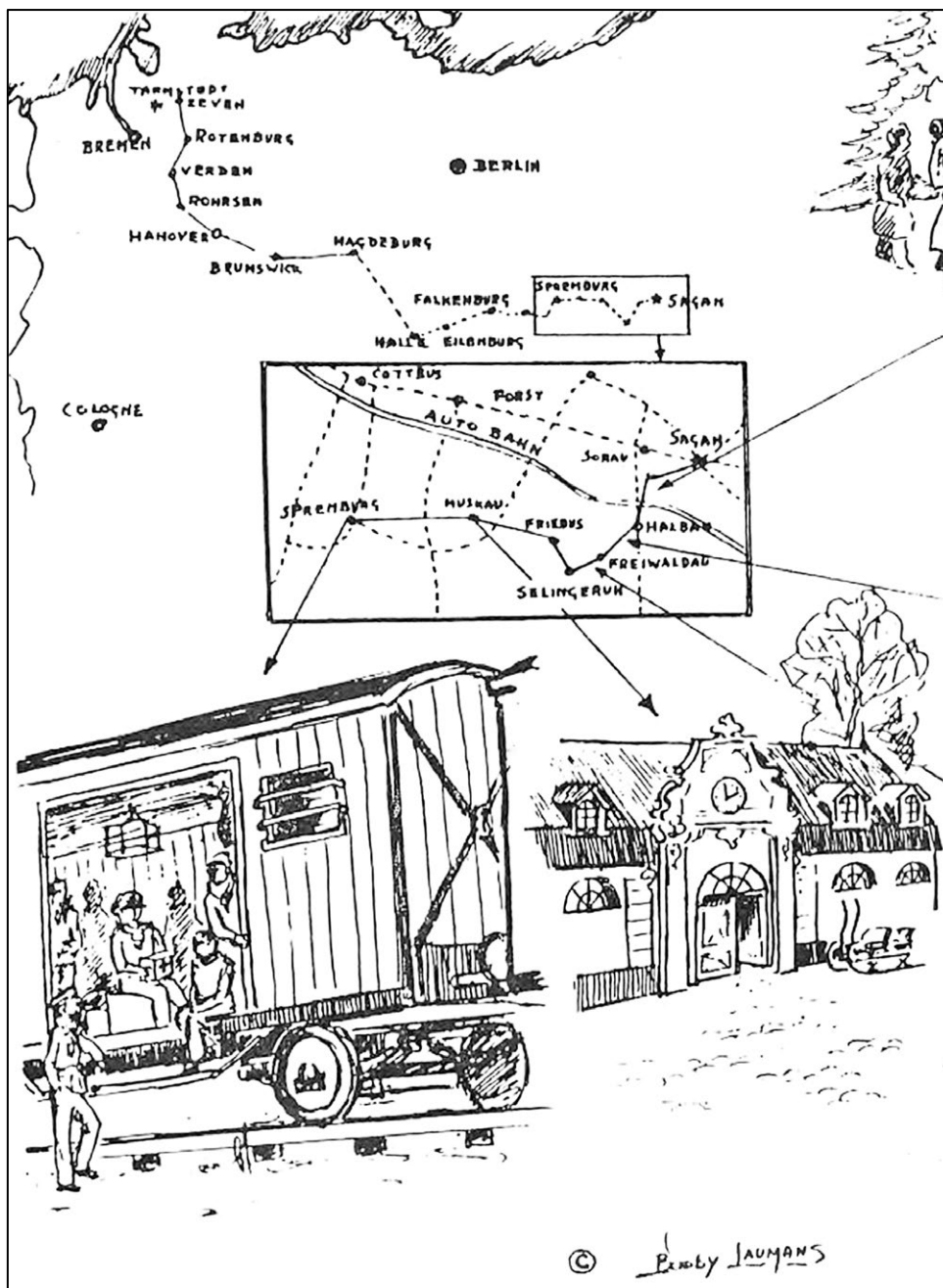
charge de 30 livres sur le dos, ne peuvent s'imaginer l'effort qu'il faut dépenser pour accomplir une pareille promenade.

Comme la littérature n'est pas mon fort, je ne vais pas essayer de décrire ces souffrances.

Tout ce que je peux dire se résume en quelques mots : ce n'est pas une partie de plaisir !

C'est sans aucun doute un des efforts les plus exténuants que j'aie accompli.

Et si les gardes n'avaient pas annoncé qu'ils tireraient sans avertissement sur les



retardataires, je pense que plusieurs d'entre nous se seraient arrêtés pour ne plus se relever.

Au début, nos gardes vont nous pousser à une allure assez rapide. Le temps passe très lentement. Le silence de la forêt, la nuit noire, la fatigue sont tels que la première halte semble irréelle. Nous nous arrêtons à trois heures du matin au milieu d'un petit village endormi.

Avec mes compagnons de chambrée, nous parvenons à grignoter quelques biscuits. La halte est courte. Nous repartons. Le paysage reste constamment le même et nous avons l'impression de marcher sur place. Finalement, nous entrons dans une petite ville du nom de Halbau.



La grand-place grouille de chariots de réfugiés. Nous nous asseyons le long des maisons.

L'aube tellement attendue apparaît au-dessus des toits. Nous sommes reconnaissants de ces quelques moments de répit.

Dans ma chambrée, il y avait deux autres Belges : Jo Gueuffen et Louis Peeters. L'année précédente, il y avait également Henri Picard, mais il a été assassiné par la Gestapo lors de la grande évasion.

Assis contre le mur, nous nous regardons.

Neville Smallwood nous coupe quelques tartines et Peeters ouvre des boîtes de margarine et de confiture. Cela fait du bien de se mettre quelque chose sous la dent.

Il est environ huit heures du matin lorsqu'après quarante minutes de repos, nous reprenons la route. Cette journée est très dure. Le chemin semble interminable. Le temps passe fort lentement, le paquetage devient de plus en plus lourd, le vent de plus en plus cinglant. Nous sommes maintenant en rase campagne. Les crampes aux jambes sont de plus en plus fréquentes.

C'est une de ces routes qui s'étend à perte de vue avec un clocher et quelques toits qui pointent au-dessus de l'horizon. Ils semblent être là pour nous encourager. Ils semblent une raison d'être pour cette route infernale qui se déroule entre deux rangées d'arbres ironiques et stupides. Plus le chemin monte, plus le village semble distant. Ce n'est pourtant pas un mirage... En fait, il est tellement éloigné qu'il a fallu nous arrêter avant d'y arriver. Une halte de trois quarts d'heure puis un nouveau départ.

Vers trois heures de l'après-midi, nous approchons de l'autostrade qui mène de Breslau à Berlin.

Un peu plus loin, nous découvrons un aérodrome pour enfin arriver en vue d'une petite ville. Les alentours sont identiques à ceux de toutes les petites villes de province. Un chemin de fer, quelques ateliers et dépôts et par-ci, par-là, une cheminée pointant vers le ciel indifférent, un amnésique panache de fumée. Nous arrivons vraiment au bout de notre rouleau.

Pourtant, il faut encore faire quelques kilomètres avant d'arriver sur la grand-place de Freiwaldau.

Il fait tellement froid que je crois bien attraper une pneumonie. Nous sommes obligés de rester dehors. Les prisonniers sont tellement nombreux qu'il est presque impossible d'obtenir de l'eau chaude. Finalement, après avoir grelotté pendant près d'une heure, un Français qui était en commando dans cette ville nous a conduit vers une maison où il était cantonné. Nous avons ainsi pu nous réchauffer avec un bol de soupe et quelques boissons. Nous terminons avec du pain beurré. Louis est vraiment très efficace.



Freiwaldau.

C'est le premier repas chaud que nous prenons depuis Sagan. Quel délice après cette marche forcée dans un froid mordant.

Certains prisonniers en ont profité pour faire de la propagande auprès de la population avec comme conséquence que les autorités allemandes parmi lesquelles figurent plusieurs S.S., nous ont donné l'ordre de décamper alors que nous ne sommes pas encore suffisamment reposés.

C'est très dur de quitter cet endroit où au moins il faisait chaud.

Nous nous sommes remis en marche le cœur lourd et fort peu d'enthousiasme.

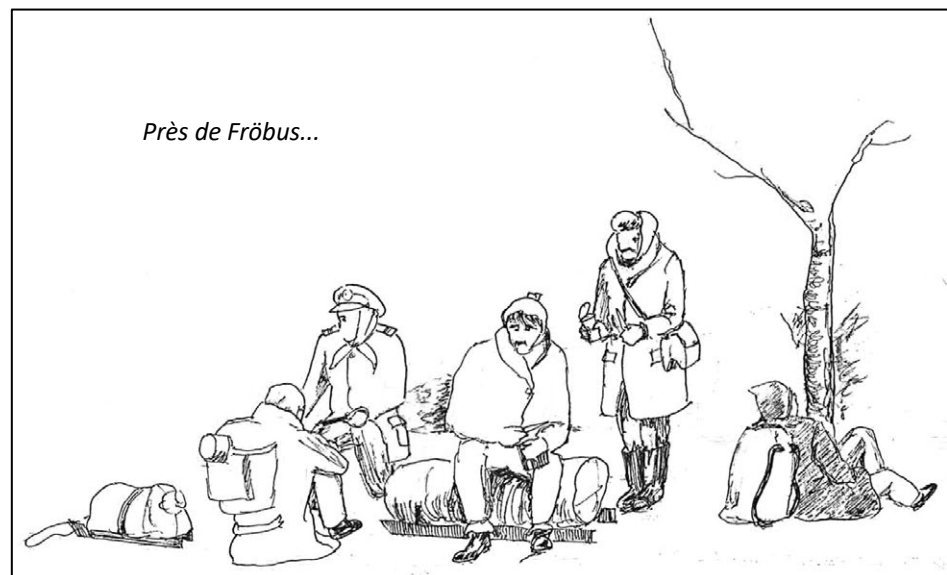
En faisant des étapes d'une heure et des haltes de plus en plus longues (jusqu'à vingt minutes), nous sommes arrivés à proximité d'un tout petit village où pour la première fois nous avons pu nous reposer à l'abri du vent. Lorsque l'Adjutant Bill Jennens nous a annoncé que

nous allons avoir un toit pour la nuit, personne n'y a cru. Pourtant ce sera vrai. Il est six heures du soir lorsque les portes hospitalières d'une grange de belles dimensions s'ouvrent devant nous. Je n'avais plus dormi depuis trente-trois heures. Après avoir trouvé un peu de paille et mangé deux biscuits et quelques morceaux de sucre, nous nous sommes étendus à même le sol. Mais cette glorieuse « barn » ne sera pas aussi accueillante qu'elle en avait l'air au début. Il fait très froid et le vent s'engouffre à travers les crevasses dans les murs. Par ailleurs, nous sommes tellement nombreux qu'il nous est impossible d'étendre les jambes avec comme résultat, quelques crampes supplémentaires et l'impossibilité de dormir.

Néanmoins, la nuit passe et nous nous retrouvons une fois de plus sur la route, le lundi 29 janvier à huit heures du matin. Nous avons toutefois perdu une heure vingt à attendre afin de permettre aux Allemands de nous compter. Inutile de dire qu'il fait aussi froid que la veille.

Finalement, nous nous remettons en marche. Petit à petit, le corps reprend sa température tant souhaitée. Au moment où nous nous sentons un peu revigoré, nous nous arrêtons dans un bois pour une vingtaine de minutes. Quelques-uns accomplissent des nécessités quotidiennes tandis que d'autres en profite pour rapidement déjeuner. Lou nous a coupé quelques tranches de pain (distribué la veille) et Neville nous prépare des tartines au fromage et à la confiture..., un bon réconfort.

Lorsque nous nous remettons en route, nous abandonnons la direction de Görlitz et bifurquons de 90° vers la droite. Après une nouvelle halte, nous entamons le dernier tronçon qui nous amène à Fröbus à 11 h 45. Les habitants de cette petite ville sont as-



sez serviables et nous donnent de l'eau chaude ce qui nous permet de faire du café. Nous nous offrons une autre tartine accompagnée d'un biscuit au fromage et de quelques morceaux de sucre.

Une demi-heure plus tard, nous reprenons cette belle promenade, le cœur plus léger.

Dans l'après-midi, la distance parcourue s'élève à treize kilomètres. La colonne va s'arrêter à cinq reprises, la dernière dans un hameau comprenant quelques maisons le long de la route.

Lou parvient à se procurer une bouteille de bière. Inutile de dire qu'elle est la bienvenue. Après avoir mangé un petit bout, nous reprenons la route à bonne allure. On nous a fait miroiter un logement à Muskau, notre destination de ce jour.

Il ne nous reste plus que quatre kilomètres à parcourir. Nous atteignons les premières maisons de la ville à six heures vingt. Nous stationnons un certain temps dans la rue en attente d'un logement qui ne semble pas facile à trouver.

Plusieurs prisonniers vont être logés dans une usine. D'autres seront dirigés vers un cinéma qui a été réquisitionné. La salle n'est pas très grande et sera rapidement bondée. Cent cinquante d'entre nous restent sans toit.

Après de longues discussions avec les Allemands, nous poursuivons notre route dans la ville pour aboutir finalement dans les dépendances d'un château. Il est passé 20 heures lorsque nous nous installons dans la salle des voitures adjacentes aux écuries. Le grand confort avec électricité, ce que nous n'avons plus vu depuis le départ du camp, et le chauffage central. De plus, nous découvrons de la paille en suffisance dans les greniers au-dessus de l'écurie.

Pendant que nous arrangeons la paille pour nous permettre d'allonger nos couvertures dans toute leur longueur, Lou et Mike ont déniché une cuisine et vont nous préparer un bon dîner chaud : une rondelle de spam frite (porc en boîte) sur une tranche de pain, suivi d'un bol de porridge et d'un bon gobelet d'Ovomaltine. Tous ces ingrédients proviennent des colis de la Croix-Rouge.



Malgré une alerte aérienne, nous avons dormi paisiblement et nous nous sommes réveillés de bonne humeur. Tous les civils que nous rencontrons sont accueillants. Nous rencontrons une jeune fille parlant l'anglais. Après quelques minutes de conversation, elle nous confie que sa mère est anglaise. Elle-même est réfugiée et a fui devant l'arrivée des Russes.

Comme il fait moins froid ce matin, nous avons fait le tour de la propriété. Le château qui appartient au Graf von Arnim regorgeait de réfugiés.

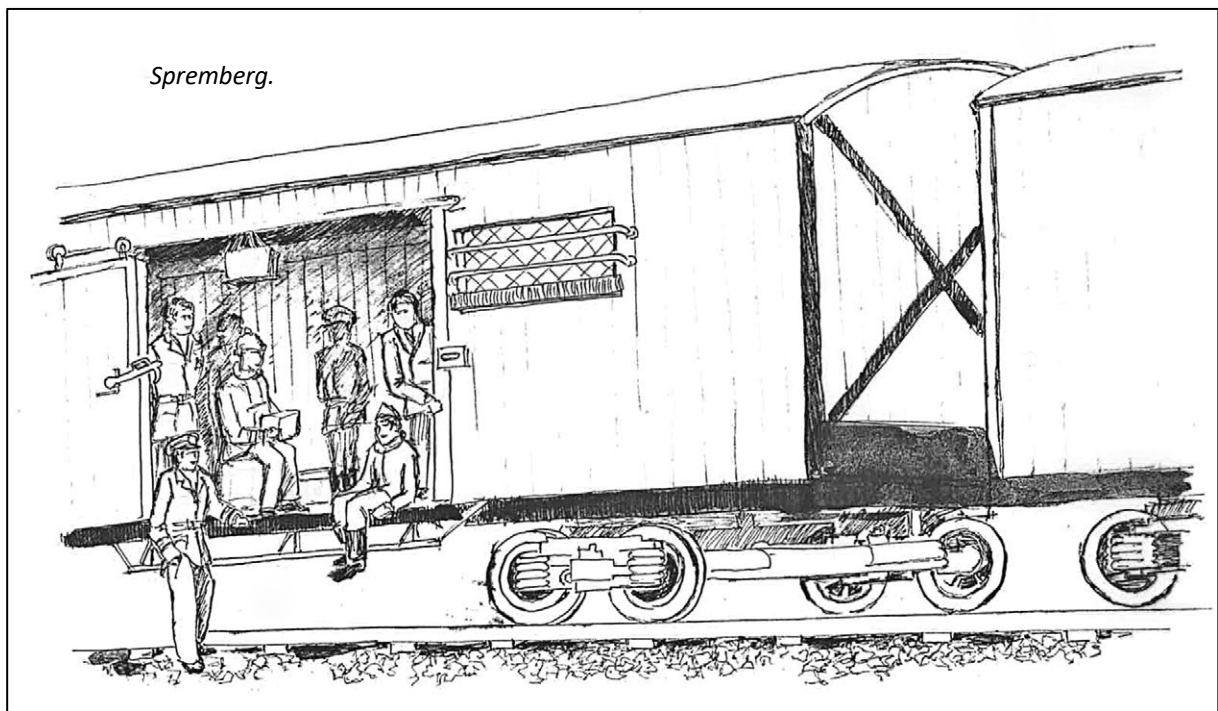
Le lendemain, nous sommes restés sur place. Dans la matinée, du pain et de la margarine ont été distribués. Peu après, une charrette s'est arrêtée dans le parc. Grand étonnement et contentement, car il s'agit de colis de la Croix-Rouge. Nous recevons un colis par trois personnes. Cela nous remonte encore le moral. Nous avons donc de quoi nous rassasier et après avoir pris l'air une dernière fois, nous nous sommes recouchés convaincus que nous allons repartir le lendemain.

Pourtant, le jeudi, nous sommes toujours à Muskau. La nuit, la température a fortement augmenté. C'est le dégel. Nous sommes un peu déçus car la veille, nous avons construit un solide traîneau pour porter nos bagages. En partant de Sagan, nous avons transformé un fauteuil afin de pouvoir y attacher une valise pleine de nourriture et de boîtes de conserve. Ce semblant de traîneau avait toutefois fort souffert et c'est la raison pour laquelle nous avons décidé d'en construire un plus grand capable de transporter également nos paquetages.

Comme nous avons accès à la menuiserie, Jo Gueuffen, notre spécialiste bricolage, nous a fabriqué un superbe traîneau. C'est désappointé par la disparition de la neige que nous l'avons malgré tout essayé à même la route.

La journée se passe et nous nous habituons à l'idée de dormir une autre nuit dans la salle des voitures. Après notre souper, l'*Adjutant* vient nous annoncer que le départ est prévu pour 22 h 30. La ville suivante est Spremberg. La distance à parcourir est considérable, mais ces trois jours à Muskau nous ont quelque peu ragaillardis.

Les Américains nous ont quittés la veille ainsi la colonne sera déjà moins longue et nos haltes seront mieux organisées.



Toutefois, malgré le repos, cette étape sera la plus dure du voyage. Ma cheville gauche me fait beaucoup souffrir. Elle n'est pas foulée mais je suppose que le muscle est froissé.

Plusieurs membres de notre chambrée nous ont quittés. Nous ne sommes plus que six. En effet, en arrivant à Muskau, John Dowler et Nick Page sont restés au cinéma parce que John a brusquement été indisposé.

De plus, en quittant le château, Mike Goodshap a lui aussi eu un malaise et il a attendu la charrette qui suit la colonne et ramasse les malades.

Nous ne sommes donc plus que six pour tirer les deux traîneaux remplis de provisions. Nous sommes obligés de porter nos sacs à dos car peu avant de partir, nous avons reçu chacun trois cinquièmes de colis et de pain. Il a donc fallu utiliser les deux traîneaux pour la nourriture. Étant réduit à six, il n'est par ailleurs plus possible de nous relayer. Lou et Neville tirent le

dos du fauteuil avec la valise tandis que Billy Williams pousse le grand traîneau. Moi-même, Peter Moffatt et Ian Barreclough sommes à l'avant pour le tirer.

À nouveau, le long ruban de prisonniers se déroule sans fin entre des clôtures rébarbatives dans une nuit sans lune.

Après quelques kilomètres, cela devient intenable. Il nous reste encore plus de vingt kilomètres à parcourir avant d'arriver à destination. Une nuit interminable et toujours ce lourd traîneau à tirer et sur le dos, ce fardeau dont les bretelles coupent les épaules.

À un certain moment Peter craque et devient presque hystérique. N'y tenant plus, il sort de la colonne, ouvre le sac contenant le pain et une partie des boîtes de conserve et renverse le contenu sur l'herbe mouillée. Nous avons récupéré quelques boîtes dans nos havresacs respectifs, un certain nombre dans la valise sur le petit traîneau et quelques-unes dans nos poches. Je suis également parvenu à attacher une miche de pain sur la poitrine.

D'une certaine façon, c'était mieux ainsi car le poids et la façon dont le pain est attaché contrebalancent plus ou moins le sac au dos. Nous avons rejoint la colonne après avoir abandonné à peu près un tiers des provisions du sac et le beau traîneau de Jo.

Un peu plus tard, Mike nous a rejoint. Il se sentait beaucoup mieux. Nous sommes sept à présent et n'avons plus que la valise à remorquer.

Les heures passent. Les kilomètres s'ajoutent aux kilomètres. Le paysage change, la lune se lève, la fatigue se fait sentir de plus en plus et nous nous transformons petit à petit en automates.

Vers deux heures du matin, quelqu'un annonce qu'il n'y a plus que quinze cent mètres à parcourir avant d'arriver à un village où nous allons pouvoir dormir.

Le moral remonte. Pourtant, après trois kilomètres, nous ne pouvons que sourire mélancoliquement à cette promesse fallacieuse.

Le moral en prend un coup. Les haltes se suivent maintenant à intervalles très rapprochés.

À chaque fois, nous n'avons plus la force d'enlever nos paquetages, de détendre les jambes ou de nous asseoir à un endroit sec. Nous nous abattons sur la route, inconscients, dans un état de léthargie presque complet. Je m'endors instantanément dès que je touche le sol et me relève de ma couche humide pour me remettre en marche sans savoir ce que je fais.

À ce moment, un automate est sans doute un stade supérieur à mon pauvre corps ambulancier car lui au moins est capable de se tenir sur ces jambes.

À un moment donné, je trébuche et suis incapable de me relever. L'asphalte de la route amortit ma chute, mais il me faut l'aide des copains pour me relever. Je ne suis pas le seul à tomber, mais de cela, je ne m'en rendrai compte que plus tard.

Finalement, l'aube jette un coup d'œil par-dessus l'horizon et un sourire sardonique s'étend sur sa face de fantôme à la vue de ces humains qui se traînent vers le village, car à ce moment, des toits rapprochés se montrent quelques centaines de mètres en avant. Mais nos yeux vides ne les aperçoivent pas. Une voix irréaliste et lointaine jette au vent de se mettre par trois afin d'être compté et répartis parmi les différents endroits réquisitionnés. Cela nous réveille à moitié.

Nous nous rendons compte que tout un côté du traîneau a été rongé par la route et que l'autre a disparu à moitié. Nous sommes obligés de porter la valise au lieu de la tirer.

En glissant deux bâtons par la poignée et en la portant façon « palanquin », c'est déjà beaucoup moins fatigant.

Les derniers cent mètres sont une véritable agonie. En prenant un virage dans un chemin boueux couvert de fumier, mon pied dérape et je m'aplatis sur le sol. J'aidais à porter la valise à ce moment. Je murmure des mots impossibles à transcrire à ce moment mais reprend néanmoins le bâton. Trois secondes plus tard, je glisse à nouveau... À ce moment, je suis profondément vexé, et laisse à d'autres le soin de continuer avec les provisions.

Peu après, nous arrivons heureusement dans la cour d'une ferme. Nous la traversons et entrons dans une grange où l'obscurité est totale. Nous découvrons une échelle qui nous mène au grenier. La paille accueillante nous permet de nous envelopper dans nos couvertures. Nous nous endormons en moins de deux. Nous sommes arrivés dans le village de Graustein le vendredi 2 février à six heures du matin.

Il fait bien chaud dans la paille et les quelques heures de sommeil nous sont fort réparatrices. Croyant avoir dormi au moins douze heures, je suis très étonné de m'entendre dire qu'il n'est que dix heures et que nous allons repartir dans quelques minutes. Je suis déçu car je pensais que nous allions avoir le temps de nous reposer jusqu'au lendemain. L'annonce du départ avait été donnée une heure auparavant, mais personne ne m'a réveillé. Un ami de Ian est parvenu à se procurer des œufs. Ils ont rapidement été bouillis et la sensation de pouvoir enfin manger un œuf cuit mollet après trois ans de privation vaut la peine d'être mentionné. J'ai ensuite à peine le temps d'avalier un biscuit et de rouler ma couverture que déjà l'ordre est donné de quitter la grange. Notre petit groupe est le dernier à quitter la ferme.

Lorsque nous arrivons sur la route, nous rencontrons une colonne qui sort d'une autre grange et sommes tout surpris de revoir Nick et John dans les premiers rangs. Notre chambrée est à nouveau réunie.

Ce court sommeil nous a bien ragillardis et les sept kilomètres suivant jusqu'à Spremburg ont été couverts à un bon rythme. Les haltes sont nombreuses, mais courtes. La valise est portée à quatre au moyen de deux bâtons.

Spremburg est une assez grosse bourgade de province que nous traversons à deux heures de l'après-midi. Les habitants sont à leurs fenêtres pour nous voir passer. Nous sommes dirigés vers une espèce de camp militaire tout près du chemin de fer. Il servait à cantonner les réservistes. Nous sommes installés dans l'un des nombreux garages vides. Tout comme à Graustein, nous recevons l'ordre d'être prêt à repartir deux heures plus tard.

Après un repas frugal, c'est-à-dire une « bonne soupe allemande », je refais mon paquetage et attends l'heure du départ. À quatre heures et demie, nous sortons de la caserne et nous nous dirigeons vers la gare à l'autre côté de la ville. Des wagons à bestiaux nous attendent sur une voie de garage. Il est six heures lorsque nous sommes installés, quarante par wagon. Ce n'est pas sans appréhension que j'observe tout un coin du wagon, ravagé par des obus d'avion. Il a manifestement été attaqué pour un chasseur en rase-mottes. Il n'y a pas de raison que cela ne puisse également nous arriver au cours de notre traversée de la plus grande partie de l'Allemagne vu que notre destination finale est Bremen. Néanmoins, comme dit le proverbe, qui vivra, verra. Nous avons survécu et nous avons vu !

Le voyage s'est déroulé sans aucun incident. Quittant Spremburg à 23 heures, nous avons roulé toute la nuit. Nous nous sommes arrêtés le samedi matin ce qui nous a permis de détendre nos jambes. À quarante par wagon, nous sommes recroquevillés les uns sur les autres. La valise à vivre a à nouveau été réorganisée car nous avons à nouveau reçu un demi colis chacun. Nous avons également eu le temps de manger quelques tartines et biscuits avec du *corned beef*.

Schwarzpack-bei-Ruhrland à 9 heures du matin, Falkenburg à midi vingt, Eilenburg à 4 heures et Halle à 7 heures du soir. Tout comme la veille, nous avons subi plusieurs alertes aériennes, mais nous n'avons nullement vu d'avions. Nous avons passé la nuit dans ce wagon surpeuplé.

Le train a dû rouler à vive allure car après être passés à Magdebourg et Brunswick, nous sommes entrés dans les faubourgs de Hanovre vers huit heures du matin.

Après une succession de régions industrielles, nous traversons Rohrsen vers dix heures.

La direction qui avait jusque-là été d'ouest devient résolument nord.

Nous passons à Verden à midi et Rothenburg à deux heures et demie. À Zeven, nous passons de la voie principale à la voie secondaire. Nous traversons quelques petits villages pour finalement nous arrêter à Tarmstedt à 16 h 45.

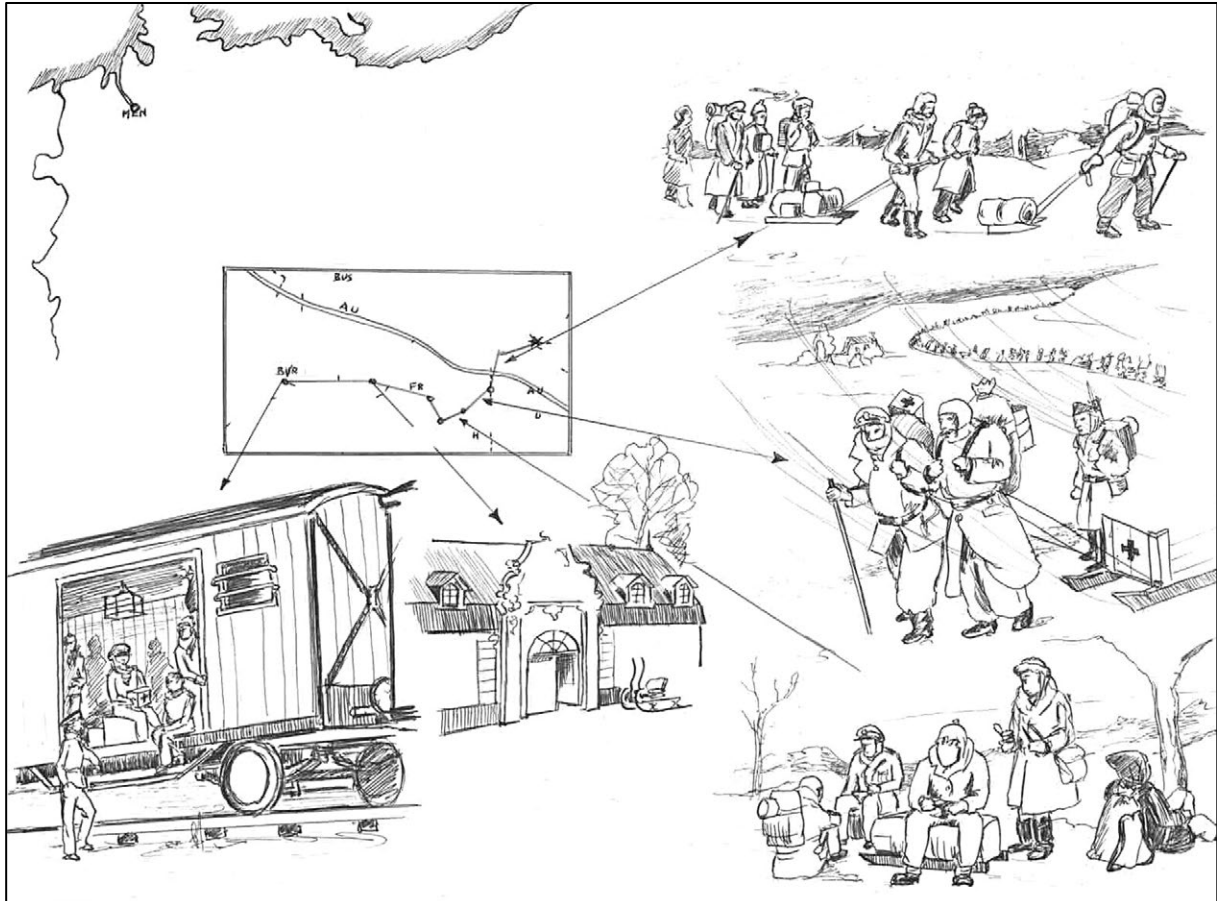
Après avoir été comptés à la sortie des wagons, nous nous sommes remis en route..., à pied en direction de Westertimke-bei-Bremen. C'est un hameau où a été construit le *Malag* ou camp pour officiers de la Navy. On nous fait entrer dans le *Vorlager* à 18 h.

Après une fouille expéditive, nous sommes conduits au camp proprement dit. Il n'est pas du niveau de Sagan. Les chambres sont prévues pour quinze prisonniers et les commodités sont à l'extérieur des baraques.

Une nouvelle vie commence dans un nouvel environnement.

Nous sommes passés de l'est à l'ouest de l'Allemagne, plus près de chez nous. Cela nous a paru une éternité.

En quittant Sagan, nous pensions laisser derrière nous une vie typique, un passé qui ne re-



viendrait jamais... Nous sommes vite détrompés. La routine dans le *Malag* devient rapidement la même et après quinze jours, la Silésie s'estompe déjà dans le brouillard des souvenirs et même notre petite odyssée semble déjà si lointaine.

Maintenant, nous attendons le voyage suivant, celui qui nous mènera vers la liberté !

Mais, cela c'est une autre histoire.

Épilogue : Le 10 avril 1945, nous avons débuté une deuxième marche au cours de laquelle nous avons traversé l'Elbe et marché jusqu'à Tremdhorst, près de Lubeck. Nous serons libérés le 2 mai 1945 par un scout-car conduit par un lieutenant du Cheshire Regiment.

C'est en avion Lancaster que nous avons rejoint l'Angleterre...

L'artiste aux multiples talents

Comme nous avons déjà pu le constater, grâce aux nombreux dessins figurant dans son récit de la période au camp de Sagan, Bobby est manifestement doué.

Comme il l'a fait découvrir à plusieurs amis lors de visites, il dessine depuis son plus jeune âge.

Ci-joint, une aquarelle peinte en captivité. Elle date du 12 janvier 1943.

Des talents de dessinateur, mais aussi d'acteur, danseur, chanteur, chorégraphe, et musicien !

Il mettra ses talents au service de nombreuses activités dans le camp, notamment dans le cadre de pièces de théâtre où il réalisera de nombreux décors et autres accessoires vestimentaires.

Étendons-nous quelque peu sur cette période « théâtrale ».

Une fois de plus, Bobby nous a laissé un récit à ce propos. En voici quelques extraits.



1. Harvay Vivian, 2. Kalcem Freegard, 3. John Madge, 4. Bobby Laumans

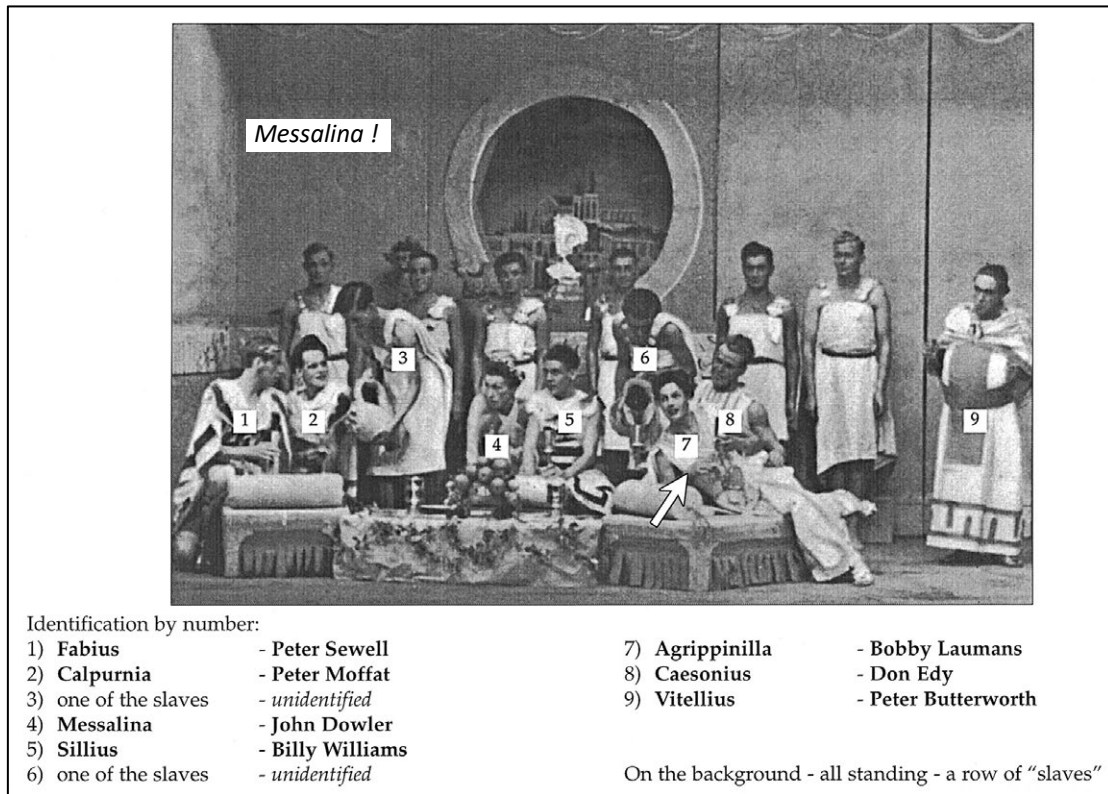
« Comme déjà précisé dans le récit de ma période au Stalag, les Allemands nous ont permis de monter des pièces de théâtre. Ils pensent que pendant que nous jouons sur la scène et faisons de la musique, nous ne songerons pas à nous évader.

La section théâtre est fort dynamique. Nous jouons des pièces de Bernard Shaw (*Pygmalion*, *Sainte Jeanne*), de Noel

Coward (*L'Esprit de Blithe*), mais également des pièces d'Oscar Wilde et Joseph Kesselring (*Arsenic and Old lace*).

Certains d'entre nous vont jouer des rôles féminins. Ainsi, dans '*Arsenic and Old lace*', j'ai reçu le rôle d'Elaine...

J'ai également joué un rôle dans une opérette romaine intitulée '*Messalina*'. Elle a entièrement été écrite par deux POW, tous deux navigateurs et RAF/VR. Le manuscrit et les textes étaient de David Porter, producteur à la BBC avant-guerre. La musique était écrite par Wylton Todd, architecte de profession.



C'est une opérette fort amusante où tout est chanté. Elle raconte l'histoire de personnages historiques dans un contexte imaginaire, complètement fou. J'ai pris beaucoup de plaisir à en faire partie.

Nous donnons aussi des concerts car grâce à la Croix-Rouge nous avons reçu des instruments. Comme je suis aussi un peu musicien, j'ai joué 1^{er} alto dans l'orchestre classique, violoncelle dans l'orchestre 'gipsy' et contrebasse dans la formation de jazz.



Juillet 1944 : Symphonic Orchestra Sagan.

J'ai aussi dessiné les décors et écrit la chorégraphie d'un ballet faisant partie d'un spectacle de variétés, 'Palina Panic'. »



Aquarelle du 29 août 1944 pour la comédie musicale Palina Panic.

“PALINA PANIC”
MUSICAL COMEDY
 Book by D. A. FFRENCH NULLER,
 GEORGE PELLING and TALBOT ROTHWELL
 with Music by
 WYLTON TODD, etc.
 Produced by DAVID PORTER

CAST

| | |
|---|---|
| Tony | RUPERT DAVIES |
| Anabella | MICHAEL ORMOND |
| Hardcastle | PETER BUTTERWORTH |
| Senor Vespucci-Ramirez | PATRICK GREENHOUS |
| Jose | BOB COSTE |
| Pedro | GEORGE MORGAN |
| Juanita-Ramirez | BOBBY LAUMANS |
| Miss Fisk | MARCEL OLIVIER |
| General Shrimpsworthy | GEORGE PELLING |
| Prince Carlos Cortocope De La Palina | NEVILLE SMALLWOOD |
| Baron Brabisson | JAMES WATSON |
| Ships Officer, etc. | PETER MOFFATT |
| Postcard Vendors, Reporters, etc. | WYLTON TODD, BILLY WILLIAMS, DENYS FERRY and BEN BROADLEY |
| Special Dances by | TONI SAUNDERS, BOBBY LAUMANS and HARRY ASHLEY |
| Chorus | TONI SAUNDERS, LLOYD ADAMS, MICHAEL GOODCHAP, IAN STEWART, KENNETH JONES, DON EDY, DON HUNTER, WALTER KERRY, DAVID BEVAN-JOHN, MICKEY KOWALOWKA, RALPH JOHNSON and JACK FERGUSON |

Hotel Splendore *HEPCATS* Directed by RONNIE BIRCH
 Theatre Orchestra Conducted by ARTHUR CREIGHTON

Decor : A. H. COMBER and WYLTON TODD



Bobby joue le rôle de « Juanita Ramirez »...



Juanita Ramirez, la vedette étoile...



En discussion avec André Bar (historien et membre VTB) grâce à qui nous sommes en mesure de publier ces dessins et documents.



Costume dessiné par Bobby. Il a été confectionné par les costumiers du Théâtre de Berlin qui le récupéreront par la suite.

« Back Home ! »

Le 24 juin 1945, Bobby Laumans est détaché à l'AMU (*Air Ministry Unit*) afin de pouvoir participer à la représentation « Back Home » du *RAF Theatre Show*.

Bobby poursuit son récit...

« Rentrés en Angleterre en mai 1945, l'un d'entre nous a eu une idée fantastique...

Il nous propose de 'faire quelque chose pour la Croix-Rouge', organisme qui nous a permis de survivre grâce à l'envoi des nombreux colis transitant par la Suisse.

Le Conseil de l'Air nous ayant autorisé à poursuivre nos présentations théâtrales, nous nous sommes débrouillés pour trouver un producteur professionnel qui va travailler gratuitement, ainsi qu'un théâtre qui sera mis gracieusement à notre disposition, ce qui nous permettra de donner ainsi toute la recette à la Croix-Rouge.

Nous restons des officiers de la RAF, en mission spéciale – la guerre au Japon est toujours en cours – pour trois mois maximum, recevant la paye normale des officiers.

Les principales personnes qui vont travailler à ce spectacle sont toutes devenus des professionnels après la guerre. Jack Hylton, fameux chef d'orchestre avant-guerre acceptera de produire le spectacle et c'est grâce à lui que nous pourrons nous produire gratuitement dans deux théâtres de premier ordre. Le premier est le Stoll dans Kingsway où nous allons jouer pendant plusieurs semaines. Ensuite, nous avons déménagé pour le 'His Majesty' dans Haymarket. Nous ne pouvons être plus central.



The Stalag Luft 3 revue "BACK HOME" is having a fortnight's run at the Stoll from July 21, all profits for the International Red Cross. The "girls" are FL.-LT. LAUMANS and FL.-LT. MOFFATT, of the all-ex-P.O.W. cast.

Nous choisissons les meilleurs numéros et sketches joués à Sagan.

Quel plaisir de pouvoir bénéficier d'un théâtre professionnel, de fournisseurs de vêtements, chaussures de danse et accessoires de théâtre. Les aides de scène vont également travailler gratuitement et seront fiers de le faire.

STOLL THEATRE
KINGSWAY, LONDON, W.C.2.
Managing Director: PRINCE LITTLER General Manager: WILLIAM PATRICK
By Arrangement with JACK HYLTON

"BACK HOME"

Compered by TALBOT ROTHWELL.
1. **OVERTURE** The Stoll Theatre Orchestra, under the direction of Warrant Officer H. W. BRADLEY

2. **JUMPING OFF**—The Parachutists: RUPERT DAVIES
PETER BUTTERWORTH
GEORGE MORGAN
ARCHIBALD HASTIE
CYRIL BARTLAM
The Propagandist: RAYMOND GIBBON, JOHN CROWE
The Prisoners: JIMMY PRESCOTT, PETER SEWELL
ROY DOTRICE, TONY SAUNDERS
CYRIL STREET, MIECZSLAW KOWALOWKA
ROBERT RIVERS

Lyrics by D. A. ffrench-Mullen and David Porter. Music by Wylton Todd.

3. **PRISONERS PROGRESS**—(Talbot Rathwell)
Mother PETER MOFFATT
Sister Rose LESLIE TURNBULL
Cousin Charlie PATRICK GREENHOUSE
Uncle Bob RUPERT DAVIES
Aunt Mary ALEC LEWIS
Ronald PETER BUTTERWORTH

4. **DANIELLE** **BOBBY LAUMANS**
"LAST NIGHT" and "WHY OH WHY"
Lyrics by David Porter. Music by Wylton Todd

5. **"DRUMS"**—(D. A. ffrench-Mullen)
Major Black PETER BUTTERWORTH
Major Fink PATRICK GREENHOUSE

6. **LOVELY EVENING**
The Man PETER THOMAS
The Girl ALEC LEWIS
Policeman PETER SEWELL

7. **DREAM BOOGIE** (devised by Christian Dowler)
The Black Notes CHRISTIAN DOWLER, ADRIAN SAUNDERS
The White Note + **CHOREOGRAPHER** **BOBBY LAUMANS**
The Pianist RONALD BIRCH

8. **THE OLD BRIGADE**—(D. A. ffrench-Mullen, Peter Moffatt)
Senior Service RUPERT DAVIES
Middle Service GEORGE MORGAN
Junior Service PETER MOFFATT

9. **QUIET MOMENT** The Violinist—MELVILLE CARSON

10. **A FEW WORDS** PETER BUTTERWORTH

11. **CUBA CONTACT**
The singer RUPERT DAVIES
The Dancers JOHN CHRISTIAN DOWLER, **BOBBY LAUMANS**
The Conga Band and Full Company.
INTERMISSION

12. **"IT TAKES A TOUGH GUY TO BE A LEADING LADY"**
Lyrics by David Porter. Music by Wylton Todd.
The Footballers: MICHAEL ORMOND, CHRISTIAN DOWLER,
BOBBY LAUMANS, PETER MOFFATT.
The Dressers: RAYMOND GIBBON, PETER SEWELL, NORMAN
SAVILL, PETER THOMAS, ROBERT RIVERS,
JOHN CROWE, CYRIL STREET, JIMMY PRESCOTT
MIECZSLAW KOWALOWKA, ARCHIBALD HASTIE,
ROY DOTRICE, ALEC LEWIS

13. **PARIS PARLEY**
The American RAYMOND GIBBON
The Englishman PETER SEWELL

14. **TWO CUPS OF COFFEE**
The Customers PATRICK GREENHOUSE, CYRIL BARTLAM
The Waiter PETER BUTTERWORTH

15. **THE POLISH QUARTET**
TOMAS LEGOWSKI, WLADISLAW CHCIUK,
ROMAN PENTZ, ALEKSANDER FRAN CZAK.

16. **"DR. FRADLER'S DILEMMA"**
Dr. Fradler TALBOT ROTHWELL
Mr. Bigley PETER SEWELL
White Wings RAYMOND GIBBON
Phoebe Shaw CHRISTIAN DOWLER

17. **JET PROPELLED JIVE**—JOHNNY FENDERS BAND Directed by
RON BUSH
Derek Polley } Saxophones. Johnnie Fender } Trumpets.
Neil MacDonald } Jack Thorpe }
Ronald Instone } Ron Furness }
Norman Savill } Peter Marlowe } Trombones.
Andrew Learmonth } John Gale }
Freddie Bryant Piano.
Don Windle Guitar.
Teddy Williams Drums.
William Algie Bass.
Vocalists: RUPERT DAVIES and MICHAEL ORMOND.
"My Better Half"—Lyric by David Porter. Music by Wylton Todd.

18. **"NOR IRON BARS"**—A GRAND OPERA (Lyric by A. Stanley.)
Lady Bessie GEORGE BESSELL
Ferdinand CYRIL BARTLAM
Father ARCHIBALD HASTIE

19. **FINALE** **THE COMPANY**

Advertising Manager For SYBIL LONGMAN
Press Representative STOLL THEATRE J. J. KEALY

Decor by LT. PETER BUTTERWORTH, FLT. LEY KENYON
Wardrobe Master: FLT. NEVILLE SMALLWOOD
Production by F/LT. KENNETH MACKINTOSH

Scenery painted by Simpson Robinson. Musical Instruments loaned by Henri
Selmer & Co. and Premier Drum Co., Ltd. Make-up by Miners
The Company thanks Mr. Jack Hylton and his Organization for their assistance

Comme vous pouvez le découvrir sur le programme ci-avant, je suis presque une star..., prenant part à cinq numéros, plusieurs en solo et ayant fait la chorégraphie d'un des sketches



'Dream Boogie'. Il s'agit essentiellement de numéros de chants et de danse.

The Evening News me donne de très bonnes notes et les revues de presse sont élogieuses.

« A leading lady... »

Après Londres, nous sommes à l'affiche à Newcastle, Carlisle, Edinbourg et Glasgow, une semaine dans chaque ville.

Nous terminons à Londres avec une soirée à l'American Canteen à Picadilly.



French Without Tears

From left to right: Michael Ormond, Walter Morison, Vivian Kelly, Peter Gates and Bobby Laumans

Chaque séance, nous faisons salle comble. Et chaque soirée, nous recevons de longues ovations.

À la fin du spectacle, tous les membres de la compagnie, habillés de leurs uniformes, font un 'special clever routine' sur la scène, au son de la Royal Air Force Marche. C'était fantastique !

Les larmes me viennent aux yeux chaque fois que j'y repense. »

NEWS OF THE WORLD
JULY 22 1945

'Back Home'



F/LT MICHAEL ORMOND (RNZAF) AND LT RUPERT DAVIES RN SING LOVE DUETS - YOU KNOW THE KIND: ALWAYS ABOUT A SWEET LITTLE HOUSE OVERLOOKING THE RENT

F/LT ROBT LAUMANS (RAFVR) IS GRAND AS A GIRL WHO ACTS DUMB BUT AINT - FOR WHO ELSE COULD SKIN A WOLF AND GET A MINK?



ARTHUR⁴⁵ FERRIER

THESE GALLANT BOYS GIVE A SHOW THAT HAS EVERYTHING - INCLUDING ACK-ACTION

OUR ARTIST'S SKETCHES OF SOME OF THE EX-PRISONERS FROM STALAG LUFT III., WHOSE SHOW OPENED LAST NIGHT AT THE STOLL THEATRE, LONDON.

Bobby à l'honneur...

Leading Lady With A Past GLAMOUR "GIRL" WAS A FIGHTER PILOT



AMONG the stars of "Back Home," the Air-Crew P.O.W. show at the Glasgow Theatre Royal, is a leading lady with a remarkable story.

Glamorous, lissom and brunette, "she" is Belgian fighter pilot, Bobby Laumans, a husky young man whose adventures landed him in Stalag Luft III.

Ready for the Show—

At the outbreak of war, Laumans was a regular officer in the Belgian Air Force, and when his country collapsed, he flew to France to carry on the fight.

He was in Marseilles when France fell, but contrived to make his way to Morocco. Ordered to return to the Continent to surrender, Laumans instead secured a passage to Britain and joined the R.A.F. as a fighter pilot.

Shot down, he escaped injury and was taken to a German camp, from which he has now graduated to the stage—with "flying" colours.

Sablon Accent

Laumans has a rich baritone voice which, allied to a faint accent, is reminiscent of Jean Sablon. His manly remarks have a strange incongruity, coming from the slender beauty of his impersonation.

Managers are already interested in persuading him to give up his first love—flying—to make a permanent career of theatre work.

—and Flying-Officer Laumans, Reporting for Duty

alls 7 Death

quistain (23), an th yesterday from Bayswater, London, le crack."



Anne Crawford, Edinburgh—visit to The Picture House, here signing the au

AT THE THEATRES

R.A. Ba

ONLY good thing to com first-rate revue prese the air-crew ex-prisoners

The show consists of 18 it hundreds they wrote, dressed, ar Among these amateurs is some being a really subtle and amusing Marx. In broader comedy, Pete

Female impersonators especially of the camp school, can be cheap and nasty, but there's nothing crude about the "girls" in "Back Home." They remain completely in character, and for this demonstration of good taste, one critic, at least, is grateful.

Belgian airman Bobby Laumans is more glamorous than even Hedy Lamarr! I have rarely heard such a storm of genuine applause as greeted the boys at the end of their two-and-a-half hours performance last night.

This is the last week of their public tour for Red Cross and other funds. They receive only R.A.F. pay and next week return to duty.

Pity the Air Council cannot be persuaded to let the whole country see the grand spirit with which our airmen fought the Huns, even in captivity. J.W.R.

English... ..

Exodus, suite et fin

Nous terminons ce chapitre des « Faits marquants » par un article paru dans le magazine VTB 3-2014. Il a trait à l'épopée de ces Juifs qui ayant été empêchés de se rendre en Palestine finissent par vouloir s'établir en Amérique du Sud...

Cet article, Bobby l'a donc rédigé quelques mois avant son décès le 21 avril 2014, à l'âge de 93 ans... Une prouesse, une de plus !

« C'est à la demande de notre Président VTB (Michel Mandl) que je me décide de vous raconter une histoire 'vraie'. Cela s'est passé il y a exactement soixante ans, et je dois avouer que mes souvenirs sont parfois confus. C'est une histoire d'aviation évidemment. Je pense qu'en la racontant les plus jeunes auront ainsi une idée de la manière dont fonctionnait une compagnie d'aviation commerciale dans les premières années d'après-guerre.

J'étais jeune commandant de bord DC-3 à l'époque à la Sabena, mais faisais encore occasionnellement un vol sur DC-4 en tant que co-pilote. Qui n'a pas entendu parler de l'EXODUS, ce navire qui à plusieurs reprises transporta des passagers juifs qui espéraient s'installer en Palestine, encore à ce moment un Protectorat britannique, et qui furent chaque fois refoulés. Il se fait qu'en 1947 un groupe de ces Israélites (l'État d'Israël n'existe pas encore) décident qu'il serait peut-être préférable de s'établir en Amérique du Sud plutôt qu'en Palestine. Une cinquantaine d'entre eux, après avoir essayé d'autres compagnies, dont Air-France, sonnent à la porte de la Sabena. Notre Directeur des Exploitations est Mr. Anselme Vernieuwe, ancien pilote du 'Bomber Command' de la R.A.F. durant la Deuxième Guerre mondiale. C'est d'ailleurs lui qui a débauché pas mal de pilotes militaires (aussi de la R.A.F.) pour tenter une carrière à la Sabena.

Donc l'affaire intéresse la Sabena, car en 1947 nous n'avons pas d'exploitations en Amérique du Sud. Ce peut donc être une expérience fort intéressante pour la société. Le département juridique ayant vérifié que les passagers disposent tous de passeports et visas en règle, le vol est mis sur pied. L'âge des passagers varie de moins d'un an à plus de 80 ans. Le groupe est composé de tous les milieux mais principalement d'ingénieurs, d'anciens commerçants et aussi plusieurs musiciens. Il y a notamment un violoniste classique, qui fera plus tard une carrière internationale.

L'avion que la compagnie peut mettre en ligne est un DC-4, quadrimoteur non pressurisé, descendant du fameux C-54 de l'USAF ayant fait merveille après D-Day, le 6 juin 1944. Il peut accueillir cinquante passagers. Mr. Vernieuwe pensant que ce vol peut bien être une aventure un peu incertaine, décide que tout l'équipage de maîtrise sera composé de gens ayant combattu durant la guerre et donc si nécessaire, supposer pouvoir prendre des initiatives. Dans la cabine, il n'y a pas d'hôtesse de l'air, mais deux stewards, solides gaillards ex para-commandos. Georges Jaspis, ex pilote de Typhoon ayant plusieurs victoires à son crédit, est désigné comme commandant de bord. Moi, je suis le co-pilote et Roger Tambour (ex R.A.F.) est le navigateur. Le radio de bord (à cette époque il fallait encore un marconiste) se nomme H. De Geynst. Il a fait la guerre comme radio de bord dans la 'British Merchant Navy'. Mais surtout, il parle très couramment l'espagnol, car il faut pouvoir se faire comprendre en Amérique du Sud où tout le monde ne parle pas nécessairement l'anglais. Le mécanicien de bord, Achille Erzeel, n'a pas été à la R.A.F., mais il nous faut quelqu'un ayant une connaissance pratique de la mécanique. Il a été formé dans les ateliers de la Sabena d'avant-guerre et peut donc mettre la main à la pâte si c'est nécessaire. Nous emportons

quelques pièces de rechange. Le chef de cabine est J. De Bruyn. Notre avion est le DC-4, OO-CBI. Il sort des usines Douglas de Santa Monica. La date de départ est le 7 novembre 1947.



Nous devons déposer la moitié de nos passagers au Venezuela, donc destination Caracas ; l'autre moitié en Équateur sur la côte du Pacifique.

Évidemment, nous ne pouvons pas faire ce vol d'une traite. Des escales techniques sont nécessaires. La veille du départ, Georges, Achille et moi faisons un vol d'essai pour être certain de disposer d'une bonne machine. Le retour à Melsbroek est prévu cinq jours plus tard. En réalité, l'expédition (car c'en fut une) durera neuf jours.

Depuis quelques jours, je n'étais pas bien et j'avais de la fièvre. En ayant parlé à Mr. Vernieuwe, il me dit directement : 'Écoute mon cher, il faut des jours pour obtenir des visas. On ne peut plus modifier l'horaire et il n'y a pas d'autre pilote. Va voir le docteur Allard et explique-lui la situation'. Ce que je fais. Il me donne quelques pilules, déclare que j'ai un début d'oreillon, mais que vu les circonstances exceptionnelles, je peux voler. Je soupçonne Vernieuwe d'avoir passé un petit coup de fil au doc.

Mais je ne demandais pas mieux.

Le 7 novembre 1947, tout est prêt. Notre première escale ? Santa Maria dans l'archipel des Açores. Les passagers sont embarqués et nous décollons. Arrivé en altitude de croisière sous pilote automatique, voyant que je n'allais pas bien, Georges me dit d'aller m'allonger sur la couchette. Dans le cockpit des DC-4, l'équipage dispose d'une couchette. Ayant pris les médicaments du Dr. Allard, je m'endors rapidement, et lorsque je me réveille, nous sommes en descente sur Santa Maria. J'ai repris ma place dans le siège de droite. C'était un atterrissage de nuit. Ayant commandé le plein de carburant et après qu'Erzeel ait vérifié l'état de l'avion, nous accompagnons les passagers dans un hôtel tout proche. Je n'ai pas pris le repas du soir et suis allé dormir directement. Encore quelques médicaments et au lit.

Le lendemain matin, la fièvre a disparu et je me sens prêt pour un bon « breakfast ». Tout le restant du voyage fut parfait au point de vue de ma santé. L'étape suivante fut la traversée de cette partie de l'Atlantique entre les Açores et une autre île : Bermuda. Vol sans histoire vers les dix mille pieds d'altitude et nous posons notre CBI à Kindley Field, le samedi soir. Les Bermudes étaient encore sous influence britannique. Durant la guerre, le Duc de Windsor y fut gouverneur général. Mais l'aérodrome était sous contrôle américain (99 year lease). Nous

présentant au contrôle, l'officier américain nous déclare qu'il doit obtenir l'autorisation de Washington et quand Jaspis lui demande de le faire, la réponse fuse : 'But old chap, au Pentagon, ils sont tous au golf (du moins le service qui nous intéressait). Revenez lundi matin.' Toute tentative d'explication était inutile. Mais il y avait pire endroit pour passer le week-end. La Sabena n'avait évidemment pas de représentant sur place, mais nous avons pu nous adresser à la PANAM qui s'est occupé des hôtels. Donc rapidement, nous avons pu loger les passagers et l'équipage a trouvé place dans un hôtel sur la plage et dans les salons, nous côtoyions des vedettes d'Hollywood (de l'époque) qui passaient des vacances aux Bermudes. Le dimanche, nous avons même loué un petit voilier et sommes partis à quatre à bord de cet esquif pour une après-midi en mer (sans Achille cette fois). C'était fort agréable. Les escales suivantes n'allaient pas avoir la même saveur.

Le lundi matin, on se présente à l'aérodrome. L'officier de service a déjà fait le nécessaire et nous attend pour le plan de vol.

Les passagers sont satisfaits, bien reposés, l'avion toujours en bonne forme. Nous quittons les Bermudes pour notre destination suivante : Caracas au Venezuela. Sur ce trajet-ci, nous allons passer près de plusieurs îles paradisiaques ; en réalité, nous traversons les Antilles.

Cette partie du vol se passe aussi sans incident comme les deux premières. Le DC-4 fait merveille et le temps est beau. Le radio De Geynst envoie et reçoit ses messages. En fin de parcours, on reçoit un message en VHF et on est contacté en anglais par le contrôle hollandais de Curaçao.

Le soleil se couche et nous arrivons de nuit en vue de Caracas. Notre navigateur a emporté des cartes de l'Atlantique et des approches côtières, mais nous les pilotes, nous n'avons pratiquement aucune carte d'approche d'aérodrome sauf quelques anciennes cartes américaines périmées et quelques renseignements grappillés à gauche et à droite avant le départ. Nous n'avons donc pas les classiques 'route books' qu'on trouve dans tous les cockpits à l'heure actuelle. Nous savons que nous devons atterrir à la Guaira qui est doté d'une piste unique sur la plage au pied de la falaise sur laquelle s'étend Caracas. Nous volons à vue et nous sommes en contact VHF avec le contrôleur d'aérodrome qui heureusement donne ses instructions en anglais. Si les NOTAMS existaient à ce moment, nous n'en n'avons pas connaissance. Le contrôleur nous avertit qu'il y a des travaux sur la piste mais qu'ils sont balisés. Nous ne comprenons pas de quelle nature sont ces travaux, mais sommes contents de le savoir. Nous faisons le circuit habituel par virage à gauche, mais en restant au-dessus de la mer.

Nous sommes en vent arrière toujours au-dessus de la mer. Brusquement l'éclairage de la piste disparaît. Je demande au contrôleur pourquoi il a éteint le balisage et il me répond que tout est normal. Dans le doute, nous continuons plus loin restant à mille pieds en vent arrière. Puis en virant à gauche, les lumières réapparaissent et tout semble normal. Ne sachant pas exactement où étaient les travaux de piste, Jaspis exécute un 'precautionary landing' et réussit un très bel atterrissage vraiment en bordure de piste et nous freinons au maximum. Effectivement encore loin devant nous apparaissent des lumières rouges sur la piste.

Ayant rejoint le tarmac, nous déposons nos passagers dans une minuscule aérogare.

Ceux dont c'est la destination sont attendus par des connaissances ou s'en vont d'une manière ou d'une autre. Les passagers restants, 28 je crois, et l'équipage, nous trouvons à nous loger sur place et n'allons donc pas à Caracas. Erzeel s'occupe du plein et le bon DC-4 est prêt pour l'étape suivante.

Mais en arrivant à l'aérodrome le matin, Georges et moi avons un coup au cœur. La raison pour laquelle l'éclairage d'aérodrome avait disparu la veille nous saute aux yeux. En mer devant la piste, il y avait un récif, une petite île, d'environ 400 mètres de haut. Nous avions donc volé plus bas que son sommet et heureusement de l'autre côté. Nous n'en savions rien, n'ayant pas de carte d'approche. Il n'y avait pas de procédure spéciale, pas d'ILS, rien. Je suppose qu'il y avait une lumière rouge sur le récif, mais nous ne l'avons pas vue.

Et nous voilà partis pour la côte du Pacifique, notre prochaine destination étant l'aérodrome de Salinas en Équateur. Nous ne pouvons pas aller à Quito, la capitale, l'aérodrome se trouvant à plus de 4.000 pieds et trop court pour un DC-4. Uniquement les DC-3 y atterrissent. Nous devons traverser la partie nord de la Cordillère des Andes et ne pouvons monter plus haut que 10.000 pieds n'ayant pas de pressurisation. Nous pensons à Mermoz et Saint-Exupéry qui, une dizaine d'années plus tôt volaient régulièrement dans ces régions. Ici le vol est un peu plus inconfortable dû aux turbulences causées par les montagnes. Nous sommes assez bien secoués et beaucoup de passagers sont malades. Enfin, nous arrivons au-dessus de l'Équateur. Lorsque notre radio demande l'autorisation de descendre sur Salinas, le contrôle répond que Salinas est fermé et que nous ne pouvons pas atterrir.

Sans en donner la raison. Il nous conseille de prendre Guayaquil comme diversion. En survolant Salinas nous comprenons : la piste de l'aérodrome militaire est remplie de camions et autres véhicules. Nous n'insistons donc pas. Mais de nouveau, nous n'avons pas de carte pour nous rendre à Guayaquil. Le contrôle nous donne un cap à suivre et la fréquence du 'beacon' d'entrée. Heureusement, nous volons en VFR et de jour. Mais le coucher du soleil n'est pas loin. Nous volons déjà depuis plus de huit heures. En approchant, nous réalisons qu'il s'agit d'un aérodrome en herbe. Nous ne voyons pas d'aérogare. Nous demandons au contrôleur (heureusement en anglais) s'il nous aperçoit dans son circuit. La réponse est affirmative et il nous donne l'autorisation d'atterrir en disant que dans la diagonale la plus longue, le sol est recouvert de plaques PSP et qu'un DC-4 peut s'y poser. De nouveau Georges fait un très bel atterrissage et nous roulons vers un baraquement où nous pensons trouver le contrôle.

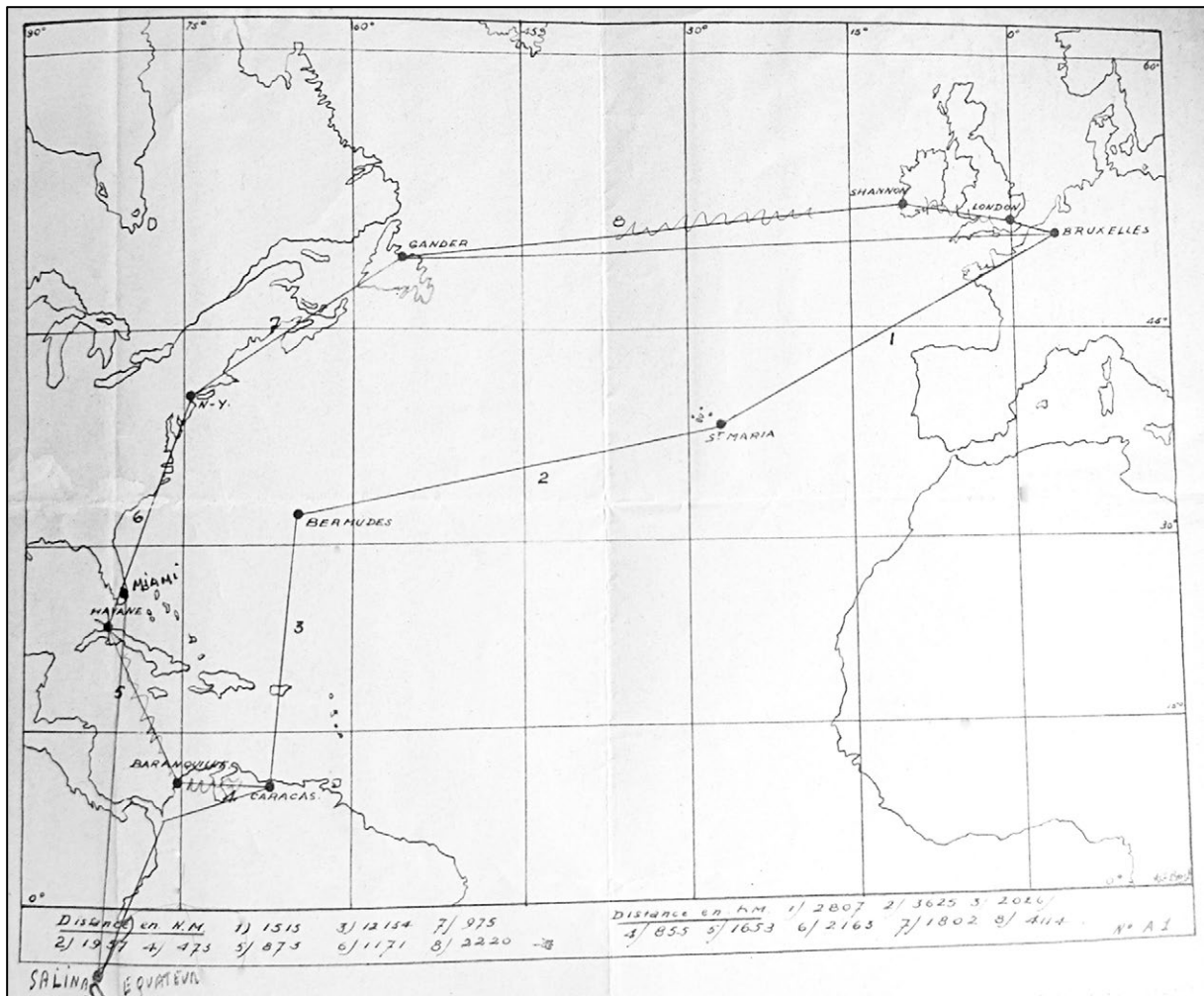
Dès que l'avion est immobilisé, une troupe de soldats en armes se poste devant les portes et aucun escalier n'est amené. Nous demandons aux passagers de rester assis et Achille ouvre la porte arrière. Les soldats semblent porter un uniforme kaki assez loqueteux et certains n'ont même pas de chaussures. Ils ont tous le type indien. Mais un officier, lui sanglé dans un uniforme impeccable et portant de magnifiques bottes noires se détache et nous adresse la parole en espagnol, lui au sol, nous dans l'avion. Jaspis demande à De Geynst de traduire et la réponse est ahurissante : 'Démarrez vos moteurs et repartez'. Jaspis fait remarquer que l'aérodrome est notre destination, et que de toute façon, nous avons besoin d'essence pour nous en aller. Nous n'avons plus que pour moins d'une heure de vol. L'officier permet que le commandant et l'interprète descendent, mais il n'y a toujours pas d'escalier. Georges demande à Erzeel, le mécanicien, de déployer l'échelle de secours que nous avons à bord, et les deux descendent. S'en suit alors une discussion interminable en espagnol et finalement tout l'équipage peut descendre (toujours par l'échelle), les passagers restant à bord avec les deux stewards. Nous sommes conduits vers le baraquement où nous entrons et immédiatement la porte se referme et on entend la clef tourner dans la serrure.

De la fenêtre fermée, nous voyons que les soldats sont postés autour et devant la baraque. Il y a une table et des bancs. Jaspis tambourine sur la porte et l'officier réapparaît. Georges exige de voir le Consul de Belgique. Nous savions qu'il y en avait un à Guayaquil, un Équa-

torien ayant vécu dix ans à Anvers avant-guerre. Nous exigeons également que les passagers puissent descendre de l'avion, qu'ils soient pris en charge et qu'on leur donne des boissons. Il faisait horriblement chaud. Mais aucune suite n'est donnée à ces demandes. Pour finir toujours par la fenêtre, on voit arriver des journalistes, prévenus on ne sait comment. Certains parlent anglais et nous comprenons que nos passagers sont clandestins et ne peuvent poser le pied sur le sol d'Équateur. Nous lisons dans la presse du lendemain que la 'Sabena est une compagnie qui essaie d'introduire clandestinement des personnes avec de faux passeports'. Voici quelques titres : le journal El Universo publie en première page : 'Avión belga aterrizó furtivamente aquí, procedente de Caracas con 28 pasajeros' avec photo de quelques passagers. En première page également, El Telegrafo titre : '28 semitas llegaron ayer clandestinamente a Guayaquil'.

G. Jaspis essaie de faire appeler un représentant de la compagnie Panagra, mais les militaires refusent tout contact. Finalement vers minuit, une grosse Cadillac blanche décapotable fait son apparition et nous voyons (toujours par la fenêtre) en descendre deux messieurs en smoking blanc. Ils parlent avec autorité à l'officier commandant la garde. Celui-ci se met au garde-à-vous, salue et oh miracle, nous ouvre la porte. Georges s'adresse aux deux arrivants et il se fait que l'un est le Consul de Belgique et l'autre, le fils du Président de la République d'Équateur. Ils se confondent en excuses et nous font conduire ainsi que nos passagers enfin libérés, dans un local de la Panagra pas trop éloigné. Nous recevons enfin l'explication de ces agissements bizarres des autorités. Nos passagers avaient obtenu leurs passeports et visas en Europe plusieurs mois auparavant. Entre temps, il y avait eu un coup d'état (comme dans les histoires de Tintin !) et le nouveau gouvernement ne reconnaissait plus ces visas. Les passagers sont conduits en bus dans un hôtel de la ville et l'équipage conduit au palais du Gouverneur où nous recevons des chambres de premier ordre. Dans la matinée du 13, les choses ne traînent pas. Certains passagers ont des connaissances juives fortunées et haut placées dans le pays et rapidement les choses s'arrangent : les Juifs peuvent rester dans le pays. Nous ne saurons jamais ce qu'ils sont devenus, sauf le violoniste virtuose qui a fait une très belle carrière. Durant ces pourparlers, l'équipage est traité en V.I.P., comme hôtes du Gouverneur. Nous en profitons pour visiter brièvement la ville... et préparer la suite de notre voyage. Dans leurs éditions suivantes, les journaux changent de ton et titrent notamment 'Se resolvió la situación de los 28 inmigrantes judíos'. El Universo précise 'Semitas llegados con destino al Ecuador han traído pasaporte en perfecto orden'.

Le plein d'essence a été fait. Le DC-4 est toujours en ordre de vol grâce aux bons soins de notre mécanicien et le plan de vol a été déposé au contrôle aérien. Notre nouvelle destination : Miami en Floride. Notre avion est vide cette fois, plus aucun passager. Mais avant de quitter le sol équatorien, nous pensons devoir laisser un souvenir de notre passage. Nous avons remarqué que le baraquement, sorte de corps de garde, où nous avons été enfermés de si longues heures sans boire et sous une chaleur épouvantable, se trouvait un peu à l'écart. Georges a placé son DC-4 à quelques mètres devant la baraque en bois. Soi-disant pour faire les essais moteurs avant le décollage, il a mis les quatre moteurs en même temps à la puissance de décollage pendant une dizaine de secondes, puis a lâché les freins après avoir réduit les moteurs. En virant pour se placer sur la piste, on a pu constater que la baraque avait été endommagée. On s'est empressé de décoller...



Cette partie du vol-retour a été un enchantement. Nous survolons la jungle de Colombie à basse altitude dans un temps sans nuages. Et les deux pilotes de chasse qui sont aux commandes profitent d'un avion sans passagers pour voir si ce quadrimoteur est aussi maniable qu'un Typhoon ou un Spitfire. Nous l'avons donc balancé un peu à tour de rôle et sommes descendus parfois à quelques cinq ou six cents pieds pour admirer l'un ou l'autre village ou la beauté de la nature. À un moment donné, il s'est passé une chose fantastique. Nous apercevons une formation de grands échassiers multicolores, principalement rouges. Nous avons réduit la vitesse, sorti les flaps et volé à leur hauteur pendant plusieurs minutes. Ils ne semblaient pas effrayés et n'ont pas rompu leur formation. Quel spectacle !

Nous avons traversé l'Amérique Centrale, puis la mer des Caraïbes, traversé Cuba du sud au nord pour finalement atterrir, de nouveau de nuit à Miami. Là, plus question de fantaisie. C'est le contrôle américain dans toute sa rigueur. Nous sommes très fatigués et sommes pris en main par la Pan American (disparue avant la Sabena). Nous avons passé une nuit confortable dans un hôtel voisin de l'aéroport. Le lendemain 14 novembre, le vol vers New-York, s'est encore fait à vide, mais cette fois nous suivons correctement les Airways sous contrôle strict. Plus question de voler avec les oiseaux. À New-York, l'aérodrome JFK bien connu, n'existait pas encore et nous sommes allés nous poser sur l'aérodrome de La Guardia encore en usage aujourd'hui pour les vols locaux.

La Sabena n'avait pas de ligne régulière avec les USA à ce moment et je ne me souviens pas si nous avions une représentation à NYK à ce moment. Toujours est-il que le retour se fait en

vol commercial, en embarquant donc fret et passagers. À cette époque, en DC-4, il fallait en général deux escales intermédiaires, la première étant normalement Gander en Terre Neuve, mais ce jour-là, l'aérodrome est sous les minima d'atterrissage et nous sommes allés atterrir à Stephenville, notre aérodrome de diversion situé un peu plus au nord. Nous y passons la nuit et c'est donc le 16 novembre que nous réalisons, sans escale en Irlande, le trajet final : Stephenville-Evere. Oui, nous avons pu nous poser à Evere, encore en usage, car après 14.45 heures de vol, nous sommes suffisamment légers que pour y atterrir.

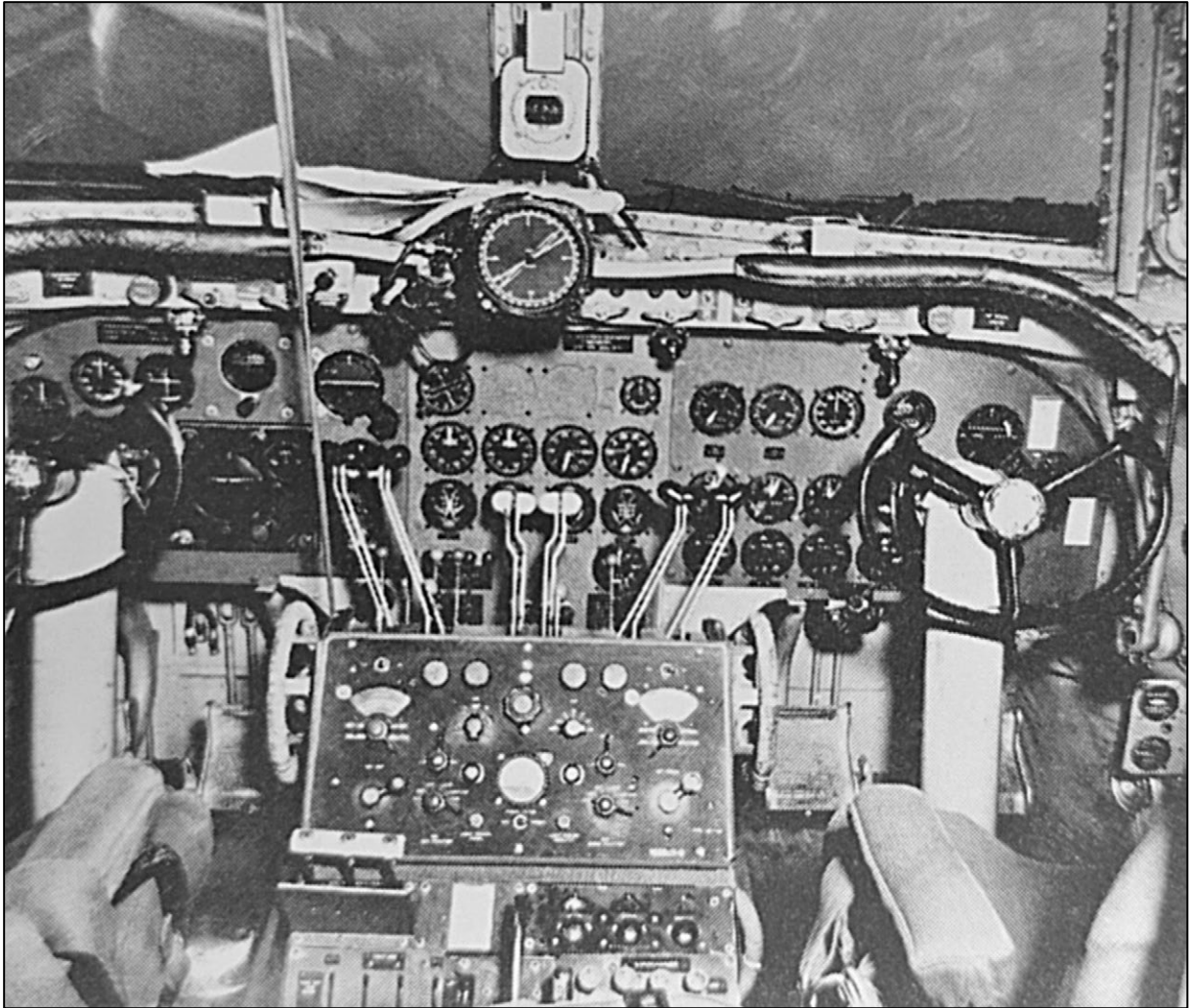
Ce fut un voyage mémorable. Malgré quelques péripéties, ces passagers, refoulés de l'Exodus, sont arrivés à bon port grâce à la Sabena. Rappelez-vous notre publicité le long de la Nationale 7 en France, en route vers la Provence : Par Sabena, vous y seriez déjà ! »

Ci-après, les heures de vol effectuées par le OO-CBI :

| Date | Segment | Jour | Nuit |
|-------------|----------------------------------|--------------|-------|
| 06 Nov 1947 | Test flight | 0h50 | — |
| 07 Nov 1947 | BRU – Açores (Santa Maria) | 1h30 | 8h15 |
| 08 Nov 1947 | Açores – Bermuda (Kindley Field) | 6h45 | 6h30 |
| 10 Nov 1947 | Bermuda – Caracas (La Guaira) | 6h35 | 1h25 |
| 11 Nov 1947 | Caracas – Guayaquil (Équateur) | 8h50 | — |
| 13 Nov 1947 | Guayaquil – Miami | 8h20 | 3h25 |
| 14 Nov 1947 | Miami – New-York (La Guardia) | 6h35 | — |
| 15 Nov 1947 | NYK – Stephenville (Canada) | 1h45 | 4h05 |
| 16 Nov 1947 | Stephenville – Evere | 7h00 | 7h45 |
| Totaux | | 48h10 | 31h25 |
| Grand total | | 79h35 | |

| | | | | | | |
|---|---------------|----------------|-------------------|--|------------------|----------------------------------|
| " | 6 | DC4 | OO-CBI | Jaspis | Jelt | test flight. |
| " | 7 | DC4 | " | Jaspis | " | Bu - Açores (Santa Maria) |
| " | 8 | DC4 | " | Jaspis | Rog Tambour | Açores - Bermuda (Kindley Field) |
| | | | | (JASPIS + R. TAMBOUR + A. ERZEEL + Ach. Erzeel | | |
| " | 10 | DC4 | " | Jaspis | R/p Defeynst. | Bermuda - La Guaira (CARACAS) |
| " | 11 | DC4 | " | Jaspis | C.B. J. De Bruyn | La Guaira - Guayaquil |
| " | 13 | DC4 | " | Jaspis | " | Guayaquil - Miami |
| " | 14 | DC4 | " | Jaspis | " | Miami - La Guardia |
| " | 15 | DC4 | " | Jaspis | " | New York - Stephenville |
| " | 16 | DC4 | " | Jaspis | " | Stephenville - Atlantic |
| " | 19 | DC3 | OO-AUY | Lelarge | " | Atlantic - Bu |

Logbook reprenant les vols effectués au cours de la mission.



Cockpit d'un Douglas DC-4 de la Sabena.

IV. TÉMOIGNAGES

Pierre Plisnier (beau-fils de Bobby)

Passionné d'aviation, Pierre a été Cadet de l'Air avant d'entrer à la FAé. À l'issue de sa formation pilote aux États-Unis (USAF 72-02), il est breveté le 11 septembre 1971. Après une transition sur F-104G, il est muté à la 349. Il y séjournera une dizaine d'années. Il poursuit ensuite sa carrière au 15^e Wing sur C-130H.

À la retraite en 1992, il restera actif jusqu'à ses 58 ans dans le domaine de la sécurité, comme expert judiciaire pour le Parquet de Bruxelles.

À de nombreuses occasions, Pierre a pu évoquer avec son beau-père la période combien mouvementée des années de guerre.

Ci-après, il nous livre toutefois quelques souvenirs de famille...

« *From England with love* »

Bobby a toujours été très discret sur sa vie de famille, mais la rencontre avec la femme de sa vie, mérite d'être contée.

Muté en avril 1942 au 350 Sqn basé à Debden, il décide de passer quelques jours à Londres. Alors qu'il arpente les rayons d'un grand magasin, il remarque une jeune et jolie blonde qui le regarde également ; ils se sourient... et ils continuent leurs achats.

Le soir venu, ils ont chacun la même pensée : *si je retourne demain à la même heure dans ce même magasin, cette même personne, aperçue brièvement aujourd'hui, y reviendra-t-elle aussi ?*

Il retrouvera ainsi celle qui, même après avoir été informée qu'il était *missing*, attendra des semaines jusqu'à ce qu'elle apprenne qu'il était prisonnier et avec qui il échangera de nombreuses lettres pendant trois ans.



Dès son retour de captivité, il l'épousera... et ils auront trois charmantes filles.

Laumans airlines

Farouchement opposé au fait que ses filles deviennent hôtesse de l'air, mis devant le fait accompli, il est bien obligé d'accepter la situation quand sa fille Diana, devenue majeure, entre à la Sobelair.

Elle y vole pendant trente-trois ans, et est mise à la « retraite anticipée forcée » lors de la faillite de la compagnie.

Sentiments ou nostalgie, lors d'une escale à New-York, Bobby refuse la suite réservée au Cdt de bord et demande d'occuper la chambre simple standard où sa fille a dormi quelques jours auparavant lors d'une mise en place Sobelair.

La croisière s'amuse

Septante ans après avoir dérivé pendant trois jours dans les eaux grises et froides de la Manche, Bobby, en vacances chez sa fille Diana, en juillet 2012, « navigue » à nouveau dans un dinghy de sauvetage. Cette fois, sa croisière est beaucoup plus agréable...

Nouveau baptême de l'air à 90 ans

Lors d'une réunion de famille, nous lui avons conté notre récent vol en montgolfière. Bobby nous confie alors, avec peut-être une petite idée derrière la tête, qu'il avait volé sur de nombreuses machines volantes différentes, mais jamais en montgolfière ni en planeur.

Saisissant la balle au bond, nous lui avons proposé pour son 90^e anniversaire, un vol en montgolfière qu'il effectuera avec sa fille Maxine et un vol en planeur à Temploux effectué avec le Colonel Avi Claude Evrard, le premier pilote de la 349 à effectuer un vol solo en F-16. Bobby a pu ainsi « boucler la boucle » de ses expériences aéronautiques et ce, malgré son bel âge.



En montgolfière et en planeur à 90 ans...



Général Aviateur e.r. Gérard Van Caelenberge, président VTB

À Beauvechain, à la 350^e Escadrille, j'ai régulièrement eu l'occasion d'avoir des discussions intéressantes avec des « anciens » de la Royal Air Force ayant participé aux opérations aériennes pendant la Deuxième Guerre mondiale. Bobby Laumans a toujours occupé une place discrète mais néanmoins impressionnante dans ces discussions. C'était un conteur très vivant doté d'une excellente mémoire. Ses récits témoignent d'observations très précises. Ils illustrent par ailleurs une connaissance approfondie des personnes qu'il a eu l'occasion de côtoyer.

Très modeste quant à ses propres exploits, il pouvait parfaitement décrire le style particulier des différents groupes d'aviateurs dont il a fait partie et ce dans des circonstances fort différentes les unes des autres. Parmi celles-ci, je retiendrai plus spécialement sa formation comme élève pilote en Belgique à l'approche de la Deuxième Guerre mondiale, l'évacuation en 1940, les opérations aux 74 et 350 Squadron de la RAF, la période comme prisonnier de guerre en Allemagne, la route vers la libération en 1945 et finalement la transition vers la Sabena comme pilote de ligne.

Au cours de certaines conversations, il a relaté les émotions intenses qu'il a ressenties après sa dernière mission en tant que pilote de chasse, le Circus 178 du 1^{er} juin 1942. C'est à ce moment que deux amis de sa promotion à l'école de pilotage, José Hansez et Georges Livijns, ont disparu en Mer du Nord. Lui-même a été abattu ce jour-là et a dérivé pendant trois jours et deux nuits dans son canot pneumatique. Son sauvetage au large de la côte belge par la Marine allemande fut le début de trois longues années en tant que prisonnier de guerre en Allemagne.

Mich Mandl a réussi, en collaboration avec la famille de Bobby Laumans, à rassembler une foule de souvenirs importants et à faire une sélection qui préservera ses expériences et, surtout, sa personnalité aux multiples facettes pour les générations actuelles et futures d'aviateurs. Je l'en remercie très sincèrement.



André Bar

Que dire de plus de Robert Laumans après ce superbe Mémorial.

C'est le 24 juin 2011 que j'ai le grand plaisir de le rencontrer pour la première fois chez lui à Wavre.

Cette visite est bientôt suivie par d'autres rencontres durant lesquelles Bobby me fera part de ses souvenirs de l'Aéronautique, de sa campagne de 1940, de l'exode de l'École de pilotage, et de la suite de son parcours d'aviateur.

Il me permet de copier (numériser) les différents documents qu'il possède : logbook et différents carnets.

Lorsqu'il séjourne à la Séniorie du Val des Seigneurs, j'irai fréquemment prendre de ses nouvelles. Ensemble, nous irons saluer Bobby Bladt qui lui aussi séjourne à la Séniorie.

Je lui ai encore rendu visite le 22 mars 2014. Je ne pensais vraiment pas que ce serait la dernière...



Hommage de l'OFC – Old Flyers Club.

C'est avec une réelle et profonde tristesse que nous avons appris le décès, le lundi 21 avril 2014, à Woluwe-Saint-Lambert, d'un « Grand Monsieur » et héros de l'aviation belge, notre ami et membre de l'OFC : Robert « Bobby » Laumans.

Veuf de Rosemary Titmus.

Il est né, à Tervuren, le 4 décembre 1920 et était donc âgé de 93 ans.

À partir de 1937, il effectue d'abord une carrière militaire. Il est breveté pilote en 1941.

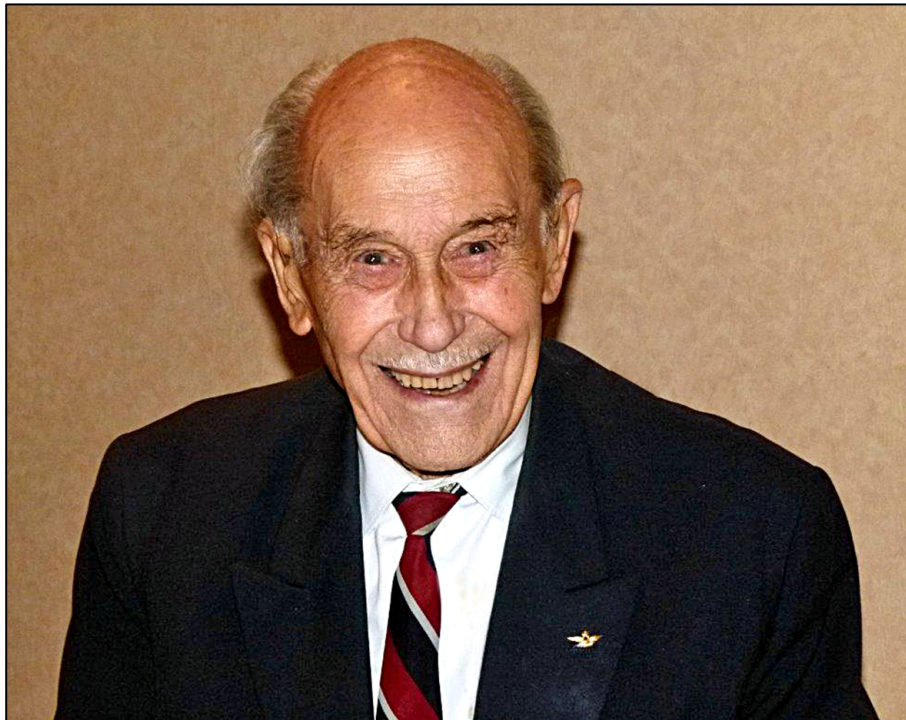
Durant la Guerre 40-45, il est nommé Flight Lieutenant à la RAF (74th and 350th Sqn).

De 1942 à 1945, il est prisonnier de guerre, notamment au Stalag Luft III à Sagan en Silésie.

En 1946, Bobby rejoint la Sabena. Il a été qualifié sur DC-3, DC-4, CV-240, CV-440, Caravelle, B707, B727 et B747.

Il a terminé sa carrière comme Chef du département Entraînement et chef-pilote B747.

Il part à la retraite le 26 juin 1976.



Banquet OFC du 27 octobre 2012.

Bobby Laumans était titulaire de nombreuses distinctions honorifiques, notamment : Chevalier de l'Ordre de Léopold, Officier de l'Ordre de la Couronne avec glaives en vermeil, Croix de Guerre 40-45 avec deux palmes et lion de bronze, Croix des Evadés..., mais également plusieurs autres décorations étrangères.

Bobby était aussi membre des « Vieilles Tiges » qui, en 2011, lui ont attribué le Diplôme de 70 ans de brevet aéronautique.

En dehors de l'aviation, il était aussi un excellent dessinateur. Il s'adonnait à la peinture, notamment l'aquarelle.



Les funérailles de Bobby Laumans ont eu lieu le samedi 26 avril 2014 en la Basilique Notre-Dame de Basse-Wavre, en présence d'une foule considérable, parmi laquelle on pouvait notamment remarquer le Général Gérard Van Caelenberge (CHOD), une délégation d'officiers de la RAF et de la SAAF, des officiers des différentes composantes de l'armée belge et notamment du 350^e Sqn, des représentants des VTB, de l'OFC, du Spitfire Club, de la BAFA, du réseau Comète, etc.

À l'arrivée du cercueil, deux trompettes de la Musique royale de la FAé jouèrent la sonnerie « Aux Champs ».

Avant le début de la célébration eucharistique, plusieurs personnalités prirent la parole afin de rendre hommage au défunt :

- Mr Dick Whittingham, Vice-président de la section belge de la RAFA (Royal Air Force Association).
- Mr Léon Rubin, également ancien de la RAF et ami de Bobby.
- Le Lieutenant-Général (e.r.) Guido Van Hecke, président de la BAFA (Belgian Air Force Association) qui résuma les dix années de la carrière militaire de Bobby et plus particulièrement ses exploits durant la Deuxième Guerre mondiale.
- MM Jean Kamers, président d'honneur des VTB et Frank Van den Broecke, président de l'OFC qui, à tour de rôle, évoquèrent ses 30 années passées au service de la Sabena (voir leur discours ci-après).
- Et pour terminer, ses trois filles, ses deux beaux-fils et deux de ses petits-fils évoquèrent l'homme qu'il était en famille et dans la vie de tous les jours.

À la fin du service funèbre, la Marche de la RAF sera suivie de la Brabançonne.

La cérémonie, militairement organisée et minutée, durera deux heures. Elle fut suivie de l'inhumation au cimetière de Wavre.

Ensuite, la famille invita tous les participants à prendre le verre de l'amitié dans un hôtel de Wavre.



Hommage prononcé par Jean Kamers et Frank Van den Broecke, au nom des VTB et de l'OFC.

Chère famille, Mesdames et Messieurs, mon cher Bobby,

(FV) Tu ne nous as pas encore tout à fait quittés et tu nous manques déjà ! Vu la qualité et le nombre de personnes qui veulent t'adresser un dernier salut et te rendre un dernier hommage bien mérité, nous essayerons d'être brefs.

Le Président Honoraire des Vieilles Tiges et ancien Chef-Pilote-Instructeur de la Sabena, Jean Kamers, et moi-même, Président Honoraire de l'ABPNL et Président de l'Old Flyers Club, désirons rendre hommage aux 30 années que Bobby Laumans a consacrées à la Sabena.

(JK) Dans le même laps de temps, comme membre fidèle, il assistait régulièrement à notre banquet, à l'assemblée générale et aux excursions. Sa présence fut toujours appréciée par nos membres qui écoutaient, avec grand intérêt, ses exploits à la Royal Air Force, sa chute dans la Mer du Nord et sa captivité comme prisonnier de guerre.

Il a contribué à plusieurs articles dans notre magazine, notamment à propos de sa participation à la « Grande évasion », (The Great Escape).

(FV) Bobby a rejoint la Sabena en 1946 et a été qualifié sur tous les types d'avions de l'époque : DC-3, DC-4, CV-240, CV-440, Caravelle et B707. Il a terminé sa carrière comme Chef de Division du département Entraînement et comme Chef-pilote du secteur B747.

(JK) La majorité des pilotes de la Sabena ont été, tôt ou tard, entraînés, checkés ou contrôlés par Bobby.

En début de carrière, il a eu un assez grave accident de moto qui le tint éloigné des pistes pendant de nombreuses semaines. Monsieur Félix Ledent lui demanda alors de monter la section *Link Trainer*, inexistante à cette période. Il possédait les qualités dignes d'un chef et d'un instructeur. Son jugement, son calme et sa patience étaient uniques et furent des exemples, tant pour ses collègues que pour ses élèves.

(FV) Après avoir récupéré sa licence, il continua sa carrière et nous avons eu, Jean et moi, le plaisir de le côtoyer plus fréquemment suite à nos différentes fonctions, Jean comme Instructeur et moi comme Président de l'ABPNL.

Ce que nous voulons souligner avec force, c'est la droiture et l'humilité de Bobby. Jamais il ne se mettait sur le devant de la scène. Il était d'une gentillesse rare et toujours serviable vis-à-vis de ses pilotes.

(JK) Cher Bobby, les Vieilles Tiges et les Old Flyers te remercient du fond du cœur pour tout ce que tu as fait pour l'aviation belge.

(FV) Les Sabéniens ne t'oublieront pas ! We all will remember you. Au revoir Bobby, have a safe journey!



Hommage rendu par le 74 Squadron

Bobby Laumans



Association member Robert 'Bobby' Laumans died on Monday April 21st aged 93. Having escaped to England at the outbreak of the Second World War he trained to fly Spitfires and joined the Tigers before being posted to the newly formed Belgian 350 Squadron. During his time with 350 Squadron he was shot down near Ostend but baled out at the last minute (having inverted his aircraft to free himself from the cockpit). He was picked up from the sea by the Germans and sent to Stalag Luft III where he was very involved with preparations for the Great Escape. After the war Bobby joined SABENA for which airline he flew for many years. He was a holder of the Belgian Croix de Guerre 1940 with the Palm and Bronze Lion and the Croix des Evades. We will remember him as a gentlemen with an impish sense of humour who was truly charming. He attended some of our early reunions until travelling from Belgium became difficult for him. He did attend our commemoration of Squadron Leader Mungo Park at Adinkerke in May 2006. He was very proud of his time as a Tiger and was laid to rest at Basse - Wavre on April 26th wearing his blazer with the squadron crest.

Photo: Bobby pictured in June 1945.

V. ANNEXES



| LAUMANS | | "Bobby" | |
|---------------------------|----------------------|-----------------------------|--|
| Robert Joseph Louis | | | |
| * TERVUREN | | 04 December 1920 | |
| † WOLUWÉ-SAINT-LAMBERT | | 21 April 2014 | |
| ID Numbers | | Cemetery / Memorial (War †) | |
| BE Prewar BE Auxiliary | 140 / 29749 10131 | Initial | |
| BE GB | | | |
| RAF NCO | 1299911 | Transfer | |
| RAF COM | 67088 | Postwar | |
| BE Officer | 50158 | Date | |
| BE NCO | | Memorial | |

| (Military) Career | | Pré R.A.F. | |
|-------------------|--|--------------|--|
| ----- | Scientific Humanities : Institut St. Jean-Baptiste de la Salle / St Gilles | 10 May 40 | Ecole de Pilotage - Wevelghem |
| 01 Mar 38 | Voluntary engagement for 3 years with the 2e Régiment de Lanciers | 13 May 40 | Leaves for France with his unit |
| 01 Mar 38 | Brigadier | 28 May 40 | Marseille |
| 01 Mar 39 | Maréchal des Logis | 02 Jun 40 | French Morocco (Oudja) |
| 03 Sep 39 | Replaced Caporal (Assim. Sergent) by personal request | 03 Jul 40 | Casablanca |
| 04 Sep 39 | Passes at Aéronautique Militaire : Pilot School | 10 Jul 40 | Embarkation for GB |
| 04 Sep 39 | Admission in the ranks of Flying Personnel : Student (Chef Prom) keeping rank and seniority | 11 Jul 40 | Gibraltar |
| 10 May 40 | Caporal Elève Pilote | 21 Jul 40 | Leaving Gibraltar for GB |
| 10 May 40 | Sergent (Régul. / 1952) | 05 Aug 40 | Arrival in G.B. : Cardiff |
| | | 05 Aug 40 | Enroled into Belgian Forces in G.B. |
| Military Career | | R.A.F. | Ranks |
| Belgian | | British | |
| 17 Jul 41 | 1er Sergent Aviateur | 01 May 41 | Sergeant |
| 31 Oct 41 | Commissioned Sous-Lieutenant Auxiliaire d'Aéronautique (AMN° 75 / 11.02.43) | 18 May 41 | Pilot Officer |
| 26 Jun 45 | Commissioned Lieutenant Auxiliaire d'Aéronautique (ARR N° 1004 / 14.09.45 - Déc Aém N° 101 / 15.10.45) | 18 May 42 | Flying Officer WSR |
| | | 18 May 43 | Flight Lieutenant WSR |
| Military Career | | R.A.F. | Postings |
| 13 Aug 40 | R.A.F Depot - St. Athan | 09 Oct 45 | 123 Wing Headquarters (Notice 424) |
| 02 Nov 40 | FR-BE Elementary Flying Training School - Odiham | 08 Jan 46 | 17 Service Flying Training School (Notice 437) |
| 15 Feb 41 | 5 Service Flying Training School - Tern Hill / Salop | 04 Apr 46 | 525 Squadron (Notice 444) |
| 01 Jun 41 | 58 Operational Training Unit - Grangemouth | 16 May 46 | Demobilised and on leave without pay - Admin to Dépot d'Armée N° 1 |
| 15 Jul 41 | 74 Squadron | 16 May 46 | Admitted into the ranks of Flying Personnel - Reserve, keeping rank & seniority on the date of his demobilisation (ARR N° 3195 / 22.11.46) |
| 15 Apr 42 | 350 Squadron | 26 Jun 46 | Capitaine de Réserve Aviateur (ARR N° 5652 / 27.12.48) |
| 01 Jun 42 | Missing in Action - POW | 01 Oct 46 | Discharged from R.A.F. |
| 09 May 45 | Repatriated | | |
| 09 May 45 | 106 Personnel Receiving Centre - Cosford (Ex POW) (Notice 404) | | |
| 14 Jul 45 | 30 Belgian Rest and Relieve Centre - Goring (Notice 410) | | |
| Military Career | | R.A.F. | Claims & Additional Info |
| ----- | 112 Hrs 15' Operational flying | | |
| ----- | 48 War missions | | |
| 23 May 42 | Focke-Wulf FW 190 Damaged | Spitfire V B | W 3446 350 Sqn |

| | | | |
|-----------------------------|--|--------------------|--|
| 01 Jun 42 | FTR - Shot down by FW 190 off OSTEND - Remained in dinghy for 60 hrs. - POW : 03 Jun 42 - Supermarine Spitfire V B AB 173 - Circumstantial Report : - " <i>The Wing acted as Target Support in a Circus (178), when 8 Hurribombers were to attack BRUGES... came out at BLANKENBERGHE. The squadron was at 23.000 feet and about 20 FW 190's were seen. Blue Section was heavily engaged and became separated from the rest of the Squadron. Blue 2 came back alone and Blue 3 and 4 were missing, ...</i> - " <i>P/O Laumans was Blue 3 when the Squadron took part as part of the target support in a Circus over Ostend (12.52 to 14.30 hours, 1st June). His Section Leader (F/L du Monceau) states that returning from the Sweep he saw a Spitfire attacked by a FW 190, the Spitfire pilot baled out and Blue 3 gave chase to the attacking FW 190, flying back to the direction of France and that was the last seen of him. P/O Laumans is presumed lost due to enemy action. "</i> | | |
| 03 Jun 42 | - POW : N° 376 - Stalag Luft 3 / Sagan | | |
| (Military) Career | | Post R.A.F. | Postings / Ranks / Statutory |
| 27 Jul 48 | Takes the Officers Oath | 01 Jan 69 | Cesse, par la limite d'âge, de faire partie du cadre de Réserve (AR N° 12679 / 20.12.68) |
| 26 Dec 52 | Capitaine-Commandant de Réserve Aviateur (AR N° 1405 / 03.12.52) | | Conserve son Grade à titre honorifique (AR N° 12679 / 20.12.68) |
| ---- | Est bénéficiaire de la Loi du du 21.06.60 - Statut des Forces Belges en Grande-Bretagne pour un total de 21 Mois et 29 Jours | | |
| 17 May 46 | Joins SABENA as pilot | | |
| HONOURS & AWARDS | | | |
| Belgian | | | |
| 18 Jul 46 | Croix de Guerre 1940 avec Palme (ARR N° 2689 / 18.07.46) <i>" Volontaire de guerre, rejoint les Forces Belges en Grande Bretagne dès août 1940. Passe successivement de la 74 Escadrille à la 350e, totalisant 114 heures en opérations au cours desquelles il effectue de nombreuses patrouilles offensives, endommageant notamment un FW 190. Est abattu le 1 juin 1942, en combat aérien au large d'Ostende, au cours d'une attaque sur Bruges et fait prisonnier."</i> | | |
| 05 Sep 49 | - Lion de Bronze sur CdG 1940 (DM / 05.09.49) <i>" Pour le courage dont il a fait preuve au cours des opérations de son unité, après avoir rejoint les Forces Belges en Grande-Bretagne, en bravant de multiples dangers."</i> | | |
| 08 Apr 51 | Ordre de la Couronne - Chevalier (AR N° 1947 / 25.06.53) | 08 Apr 54 | Ordre de Léopold - Chevalier (AR N° 2766 / 08.04.54) |
| 08 Apr 59 | - Officier (AR N° 7056 / 07.04.59) | | |
| 08 Apr 84 | - Glaives 40-45 en vermeil (AR N° / 08.04.84) | | |
| 22 Sep 44 | Autorisé à porter à titre définitif l'Insigne métallique pour les Forces Belges en Grande Bretagne (O.J. N° 91 / 22.09.44) | | |
| 30 Apr 46 | Croix des Evadés (ARR N° - / 30.04.46 - Déc Aém N° 6 / 20.05.46) | | |
| 01 Oct 46 | Médaille commémorative de 1940-45 avec 2 Sabres croisés (Déc Aém N° 30 / 09.10.46) Médaille du Prisonnier de Guerre avec 3 barettes C.E.S.G. | | |
| Foreign | | | |
| | 1939-1945 Star France and Germany Star | | Defence Medal Atlantic Star |

08 Jan 2006 : Décoration militaire de 1^{re} Classe pour acte de courage

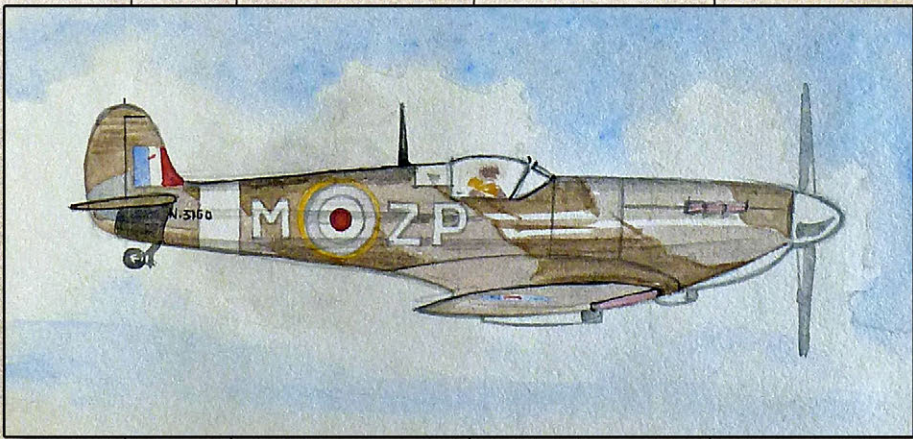
09 Feb 2006 : Médaille de la Résistance

09 Mar 2006 : Médaille du Militaire combattant 1940-45

2006 : 2^e Palme à la Croix de Guerre pour fait d'évasion

Source: 350 (Belgian) Squadron : Aircrew files
(updated Feb 2023)

| YEAR | | AIRCRAFT | | PILOT, OR 1ST PILOT | 2ND PILOT, PUPIL OR PASSENGER | DUTY (INCLUDING RESULTS AT) |
|---|------|--------------|--------|------------------------|----------------------------------|--------------------------------|
| TH | DATE | Type | No. | | | |
| | | <i>MAY</i> | | | | TOTALS BROUGHT |
| ✓ | 26 | S.PITFIRE IB | AB 173 | self | | Formation (lead.) |
| | 29 | S.PITFIRE IB | JA - G | self | | Air to sea firing. |
| <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> Summary for MAY 1942. Unit 350 (Belgian) Squadron Date 31-5-1942 Signature <i>[Signature]</i> </div> | | | | | | 1. S.S.P. 2. 3. 4. |
| <i>F/Lt Du Monceau</i> OC "B" flight 350 - | | | | | | |



Page du logbook avant la dernière mission du 1^{er} juin 1942.
 Signé par le F/Lt Du Monceau, O.C. B Flight. (350 Sqn).

Divers

Faire-part

Monsieur et Madame Pierre et Maxine GIUDICELLI(†)-LAUMANS ,
Le cdt Avi e.r et Madame Pierre et Diana PLISNIER-LAUMANS,
Monsieur et Madame Michel et Marilyn DE RAEYMAEKER-LAUMANS,

ses filles et beaux-fils ;

Monsieur et Madame Paul et Suzanne DE WANDEL(†)-LAUMANS,
Madame Luce LAUMANS,

ses sœurs ;

Monsieur et Madame Régis et Nicole RICHARD(†)-DE RIJCKE,
Monsieur Jacques DE WANDEL,

sa nièce et son filleul ;

Mademoiselle Dominique GIUDICELLI et Monsieur Samuel LASK,
Mademoiselle Pascale GIUDICELLI,
Monsieur Nicolas DE RAEYMAEKER,
Monsieur Xavier DE RAEYMAEKER et Mademoiselle Céline FLEMAL,
Monsieur Edouard DE RAEYMAEKER,

ses petits-enfants ;

Mademoiselle Léa SOCQUET,
Monsieur Lukas SOCQUET,

ses arrière-petits-enfants ;

ont la profonde tristesse de vous faire part du décès de

Monsieur Robert (Bobby) LAUMANS

Veuf de Madame Rosemary TITMUS

Ancien Flight Lt de la R.A.F (74th and 350th SQN)

Ancien prisonnier de guerre du camp Stalag Luft III (Sagan)(camp dit de la grande
évasion)

Cdt aviateur de réserve honoraire.

Chef pilote Sabena honoraire.

Chevalier de l'ordre de Léopold .

Officier de l'ordre de la Couronne avec barette en vermeil.

Croix de guerre 40-45 avec deux palmes et lion de bronze.

Croix des évadés.

Titulaire de plusieurs décorations étrangères.

Né à Tervuren le 4 décembre 1920

et décédé à Woluwé-Saint-Lambert le 21 avril 2014.

Le service religieux, suivi de l'inhumation au cimetière de Wavre,
sera célébré en la basilique Notre-Dame de Basse-Wavre

le samedi 26 avril 2014 à 10 heures.

Articles de presse

Obituary paru dans The Telegraph

À la suite du décès de Bobby Laumans, un article paraît dans l'obituary du *The Telegraph*. Il y est notamment fait mention des qualités d'acteur de notre ami : « *He established a reputation as a 'leading lady' in the camp's theatre productions.* »

Robert Laumans: Belgian Fighter Pilot

4 December 1920 - 21 April 2014

Robert Laumans was a Belgian fighter pilot who became a leading lady in Stalag Luft III's theatre.

Robert Laumans, who has died aged 93, was a Second World War Belgian fighter pilot; after being shot down he was imprisoned in Stalag Luft III, where he established a reputation as a "leading lady" in the camp's theatre productions.

On June 1, 1942 Laumans was flying in support of a bomber force when German fighters attacked his Spitfire formation. In the ensuing dogfight over Ostend his aircraft was badly damaged; he headed for the English Channel but was forced to bail out, spending the next three nights in his dinghy before being picked up by the German air-sea rescue service.

Within a few weeks, Laumans found himself in Stalag Luft III at Sagan, scene of the Great Escape. At the time of the lottery for a position on the escape, he drew a high number and the escape was discovered before his turn arrived.

To pass the time in captivity many activities blossomed in the camp, notably drama. A 350-seat theatre was constructed - used later to store excavated sand from the escape tunnels - and the company produced high quality, fortnightly performances. Laumans became a key member of the company, where his skills as an actor, set designer and artist were put to good use. He played many of the leading lady roles to a full house, which sometimes included members of the Luftwaffe camp staff. The cast often included renowned actors, among them Rupert Davies, Peter Butterworth and John Casson.

The flow of new prisoners meant that the latest West End productions could be staged. One prisoner even arrived in the camp with a London theatre ticket for *Arsenic and Old Lace*; heavy Flak over Germany had obliged him to miss the performance and he saw it instead in Stalag Luft III.

Robert Laumans, always known as Bobby, was born on December 4, 1920 at Tervuren and was a pupil at the Air Force flying school at Wevelgem when war broke out.



As the Germans invaded Belgium the school was evacuated to Caen in France and later moved, via Marseille, to Oujda in Morocco. Laumans managed to escape and finally arrived in England in August 1940 to join the RAF. He was sent to the newly formed Franco-Belgian Flying School at Odiham in Hampshire. After completing his training he joined No 74 Squadron and in April 1942 transferred to the recently formed No 350 (Belgian) Squadron. He flew sweeps and escort sorties, probably shooting down a Focke Wulf 190, before he was himself shot down.

After the war he received a number of promising offers to take up an acting career but chose to join the Belgian national airline, Sabena. He rose to be a chief pilot and flew the Boeing 707 before retiring.

Laumans remembered his days with the RAF with great fondness and was committed to the RAF community around Brussels. A man of great charm, with a wicked sense of humour, he was a long-standing member of the Belgian branch of the RAF Association and remained active until shortly before his death. At his funeral, a serving air marshal represented the RAF.

For his wartime service he received the Belgian Croix de Guerre with Palm and the Croix des Évadés.

Robert Laumans's wife predeceased him. He is survived by their three daughters.



Newspaper clipping showing Robert Laumans with his new wife Rosemary in 1945.



Le Mémorial de la Grande évasion à Sagan.

Man die op de uitkijk stond bij de échte Great Escape is niet meer

(Het Nieuwsblad – 23 april 2014)

Het is één van de bekendste films gemaakt over de Tweede Wereldoorlog: *The Great Escape* vertelt het waargebeurde verhaal over de ontsnapping uit een Duits krijgsgevangenkamp. In werkelijkheid was de Belg Robert “Bobby” Laumans één van de helpende handen bij het graven van de legendarische tunnel. De oorlogspiloot, geboren op 4 september 1920 in Tervuren, stierf op 21 april 2014 te Sint-Pieters-Woluwe. Bobby Laumans werd 94 jaar en hij was de laatste, nog levende Belgische RAF-piloot uit de Tweede Wereldoorlog.

Hij zei zelden iets over zijn oorlogsjaren, maar eens hij begonnen was, was er geen speld meer tussen te krijgen, vertelt zijn schoonzoon Michel De Raeymaecker aan de Belgische krant *Het Nieuwsblad*.

In juni 1942 werd Bobby's Spitfire door de Duitsers neergeschoten boven de Noordzee. “Ik greep naar mijn parachute en sprong uit mijn vliegtuig, maar ik vloog op een geringe hoogte, zo'n 300 meter boven de Noordzee”, vertelde Bobby aan *Het Nieuwsblad*. Het lukte hem om zich uit de enge cockpit van de Spitfire te bevrijden en zo belandde hij in de Noordzee. Gelukkig beschikte hij ook over een klein reddingsvlot, waarin hij gedurende ruim drie dagen heeft rondgedreven op de Noordzee. Uiteindelijk werd hij gevonden en opgepikt door een klein patrouillevaartuig van de Duitse Kriegsmarine. Vanaf dat moment was Bobby een gevangene van de Duitsers.

Na enkele omzwervingen en talloze ondervragingen werd Bobby uiteindelijk overgebracht naar Stalag Luft III, vlakbij Sagan in de Duitse provincie Neder-Silezië ten zuidoosten van Berlijn. In dit kamp werd alle gevangengenomen luchtmacht personeel opgesloten. Het is in dit krijgsgevangenenkamp waar *The Great Escape* heeft plaatsgevonden en Bobby heeft hierin een niet onbelangrijke rol gespeeld.

Daar hij zelf geen ontsnappingsplan had, werd hij ingedeeld bij de *Operation Wooden Horse*. Die groep gevangenen had een plint/kast – een soort gymnastiektoestel – gemaakt. De Duitsers hadden hier geen probleem mee, want zolang de gevangenen over de *wooden horse* sprongen, konden ze geen ontsnappingsplannen beramen. Wat de Duitsers niet wisten of in de gaten hadden, was dat er onder de *wooden horse* drie gevangenen bezig waren een tunnel te



Beigische oorlogspiloot Bobby Laumans (94) overleden

Het is een van de bekendste films gemaakt over de Tweede Wereldoorlog: *The Great Escape* vertelt het waargebeurde verhaal over de ontsnapping uit een Duits krijgsgevangenkamp. In werkelijkheid was de Belg Bobby Laumans een van de helpende handen bij het graven van de legendarische tunnel. De oorlogspiloot stierf begin deze week op 94-jarige leeftijd.

PAUL DEMEYER

‘Hij zei zelden iets over zijn oorlogsjaren. Maar eenmaal hij begon, was hij niet meer te stoppen’, vertelt Michel De Raeymaecker, de schoonzoon van oorlogspiloot Robert ‘Bobby’ Laumans. De piloot had nochtans een en ander te vertellen na de Tweede Wereldoorlog.

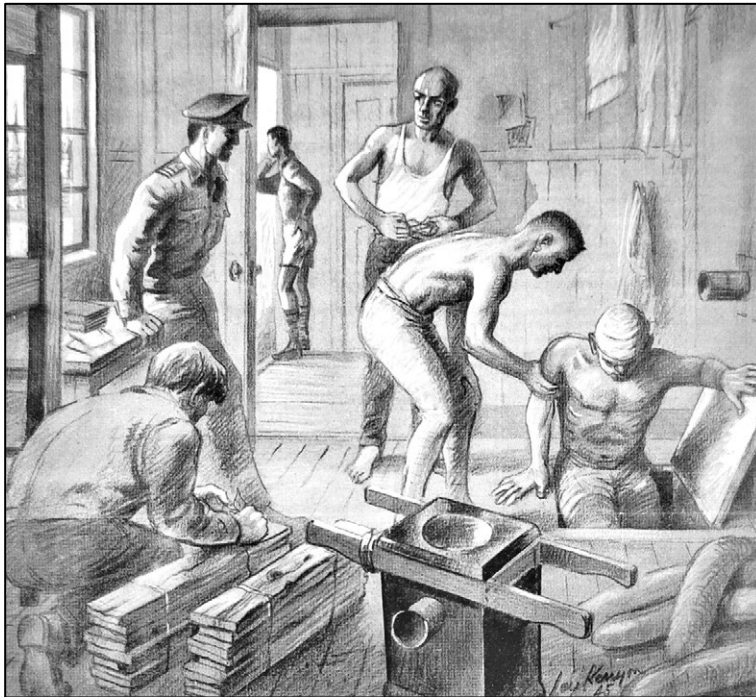
Graven onder ‘paard’

In juni 1942 schoten de Duitsers Bobby Laumans’ Spitfire neer boven de Noordzee. Bobby werd overgebracht naar het gevangenenkamp Stalag Luft III. Toen ik daar toekwam, waren er al veel ontsnappingsplannen in voorbereiding’, vertelde Bobby Laumans tien jaar geleden aan onze krant. ‘De gevangenen hadden zelfs een Comité X geïnstalleerd, waaraan je je ontsnappingsplan kon voorleggen. Kreeg je groen licht, dan kreeg je ook logistieke steun.’

Laumans had zelf geen plan en werd dan maar ingedeeld bij operatie *Wooden Horse*. Die

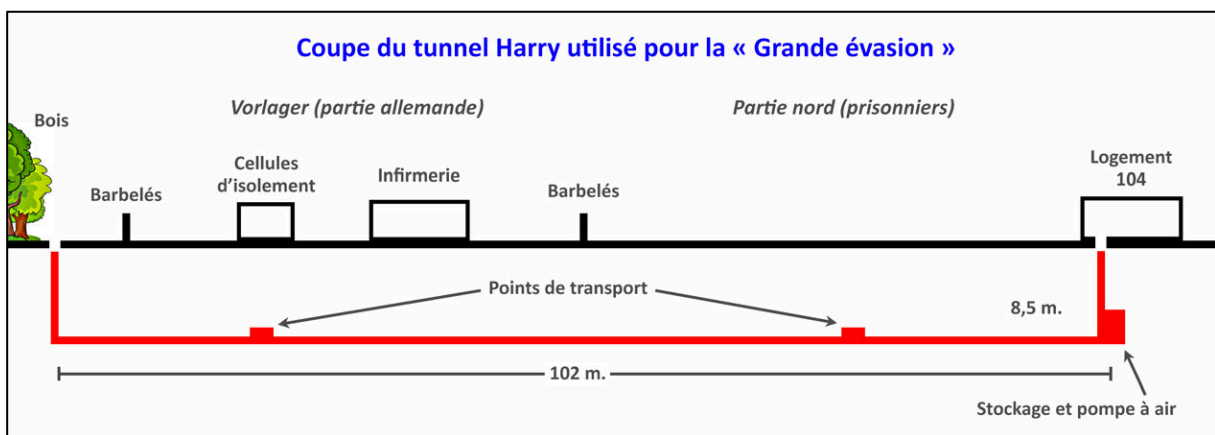
“Steve McQueen die met een motorfiets over een prikkeldraad rijdt, dat is compleet verzonnen”, zei Laumans ooit over de film *The Great Escape* (boven). Foto’s: n., Jos Verhoogen

graven. Ze moesten hun werkzaamheden echter stopzetten toen ze op hard gesteente stootten. Dit was het begin van “*The Great Escape*”.



Nadien volgde het masterplan van de voorzitter van het Comité X (dit comité was samengesteld uit diverse gevangenen aan wie men een ontsnappingsplan kon voorleggen, wat vervolgens als haalbaar of niet haalbaar werd beoordeeld). Bobby was als *digger* niet geschikt omdat hij de psychologische druk niet aankon. Hij had wel andere taken toebedeeld gekregen zoals het wegvoeren van het zand en op de uitkijk staan of er geen Duitsers in de buurt waren. Er werd gedurende 10 maanden gegraven aan een 102 meter lange tunnel, die achter het

prikkeldraad in het bos moest uitmonden. Het Comité X had het voornemen om ongeveer 200 man via deze tunnel – tussen het vallen van de avond en het ochtendgloren – te laten ontsnappen. “Heden noemt men deze operatie *The Great Escape*, destijds noemden wij ze *Operation 200* naar het aantal gevangenen dat zou vluchten via de tunnel” aldus Bobby.

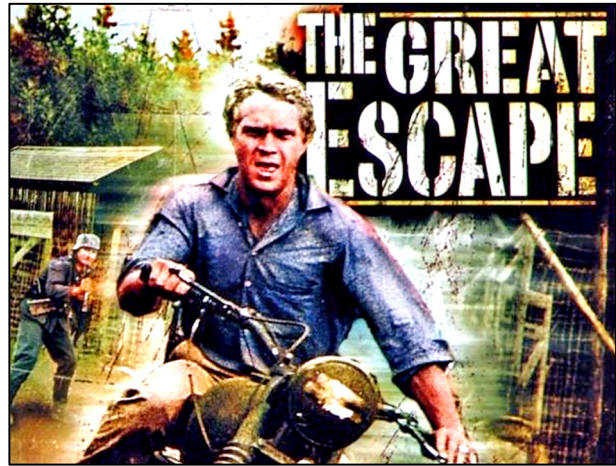


Door lottrekking werden er uiteindelijk 150 gevangenen aangeduid die door de tunnel zouden vluchten. Bobby was daar niet bij (achteraf gezien is dit zijn geluk geweest) De tunnel was niet in het bos uitgekomen zoals verwacht, maar wel op de weg. Toen de 76ste gevangene uit de tunnel kwam, hadden de Duitsers opgemerkt dat er iets loos was. Uiteindelijk zijn er maar drie gevangenen uit handen van de Duitsers kunnen blijven. Vijftig ontsnapten zijn gefusilleerd. Toen was de woede van de Duitsers bekoeld.

Laumans overleefde het krijgsgevangenschap en ging direct na de oorlog naar Engeland om het meisje, op wie hij al jaren verliefd was, ten huwelijk te vragen. Het koppel kwam naar België. De Belgische nationale luchtvaartmaatschappij Sabena begon in die tijd indrukwek-

kend uit te breiden. Er was hoge nood aan piloten. Bobby heeft daar gesolliciteerd en kreeg direct een vast contract. Dertig jaar heeft hij bij Sabena gevlogen.

Bobby werd in 1963 bij het verschijnen van de film *“The Great Escape”* niet uitgenodigd om de première bij te wonen. Hij is de film gewoon in de bioscoop gaan bekijken. *“Vooral het eerste deel is vrij geloofwaardig, tenminste als het je niet stoort dat het in het filmkamp wemelt van Amerikaanse gevangenen, terwijl er in het echte kamp geen enkele Amerikaan zat. In het tweede deel loopt het scenario helemaal weg van de realiteit. Steve McQueen die met een motorfiets over een prikkeldraad rijdt, dat is compleet verzonnen.”* Tot zover Bobby’s commentaar op de film.



Poster pour le film *“The Great Escape”* avec Steve McQueen dans le rôle principal.

Ndlr : Bien que le film ait suggéré le contraire, aucun Américain n'a effectivement participé à l'opération. La plupart étaient britanniques, et les autres venaient du Canada, de Pologne, de Nouvelle-Zélande, d'Australie et d'Afrique du Sud. Plus précisément, tous les tunneliers étaient des Canadiens ayant une expérience dans le domaine minier.

The Great Escape Tunnel has been found

Untouched for almost seven decades, the tunnel used in the Great Escape has finally been unearthed.

The 111-yard passage nicknamed 'Harry' by Allied prisoners was sealed by the Germans after the audacious break-out from the POW camp Stalag Luft III in western Poland.

Despite huge interest in the subject, encouraged by the film starring Steve McQueen, the tunnel remained undisturbed over the decades because it was behind the Iron Curtain and the Soviet authorities had no interest in its significance.

But at last British archaeologists have excavated it, and discovered its remarkable secrets. Many of the bed boards which had been joined together to stop it collapsing were still in position.

And the ventilation shaft, ingeniously crafted from used powdered milk containers remained in working order.

Scattered throughout the tunnel, which is 30ft below ground, were bits of old metal buckets, hammers and crowbars which were used to hollow out the route.

A total of 600 prisoners worked on three tunnels at the same time. They were nicknamed Tom, Dick and Harry and were just 2 ft square for most of their length.

It was on the night of March 24 and 25, 1944, that 76 Allied airmen escaped through Harry.



Barely a third of the 200 prisoners – many in fake German uniforms and civilian outfits and carrying false identity papers – who were meant to slip away managed to leave before the alarm was raised when escapee number 77 was spotted.

Only three made it back to Britain. Another 50 were executed by firing squad on the orders of Adolf Hitler, who was furious after learning of the breach of security.

Tunnel vision: a tunnel reconstruction showing the trolley system.

VI. ALBUM PHOTOS



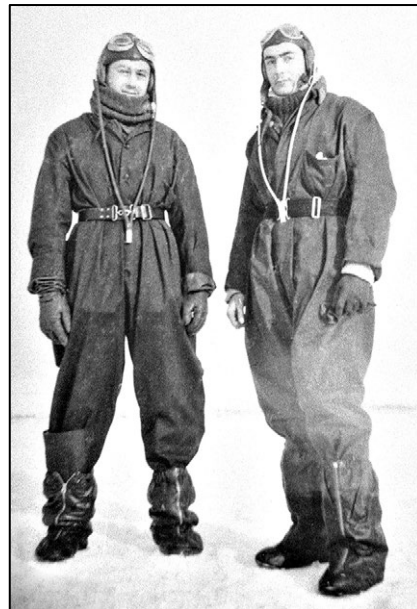
La 82^e promotion à Zellik. Laumans, 5^e accroupi du rang debout (1939).



Début de l'écolage à Deurne.



Wevelgem : la formation de base.



Janvier 1940, Laumans & Wijngaerd.



Laumans à g. et Dubois à dr.

MILITAIRES EN CONGE.
MILITAIRES MET VERLOF.

Régiment PILOTAGE
Regiment
6^{me} Escadron de Pilotage

MODÈLE A. — MODEL A.

N° 140 de la matricule.

Stamnummer 29449

B^{on}, Groupe.
B^{on}, Groupe.
C^{1e}, Batt. Esc., Escadrille.
C^{1e}, Batt., Esk., Eskadril.

6 du « Règlement pour les militaires
6 van 't « Reglement voor de milit-
en congé limité ».
taires met bepaald verlof ».

TITRE DE CONGÉ VERLOFBRIEF

Tout militaire est tenu d'être porteur de sa carte d'identité civile complétée par les indications militaires.
Ieder militair moet zijne burgerlijke eenzelvheidskaart, met de militaire inlichtingen aangevuld, bijhebben.

Un congé de (10) dix jours prenant cours le 4 juillet 1940
Een verlof van met aanvang op
est accordé au (a) Sergent assimilé élève pilote Laumans Robert J. P.
wordt verleend aan den (a)
né à Genoueren, le 11 décembre 1910
geboren te den
pour se rendre à Casablanca, province d Morocco français
om zich te begeven naar provincie
sous l'obligation d'être rentré à son corps le 14 juillet 1940
mits bij zijn korps terug te zijn den

A Guyda, le 3 juillet 1940
Te den

Sceau
du corps.
Zegel
van 't korps.

Le Commandant,
De Commandant,

Le Cap. Av. TRUYERS, Com^{dt} l'Escadrille

Une réduction de 50 % sur les prix normaux des billets est accordée, sans aucune formalité, sur les chemins de fer belges: 1^o en 2^e et 3^e classe, aux sous-officiers et assimilés voyageant en uniforme; 2^o en 3^e classe seulement aux brigadiers, caporaux et soldats voyageant en uniforme.

Lorsque ces militaires se déplacent en habits bourgeois ou lorsqu'il s'agit d'infirmières ou de sœurs hospitalières attachées à l'Armée ou d'ouvriers militaires salariés, le titre de congé doit porter dans l'angle supérieur de gauche la mention: « Autorisé à voyager en habits bourgeois » Le sceau du corps ou du service doit être appliqué sur cette mention.

Sur les chemins de fer vicinaux, les intéressés obtiendront une réduction de 50 % sur les prix des billets de 2^e classe.

Een afslag van 50 % op de gewone prijzen der reiskaartjes wordt, zonder eenigen pleegvorm, op de Belgische spoorwegen verleend: 1^o in 2^e en 3^e klasse, aan onderofficieren en gelijkgestelden in uniform; 2^o enkel in 3^e klas, aan brigadiers, korporaaals en soldaten in uniform.

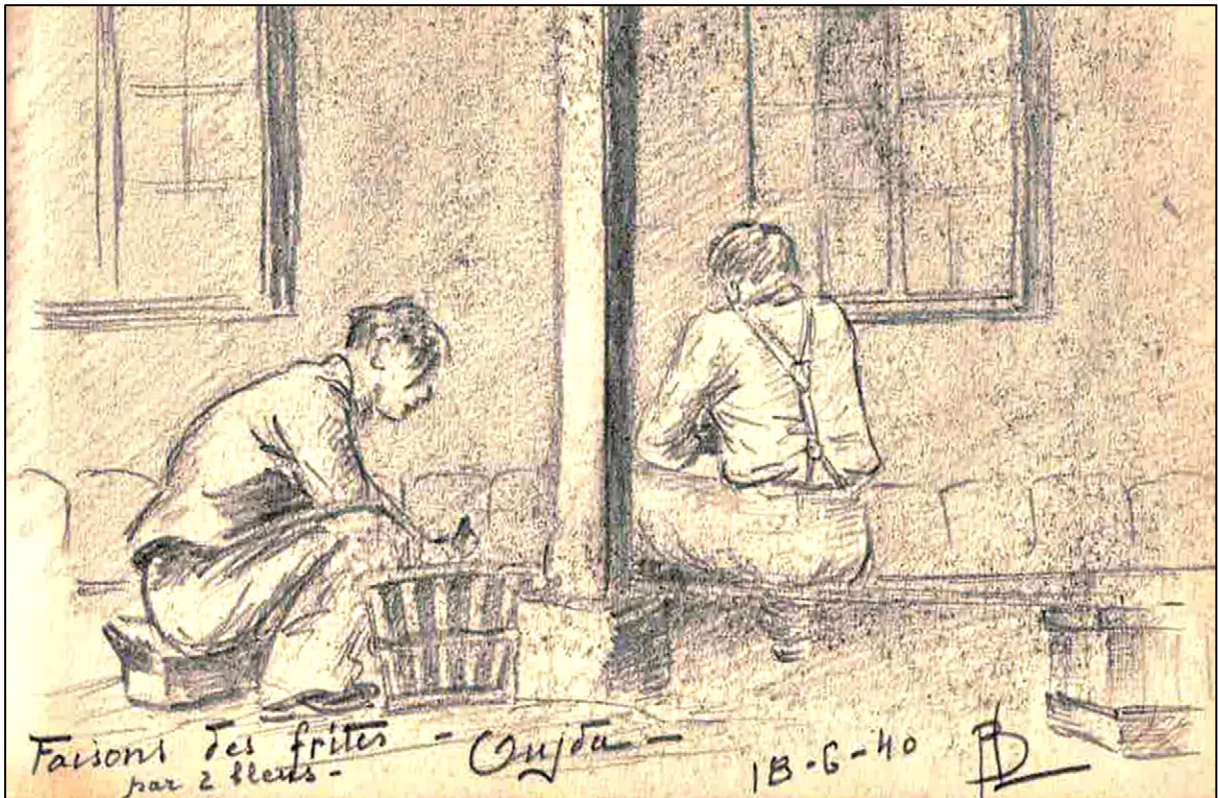
Reizen die militairen in burgerkleeven, of geldt het ziekenverpleegsters of ziekenzusters bij 't leger werkzaam of loontrekkende militaire arbeiders, dan moet de verlofbrief in den linker bovenhoek vermelden: « Mag in burgerkleeven reizen ». De zegel van korps of dienst moet op die vermelding gedrukt staan.

Op de buurtspoorwegen krijgen de belanghebbenden 50 % afslag op de prijzen der 2^e klas.

(a) Grade, position, nom et prénoms.

(a) Graad, stand, naam en voornamen.

(N^{os} 568/30 du P. C.)
55495. — 500.000 ex.



"Faisons des frites", dessin de Bobby Laumans à Oujda en juin 1940.

À Tenby (G-B).



11 août 1940 : les évadés du Maroc, Laumans en haut à gauche (n° 1).



Laumans, premier de la 2^e rangée.



Sur la plage de Tenby, Laumans, troisième de la 1^e rangée.



*Au départ de Tenby : Bocquet, Seydel, Hoornaert, Laumans, X, Limet et Vandebos.
Accroupis : Claesens et Livyns.*



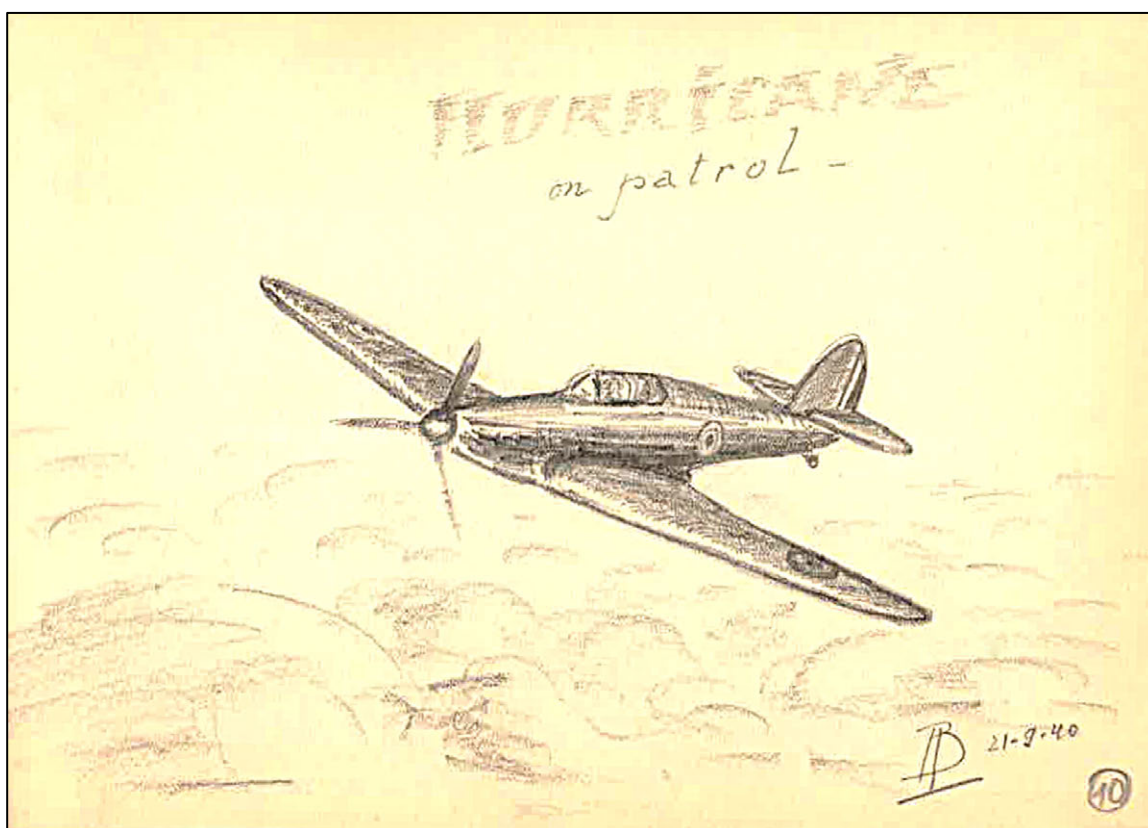
Tenby : Claesens, Nora, X, Laumans.



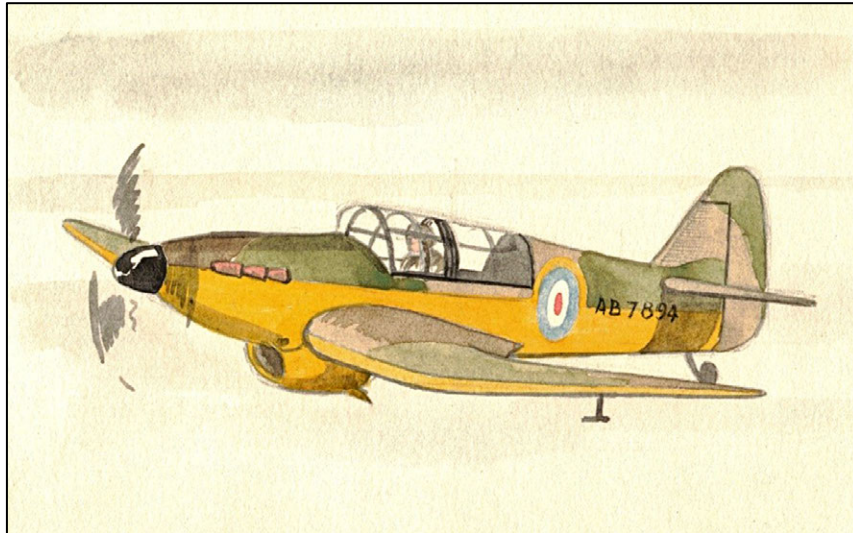
Laumans, Hoornaert, X, Raes.



À partir du 14 août 1940, Initial Training Wing (ITW) à St Athan.
Lallemant, C. et V. Ortmans, Laumans, Raes, Livyns, Seydel, Claesens, Limet, X, X.



"Hurricane on patrol", un dessin de Bobby Laumans daté du 21 septembre 1940.



À St Athan.



St Athan, octobre 1940.



5 SFTS (Service Flying Training School), Tern Hill, 15 Feb au 11 Mai 1941.
 Au troisième rang : Vandebos, Hoornaert, Laumans, Livyns,...

| SINGLE-ENGINE AIRCRAFT | | | | MULTI-ENGINE AIRCRAFT | | | | | | PASS- ENGER | INSTR/CLOUD FLYING (Incl. in cols. (1) to (10)) | |
|------------------------|-------------------------|-------------|--------------|-----------------------|---------------------|---------------------|-------------|---------------------|----------------------|----------------|--|-------|
| DAY | | NIGHT | | DAY | | | NIGHT | | | | DUAL | PILOT |
| DUAL (1) | PILOT (2) | DUAL (3) | PILOT (4) | DUAL (5) | 1ST PILOT (6) | 2ND PILOT (7) | DUAL (8) | 1ST PILOT (9) | 2ND PILOT (10) | (11) | (12) | (13) |
| 54.15 | 175.35 +2.10 1.30 | | | | | | | | | | 9.10 | |
| 1.00 | 1.30 | | | | | | | | | | 0.60 | |
| | 1.50 | | | | | | | | | | | |
| | 1.00 | | | | | | | | | | 1.00 | |
| 1.05 | 1.00 | | | | | | | | | | 1.00 | |
| | 1.05 | | | | | | | | | | | |
| | 1.00 | | | | | | | | | | | |
| | 1.30 | | | | | | | | | | | |
| 1.00 | | 1.00 | | | | | | | | | | |
| | 1.15 | | 1.15 | | | | | | | | | |
| 0.45 | | 0.45 | | | | | | | | | | |
| | 0.30 | | 0.30 | | | | | | | | | |
| 1.30 | | | | | | | | | | | 1.30 | |
| 1.15 | | | | | | | | | | | 1.10 | |
| | 1.50 | | | | | | | | | | | |
| | 1.10 | | | | | | | | | | | |
| 5.50 | 13.25 | 1.45 | 1.45 | | | | | | | | 5.40 | |
| | | | | | | | | | | | 2.8 Inst. - 5/ | |
| | | | | | | | | | | | OC 21TS 5.8FTS | |
| | | | | | | | | | | | TERNHILL | |
| | | | | | | | | | | | 12.50 | |

Croquis d'un Hurricane dans le logbook de Bobby Laumans.



No 7 COURSE

Back Row: Sgts. Bush, O'Connor, Jones, AR, Smallbone, Donald, Jackson, Bevan, Geismann, Anderson, Slack, Pippel, Watson, Whitehorn.
 Centre Row: Sgts. Cox, Reid, Smith C.W.H., Blades, Hoornaert, Livyns, Atkins, Smith, J., Carter, Learring, Lacey, Gruchy, Mercer, Delaney.
 Front Row: PIOs, Preston, Bickerdike, DeSguta, Tapsell, Davis, Stevens, Cryderman, de Nayer, Calver, Owen, Williams, White, Winterbeck, Laumans

Quelques Belges au 58 OTU (Operational Training Unit) à Grangemouth (Écosse).
 Hoornaert, Livyns, Stevens, Cryderman, de Nayer... et Bobby Laumans assis à droite.



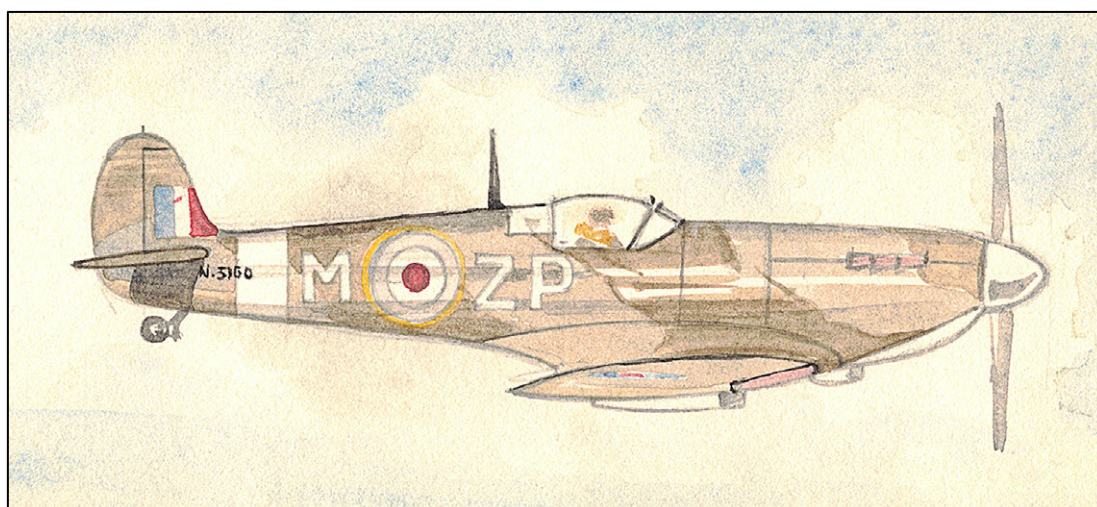
1941, Hill House, Lyndhurst : Laumans, Hoornaert et Livyns.



Au 74 Sqn, Bobby dans le cockpit d'un Spitfire.

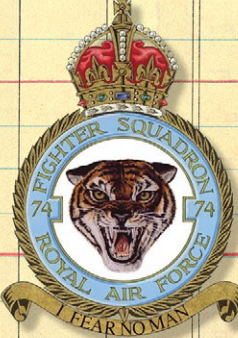


Laumans et Livyns au 74 Sqn.



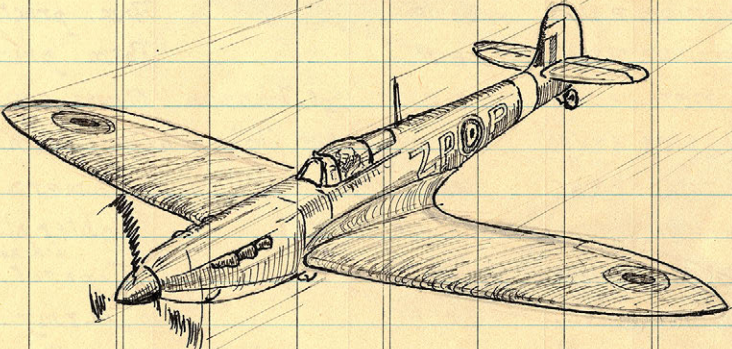
Croquis extrait du logbook de Bobby Laumans montrant un Spitfire portant le code "ZP" du 74 Sqn.

| SINGLE-ENGINE AIRCRAFT | | | | MULTI-ENGINE AIRCRAFT | | | | | | PASS- ENGER | INSTR./CLOUD FLYING (incl. in cols. (1) to (10)) | | |
|------------------------|----------------|-------------|--------------|-----------------------|---------------------|---------------------|-------------|---------------------|----------------------|----------------|--|--------------|---------------|
| DAY | | NIGHT | | DAY | | | NIGHT | | | | DUAL (11) | DUAL (12) | PILOT (13) |
| DUAL (1) | PILOT (2) | DUAL (3) | PILOT (4) | DUAL (5) | 1ST PILOT (6) | 2ND PILOT (7) | DUAL (8) | 1ST PILOT (9) | 2ND PILOT (10) | | | | |
| 02.35 | 234.40 2 10 | 01.45 | 01.45 | | | | | | | | 15.50 | 03.50 | |
| | 01.25 | | | | | | | | | | | | |
| | 00.40 | | | | | | | | | | | | |
| | 00.30 | | | | | | | | | | | | |
| | 14.35 | | 01.30 | | | | | | | | | | |

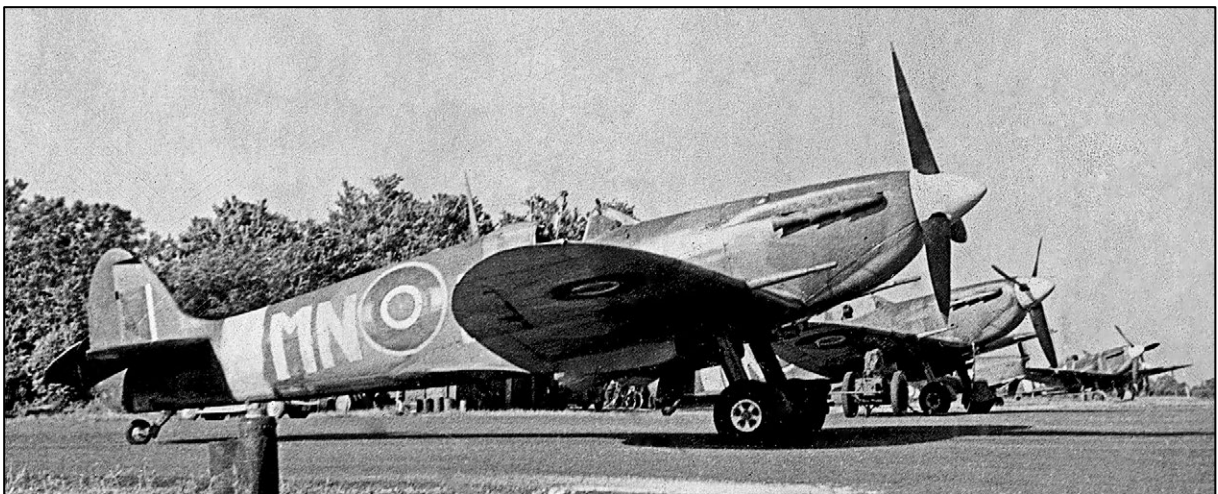


Laumans
S.I. Meares?

S/Ldr of 74 Squadron



Extrait du logbook de Bobby Laumans avec croquis d'un Spitfire du 74 Sqn (code "ZP").



Alignement de Spitfire Mk.Vb du 350 (Belgian) Sqn RAF.

| DAY | | NIGHT | | DAY | | | NIGHT | | | PASS- ENGER | FLYING TIME, IN cols. (1) to (10) | |
|-------------|------------------|-------------|--------------|-------------|---------------------|---------------------|-------------|---------------------|----------------------|----------------|--------------------------------------|---------------|
| DUAL (1) | PILOT (2) | DUAL (3) | PILOT (4) | DUAL (5) | 1ST PILOT (6) | 2ND PILOT (7) | DUAL (8) | 1ST PILOT (9) | 2ND PILOT (10) | (11) | DUAL (12) | PILOT (13) |
| 62.35 | 423.00 400.55 | 1.45 | 9.35 9.10 | | | 1.20 | | | | 1.00 | 13.50 | 7.40 |
| | .40 | | | | | | | | | | | |
| | .45 | | | | | | | | | | | |
| | 1.10 | | | | | | | | | | | |
| | .20 | | | | | | | | | | | |
| | .20 | | | | | | | | | | | |
| | .20 | | | | | | | | | | | |
| | .40 | | | | | | | | | | | |
| | .40 | | | | | | | | | | | |
| | .45 | | | | | | | | | | | |
| | .25 | | | | | | | | | | | |
| | .30 | | | | | | | | | | | |
| | .30 | | | | | | | | | | | |
| | 1.30 | | | | | | | | | | | |
| | .45 | | | | | | | | | | | |
| | .55 | | | | | | | | | | | |
| | .35 | | | | | | | | | | | |
| | 1.30 | | | | | | | | | | | |
| | 2.00 | | | | | | | | | | | |
| | 14.20 | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| 62.35 | 337.20 420.15 | 1.45 | 9.55 9.10 | | | 1.20 | | | | 1.00 | 13.50 | 7.40 |



Squadron posted to Debden (Essex.)

D. Guillaume S/L
OFFICER COMMANDING.
No. 350 (BELGIAN) SQUADRON
D. Guillaume

La page d'avril 1942 du logbook de Bobby Laumans avec croquis du badge du 350 Sqn et la signature du Sqn Ldr D. Guillaume.

Charges to pay _____ s. _____ d. No. _____ OFFICE STAMP

RECEIVED

POST OFFICE

TELEGRAM

Prefix. Time handed in. 62 IMMEDIATE OHMS 2 rds. 2 JUNE 42

From _____ m. 00T 00T 62 9:53 LONDON TELE To _____ m. 10/26

IMMEDIATE CHANDLESS HILL HOUSE LYNDHURST HANTS

= IMMEDIATE FROM AIR MINISTRY KINGSWAY

P 5494 2/6/42 REGRET TO INFORM YOU THAT

FLYING OFFICER ROBERT JOSEPH LOUIS LAVMANS IS

REPORTED MISSING AS THE RESULT OF AIR OPERATIONS

ON 1 ST JUNE 1942. STOP ANY FURTHER INFORMATION

RECEIVED WILL BE IMMEDIATELY COMMUNICATED TO YOU

STOP SHOULD NEWS OF HIM REACH YOU FROM ANY OTHER

W.C. 9123/P1337. 75,000 Pads. 5/41. J.D. & Co. 51-160

Charges to pay _____ s. _____ d. No. _____ OFFICE STAMP

RECEIVED

POST OFFICE

Prefix. Time handed in. Office of Origin and Service Instructions. Words 61

From _____ m. CT P 5494 ONE 2/6/42 1942: 1 ST 08 HUND + To _____ m. CONFIRMATION SOUTHAMPTON 2 JUNE 42

SOURCE PLEASE ADVISE THIS DEPARTMENT .

STOP THE BELGIAN EMBASSY HAVE BEEN INFORMED

= 0800 + +

For free repetition of doubtful words telephone "TELEGRAMS ENQUIRY" or call, with this form at office of delivery. Other enquiries should be accompanied by this form, and, if possible, the envelope. B or C

W.C. 9123/P1337. 75,000 Pads. 5/41. J.D. & Co. 51-160

Missing report dated 2/6/42.

Stalag Luft III



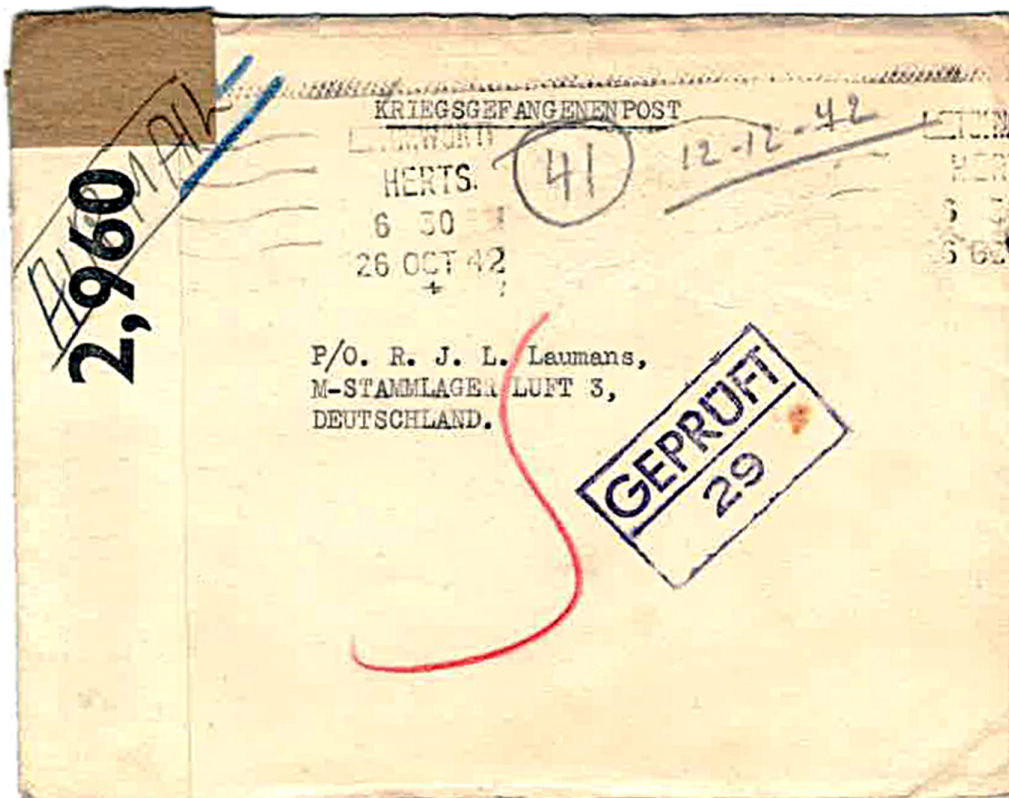
De gauche à droite : Kirby Green (sera fusillé), Bobby Laumans et Léon Divoy.



Août 1942, Bobby est le premier debout à gauche.



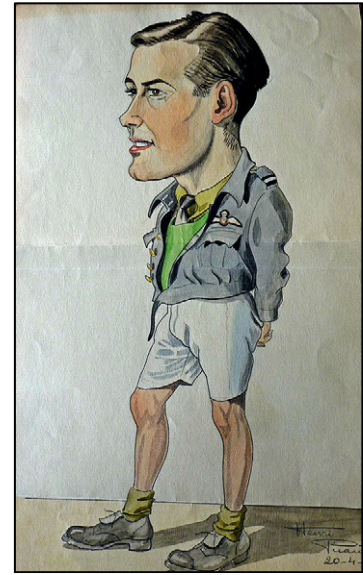
Octobre 1942, Bobby, 2^e à gauche, avec ses compagnons de bloc.



Lettre postée en Angleterre le 26 octobre 1942 et transmise via la "Kriegsgefangenenpost", probablement le 12 décembre 1942.



Avril 1943 : Bobby Laumans, Lt J. Nickols et FL Deacon.

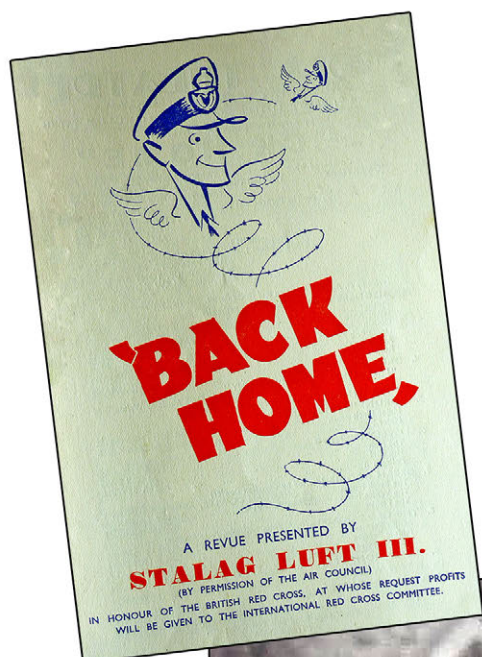


Caricature d'Henri Picard.



Au Stalag Luft III. Bobby Laumans est le premier à gauche.

L'après-guerre : des talents d'acteur



Bobby & Rosemary le 21 août 1945.

STALAG LUFT III. THEATRE

THE THEATRE—magic word for the prisoners of war—as with the weekly visit to the camp's 400-seater (Red Cross box seats) comes escape into the atmosphere of the world we left behind, the homely humour of Music Hall, slick sophistication of a New York apartment or the lavish high life of a Cuban palace.

Before the "first night" comes weeks of preparation. The play must take its place in the year's production schedule and conferences will have taken place with the producer, the theatre director and the stage manager. The producer will next see his set designer and rough drawings of the decor will provide headaches for the technical staff, who must provide full sets from wood (very scarce), tins (plenty of them), and the paints (supplied by the Y.M.C.A. or bought out of camp funds). Rehearsals begin, in rooms of six to eight persons, already used to the full for the business of eating, sleeping, cooking and study, the performers begin learning lines. Some find it easy (they are the "old troopers" who have been entertaining their fellow P.O.W's since 1940 or '41—some find it hard, memorising as they walk the circuit of the camp, lying in the sun, or shivering in their bunks in winter.

During the run of the previous shows, mornings and afternoons, are given over to rehearsals. Meanwhile the wardrobe mistress gets busy. He scouts around his stock, borrows shirts for dresses, dyes, cuts, alters, stitches until the latest Paris model appears. On the "ladies" much time is spent. They must alter their mannerisms, voices, practice deportment until they emerge as very good imitations of the glamorous ladies of Theatreland.

Properties, such as flowers, pictures, furniture come from the Tin Workers department. Some must be "practical"—a working model of a cocktail cabinet: others are made of paper, cardboard or string.

The musical director selects his score—more rehearsals if a musical show. The electrician works out his scheme. Stage Manager and staff plan times, space and the many tiny but important pieces which gradually jigsaw into position for D.D.—"Dress Rehearsal."

Only a few privileged people attend, and last-minute changes bring us to First Night.

Not every show runs its full week—the P.O.W. public is critical, and even the Camp Newspaper may faintly damn the show.

But seven nights is the usual order—by the week-end actors are already saying, "What are you in next?" and the theatre-goers are thinking about queuing up for the forthcoming show.

ALL SEATS BOOKABLE IN ADVANCE (EXCEPT BALCONY)

Seats can be reserved for organised parties on application

BOX OFFICE OPEN from 10 a.m. Please post Remittance with letter

Telephone: BOOKING OFFICE, HOLBORN 3703

The Management reserve to themselves the right to make any change vary or omit any part of the Programme without previous notice.

THE STOLL THEATRE is 2 minutes from Holborn (underground) Station.

BUSES :- *Passing the theatre, 68, 68a, 77a. Passing Holborn end of Kingsway, 7, 8, 17, 22, 3, 23b, 25c. Passing Aldwych and Strand end of Kingsway 1, 6, 9, 11, 13, 15, 60, 67, 96,*

TRAMS :- *Alight at Aldwych Subway—outside the Theatre 31, 33, 35.*

In accordance with the requirements of the London County Council:—

- 1.—The public may leave at the end of the performance by all exit doors, and such doors must at that time be open.
- 2.—All gangways, corridors, staircases and external passageways intended for exit shall be kept entirely free from obstruction, whether permanent or temporary.
- 3.—Persons shall not be permitted to stand or sit in any of the gangways intersecting the seating, or to sit in any of the other gangways. If standing be permitted in the gangways at the sides and rear of the seating, it shall be limited to the numbers indicated in the notices exhibited in those positions.
- 4.—The safety curtain must be lowered and raised in the presence of each audience.

Vail & Co., Ltd., Printers, Ogle Street, W.1.



EX-PRISONER OF WAR, Flight-Lt. R. Laumans, "glamour girl" of the Stalag Luft 3 party, which has just finished a run in the West End, was married at Claygate to Miss Rosemary Titmus.





*Plus que probablement au Transport Command à Membury, début 1946.
De gauche à droite : Halleux, Laumans, Plisnier et Deschamps.*



*Les mêmes... au Caire en 1948.
De gauche à droite : Halleux, Laumans, Plisnier et Deschamps.*

À la Sabena

Simulateur Boeing 707 à Zaventem



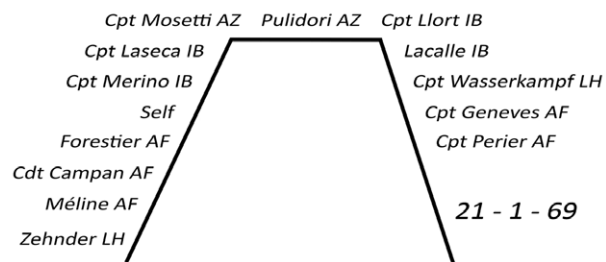
De g. à dr. : instructeur américain, Félix Ledent (Capt), Bobby Laumans (F/O) et Léopold Fauck (F/E).



De g. à dr. : l'instructeur, Bobby Laumans et trois techniciens.



7 mai 1968, Hôtel De Mar à Illetas (Baléares). Bobby Laumans troisième à partir de la gauche.



Réunion des compagnies aériennes faisant partie du groupe Atlas.



Départ du Boeing 747 OO-SGA de Boeing Field vers Bruxelles le 25 novembre 1970.



8 décembre 1970, baptême du B747 OO-SGB.

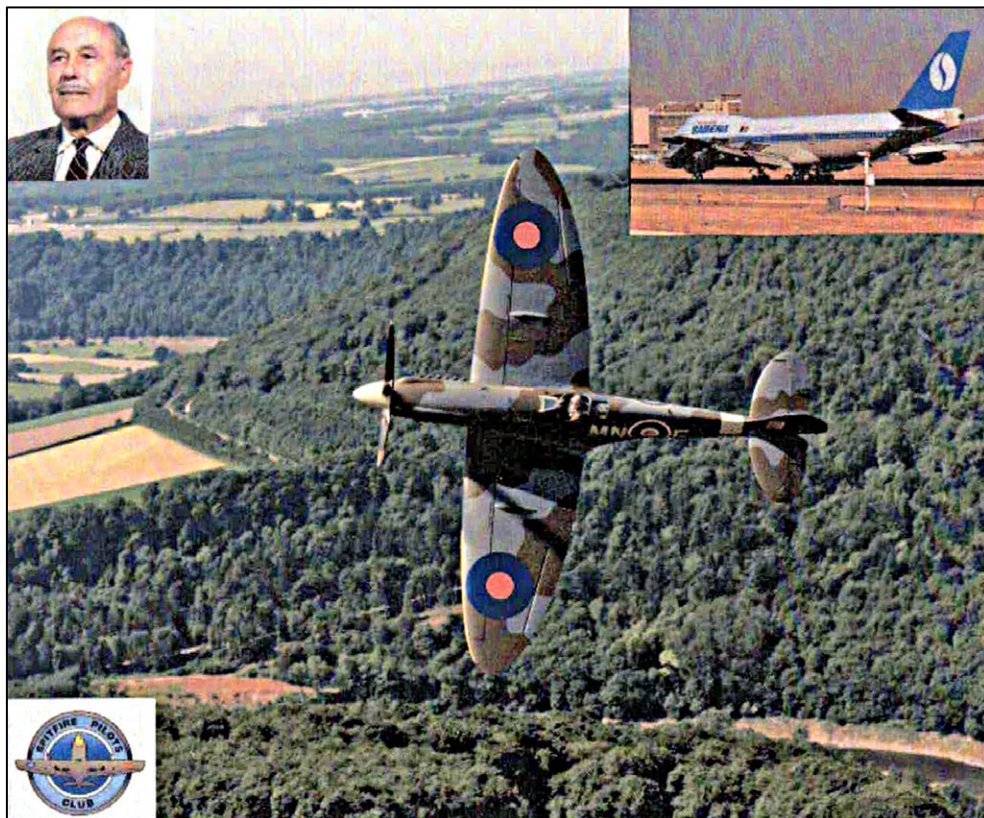


*Cockpit B747 : Bobby Laumans (Capt),
Georges Tacquin (F/E) et Jean Capelle (F/O).*

Réunions d'anciens



*D'avant en arrière et de g. à dr. : Cpt René Hubert & Cpt Robert Godefroid, Cpt Bobby Lau-
mans & Chef F/E Roland Verween, Chef pilote Félix Ledent & Chef F/E Léopold Fauck,
F/E Jacques Genot & F/E Georges Coeckelberg.*



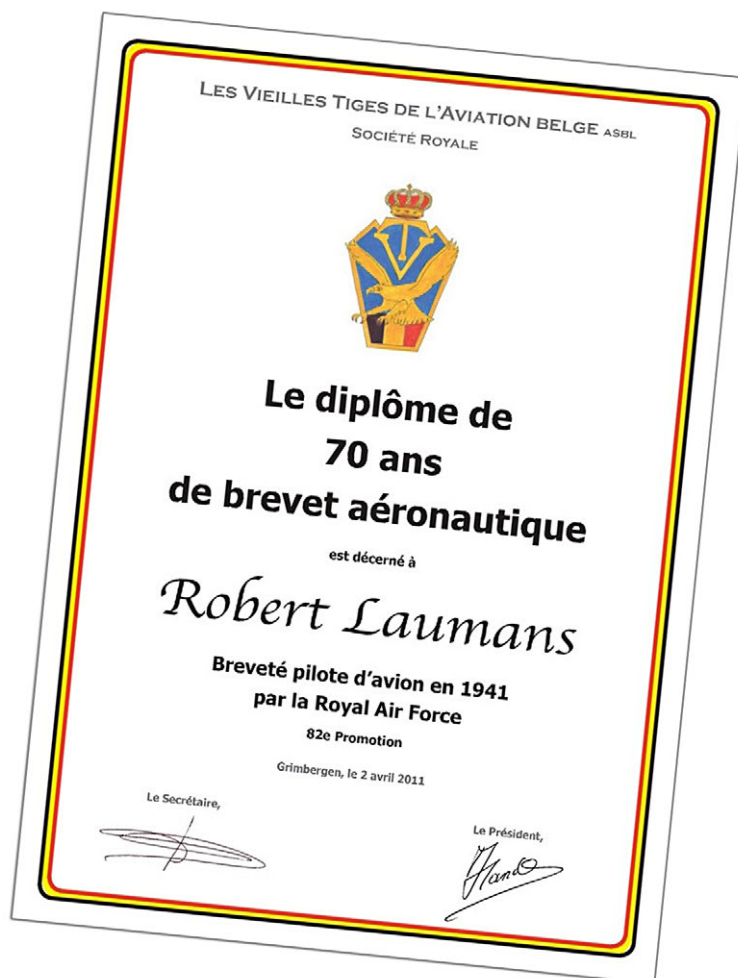
Hommage du Spitfire Club.



Banquet OFC 2011 : avec Amanda « Mouchka » Stassart et Jean Kamers, président VTB.



Banquet OFC 2010.



2 avril 2011 : remise du diplôme VTB de 70 ans de brevet aéronautique par le président Michel Mandl. Guido Wuyts et Norbert Niels à l'arrière-plan.



*Dans le cockpit du B707 OO-SIA au Musée de l'Air.
Aux commandes, Bobby Laumans et Théo De Clippel.
À gauche, Bob Block, dessinateur de profils d'avions.*



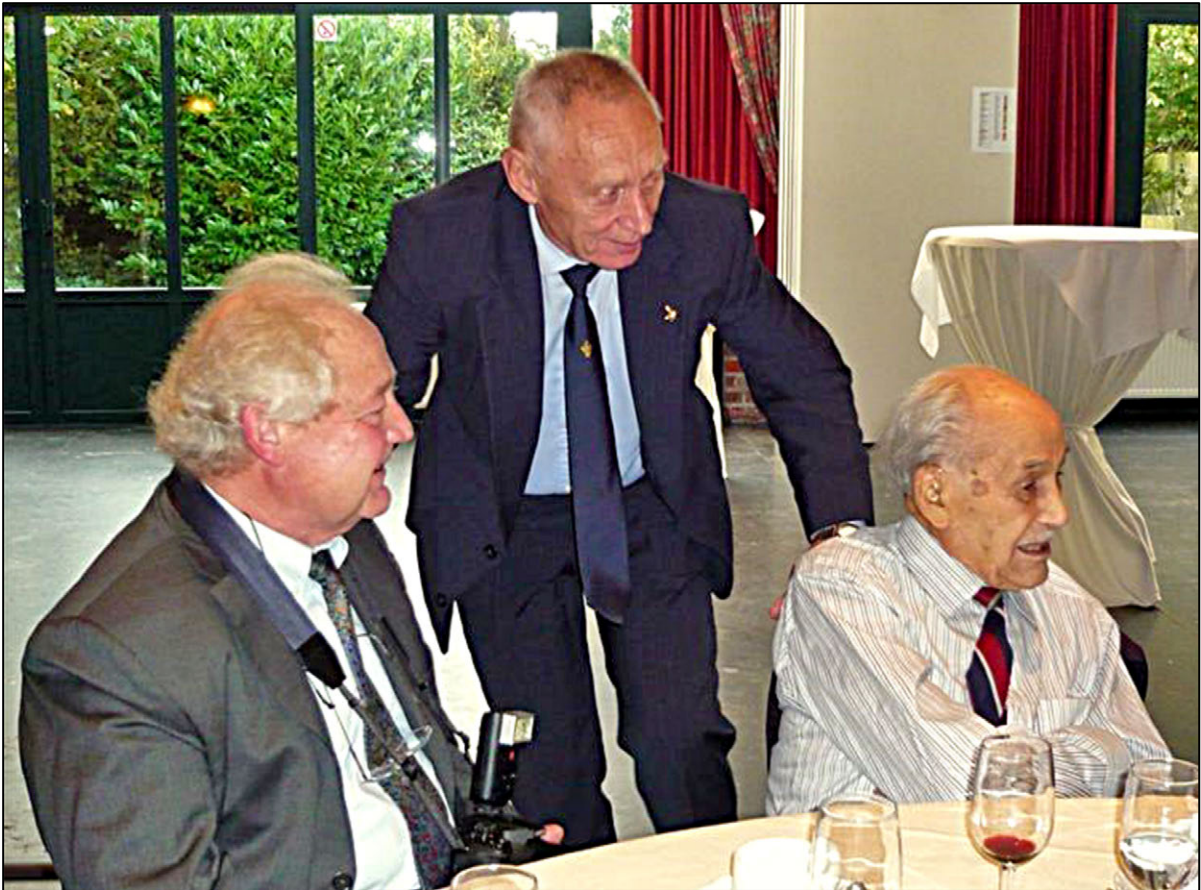
*Lors de la sortie de l'ouvrage « Sabena 548, de laatste vlucht van Juliet Bravo ».
Bobby présente le livre ainsi qu'un profil en couleur du B707 « Juliet Bravo » réalisé par Bob Block.*



Au Musée de l'Air, lors d'une interview réalisée par la VRT le 3 septembre 2013.



Bobby raconte avec toute la passion qu'on lui connaît...



Banquet OFC du 26 octobre 2013 avec le président Louis Jeangout, Wif De Brouwer (président VTB) et B. Laumans.



Avec Renée Koewé, sa collaboratrice à la Sabena.



Bobby Laumans et Fernand Jaumouille lors de la cérémonie du souvenir à la Pelouse d'Honneur des Aviateurs au cimetière de Bruxelles, le 1^{er} novembre 2013.

