

Victor Houart

Houart, Victor, André, major aviateur, historien, évadé de guerre, né à Zetrud-Lumay le 17 décembre 1920. Il est le fils d'Émile et de Marie Vermeulen.

L'étudiant sportif

Victor Houart fait ses humanités modernes scientifiques à l'Athénée de Jodoigne.

Son entourage remarque son aptitude sportive et l'encourage à s'affilier à un club. Ce sera le Royal Racing Club de Bruxelles... Comme cadet, il monte très rapidement sur les plus hautes marches du podium.

Lors du criterium national des Novices en 1936, il remporte le 60 m et le 300 m plat ainsi que le saut en longueur. La presse parle déjà élogieusement à son égard : « sprinter d'avenir », « meilleur cadet 1936, bel espoir »...

LA FINALE du Critérium des novices.
Très bonne et très rapide organisation, ce lundi de Pentecôte. Les
notre enlèvent six épreuves.
En cadets, HOUART sprinter d'avenir remporte le 60 m et MUSETTE,

Hors championnat, Houart, qui est bien le meilleur cadet 1936, sur la
distance enlève le 60 m. très nettement. Un bel espoir s'il s'entraîne
assidument.

En juin, il participe à la compétition qui oppose la Belgique à la Pologne et termine deuxième au 60 m. Au mois de juillet, il remporte le championnat inter-écoles dans la même discipline.

Lors d'une rencontre franco-belge contre le Paris Université Club, il se fait à nouveau remarquer en remportant le 60 m devant un autre Belge. La presse parle de « deux jeunes qui promettent ».

Athlétisme
Palmarès du cadet Houart (1935-1936)
(R.R.C.B.) - D.H. (4.5166)
R.C.B. (1015)
10 mai 1936 Critérium national des novices
1) éliminatoires locales (Tullemont)
1^{er} 60 m. plat en 7 sec. $\frac{5}{10}$
1^{er} 300 m. plat en 45 sec. $\frac{5}{10}$
1^{er} saut en hauteur avec 1 m. 35
25 mai 1936
2) éliminatoires régionales (R.C. Bruxelles)
1^{er} 60 mètres plat en 7 sec. $\frac{5}{10}$
2^{er} saut en hauteur avec 1 m. 30
1^{er} juin
3) Finale (R.C. Bruxelles)
1^{er} 60 mètres en 7 sec. $\frac{5}{10}$
5^{ème} saut en hauteur avec 1 m. 35
14 juin 1936 Sélection du match. Pologne-Belgique
(Bou-concours) 2^{ème} 60 m. plat en 7 sec. $\frac{5}{10}$
1^{er} juillet 1936 Championnat de Belgique
inter-écoles
1^{er} 60 m. plat en 7 sec. $\frac{5}{10}$ (record 1936)

Un 60 mètres cadets fut l'apanage du petit
Houard battant d'un souffle le Saint-Gillois
Hardy. Ce sont là, avec des moyens tout dif-
férents, deux « jeunes » qui promettent.



En 1937, il passe en première année scolaire et confirme les excellents résultats de l'année précédente. L'année suivante, il termine 6^e au championnat de Belgique sur 80 m en 9''4.



Houart est brillant vainqueur en cadets; en 100 mètres, il réalise 11 sec. 8/10. n., 5 m. 36 en longueur



Comme junior, le 7 mai 1939, il réalise 11''3, son meilleur chrono sur 100 m, lors du meeting national des jeunes au stade olympique du Beerschot à Anvers. L'année se termine par un claquage. La guerre mettra fin à ses exploits sportifs...

Interrogé à propos de ces performances, le Colonel d'Aviation Roger Vanmeerbeek, ancien patron du Sport dans les Forces armées belges dans les années 80, a retrouvé le nom de Victor Houart dans les « Chroniques et Chronos de 1891 à 1964 » du Racing Club de Bruxelles Athlétisme.

On peut y lire que Houart fait partie de l'équipe scolaire du RCBA qui termine première du relais 4x80 m au Championnat de Belgique en 1937, qu'il est sixième au CB en 1938 sur 80 m et que sa meilleure performance est effectivement de 11''3 en 1939....

Le Racing, ne l'as pas oublié : il figure parmi les meilleurs athlètes du club !

L'élève pilote est évacué au Maroc

Victor Houart termine ses humanités en 1938. Depuis son plus jeune âge, il rêve de devenir pilote. Au cours de l'année 1939, il réussit les épreuves de sélection à l'Aéronautique Militaire et le 1 mars 1940, il entre à l'École de pilotage à l'aérodrome de Gosselies (Charleroi).

Le 13 mai 1940, son unité quitte précipitamment Charleroi pour se rendre à Zwevezele en Flandre. Ils y reçoivent l'ordre de se rendre dans le sud de la France.

Les écoles, dépôts, services auxiliaires et escadrilles (soit une petite centaine d'avions) sont systématiquement évacués en France. Le Général Legros, commandant en second de l'Aéronautique Militaire, en assure le commandement.

À Marseille, le 2 juin, l'École de Pilotage (ses officiers, moniteurs et élèves ainsi que son matériel) embarque à bord de l'*Algérie*, un cargo qui les mène à Oujda au Maroc.

Suivant les consignes données par le Gouvernement belge, la plus grosse partie du détachement belge reviendra au pays.

Certains membres du cadre refuseront toutefois les ordres donnés et choisiront de se rendre en Angleterre ou rejoindront la Force Publique dans la Colonie congolaise. Ils seront considérés comme déserteurs. Ainsi, le 3 juillet 1940, la promotion élèves-pilotes dont le Capitaine Cajot a la responsabilité, embarque sur le *David Livingstone* à destination de la Grande-Bretagne. Victor Houart n'aura pas cette chance.

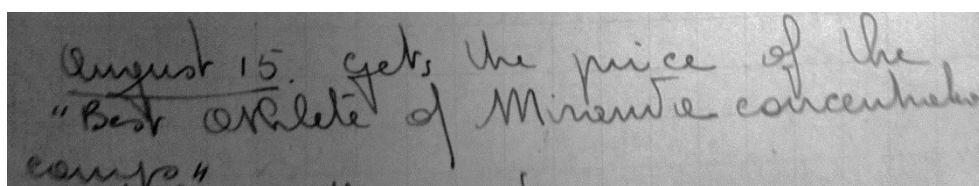
Les camps de Prenzlau (Allemagne) et Miranda (Espagne)

Vers la mi-août, le Gouvernement belge décide de démobiliser tous les militaires belges. Le voyage de retour en Belgique débute le 25 août via Marseille et se termine après quelques jours... en Poméranie !

Tout le détachement sera interné dans un camp à Prenzlau (Oflag II A¹) près de la frontière polonaise, le 17 septembre 1940.

Après cinq mois d'internement, Victor Houart est libéré le 13 février 1941. Il décide toutefois de poursuivre la lutte contre l'envahisseur. Le 5 mai 1942, il quitte la Belgique. Il traverse la France sans encombre, mais dès le passage des Pyrénées, il se fait arrêter le 1 juin 1942 par la police espagnole. Il est interné dans différentes prisons : Barcelone, Irun (Pays basque) et finalement, le 19 avril 1943, au fameux camp de Miranda dans la Rioja.

Il y séjournera trois mois... Lors de son départ, il se voit remettre le prix du « meilleur athlète du camp de Miranda » ! Son excellente condition physique n'est pas passée inaperçue...



En 1993, comme membre de l'Union Nationale des Évadés de Guerre (UNEG), Victor Houart a décrit en détail dans la revue trimestrielle de ladite association, la vie dans ce camp ainsi que le parcours suivi ensuite pour rejoindre la Grande-Bretagne. Ce récit figure en annexe...

La Grande-Bretagne via Gibraltar et le début de la formation pilote

Libéré, il trouve le moyen de rejoindre la Grande-Bretagne via Gibraltar, le 8 juillet 1943.

Intégré aux Forces belges en Grande-Bretagne le 25 juillet 1943, il passe au Dépôt de l'Aéronautique militaire le 3 août et à la Section belge de la Royal Air Force le 20 septembre. Le 9 octobre 1943, il débute sa formation militaire de base à l'*Initial Training Wing* (17 ITW Scarborough) au nord de Hull. Il fait partie de la 99^e promotion avec d'autres Belges..., notamment François Willems, Eddie Laden, Léon Rubin et Fernand Piquin.

Il passe le 7 janvier 1944 à l'*Elementary Flying Training School* (6 EFTS) de Sywell près de Northampton.

Les vols débutent sur DH82 Tiger Moth. La météo n'est pas vraiment bonne et les jeunes stagiaires ne pourront effectuer qu'une dizaine d'heures, exactement 7 h 20 pour Houart. C'est

¹ Certaines promotions seront incarcérées à Hammerstein (OFLAG II B), aujourd'hui en Pologne.

toutefois suffisant pour faire une première sélection entre candidat pilote et la spécialité *Navigator bomber*. Houart peut poursuivre comme pilote.

Le Canada

Après avoir passé six semaines au camp de Heaton Park dans les faubourgs de Manchester, les rescapés de la promotion embarquent le 21 avril 1944 à bord du Queen Mary à destination du Canada. Après avoir transité par New York, c'est en train qu'ils rejoindront Toronto, puis l'Ouest grâce au Canadian Pacific Railway.



"B" FLIGHT, No. 2 SQUADRON



No. 17 L.T.W.

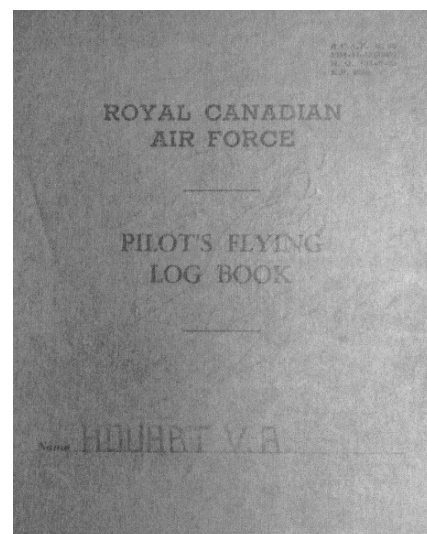
DECEMBER 1943



Le 30 avril 1944, ils arrivent au 32 E.F.T.S. (*Elementary Flying Training School*) de Bowden, au nord de Calgary en Alberta. Une partie de la promotion sera dirigée vers le N°1 E.F.T.S de De Winton au sud de Calgary, notamment Léon Rubin, François Willems, Fernand Piquin...

9-10-43	17-11-43	17-11-43	17-11-43
1-1-44	6-E.F.T.S.	6-E.F.T.S.	6-E.F.T.S.
12-2-44	H.C.D.C.	H.C.D.C.	H.C.D.C.
21-4-44	31-P.D.C.	31-P.D.C.	31-P.D.C.
21-4-44	Embarqué au G.B.	Embarqué au G.B.	Embarqué au G.B.
30-4-44	Arrivé Canada	Arrivé Canada	Arrivé Canada
	Heur Brunswick	Heur Brunswick	Heur Brunswick
	32-E.F.T.S.	32-E.F.T.S.	32-E.F.T.S.
	Cananda	Cananda	Cananda
4-11-44	32-E.F.T.S.	32-E.F.T.S.	32-E.F.T.S.
15-9-44	31-P.D.C.	31-P.D.C.	31-P.D.C.
6-10-44	Embarqué au Canada	Embarqué au Canada	Embarqué au Canada
14-10-44	Rebaptisé au G.B.	Rebaptisé au G.B.	Rebaptisé au G.B.
16-10-44	R.H.F./B.D.	R.H.F./B.D.	R.H.F./B.D.
15-11-44	Place au G.B.	Place au G.B.	Place au G.B.
5-9-44	Place au G.B.	Place au G.B.	Place au G.B.
12-12-44	R.H.F./B.T.S.	R.H.F./B.T.S.	R.H.F./B.T.S.
16-1-45	R.H.F./B.T.S.	R.H.F./B.T.S.	R.H.F./B.T.S.

Mutations en 1944.



Pilot's Flying Log book au Canada.

Houart va poursuivre sa formation sur Cornell avec des instructeurs canadiens. Il est lâché solo après neuf heures.



Cornell PT-26 training aircraft.

En deux mois, du 3 juillet au 2 septembre 1944, il effectue 77 h 30 sur cet appareil, dont 35 heures en solo. Il est intéressant de noter à quel point le vol est minutieusement préparé et détaillé ensuite dans le log book... (voir ci-après)

YEAR	DATE	PILOT, OR 1st PILOT	2nd PILOT, PUPIL OR PASSENGER	DUTY (INCLUDING RESULTS AND REMARKS)	TOTALS BROUGHT FORWARD	
1944	JULY 3	CORNELL 14901	E/R RINGVETTE	SELF	10/ MEDIUM TURNS 11/ GLIDING & CLIMBING TURNS 12/ TAKING OFF INTO WIND 13/ APPROACH & LANDING	11.15
	JULY 11	CORNELL 14903	E/R RINGVETTE	SELF	12/ TAKING OFF INTO WIND 13/ APPROACH & LANDING 14/ SPINNING FROM A STRAIGHT GLIDE 15/ SPINNING FROM A GLIDING TURN OR FROM ANY TURN WITH INSUFFICIENT POWER 16/ LOW FLYING 17/ TAKING OFF AND LANDING OUT OF WIND 18/ PRECAUTIONARY LANDING 19/ FORCED LANDING 20/ ACTION IN THE EVENT OF FIRE 21/ RE-STARTING THE ENGINE IN FLIGHT	0.40
GRAND TOTAL (Cols. (1) to (10))					TOTALS CARRIED FORWARD	12.55
12 Hrs 55 Mins.						

Le 10 juillet 1944, une heure de vol bien remplie...

Houart réussit toutes les phases de sa formation : acrobatie, navigation, vols aux instruments... Ce ne sera malheureusement pas le cas de tous les Belges. Charly Dewever se tue en vol de nuit avec son moniteur, lors d'un vol de contrôle (air test) de l'appareil. La cause exacte de l'accident n'a pas pu être déterminée.

Victor Houart aurait apparemment pu poursuivre sa formation de pilote au Canada comme d'autres compagnons belges de la promotion (notamment Rubin, Taymans et Willocq), mais les places sont chères et le 6 octobre, il reprend le bateau à destination de la Grande-Bretagne pour y poursuivre une formation de *Navigator Bomber*.

Luc Dumoulin, Jean Guillaume, Eddie Jene, Eddie Laden et Bob Preutens resteront au Canada pour cette même formation.

Dans le très bel ouvrage de Léon Rubin : *It's a long way to Piccadilly* (novembre 2008), on découvre que « la RAF a commencé à 'couper' dans l'entraînement pilote, car le nombre de PN (Personnel Navigant) en formation est apparemment suffisant. Les pertes escomptées sont inférieures aux prévisions avec comme conséquence, la fermeture de plusieurs bases d'entraînement ».

Le Mitrailleur de bord ou Air Gunner

Le 13 janvier 1945, on retrouve donc Victor Houart à la *No 2 Air Gunnery School* (AGS) à Dalcross, près d'Inverness en Écosse, afin d'y suivre cette formation d'Air Gunner.

Le 23 mars 1945, il est nommé sergent Mitrailleur de bord/Air Gunner.

Le 23 mai 1945, Victor Houart épouse Margaret Kennear. Ils auront trois enfants : Douglas (1946), Patricia Christine (1948) et Francis (1954).

Le 31 mai 1945, il est versé au 2nd *Group Support Unit*.

Au cours de cette période, il volera sur Oxford, Avro Anson et effectuera une vingtaine d'heures sur Wellington et 76 heures sur Mitchell.



À noter, la demi-aile avec l'inscription « AG ».

Le Sous-lieutenant Houart rejoint la base de Melsbroek, fin 1946

Il rentre au pays le 18 novembre 1946 et est muté à Melsbroek/Bruxelles, la base belge de transport aérien militaire. Le 26 décembre 1946, il est assimilé au grade de sous-lieutenant.

Après une année de formation officier, il rejoint l'École de navigation au 160^e Wing à Melsbroek, le 22 décembre 1947.

Le carnet de vol qu'il débute à ce moment mentionne un grand total de 222 h 45.

Relevé des heures de vol effectuées

NOM : *Houart*

avant l'ouverture de ce carnet.

GRADE : *Sous-Lieutenant*

AVION	PILOTE	2 ^e PILOTE OU AUTRE	TYPE DE MISSION	MONOMOTEUR				MULTIMOTEURS				PASSAGES	
				JOUR		NUIT		JOUR		NUIT			
				D. C.	PILOTE	D. C.	PILOTE	D. C.	1 ^{er} PILOTE	D. C.	1 ^{er} PILOTE		
AVRO-LYNX	A												
TIGER - MATH													
CORNELL													
WELLINGTON													
MITCHELL													
OXFORD													
ANSON													
MARTINET													
DAKOTA													
PACOTA													
HARVARD													
DOMINIE													
DEUGU													
SIMONINI. H.													
GRAND TOTAL : colonnes 1 à 10 : <i>222</i> heures <i>45</i> minutes.				57.30	37.30	4.20	0.20			115.10		7.55	2.45

En janvier 1948, il effectue ses premiers vols comme navigateur sur Anson et essentiellement sur Dakota à partir du mois de juillet.

Il retrouve des pilotes qui ont participé aux opérations en Grande-Bretagne... Mouzon, Bocquet, Michotte, Mouillard... et vole même avec un collègue de promotion, le Capt Willocq.

Du 27 septembre au 8 octobre 1948, il est le navigateur du Major Henry, futur chef de la Force Aérienne, pour la première mission d'après-guerre au Congo en DC-3. Victor Houart en a également fait le récit dans la revue des évadés de guerre belges « Dédalos ».

L'École de Pilotage puis l'Office de liaison à Londres (novembre 1948 - août 1951)

Le 3 novembre 1948, le Lieutenant Houart est muté à l'École de pilotage avancée (EPA) à Coxyde. Il effectue ses prestations aériennes comme « visiteur » sur Oxford.

En décembre 1949, il entre en fonction à l'Office de liaison belge à Londres avec le Major Ceuppens, Attaché de l'Air et un autre futur chef d'État-major de la Force Aérienne, comme patron.

C'est essentiellement ensemble qu'ils effectueront tous leurs vols sur Anson au départ de Hendon et ce jusqu'au mois d'août 1951, date de sa mutation à AAFCE à Fontainebleau.

Allied Air Forces Central Europe (AAFCE) à Fontainebleau (août 1951 - novembre 1953)

Nommé entretemps capitaine en 1950, il occupe une très belle fonction à Paris-Fontainebleau au grand quartier des forces aériennes de l'Alliance. Il a le Général major Norbert Leboutte, le frère de Lucien, le Chef d'EM de la Force Aérienne, comme patron. Il effectuera la majorité de ses vols au départ de la base de Melun sur un C-47 (DC-3) américain en compagnie du Major Terlinden.

C'est incontestablement au cours de cette période qu'il fait la connaissance d'un officier français du nom d'Edmond Petit. Ensemble ils vont cosigner en 1964, un dictionnaire de l'aviation. Il servira de base à l'élaboration du « Dictionnaire historique des Français du ciel » que l'Académie de l'air et de l'espace publiera en 2008, sous la plume du président de la section « Histoire », le général Robineau.

Le 15^e Wing de transport à Melsbroek, les relations publiques à l'EM FAé et 2ATAF

Le 1^{er} novembre 1953, le Capt Houart fait mutation à la 21^e Escadrille (qui devient par la suite la 40^e) du 15^e Wing et découvre le C-119. Il participe à toutes les missions d'une escadrille de transport et volera quelque 700 heures sur Flying Boxcar.

Nommé commandant en 1955 et major l'année suivante, Victor Houart devient le chef du service documentation et information de la Force Aérienne (VGD).

Il est un des promoteurs de la revue trimestrielle de la Force Aérienne « À vol d'oiseau » ainsi que de la patrouille des Diables Rouges qu'il accompagne régulièrement lors de leurs démonstrations.

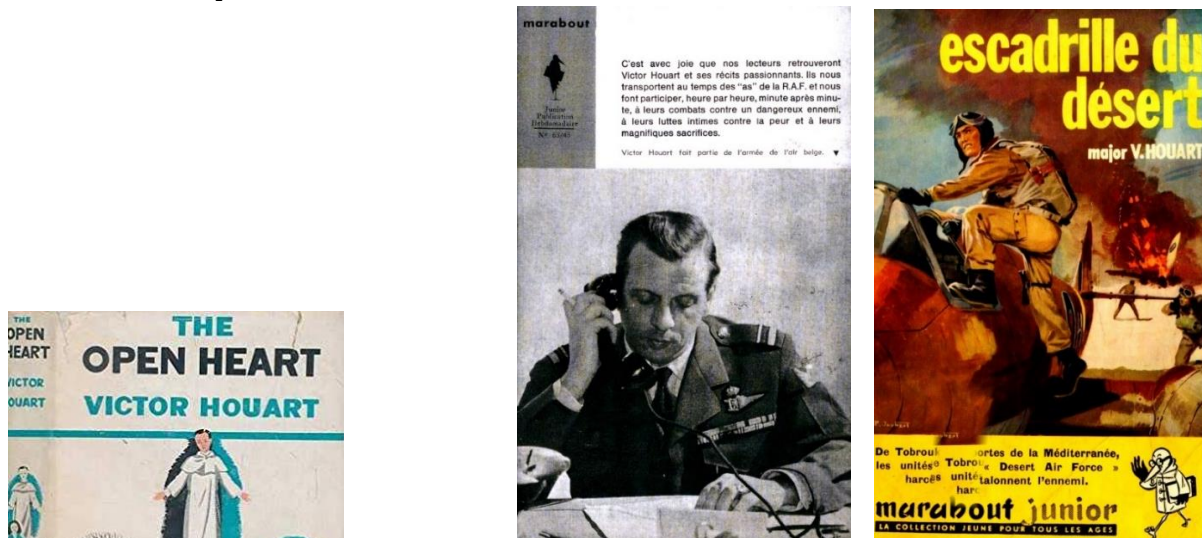
Le 27 mai 1958, il effectue son dernier vol sur le Pembroke RM 11, un aller-retour à Bierset-Liège.... Il totalise 1.575 heures de vol.

Il quitte l'État-major de la Force Aérienne le 26 septembre 1960 pour rejoindre le QG interallié de 2ATAF à Rheindahlen en RFA.

Après six années passées dans ce service, il part à la pension et passe dans le cadre de la réserve avec le grade de lieutenant-colonel.

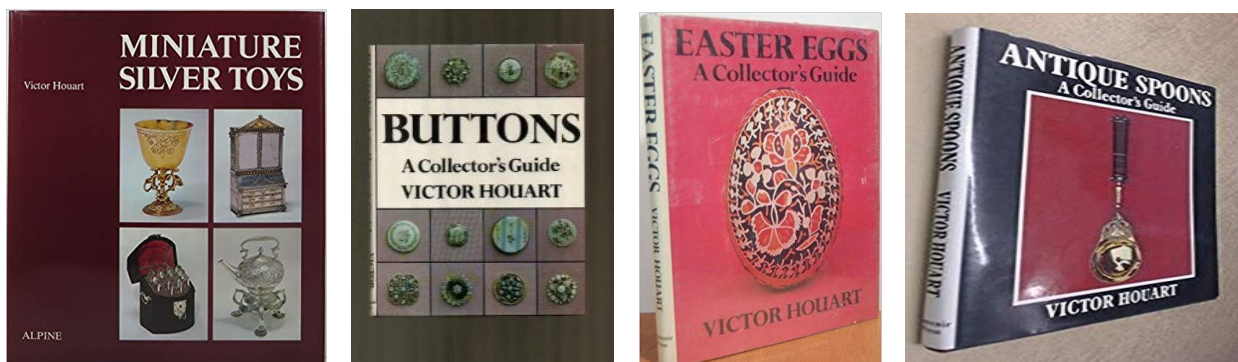
Ses écrits

Outre les ouvrages « *L'aviation racontée à mon fils* » (préfacé par Gabriel Voisin), « *Escadrille du désert* » et « *Équipages courageux* », Victor Houart a rédigé de nombreux articles aéronautiques dans une rubrique hebdomadaire de « l'Écho de la Bourse » ainsi que dans la revue aéronautique « Pallas »...



Mais Victor Houart n'a pas que l'aviation comme centre d'intérêt. On lui doit notamment une biographie du Père Pire publiée en Grande-Bretagne en 1959 : « *The Open Heart: The Inspiring Story of Father Pire and the Europe of the Heart* », London, Souvenir Press.

À cela, il faut ajouter la publication de plusieurs ouvrages concernant ses « hobbies » de collectionneur... comme on peut le découvrir ci-après. Ces guides pour collectionneurs ont été traduits en plusieurs langues.





Victor Houart est décédé à Schaerbeek le 19 juillet 2006. Ses cendres reposent au cimetière de Zetrud-Lumay.

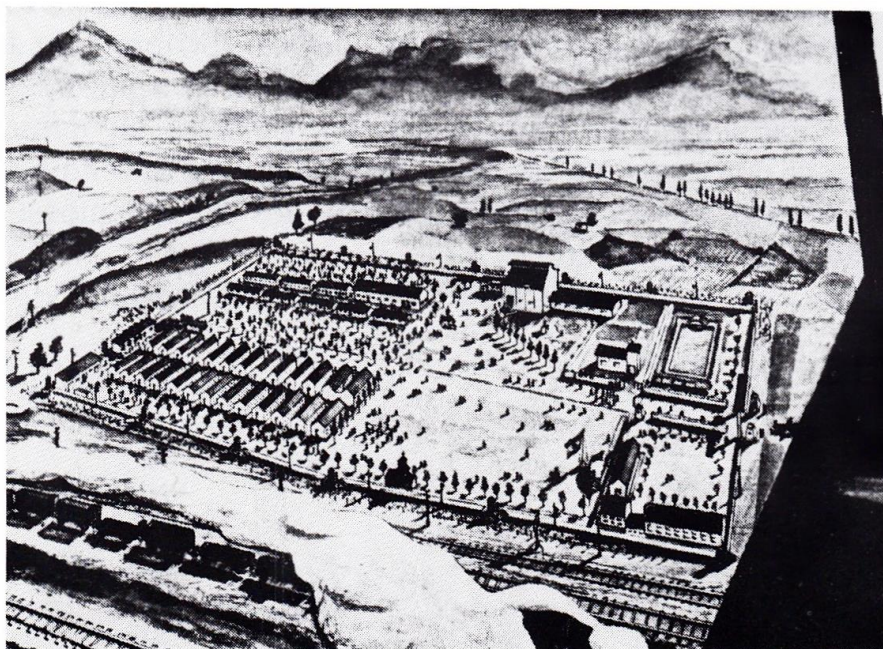
Nous garderons de lui le souvenir d'un grand promoteur de l'aviation belge et de la Force Aérienne auprès des jeunes.

- Médaille de la résistance
- Croix des Evadés (23/08/1944)
- Décoration militaire de 1^{ère} classe pour acte de courage et de dévouement
- War Medal 1339-1945
- Médaille du prisonnier de guerre 1940-1945
- Médaille Commémorative de la Guerre 1940-1945 (attributs octroyés : 2 sabres croisés et un lion de Belgique) (10/04/1946)
- Croix de guerre avec palme
- Croix du Prisonnier Politique (ruban surchargé de 2 étoiles) (Arrêté du Régent 25/06/1949)
- Croix d'Officier de l'Ordre de la Couronne (08/04/1957)
- Croix d'Officier de l'Ordre de Léopold (15/11/1957)
- Croix de Commandeur de l'Ordre de Léopold II (AR 14/11/1958)
- Croix militaire de 2^e classe (AR 07/04/1965)



Des Belges du camp de Miranda sont libérés

Pendant la seconde guerre mondiale, le général Franco, dictateur de toutes les Espagnes, ne cacha jamais ses sympathies pour les régimes allemand et italien, à tel point qu'il créa même une division d'infanterie, la Division Azul, qui se fit allègrement étripper sur le front russe. Le finaud "Caudillo" ne s'aventura jamais trop loin dans la collaboration. Bien sûr, il fit emprisonner, par exemple, de nombreux étrangers, qui, dès juin 1940, tentèrent de rejoindre les Alliés en passant par l'Espagne. Il semble qu'aucun de ceux qui furent arrêtés, sauf les déserteurs allemands, ne furent livrés aux Allemands, pourtant très actifs en Espagne. Les Belges furent toujours parmi les plus nombreux à être internés en Espagne. A titre d'exemple, au début 1943, il avait plus de cinq cents Polonais au camp de Miranda, mais aussi près de cinq cents Belges. Ce qui prouvent que les Belges étaient parmi les champions de la grande évasion. Une minorité d'entre eux réussirent à "passer" sans se faire prendre, mais la plupart, et ce n'était pas entièrement leur faute, furent arrêtés et emprisonnés pendant de longs mois. Certains, repérés rapidement, pas loin de la frontière française, connurent par exemple la prison de Figueras. D'autres, plus malchanceux encore furent incarcérés dans la prison de Badajoz, non loin de la frontière portugaise. Mais très



Cette extraordinaire vue aérienne du camp de Miranda est l'œuvre d'un aviateur qui fut libéré avec le groupe qui passa par Cestona et Curia. Il s'agit de Joseph Schoonbroodt, qui, dès la guerre finie, quitta la Force Aérienne pour rejoindre la SABENA comme commandant de bord.

nombreux furent les Belges qui connurent les cachots de la Préfecture de Police de Barcelone et ensuite les célèbres galeries de la Carcel Modelo, la troisième et surtout la cinquième, celle des condamnés à mort. Car dans l'Espagne de 1942, par exemple, trois ans après la fin de la guerre civile, on garrotait encore "los rojos".

Tous les prisonniers étrangers finirent par rejoindre, menottes au poignet et crâne rasé, le fameux camp de Miranda d'Ebro, dans la province de Burgos.

Ceux qui avaient été arrêtés fin 41 et début 42, se trouvaient encore dans le camp au début de 1943. Beaucoup d'entre eux étaient persuadés qu'ils allaient rester là jusqu'à la fin de la guerre. Et puis les choses se mirent à évoluer assez rapidement. L'Afrika Korps, poussé par la 8^{ème} armée, avait entrepris sa dernière retraite vers l'ouest. Le 8 novembre 42, les Anglo-Américains avaient débarqué victorieusement en Afrique du Nord. Afin d'influencer les Espagnols, les internés de Miranda imaginèrent de se lancer dans une grève de la faim. Le 6 janvier 1943, les 3.500 internés du camp refusèrent de manger. Le soir du 14 janvier, le leader du groupe belge, le lieutenant Gauthier, autrement dit Eugène de Grand'Ry, annonça, à 22.00 hrs, que les Espagnols avaient fait des promesses concrètes et que la grève était terminée. Pour la première fois, un délégué de la Croix Rouge allait visiter le camp. C'est ainsi que le 15, le comte de la Granja, vêtu d'un uniforme "digne d'un amiral sud-américain", se présenta et visita le camp. Il est évident que ce n'est pas la grève de la faim qui fit réfléchir les autorités espagnoles. Mais, quinze jours après la visite du comte de la Granja, le 2 février 1943, la bataille de Stalingrad était terminée. Une éventuelle victoire allemande devenait aléatoire. Les Espagnols, soudain très prudents, décidèrent donc de libérer les étrangers qu'ils détenaient. Ainsi, quelque 500 Belges (mais aussi les Polonais, les Tchèques et autres) apprirent-ils leur libération prochaine. Tous, ces enfants perdus de la guerre, allaient enfin pouvoir rejoindre les alliés. Les libérations se suivirent rapidement et les prisonniers quittèrent le camp comme suit :

Le 16 mars 1943: libération de quelques Belges, dont le docteur Evrard (futur général), le comte d'Oultremont, le baron A. del Marmol (futur général aussi).

Le 21 mars 1943: départ des premiers libérés polonais.

Le 22 mars 1943: départ d'un second groupe de Polonais (avec quelques Belges, dont Créteur, dit le Canard, pilote de ligne et futur fondateur de la compagnie SOBELAIR)

Le 23 mars 1943: départ d'un troisième groupe de Polonais.

Le 24 mars 1943: départ des derniers Polonais, le chef de groupe, bel exemple, quittant le camp le dernier.

Ce n'était pas très encourageant pour les internés Belges, dont la plupart étaient toujours dans le camp alors que tous les Polonais étaient partis. Enfin, les choses se mirent à bouger.

Le 14 avril 1943: libération du chef de groupe, le capitaine De Smidt, accompagné du capitaine Ivan Van Massenhove, des lieutenants Kaiser, Verolleman, Lecomte et Laurent.

Le 15 avril 1943: libération d'une quarantaine de prisonniers belges de moins de vingt-ans.

Le 19 avril 1943: le groupe Belge le plus important (quelque 200 internés) quitta Miranda où le capitaine De Smidt, qu'on croyait en route pour Gibraltar, revint le chercher en compagnie du consul de Belgique, Mr Lizzariturri¹. Ce groupe quitta le camp à pied, bien entendu, vers 12.30 hrs, pour se rendre à la gare de Miranda où, tous vêtus comme des clochards et porteurs d'infâmes baluchons, les heureux libérés prirent le train de 14.15 hrs.



Très rare photographie, fournie par Gaston Rigaux, montrant le groupe des libérés, devant le camp au moment du départ, le 19 avril 1943. A droite, le chef du groupe belge, le capitaine De Smidt (qui devint général), à côté du consul Lizzariturri. A gauche, son baluchon sous le bras, le sergent-pilote Gerald Boucher.

Ce train de la liberté arriva à 18.00 hrs dans la gare de la petite ville de Zumarraga où tout le monde descendit, sauf vingt-cinq Belges, soi-disant prisonniers de guerre évadés, une belle entourloupette pour favoriser certains, alors que d'autres, qui avaient été prisonniers de guerre

ne profitèrent pas de l'aubaine. Le groupe des vingt-cinq continua vers San Sebastian où il fut logé à l'hôtel Biarritz. Ce groupe quitta San Sebastian le 23 avril pour se rendre au Portugal. Mais les autres ne bénéficièrent pas de ce traitement de faveur.

Nul n'a jamais su qui avait établi la liste des préséances et nul n'a jamais su sur quel critère était basé l'ordre des libérations. Les pilotes auraient dû se trouver parmi les premiers libérés, mais ils ne le furent pas. Ils se trouvaient tous parmi le groupe qui descendit du train à Zumarraga, à 27 kms de la destination, Cestona. Outre les aviateurs et ex-membres de l'Aéronautique Militaire, ce groupe comprenait tous ceux qui, avant guerre, avaient été militaires, sauf ceux qui, au moment de leur arrestation, s'étaient déclarés canadiens.

Ceux-là se trouvaient encore dans le camp de Miranda. On trouvait aussi dans le groupe bon nombre de jeunes qui n'avaient jamais porté l'uniforme.

Tous étaient libres, en principe, mais il leur restait une dernière épreuve à passer, un séjour en résidence forcée à Cestona, petite station thermale du Pays Basque espagnol, à 12 kms de la plage de Zarauz, chère à la reine Fabiola. Ce premier groupe important de libérés belges comprenait aussi deux citoyens français de la meilleure espèce, deux gaullistes évadés d'Afrique du Nord, le sergent-pilote Maurice Cermolace, de Marseille, et l'adjudant Meunier, de la Légion étrangère. Ils s'étaient déclarés belges et le restèrent jusque Londres.

L'intermède basque

Les Belges, presque libres et voyageant sans menottes, furent installés dans deux hôtels de Cestona, l'Oyarzabal et l'Arteche, tous deux situés sur la rue principale, celle qui menait au Balneario, où se trouvaient les installations thermales.

Après de longs mois d'incarcération, ces Belges là se sentaient passablement heureux. Le seul fait de pouvoir dormir dans un vrai lit, de pouvoir manger dans une vraie salle à manger, de pouvoir se ballader, mains dans les poches, dans les rues d'un vrai village, était comme un don du ciel. Il y avait bien deux ou trois "guardias civils", mais ils n'étaient guère encombrants, leur rôle se limitant à constater que personne ne s'éloignait trop du village et que nous étions tous rentrés dans nos hôtels avant dix heures du soir.

Beaucoup de Mirandais (un nom qui allait faire fortune) parlaient un peu de castillan, avec peut-être l'accent de Bruxelles ou de Namur. Ceux-là pouvaient donc converser avec les gens du village. Selon les "sages" de Cestona, nous avons commis une grave erreur. S'il fallait entrer illégalement en Espagne, il fallait le faire par le Pays Basque et

conduit, par la Cordillière Cantabrique et les monts de Léon, jusqu'à la frontière portugaise. Sans doute avaient-ils raison, mais ils arrivaient un peu tard. Il y avait deux cafés dans le village, dont celui de Conchita, dans la calle Iglesia, près de la place du village. Les Mirandiens n'avaient plus bu d'alcool depuis longtemps et les jeunes n'en n'avaient jamais bu du tout. Quelques-unes des premières expériences furent désastreuses. Il y eut quelques malades d'abord, puis les choses se tassèrent. Il est vrai que boire un verre entre amis étaient la seule distraction de Cestona et le vin ne coûtait pas cher dans la sombre Espagne de 1943. Tout le monde recevait cinq pesetas par jour d'argent de poche, ce qui peut sembler dérisoire aux gens d'aujourd'hui. A l'époque, cela permettait d'acheter cinquante "chiquitos" (petits verres de vin rouge). L'allégresse générale fut interrompue par un malheur. Le 25 avril, un des libérés, Jeuniau, se noya en tombant dans la rivière Urola, à l'arrière de l'hôtel Oyarzabal. Le pauvre fut enterré deux jours plus tard dans le petit cimetière de Cestona où son corps repose peut-être encore.

Le groupe le plus important parmi les Belges de Cestona et certainement le plus folklorique, était celui des aviateurs. On y trouvait le lieutenant Mouzon, de Jambes, le "grand Mouzon", pour ne pas le confondre avec son neveu, Leopold Mouzon, dit "le petit Mouzon" ou bien "Popol", sergent-pilote de son état. Le grand Mouzon allait faire partie de l'escadrille 541, de grande reconnaissance photographique (PRU) et c'est en pilotant un Spitfire bleu qu'il allait conquérir une Distinguished Flying Cross. Il devait mourir en 1955, dans un accident d'avion, alors qu'il commandait l'escadrille auxiliaire de la Force Aérienne. Il est difficile, cinquante ans après les événements, de se souvenir de tout le monde.

Qui pouvait-on rencontrer dans les couloirs de l'Oyarzabal et les rues de Cestona? Certainement Marc Stainier, qu'on appelait "l'abbé", et qui, lui aussi, décrochera une DFC dans la RAF, avant de devenir un des patrons de la nouvelle Sabena. Parmi les autres, on trouvait Robert Uydebroeckx, un ancien adjudant de Gossoncourt. Il y avait là le très sérieux Pierre Pacco, grand amateur de musique classique, et le moins sérieux Bob Delgouffre, sa guitare à la main, dont il jouait d'ailleurs fort bien. Le sergent Robert Delgouffre, mourut en service aérien commandé le 5 mai 1944. Il y avait aussi le sergent Louis Bastin, (aujourd'hui commandant en retraite) et son ami Bébert Jeanmart, qui, dans la prison de Barcelone, avait composé la chanson "Nous irons tous en Angleterre..." sur l'air de la chanson allemande "Wir fahren gegen England...". Le sous-lieutenant Albert Jeanmart, pas veinard pour un sou, devait se tuer le 23 septembre 1943, quelques semaines après son arrivée en Grande-Bretagne. Un autre parmi ceux de Cestona, qui ne

devait jamais revoir la Belgique, fut le liégeois Raymond Parthoens, le seul caporal-pilote de l'Aéronautique Militaire. Devenu pilot-officer, il fut descendu au-dessus de la Hollande, alors qu'il pilotait un chasseur-bombardier Typhoon, le 9 décembre 1944. Quelques jours plus tard, un autre Mirandien de Cestona, Maurice Renard, ancien pilote de Nivelles, se tua en service commandé, le jour de la Noël 1944.

Le capitaine Maurice Van Massenhove ne revit pas la Belgique non plus. Il se tua le 28 avril 1945. Toujours à Cestona, on trouvait deux frères très folkloriques, les deux adjudants Brosteaux, qui devinrent officiers dans la RAF et un autre adjudant-aviateur, ancien membre de la patrouille acrobatique de Nivelles, le "Gus" Genin. Le "Gus" demanda sa pension après la guerre, épousa une Anglaise et resta à Londres. Il est aujourd'hui décédé. Parmi les pilotes brevetés, il y avait aussi Frans Lemonne, (aujourd'hui lieutenant-colonel en retraite) et Joseph Schoonbroodt, qui après guerre passa comme commandant de bord à la Sabena. Il y avait aussi un ami de Bastin et de Popaul Mouzon, le sergent-aviateur Gerald Boucher, dont le nom ne figure pas sur les listes de l'UNEG et qui semble s'être volatilisé, personne ne sachant ce qu'il est devenu. Outre les pilotes, il y avait aussi deux lieutenants observateurs, Michel Taymans et Joseph Willocq. Ils devinrent pilotes et finirent comme colonels de la Force Aérienne. Il y avait aussi le célèbre Joseph Kinet, qui avait été aérostier et qui devait devenir navigateur sur Mosquito, avec Marcel Huls comme pilote. Le groupe comprenait aussi de nombreux membres du personnel non-navigant comme Gaston Rigaux, Paul Renckens, Joseph Vivignis, Poitiers, le "lange" Parmentier et Marcel Van Overschelde, qui devait devenir mitrailleur de bord sur Lancaster. Parmi les jeunes, il y avait, entre autres, Jacques Quets, de Soignies, qui allait se tuer après-guerre, comme radio de bord sur C119 et Louis Lecomte, aujourd'hui lieutenant-colonel en retraite, à Saint-Tropez, plus particulièrement.

Le séjour du groupe à Cestona fut particulièrement long, le visa d'entrée au Portugal n'arrivant pas. Nous devions, paraît-il, être conduits à la frontière portugaise. Alors qu'il eut été dix fois plus facile de nous conduire directement à Gibraltar, comme beaucoup d'autres le furent. A la fin du mois de mai, on annonça que le départ allait avoir lieu.



Cestona, l'hôtel Oyarzabal.

L'intermède portugais

Ce fut le 26 mai seulement que quelque deux cents Belges quittèrent Cestona, vers 10 hrs, en route vers le Portugal. Le train, beaucoup trop bruyant, passa la frontière portugaise à 15 hrs, dans l'allégresse générale. Le 28 mai, à 02.45 hrs, c'est-à-dire en pleine nuit, les Belges arrivèrent à Curia, autre ville d'eau (mais oui!) située au nord de la ville universitaire de Coïmbra. Tous les membres du groupe furent logés, soit dans le luxueux Curia Palace, ancienne résidence d'été des rois du Portugal, soit dans l'hôtel Rosa. Le lendemain, vieille habitude du gouvernement de Londres, tous les participants à l'exode reçurent un document de la légation belge de Lisbonne les informant qu'ils étaient inscrits dans la réserve de recrutement. Nous étions confortablement installés, mais on ne risquait pas encore de nous confondre avec des mannequins de mode. Beaucoup d'entre nous portaient encore les vêtements qu'ils portaient au moment de leur départ de Belgique. Nous étions tous un peu dégue-nillés, c'est le moins qu'on puisse dire. La légation de Lisbonne s'arrangea donc pour que nous puissions nous faire confectionner un complet sur mesure. Mais, quand ils eurent reçu leur beau costume, les Mirandiens incorrigibles, continuèrent souvent à porter espadrilles et col ouvert, sans cravate.

LÉGATION DE BELGIQUE À LISBONNE

Le nommé (nom et prénoms) HOUART Victor André
né à Heirud-Lumay le 17 Septembre 1920
demeurant à Palau Hotel
Curia Portugal
a été inscrit dans la réserve de recrutement en la chancellerie
de la légation de Belgique à
Lisbonne le 29 mai 1943.
Lisbonne le 29 mai 1943.

Le Délégué

M. 360

M. Houart

Reproduction du document joint "Légation de Belgique à Lisbonne".

Premier signe encourageant : le 3 juin, tous les pilotes - aviateurs du groupe, personnages importants en temps de guerre, quittèrent Curia pour Lisbonne et nous l'espérions tous, pour l'Angleterre. Ils quittèrent par le train d'une heure du matin parmi les cris et les rires. Ce fut un véritable triomphe. A la gare, il ne manquait qu'une fanfare. Toute la colonie belge de Curia et le personnel des hôtels assistèrent à ce départ historique. Et puis, les aviateurs partis, le silence retomba sur Curia. Le gouvernement du Portugal, pays neutre, avait des difficultés du côté de l'ambassade d'Allemagne, qui ne pouvait ignorer la présence dans le pays de plus de 200 Belges qui faisaient beaucoup de bruit. Le Portugal hésitait donc à fournir d'un seul coup 200 visas de sortie pour la Grande-Bretagne. Et pendant que les Mirandiens rongeaient leur frein dans Curia, ils furent frappés par le malheur pour la seconde fois. Le 9 juin, le sergent mécanicien Armand François, fut trouvé mort dans son lit de l'hôtel Rosa. Ce pauvre compagnon fut enterré le surlendemain.

Et puis, il fallut encore attendre jusqu'au début juillet pour que la situation se débloque enfin. Le groupe avait passé cinq semaines à Cestona et déjà plus de quatre semaines à Curia. Tout le monde en avait assez d'attendre.

La dernière évasion.

Ceux qui étaient restés à Curia après le départ des pilotes étaient tous des spécialistes de l'évasion et ils n'eurent pas le souci de s'étonner quand on leur expliqua qu'ils allaient participer encore à une dernière expérience. Le 6 juillet, à une heure du matin comme d'habitude, tout le monde prit le train pour Lisbonne où tout le monde arriva, les yeux bouffis, à neuf heures. Personne n'eut le temps de visiter la ville, car, vers midi, tout ce beau monde fut embarqué à bord d'autocars, en route, non pas vraiment vers l'inconnu, mais vers un endroit que nos professeurs de géographie avaient oublié de mentionner, un village de pêcheurs répondant au nom de Vila Real de San Antonio. Ce petit patelin du bout du monde était situé à l'extrémité orientale de la côte sud du Portugal, à la limite de la frontière espagnole, avec vue sur l'immense baie de Huelva. Les cars arrivèrent finalement à Vila Real vers cinq heures du matin et nous devions attendre là jusqu'à la fin de l'après-midi. Et c'est alors que l'abbé Dumortier, aumônier de la légation de Lisbonne, qui nous avait accompagné, annonça qu'il désirait nous bénir avant notre départ. L'abbé, fils du général Dumortier et qui avait connu les camps de Pétain en France, monta donc sur une barque bariolée de couleurs vives échouée sur la plage, et tous, les chrétiens et les mécréants, s'agenouillèrent sur le sable, dans le soleil. Cette bénédiction ne fut pas prise à la légère par les Mirandiens. Il y avait des gorges



Aucun des Belges qui se trouvaient sur la plage de Vila Real en 1943, n'eut une pensée pour Christophe Colomb, qui pourtant mit à la voile non loin de là, à Palos de Moguer, c'est-à-dire Huelva, quand il partit pour l'Amérique. Leur seul souci à ces Belges, c'était de mettre la voile pour Gibraltar, le plus vite possible.

serrées sur la plage de Vila Real. Voilà que tous, soudain, se rendaient compte combien ils étaient loin de chez eux et des leurs, combien seuls ils avaient été. Et tous découvraient aussi, au même moment, qu'ils avaient deux cents amis agenouillés autour d'eux. Tous avaient connu de longues incertitudes. Et voilà qu'une autre incertitude était devant eux, immense comme la mer. Et nous savions tous, à cause d'un prêtre et de sa main levée, que certains d'entre nous n'allaient jamais rentrer chez eux. Vers quatre heures de l'après-midi, on nous a demandé d'embarquer à bord d'une barque de pêche un peu rouillée, qui a rapidement quitté le port, cap vers le sud-ouest. Avec l'accord occulte des Portugais et l'aide active de notre légation, nous avons enfin quitté le Portugal. Les Portugais pouvaient désormais plaider l'innocence, car nous avions disparu. Le Portugal n'avait jamais délivré des visas de sortie, on pouvait vérifier les manifestes des navires et des avions. Nos noms n'y figuraient pas. A peine, étions nous en dehors des eaux territoriales portugaises, vers 17 hrs, qu'un navire de guerre apparut sur l'horizon. Ce navire qui surgissait de la mer était "l'Active", destroyer de Sa Majesté Britannique, exact au rendez-vous. Nous avons tous grimpé à bord de ce fort beau navire peuplé de marins aimables qui distribuaient des tasses de thé, des cigarettes Players et du chocolat Cadbury. Nous

avons rejoint le territoire britannique. Le rêve était accompli. Nous étions intouchables à l'ombre des canons anglais. Et nous avions tous l'impression très nette d'avoir basculé de l'autre côté d'un monde. A minuit, "l'Active" jeta l'ancre dans le port de Gibraltar et une heure plus tard nous débarquions sur le rocher célèbre, symbole de la puissance britannique. Le jour même, le major Bigwood (qui deviendra général), officier de liaison belge, nous fit remettre des battle-dress. Nous avons aussi retrouvé là, au grand étonnement de tous, les pilotes dont nous avons fêté le départ à Curia. Dans la nuit du 17 au 18 juillet, nous avons quitté "the Rock", à bord du transport de troupes Samaria, de 22.000 tonnes, ancien paquebot de la ligne des Indes. Notre bateau blanc prit sa place dans un convoi de navires venu d'Alger. La longue traversée fut agrémentée, chaque après-midi, par des attaques menées par des quadrimoteurs Condor de la Luftwaffe. Bombardant de trop haut, manquant de précision, les Condors mirent toutes leurs bombes dans l'eau. Le 22 juillet enfin, en pleine mer, un chasseur Spitfire survola le convoi indiquant que, nous n'étions guère loin des côtes anglaises. Le 24, à sept heures du matin, le Samaria entra dans le port de Liverpool. On nous fit attendre plusieurs heures et ce n'est qu'à sept heures du soir que le débarquement des Belges eut lieu. On nous conduisit à la gare de Liverpool et le groupe y prit le train de 20 hrs pour Londres. Car il restait une dernière épreuve à passer. Nous devions subir un dernier interrogatoire à Patriotic School, dans le faubourg de Camberwell, à Londres, avant de recevoir l'autorisation définitive de demeurer en Grande-Bretagne. Tous les Mirandiens du groupe qui quitta Miranda le 19 avril quittèrent Patriotic School, les uns après les autres. Certains d'entre eux n'allaient plus jamais se revoir. Une autre aventure commençait.

Victor Houart

Note de l'auteur :

Il eut été impossible de rédiger cet article sans l'aide de notre ami Gaston Rigaux, de Nivelles, qui participa, avec l'auteur, à toute l'aventure. Gaston n'est pas doté d'une mémoire infailible, plus solide que celle des autres, mais il a eu l'idée géniale de prendre note des événements. Ceux qui n'ont pas suivi cet exemple souffrent tous de trous de mémoire. Evidemment, cinquante ans, c'est un demi-siècle !