

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



**Louis Remy**  
**1916 - 1992**

Jean Buzin

## Louis Remy

(14 Jul 1916 — 13 Sep 1992)

Par Jean Buzin

Commandant du 1<sup>er</sup> Wing de Chasse, de janvier 1955 à juillet 1956, son évvasion de la forteresse de Colditz en avril 1942 constitue un morceau de bravoure qui restera inscrit dans les annales de notre Aviation Militaire.

Caractère trempé, d'un tempérament parfois impulsif, sa loyauté, sa dévotion au métier, son énergie seront les traits marquants de cette personnalité d'exception.

Louis Remy est né à Laeken le 14 juillet 1916. Après des humanités classiques, il entre à l'École Royale Militaire (ERM) le 28 novembre 1936 comme élève de la 82<sup>e</sup> Promotion Infanterie-Cavalerie.

### Élève-pilote à l'Aéronautique Militaire

Le 28 décembre 1938, sa formation académique terminée, nommé sous-lieutenant, Louis Remy est désigné pour le 2<sup>e</sup> Régiment de Carabiniers Cyclistes. Simple mutation administrative, car c'est dans la 5<sup>e</sup> Arme, l'Aéronautique Militaire, qu'il entend faire carrière. Dès le 5 janvier 1939, il passe à l'École d'Aéronautique comme élève-observateur, passage obligé et première étape pour les officiers issus de l'ERM dans l'obtention du brevet de pilote. Il s'y retrouve en compagnie de sept officiers de sa promotion<sup>1</sup> qui ont fait le même choix.

Louis Remy obtient le brevet d'observateur le 10 juillet 1939 et passe au 1<sup>er</sup> Régiment d'Aéronautique. Sa forte personnalité ne tarde pas à s'y affirmer. Le 1 septembre 1939, il écope de 4 jours d'ar-



Louis Remy pose devant un SV-5 à l'école de pilotage de Wevelgem. (AELR)



Louis Remy, Sous-lieutenant à l'Aéronautique Militaire. (AELR)

rêts simples, tout comme son camarade de promotion Henri Picard. Motif : « au cours d'un concert dans une ville, avoir tourné à motocyclette autour d'un kiosque, gênant ainsi l'audition. Avoir provoqué par cet acte inconsidéré des protestations dans le public au détriment du prestige de l'uniforme ». Il s'agissait en l'occurrence d'un concert organisé à St Trond dans le cadre d'une manifestation pro-allemande !

Toujours en compagnie de ses contemporains de promotion de l'ERM et totalisant 250 hrs de vol sur Breguet XIX et Fairey Fox, il repasse à l'École d'Aéronautique le 3 janvier 1940, cette fois comme élève-pilote. Le groupe est

<sup>1</sup> H. Picard, I. Du Monceau de Bergendal, R. de Wever, H. Smets, L. Winterbeek, C. Heusquin & S. Gheude.

rattaché à la 83<sup>e</sup> Promotion, constituée essentiellement d'officiers. Le 7 mars 1940, son parcours manque de s'arrêter brutalement. Alors qu'il est à l'entraînement à la 2<sup>e</sup> Escadrille école de Gosse- lies, son appareil Avro 504N s'écrase en bordure de l'aérodrome. Il en sortira ainsi que son moniteur avec quelques blessures aux jambes.

Le 10 mai 1940, Louis Remy, officier-élève à la 4<sup>e</sup> Escadrille école de Tirlemont, totalise 50 hrs de vol sur Avro 504N et 30 hrs sur Fairey Fox.

Louis Remy sera de l'évacuation de l'École de Pilotage sur Oujda. Rappelons brièvement que l'armistice franco-allemand du 24 juin 1940 mettra fin aux espoirs de relance en terre marocaine de notre École de Pilotage. De plus, ralliées à Vichy, les autorités françaises couperont court au projet d'évacuer le matériel et le personnel vers

le Congo belge. Déception tant pour les moniteurs et les élèves que pour ceux qui, d'initiative, s'étaient mis en devoir de rejoindre l'École de Pilotage au Maroc après la capitulation belge du 28 mai 1940. L'École représentait à leurs yeux la pérennité de notre Aéronautique Militaire et l'espoir à terme de reprendre part au combat. En l'absence d'instructions en provenance de l'État-major de l'Aéronautique Militaire replié à Montpellier, un climat de fronde s'établira rapidement au sein du personnel subalterne. Un seul objectif compte désormais : le retour au pays. Quant aux moniteurs et aux élèves-pilotes, si la majorité d'entre eux entendent poursuivre la lutte et pensent rejoindre l'Angleterre, ils se heurtent à la position ambiguë du gouvernement belge en exil à Li-moges. Celui-ci condamne implicitement le départ vers la Grande-Bretagne d'unités constituées.



*Louis Remy décontracté au stand de tir sur la foire, peu avant le déclenchement de la 2<sup>e</sup> Guerre mondiale. (AELR)*



*Record de passagers sur une seule motocyclette à Evre probablement en 1939; Louis Remy est le second à partir de la droite. (AELR)*

Finalement, cédant aux pressions, le commandement de l'École autorisera les moniteurs et les élèves-pilotes désireux de rejoindre l'Angleterre à tenter leur chance par leurs propres moyens, non sans les avoir placés au préalable en congé sans solde. Le 4 juillet, un groupe fort d'une soixantaine d'hommes arrive à Casablanca. Parmi eux, quelques-uns, dont Louis Remy, choisiront alors de rejoindre la Colonie. Ils suivent l'exemple de F. Burniaux, chef-moniteur de la 5<sup>e</sup> Escadrille, et J. Ceuppens, observateur au 1<sup>er</sup> Régiment d'Aéronautique qui, d'initiative, avait rejoint Oujda.

Le groupe qui a opté pour l'Angleterre trouve à s'embarquer assez rapidement. Pour les autres, les « légalistes », la route de Léopoldville doit passer par Lisbonne et les démarches s'éternisent. Pendant ce temps, à Oujda, après le départ de la majorité du cadre, le climat est devenu explosif. À la demande du

général Tapproge, commandant de l'École, quelques officiers dont Louis Remy, en attente de départ pour le Congo, acceptent de rentrer momentanément à Oujda pour encadrer la troupe... confiants dans la promesse de F. Burniaux de les prévenir dès lors que leurs papiers seraient en règle.

### **Le vent tourne...**

À peine arrivé à Oujda, Louis Remy est envoyé comme officier de liaison auprès des autorités françaises à Oran. Mais il y contracte la malaria et la jaunisse. Rapidement, son état sanitaire empire et les médecins estiment son évacuation vers le Midi de la France nécessaire. Une fois guéri, il reçoit un congé de convalescence d'un mois qu'il passe à Valence d'Agen, où des éléments de l'EM de l'Aé sont repliés. Fin août, le détachement de l'École de Pilotage en cours de rapatriement vers la Belgique y fait étape. Les perspectives à court terme de rejoindre le Congo ou l'Angleterre s'étant envolées, Louis Remy accepte de reprendre du service actif compte tenu du petit nombre d'officiers présents et de l'état moral dans lequel se trouvait la troupe.

« Le personnel de l'École de Pilotage encadré par ses officiers devait être rapatrié en Belgique et y être démobilisé ». Pour les officiers, leur mission terminée, ils pourraient dès lors agir à leur guise. Obéissant aux ordres reçus, Louis Remy se promettait de partir pour l'Angleterre aussitôt arrivé à Bruxelles. Naïveté ! ...

Le 17 septembre, les membres de l'École de Pilotage embarquent dans un train qui devrait les conduire à Bruxelles. A Châlons-sur-Saône, au moment de franchir la ligne de démarcation, ils apprennent qu'ils sont désormais prisonniers de guerre. Le train les conduira en droite ligne au Stalag IIB de Hammerstein en Poméranie, avant que les officiers ne soient transférés à l'Offlag IIIC de Juliusburg. Pour Louis Remy, la frustration est totale. Trahi par son loyalisme, son sens du devoir, il n'aura de cesse désormais que de renverser le cours de choses. L'évasion devient son obsession. Après plusieurs tentatives infructueuses, il y parviendra le 24 avril 1942 (voir p. 14). Rappelons-en la trame.

### **L'évasion**

Au cours de l'année 1941, 4 tentatives se solderont par autant d'échecs : essai à Juliusburg (janvier 1941), essais à Colditz (février, août et décembre 1941), tantôt par les toits, tantôt par des tunnels. Chaque fois le petit groupe dont Louis Remy fait partie est pris sur le fait. Résultat : des séjours plus ou moins longs en quartier disciplinaire. La cinquième tentative, en avril 1942, à partir de l'hôpital de Schnauswitz où il est parvenu à se faire admettre, sera couronnée de succès.

À l'aide d'une pince coupante subtilisée dans une salle de soins, il se fraie un passage, de nuit, au travers du réseau de barbelés qui ceinture le site. En compagnie de deux autres officiers, un britannique et un polonais, il prend la clé des champs. Direction Gibraltar à 3.000 km de là.

Le comité d'évasion a doté Louis Remy de faux papiers qui font de lui un travailleur belge volontaire



*Schloss Colditz. (europereaders.com)*

employé par la firme Junkers de Leipzig. Il est censé rejoindre une usine à Lammersdorf près de la frontière belge pour y monter des moteurs. La cavale débute mal. Les trois évadés qui ne se sont pas encore séparés sont arrêtés dans le train Dresde-Leipzig qu'ils avaient emprunté. Rien n'y justifie

leur présence. Coup d'audace, Louis Remy trompe la vigilance de ses gardiens, ouvre une portière, saute du train en marche, roule sur le ballast. Sans dommage. Ses compagnons retrouveront Colditz. Lui arrivera à Cologne après être monté en fraude dans l'express Leipzig-Cologne. En gare de Cologne, il rencontre un « vrai » travailleur belge déserteur avec qui il poursuit son voyage en train vers la Belgique. Pour plus de sécurité, ils décident de franchir la frontière à pied. Interceptés par des Schupos (*Schutzpolizei*), ils sont conduits au commissariat où le compagnon de Louis Remy est rapidement démasqué. Quant à lui, ses papiers semblent en règle, mais le commissaire tient à effectuer une vérification auprès de la firme Junkers. Moment de flottement... et ce sera la fuite éperdue



Match de volley-ball dans la cour de la forteresse de Colditz en 1941. (AELR)

vers la forêt de l'Hertogenwald toute proche, non sans avoir essuyé le tir d'un garde-frontière. Louis Remy connaît bien la région, mais le temps est couvert, il est difficile de s'orienter. Pendant 36 hrs, il marche à l'aveugle dans les Hautes Fagnes avant d'échouer, épuisé, au barrage de la Vesdre alors en construction. La chance est au rendez-vous. Le chantier est dirigé par un capitaine français, ingénieur, prisonnier de guerre qui contrôle aussi une ligne d'évasion. Il lui permettra de rejoindre Bruxelles avec l'aide de cheminots de Welkenraedt.

Après 15 jours de repos, caché chez des cousins, c'est le départ pour l'Espagne. Pris en charge par une nouvelle ligne d'évasion, celle-ci se révélera efficace jusqu'au pied des Pyrénées. Ensuite, ce sera le difficile franchissement de la chaîne de montagnes en compagnie d'autres évadés, à la merci de passeurs véreux. Près de Figueras, le petit groupe dont Louis Remy fait partie est arrêté par la Guardia Civil. Nouveau coup d'au-

dace, il parvient à fausser compagnie à ses gardiens, ce qui lui évitera un séjour au camp de Miranda de Ebro. Mais il est désormais seul, sans argent, sans papiers. Éconduit par le consul français de Figueras, il poursuit sa route vers Barcelone, tantôt à pied, tantôt sautant à bord de trains de marchandises. Le consul de Belgique l'accueille fraîchement, ne marque aucun empressement à faciliter son arrivée en territoire britannique et refuse de prendre contact avec l'ambassade de Grande-Bretagne. Près d'un mois d'attente en compagnie d'un autre officier belge évadé d'Allemagne, puis, sans guide ni papiers d'identité, tous deux sont finalement embarqués dans un train qui les mènera à Madrid puis à Algeiras. Trente-deux heures de voyage. Arrivés à La Linea, c'est en vain qu'ils chercheront les passeurs qui, aux dires du consul de Barcelone, auraient dû les emmener de nuit et en barque à Gibraltar. La plage est hérissée de barbelés. Le drapeau de l'Union Jack flotte à quatre kilomètres de là. En désespoir de cause, après avoir trouvé une brèche dans les barbelés, Louis Remy et son compagnon se mettent à l'eau et nagent ! Ils nageront cinq heures. À bout de forces, ils seront recueillis par une vedette anglaise. Nous sommes le 9 juillet 1942. Ils sont libres.

### Élève-pilote à la RAF

Louis Remy est transféré en Angleterre le 30 juillet 1942. Comme tous les réfugiés et évadés, il est soumis à l'interrogatoire des Services du Contre-espionnage. Le récit de son évasion paraît rocambolesque, invraisemblable. De plus, il ne se souvient pas du nom de l'officier anglais avec lequel il prétend s'être évadé de Schnauswitz. Il passe pour un agent double et est mis au secret.

Heureusement, il se rappelle du nom d'un autre officier anglais avec lequel il avait tenté une évasion à Colditz : le lieutenant Airey Neave. Celui-ci était parvenu à s'évader de la forteresse quelque temps plus tard. Nommé major, il était devenu le chef de la Section Evasion MI 9 de Londres. Dans un livre « Saturday at MI 9 », il note :

*« un Belge aurait nagé de Algeiras à Gibraltar et prétend me connaître. Le Contre-espionnage me demande de l'identifier. Ce doit être un fou ! Je me rendis à la demande et je reconnus effectivement Louis Remy, un jeune officier de l'aviation belge qui s'était échappé de Colditz. Pour des raisons que j'ignore, il n'avait pas été en mesure de se joindre à un groupe de l'ambassade de Grande-Bretagne à Madrid pour franchir la frontière à La Linea. Il s'était cru capable de traverser la baie à la nage. Il manqua de se noyer mais fut récupéré in extremis par la Navy. Notre agent à Gibraltar - Darling 9 - mentionna dans une lettre pleine d'humour que cette méthode d'entrée peu orthodoxe avait grandement perturbé le Gouverneur et son État-major, compte tenu des tentatives italiennes visant à faire sauter des bâtiments dans la baie ! »*

Le 3 septembre 1942, Louis Remy est enfin incorporé aux Forces belges de Grande-Bretagne. Le 22 octobre, il passe à la Section belge de la RAF comme aspirant élève-pilote avec le grade de Pilot Officer « on probation ». Pour Louis Remy, une idée fixe prévaut désormais : rattraper le temps perdu, prendre part au combat le plus rapidement possible. Mais son enthousiasme va être mis à rude épreuve, de longs mois s'écouleront encore avant que son ambition ne se matérialise.

Jugeons-en en parcourant ses affectations successives au sein de la *RAF Volunteer Reserve* (RAF VR).



*Louis Remy en uniforme de la RAF. (AELR)*

- du 15 novembre au 31 décembre 1942, il renoue avec la formation de pilote. Il vole sur Tiger-Moth à la 6 EFTS (*Elementary Flying Training School*), y effectuant 12 hrs 15 de vol (11 hrs 45 dual, 0 hrs 30 solo). Mais il ronge son frein, il s'impatiente, appréhende la durée de la formation et adresse un courrier au Colonel Aviateur Wouters, commandant en titre de l'Aéronautique belge en Grande-Bretagne. Arguant de son expérience antérieure de 50 hrs sur Avro 504 et 30 hrs sur Fairey-Fox, il demande à être envoyé directement en AFU (*Advanced Flying Unit*). À défaut, il sollicite son passage dans un autre service « où il pourrait avoir l'espoir de servir activement au cours de la guerre ». La réponse sera négative. Il poursuivra sa formation au Canada dans la perspective d'un passage sur bimoteur. Successivement,
- du 26 février au 18 avril 1943, à la 31 EFTS sur la base de De Winton (Alberta). Elève du cours n° 74, il y effectue 75 hrs de vol sur Tiger-Moth. Il y sera nommé *Flying Officer* le 22 avril 1943.
- du 19 avril au 5 août 1943, à la 32 SFTS (*Service Flying Training School*) sur la base de Moose Jaw (Saskatchewan). Elève du cours n° 79, il effectue 173 hrs 40 sur Oxford, à l'issue desquelles il obtient son brevet de pilote avec la mention : « *Keen-above average* ».

Il est de retour en Angleterre début septembre. À l'instigation de son camarade de promotion à l'ERM Ivan Du Monceau de Bergendal qui vient à ce moment de prendre le commandement de la toute nouvelle « 349 », il sollicite un changement d'orientation et son passage dans un « *single engine* » AFU, dans l'espoir d'être affecté dans notre escadrille nationale.

Le Colonel Wouters appuie cette fois sa demande, mais les places disponibles en AFU sont limitées, la liste d'attente est longue. La décision tombe le 6 décembre 1943 : il doit poursuivre sa formation opérationnelle sur Oxford. Louis Remy réagit aussitôt. Se désespérant de pouvoir passer un jour en opérations, il demande une mutation pour les Indes. La réponse sera négative.

– du 21 décembre 1943 au 19 février 1944, il poursuit sa formation sur Oxford à South Cerney. Stagiaire du cours n°44, il effectue 54 hrs 10 de vol, axés principalement sur le pilotage aux instruments en préparation à son passage au Bomber Command.

– du 20 février au 3 juin 1944, il entre en OTU du Bomber Command à Snitterfield comme stagiaire du cours n°36. Il y vole sur bimoteur Wellington Mk.III et Mk.X. La formation prend une autre dimension car il s'agit non seulement de prendre en main un nouvel avion, mais également d'assurer la gestion d'un équipage. Il s'y signale par son sang-froid quand, après une panne de moteur, il pose son avion sur le ventre sans dommage.



Louis Remy affecté à la HCU 1656 (Heavy Conversion Unit) pose avec son équipage devant un Handley-Page Halifax Mk.II à l'issue d'une mission. Il est le quatrième à partir de la gauche. (Archives JP. Decock)

Après 75 hrs 15 de vol, il termine avec la mention : « *Above average as a pilot and a captain* ».

– du 4 juin au 17 août 1944, il effectue une conversion quadrimoteur à RAF Boston Jack. Stagiaire du cours n°94, il effectue 63 hrs 10 de vol sur Halifax. Il termine avec la mention :

« *Above average leader - Careful - Has initiative - Skillful pilot - Knowledgeable* ».

Dans la foulée, il effectue une conversion Lancaster : 36 hrs 10 de vol.

## Enfin opérationnel au Bomber Command

Le 18 août 1944, Louis Remy est muté au 103 Sqn. Il entre finalement en escadrille opérationnelle. Vingt-deux mois se sont écoulés depuis son évasion de Schnauswitz. Avec le débarquement du 6 juin 1944, le rideau s'est levé sur l'acte décisif de la guerre en Europe. Il pourra en être un des acteurs.

Louis Remy est accueilli par le Squadron Leader Florent Van Rollegem, son flight commander. Celui-ci, décoré de la DFC à l'issue d'un premier tour d'opérations, est en passe de terminer le second.

Déployée sur la base de Elsham Wolds dans le Lincolnshire, l'escadrille est affectée au 1<sup>er</sup> Groupe du *Bomber Command*. Ce Commandement totalise une centaine d'escadrilles réparties en six Groupes. Elles sont équipées principalement de bombardiers lourds Halifax et Lancaster, quelques escadrilles de Mosquito complétant le dispositif.

Doté de Lancaster en octobre 1942, le 103 Sqn est sur la brèche depuis le début des hostilités.

Avec l'ouverture du deuxième front, le *Bomber Command* est plus que jamais l'instrument qui, aux yeux du Grand Commandement, doit préparer et rendre possible la victoire alliée, même si d'aucuns mettront en question les stratégies adoptées et, à posteriori, son influence réelle sur le cours de la guerre. La controverse paraît suffisamment intéressante pour tenter de faire le point.

Dès septembre 1940, Winston Churchill avait clairement défini la mission du *Bomber Command* : la destruction du potentiel industriel et scientifique sur lequel reposaient l'effort de guerre et la vie économique de l'Allemagne. Dans les premiers mois de la guerre, le *Bomber Command* sera loin de répondre à cet objectif. Trop peu de bombardiers en ligne, des capacités d'emport réduites, des rayons d'action limités, des bombes de puissance trop faible pour occasionner des dégâts substantiels et durables.

Sans aides à la navigation et au bombardement tout-temps, l'exécution des missions était tributaire des conditions météorologiques. Opérant initialement de jour, le taux de pertes face à la chasse ennemie et à l'artillerie anti-aérienne avait rapidement conduit à la décision de mener les raids exclusivement de nuit, mais dans les périodes de clarté lunaire, ce qui faisait la part belle aux chasseurs de nuit allemands. Par ailleurs, à diverses reprises, les moyens du *Bomber Command* seront détournés de leur objectif prioritaire pour être engagés dans des opérations nécessitant la mise en œuvre urgente de toutes les forces disponibles, telles que le bombardement des ports dans lesquels étaient rassemblées les barges qui devaient acheminer vers l'Angleterre la force d'invasion allemande, ou encore l'appui à la *Royal Navy* dans sa lutte contre les sous-marins qui marquera la bataille de l'Atlantique.

Début 1942, avec l'arrivée en quantité de bombardiers lourds Halifax et Lancaster dans les escadrilles, un nouveau plan d'action est développé. Il vise à la destruction systématique des principales villes industrielles allemandes par des formations massives effectuant du « *carpet bombing* », à l'aide de bombes explosives et incendiaires. Dans l'esprit de ses concepteurs, la réalisation de ce plan provoquerait un tel chaos que la production industrielle en serait désorganisée tout en sapant le moral de la population. Une implosion du régime nazi en résulterait. L'Air Chief Marshal Arthur Harris sera chargé de mettre le plan à exécution. Les raids de « 1.000 bombardiers » sur Cologne, Essen et Brême (mai-août 1942) en seront la première concrétisation. Dès mars 1943, pendant une année, les campagnes de bombardement vont se succéder : sur la Ruhr (mars-juillet 1943), sur Hambourg (juillet-août 1943), sur Berlin (novembre 1943 - mars 1944).

Au niveau des résultats, l'efficacité des bombardements augmentait régulièrement grâce à l'introduction de moyens de radionavigation, de bombardement aveugle, de radars air-sol. Des bombes nouvelles avaient été développées. Une force spéciale « *Pathfinder* » avait été constituée, elle était chargée d'assurer le repérage et le marquage précis des objectifs. Les raids étaient conduits par des « *Master Bomber* ».

Les cités allemandes subiront de plein fouet un déluge de fer et de feu. À titre d'exemple, la campagne de bombardement sur Hambourg (24 juillet au 3 août 1943) mettra en œuvre 3.095 bombardiers qui déverseront en quatre nuits 8.621 tonnes de bombes sur la ville. 41.800 civils périront dans la nuée ardente qui en résultera.

Néanmoins, le moral des équipages était loin d'être au beau fixe. Le taux de pertes était à la limite du tolérable. Dans la nuit du 30 au 31 mars 1943, un raid sur Nuremberg mené par 795 bombardiers Lancaster et Halifax avait vu la perte de 95 appareils, soit 11,9 % de la force engagée. En une seule nuit, le *Bomber Command* avait perdu plus de navigants que le *Fighter Command* sur l'entièreté de la Bataille d'Angleterre. Or, au-delà d'un taux de perte moyen de 4 %, le rendement du *Bomber Command* ne pouvait que décliner. En effet, les équipages survivants à l'issue d'un premier tour d'opérations (30 missions) étaient trop peu nombreux pour assurer l'encadrement de ceux fraîché-

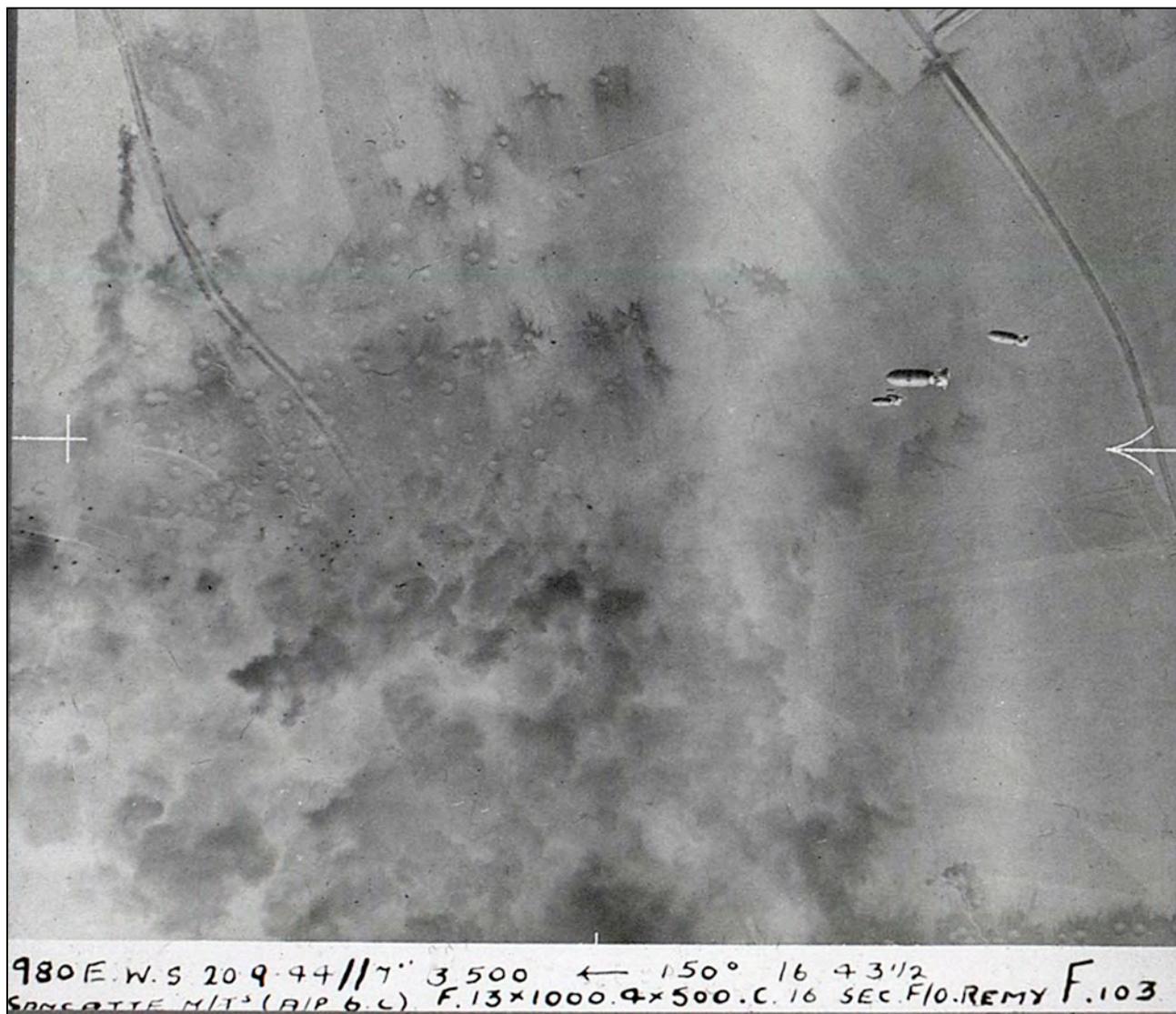


Photo prise automatiquement lors du largage des bombes au dessus de l'objectif par le bombardier Lancaster piloté par Louis Remy, en l'occurrence un site de lancement de bombes volantes V-1 à Sangatte dans le Pas-de-Calais. Les bombes qui tombent sont celles d'un autre Lancaster volant plus haut que celui de Louis Remy. (Archives Jean-Pierre Decock)

ment émouls des OTU et HCU. Au taux moyen de 4 % de pertes, un équipage avait 87 % de probabilité de ne pas vivre la fin de son deuxième tour d'opérations (20 missions).

L'efficacité de la défense aérienne allemande avait elle aussi suivi une courbe ascendante. Les chasseurs de nuit étaient en nombre, travaillant de façon étroite avec une infrastructure radar au sol. Des

batteries d'artillerie anti-aérienne, épaulées par des projecteurs, barraient la route aux bombardiers. La chasse de nuit avait même été en mesure de tourner à son avantage la tactique de largage de « chaffs » qui certes brouillaient les radars de contrôle, mais signaient la présence des bombardiers. Cette situation préoccupante avait contraint le *Bomber Command* à mener désormais ses raids principaux par des nuits sans lune.

La préparation du débarquement qui débuta en avril 1944, dans laquelle le *Bomber Command* sera partie prenante, verra la réorientation temporaire des missions. Il y gagnera quelque répit, dans la mesure où les grands raids sur l'Allemagne connaîtront un temps d'arrêt. Pour les escadrilles du *Bomber Command*, la préparation du débarquement se traduira par le bombardement des nœuds de communication, surtout ferroviaires, en France et en Belgique, dans le but d'isoler le futur champ de bataille de Normandie. Cette mission se poursuivra après le débarquement du 6 juin 1944. S'y ajouteront l'appui direct des troupes au sol, notamment dans le cadre de la bataille pour Caen, et le bombardement des sites de lancement de V1 du nord de la France. C'est en effet à partir du 12 juin 1944 que la nouvelle offensive sur Londres avait débuté. Ces opérations exigeaient des visées précises pour épargner autant que possible les populations amies. Elles seront effectuées de jour avec escortes de chasseurs dont la tâche était facilitée par la supériorité aérienne totale conquise au-dessus de la France. Occasionnellement quelques raids seront dirigés sur l'Allemagne.

Au moment où Louis Remy rejoint le 103 Sqn, les armées alliées, ayant finalement forcé les défenses allemandes de Normandie, entament leur avance rapide vers l'est, en ignorant les garnisons qui tenaient les ports de la Manche et du Pas-de-Calais. Début septembre, la Belgique est libérée, le port d'Anvers tombe intact aux mains des Alliés. Il était cependant inutilisable, les Allemands tenant toujours l'île de Walcheren qui en contrôlait l'accès. Et l'offensive s'essouffle. La Campagne de Hollande allait bientôt



En visite au 350 (Belgian) Squadron, Louis Remy bénéficie d'un cockpit drill dispensé dans l'un de ses Spitfire Mk.V par Adolphe Boussa. (Archives JP. Decock)

s'engager, marquée par la bataille des lignes d'eaux, le drame d'Arnhem, la conquête du bas-Escaut. Des moyens du *Bomber Command* y seront engagés sans cependant empêcher la reprise en force des raids sur le cœur de l'Allemagne, ainsi que le minage systématique des ports de la Baltique. Tel est le contexte dans lequel Louis Remy se trouvera plongé.

Le 3 septembre 1944, il effectue sa première mission opérationnelle en participant à un raid sur Eindhoven. En moins de quatre mois, il bouclera son premier tour d'opérations et gagnera la DFC. Nommé *Flight Lieutenant* le 12 octobre 1944, il fera fonction de *Flight Commander* au sein de son escadrille.

Trente-et-une missions s'inscriront dans son log book : 26 raids de bombardement de jour et de nuit sur la France, la Hollande et l'Allemagne. S'y ajouteront 5 missions spéciales de largage de mines, missions effectuées de nuit, en solo, dans les eaux du Skagerrak, du Kattegat et de la Baltique. À chaque fois, le « skipper » ramènera l'équipage du « K » King à bon port.

Dernière mission de guerre sur Gelsenkirchen dans la nuit du 29 au 30 décembre 1944.

« *A sound heavy bomber captain and a satisfactory officer. Good heavy bomber pilot who has just completed a very successful operational tour* ». Appréciation toute laconique de son commandant d'escadrille à l'issue de son tour d'opérations, mais qui s'accompagne d'une proposition d'octroi de la DFC. Le brevet lui sera accordé le 24 juillet 1945 avec la citation suivante :

« *As a captain of a Lancaster aircraft, Flight Lieutenant Remy has participated in many sorties against a wide variety of targets. These missions have included attacks against some of the enemy's most heavily defended targets, but despite the intense opposition which he has encountered, Flight Lieutenant Remy has at all times set an excellent example and greatly inspired his crowd* ».

Son deuxième tour d'opérations ne doit pas débiter avant juin 1945. Il devrait s'effectuer sur Mosquito. Dans l'intervalle, Louis Remy passe à l'Inspectorat belge placé sous la direction de l'Air Commodore Wouters qui le détache auprès de la « *Belgian Recruiting Mission* » établie à Bruxelles. Cet organisme recrute, sélectionne et incorpore les Belges qui désirent rejoindre les rangs de la Section belge de la RAF. Louis Remy y travaille sous les ordres du Wing Commander F. Van Rollegem, son ancien Flight Commander du 103 Sqn. Notons que ce dernier s'est vu décerner la DSO à l'issue de son deuxième tour d'opérations.

### La fin des hostilités en Europe

Mais le 5 mai 1945 marque la fin des hostilités en Europe. Après l'euphorie de la victoire, une période difficile débute pour les membres de la Section belge de la RAF. Ils sont plus de 500 navigateurs qui ont servi dans les différents commandements de la RAF. Plus de 200 jeunes sont à l'entraînement. Aucun plan concret n'a été établi pour créer une aviation militaire. Certes, nos deux escadrilles de chasse « nationales » existent et devraient en constituer la pierre angulaire. De plus, la Grande-Bretagne s'est engagée aux termes des accords « Eden-Spaak » à nous fournir assistance pour créer deux escadrilles de chasse supplémentaires ainsi qu'une escadrille de transport. Mais pour l'heure, nos autorités ont d'autres priorités et les vieux démons qui hantent la politique et ont conduit à la débâcle de 1940 sont prêts à resurgir. Quel est dans ce contexte l'avenir pour un pilote de bombardier lourd ? Il paraît pour le moins incertain...



Le Major Aviateur BEM Louis Remy détenteur de la DFC (*Distinguished Flying Cross*), photo prise entre août 1950 et septembre 1953. (AELR)

En attente, Louis rentre en Grande-Bretagne et est affecté à la BTS (*Belgian Training School*) de Snailwell. Il y vole sur Tiger-Moth (67 hrs) et Oxford (43 hrs 25) et suit les cours de l'Air Support School.

Il faudra attendre les premiers mois de 1946 pour voir s'éclaircir l'horizon. Sur le plan politique d'abord avec la volonté affichée de vouloir créer une aviation militaire indépendante au sein de la structure des Forces Armées. Sur le plan du commandement ensuite, avec la désignation du Group Captain Lucien Leboutte comme Chef d'État-major de l'Aviation. Sur le plan de l'organisation enfin, avec les négociations engagées avec les autorités britanniques dans le cadre de l'accord d'assistance qui préciseront également les modalités de sortie de nos unités de la structure de la RAF. Le 15 octobre 1946, l'Aviation Militaire est créée.

Mais de toute évidence, les perspectives qui se dessinent pour Louis Remy ne répondent pas à ses aspirations. Il décide de prendre du recul. Le 1 novembre 1946, il sollicite un congé sans solde

qu'il mettra à profit pour aider son beau-père, ancien prisonnier politique condamné à mort, rescapé de Dachau, à relancer ses affaires.

## À la Force Aérienne

Louis Remy a gardé des contacts privilégiés avec Florent Van Rollegem, des liens d'amitié se sont forgés entre eux qui remontent à leur expérience commune au sein du 103 Sqn. Celui-ci le convainc de reprendre l'uniforme. Le 1 juillet 1947, Louis Remy est repris en force, il est affecté un moment à l'École Technique avant d'être désigné pour suivre les cours d'officier d'État-major à l'École de Guerre. Il y sera stagiaire de la 65<sup>e</sup> Division, contemporain de R. Van Lierde, puis mis en fonction d'officier BEM au sein de l'École. En parallèle, il obtient une licence en Sciences Politiques et Economiques auprès de l'Université Libre de Bruxelles.

Pendant cette période, il vole régulièrement sur DC-3 / Dakota au 15<sup>e</sup> Wing.

Il est nommé Major Aviateur le 26 juin 1949 et obtient le brevet BEM le 1 août 1950.

En septembre 1950, il sollicite son passage dans un wing de chasse. Sa demande est rejetée, il est désigné comme professeur à l'École de Guerre. C'est dans ce contexte qu'il participera en compagnie de A. Van de Velde à une mission d'étude au Japon et en Corée, du 12 mai au 1 juillet 1951, comme observateur ONU au plus fort du conflit qui secoue la région. Il a l'occasion de participer à des missions sur C-119, DC-4, et B-26.

Rentré en Belgique, il sollicite à nouveau une affectation dans un wing de chasse. Sa demande est une nouvelle fois rejetée, il ne quittera pas l'École de Guerre et est désigné comme chef de chaire de Tactique Aérienne.

Nouvelle demande en mai 1952. Nouveau refus. Ce ne sera qu'en août 1953 que le commandant de l'École consentira à le libérer pour lui « permettre d'effectuer un service à la troupe » (sic).

A ce stade, Louis Remy a effectué 620 hrs sur DC-3 / Dakota. Son expérience sur avion de chasse est nulle.

Le 3 août 1953, il rejoint l'École de Chasse pour y être entraîné sur avion d'arme. Il y vole sur Harvard (5 hrs 10), sur Spitfire Mk.XIV (20 hrs 55), sur Meteor T.Mk.VII (4 hrs 35), sur Meteor Mk.IV (15 hrs 55) et sur T-33 (1 hr 30).



*En 1953, à l'École de Chasse, Louis Remy volera un peu moins de 30 heures sur Spitfire Mk.XIV. (Coll. D. Brackx)*

Il est nommé Lieutenant-colonel Aviateur le 26 septembre 1953.

Le 26 octobre 1953, il débute un entraînement sur Thunderjet F-84G à Florennes avant d'assumer les fonctions de commandant de Groupe de Vol du 2<sup>e</sup> Wing de Chasseurs-Bombardiers. Il exercera celles-ci du 5 janvier 1954 au 26 janvier 1955 et totalisera 80 hrs 10 de vol sur F-84G et 32 hrs 50 sur T-33.

Le 27 janvier 1955, il prend le commandement du 1 Wing de Chasse qui, deux mois plus tôt, avait perdu son Chef de Corps : Charles Roman.

La période de commandement de Louis Remy s'inscrit dans le mouvement d'expansion que connaît la Force Aérienne entre 1950 et 1956, mouvement qui sera sujet à quelques aléas. Si nos trois escadrilles de Chasse de Jour (349, 350 & 4) ont atteint leur plein potentiel sur Meteor Mk.VIII, l'Escadrille Auxiliaire connaît, elle, des difficultés. Plusieurs de ses pilotes qui, pour des raisons personnelles ne peuvent effectuer les prestations opérationnelles minimales imposées, sont mis à

ped. Quant à la Chasse de Nuit, elle « vivote ». Seule, la 11 Escadrille est opérationnelle sur Meteor NF.Mk.11, la 10 Escadrille a été mise en veilleuse depuis le retrait d'emploi des Mosquito dans l'attente de la livraison d'un deuxième lot de Meteor NF.Mk.11.

La période de commandement de Louis Remy restera marquée par un événement d'importance. Le 5 avril 1955, il reçoit des mains du Lieutenant-Général Lucien Leboutte l'étendard du 1<sup>er</sup> Régiment d'Aéronautique attribué au 1<sup>er</sup> Wing. Cérémonie impressionnante qui se clôturera par le défilé de 40 Meteor du Wing et le solo acrobatique du capitaine Yves Bodart, CO de la 4 Escadrille.

Louis Remy laissera au Wing le souvenir d'un homme énergique, dynamique, toujours prêt à « défendre » ses hommes. Certains se souviendront de ses nombreux démêlés avec la 4<sup>e</sup> Cie MP de Louvain qui s'était arrogée le droit d'effectuer des contrôles routiers sur la base !

Louis Remy termine sa période de commandement le 10 mai 1956, après avoir effectué 193 hrs 55 de vol sur Meteor Mk.VIII au sein du Wing.

La suite de sa carrière se déroulera dans la sphère des Grands Commandements où sa forte personnalité ne manquera pas de faire quelques vagues. Retraçons succinctement son parcours :

- du 1 août 1956 au 19 décembre 1957 : il est attaché au COCEM (Comité des Chefs d'État-major).
- le 26 septembre 1957, il est nommé Colonel Aviateur.
- du 20 décembre 1957 au 22 mars 1959, il est attaché à l'EM FAé comme chef de la section VGO (Opérations).
- le 1 juillet 1958, il est nommé Aide de Camp du Roi.
- le 23 mars 1959, il devient Commandant du Secteur de Glons.
- le 22 août 1960, il prend le commandement du Groupement de Chasse.
- le 2 mars 1961, il prend le commandement du Groupement Instruction-Entraînement.
- le 15 novembre 1961, il devient Commandant du Secteur de Uedem avec le grade de Général de Brigade.

Mis à la retraite à sa demande en décembre 1964, il poursuivra une carrière de représentant et de consultant pour diverses firmes européennes et américaines dans les domaines de l'aéronautique et de la défense.

Louis Remy est décédé le 13 septembre 1992.

## **Distinctions Honorifiques**

Commandeur de l'Ordre de Léopold

Commandeur de l'Ordre de la Couronne

Commandeur de l'Ordre de Léopold II

Chevalier de l'Ordre de Léopold avec palme

*« Prisonnier de guerre en Allemagne, s'évade audacieusement le 25 avril 1942 d'un camp de représailles. Après avoir traversé la France et l'Espagne, atteint Gibraltar en effectuant une dernière étape à la nage. Rejoint la Grande-Bretagne dès juillet 1942, où il reprend les armes contre l'ennemi dans la R.A.F. Section Belge. »*

Officier de l'Ordre de Léopold II avec palme et Croix de Guerre 1940 avec palme

*« Pilote plein d'allant et courageux, témoignant dans l'exécution de son travail, des plus belles qualités de sang-froid et d'audace ; compte déjà plus de quinze missions aériennes de bombardement lourd, dont une individuelle, effectuées de nuit et de jour sur les centres industriels de l'Allemagne. Le 15 septembre, s'est particulièrement distingué en réussissant une mission individuelle de lancement de mines dans la mer Baltique malgré une opposition très vive de la D.C.A.. »*

Autorisé à apposer un lion en bronze sur le ruban de la Croix de Guerre 1940

*« 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. »*

Autorisé à apposer une palme supplémentaire sur le ruban de la Croix de Guerre 1940

*« A fait preuve d'un réel sang-froid et d'une maturité absolue le 17 septembre 1944. Désigné pour effectuer une mission de bombardement de jour au-dessus de la Haye, nonobstant un moteur endommagé au décollage et une charge complète de bombes, décida de continuer la mission. Isolé de la formation, parvint néanmoins à rejoindre sa base, son appareil étant durement touché au-dessus de l'objectif par l'artillerie A. A. S'est distingué tout particulièrement le 28 octobre 1944 au cours d'un bombardement au-dessus de Cologne. L'appareil gravement endommagé, un moteur en feu et la radio ne fonctionnant plus, parvint en dépit de l'action concentrée de l'artillerie A.A. à accomplir sa mission détruisant une usine. A fait preuve, en toutes circonstances, d'un esprit de décision et d'un courage dignes des plus grands éloges. »*

Médaille Commémorative de la Guerre 1940-1945 avec deux sabres croisés

Médaille du Prisonnier de Guerre avec deux barrettes

Croix des Evadés

Médaille Commémorative des Théâtres d'Opérations extérieurs avec barrette

« Corée – Korea »

Croix militaire de 1<sup>ère</sup> classe

Médaille de la Résistance

Distinguished Flying Cross (UK)

Korea War Service Medal

1939-1945 Star (UK)

Atlantic Star with Silver Rose (UK)

Médaille de la France libérée (FR)

Plaque de Grand Officier de l'Ordre de Menelik II (Ethiopie)

## On ne s'évade pas de Colditz

Extrait du journal du Général de Brigade Louis Remy

Jean Buzin

Le lieutenant Louis Remy, futur Chef de Corps du 1 Wing de Chasse de janvier 1955 à juillet 1956, sera l'un des rares "pensionnaires" de la forteresse qui fera mentir la sentence.

### Prémices

En mai 1940 alors qu'il est breveté pilote depuis novembre 1939, il va vivre bien malgré lui l'odyssée de l'École de Pilotage'.

Repli sur la France, passage au Maroc, vaine attente au cours de laquelle certains prendront le parti de rejoindre l'Angleterre ou le Congo, ordre de retour au pays, voyage qui se termine au STALAG IIB d'Hammerstein pour les sous-officiers et les hommes de troupe ou à l'OFLAG VIIIIC de Juliusburg pour les officiers.

### Récit d'évasion (relation Louis Remy)

Tout commença en 1940, à l'OFLAG VIIIIC de Juliusburg.

Évasion : l'obsession de quelques officiers d'active prisonniers, reprendre le combat à tout prix.

Mais que d'échecs. Essai à Juliusburg en compagnie d'officiers hollandais, essai pendant son transfert en mars 1941, à la forteresse de **Colditz (OFLAG IIIIC)**, camp de représailles pour officiers. Essai par les toits avec le lieutenant anglais Neave et le lieutenant polonais Just, essai par le tunnel de l'infirmier ensuite par celui du quartier hollandais. Toujours pris sur le fait... puis un mois de solitude en cellule, le frigo. Nous fumes mémé volontaires, le lieutenant Defays et moi-même pour nous engager dans les troupes allemandes au front russe, on peut toujours franchir les lignes... mais les Boches nous firent savoir que nous n'étions pas assez dignes de confiance !

Le 10 octobre 1941 devait sonner le début du succès. Ce jour-là nous discutons longuement le squadron leader Paddon, le lieutenant Just et moi-même sur les possibilités de sortie du « *Schloss* » : tout avait été essayé, sous les remparts, par-dessus, au travers, par les portes et fenêtres, les égouts, en militaire allemand, en civil, même en femme. Une étincelle : et pourquoi pas avec la collaboration de nos gardiens ! Il fallait sortir de Colditz avec leur autorisation et après, avec l'entraînement que nous avions, rien ni personne ne nous résisterait. Nous devons donc devenir malades au-delà des compétences du médecin boche et fait unique, être envoyé en consultation à l'hôpital de Schnauswitz à 70 km à l'Est de Dresde.

Nous fîmes « breveté », l'idée auprès du Comité international d'Évasion du camp et passâmes chacun immédiatement à l'action. Je me mis en rapport avec le médecin français LEGUET qui avait accès aux dossiers des officiers et qui me signala que le mien faisait état de blessures subies en 1939 lors d'un accident d'avion. J'allais donc simuler une sciatique sous contrôle médical et faire évoluer les symptômes de façon à dérouter complètement « *l'Arzt* » du camp. Quelques jours après j'entrais à l'infirmier suivi de près par Paddon - ulcères - et Just - crises hépatiques. Haves normalement, nous devînmes sales et non rases, cloîtrés dans quelques mètres carrés. La nuit pour ne pas perdre la main, nous entreprîmes le percement d'un tunnel à partir de nos locaux.

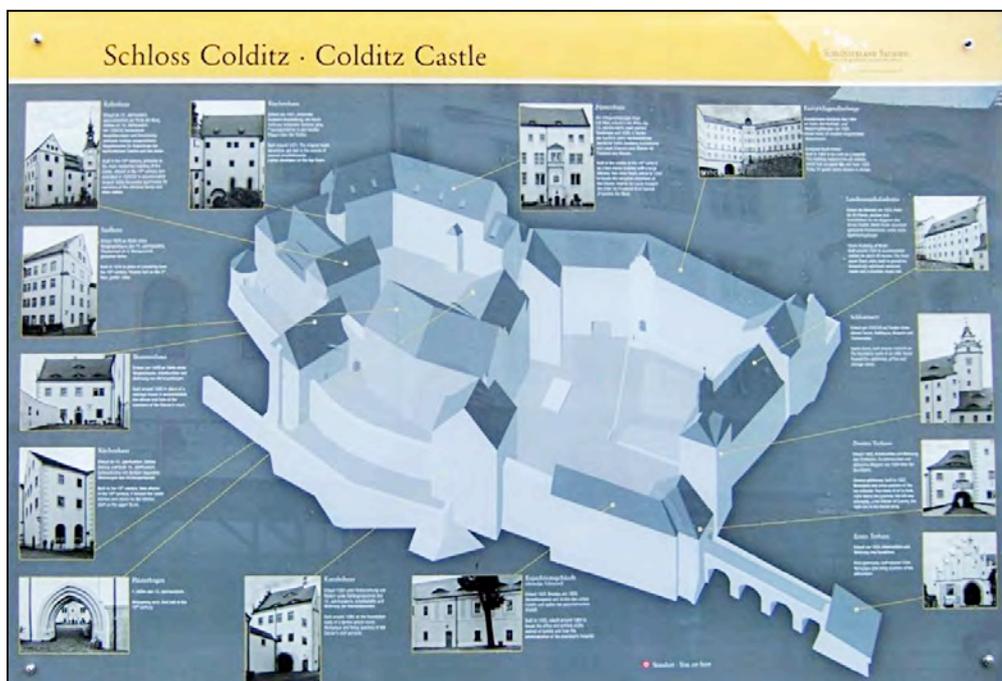
Le 10 avril 1942, la phase un du plan réussissait : n'y comprenant plus rien, le médecin nous envoyait en consultation à l'hôpital. Tous les prisonniers s'étaient réunis pour assister au spectacle, l'évacuation de la cour des miracles ; trois officiers polonais réellement très malades, Paddon et Just se traînant lamentablement, moi-même étendu sur une charrette à bras poussée par un soldat prisonnier, le tout encadré d'un « *Gefreiter* » et de huit soldats, mitrailleuse sous le bras. La confiance régnait.

Schnauwitz n'était pas tout à fait conforme à nos espoirs. Brillamment éclairé par des projecteurs extérieurs et inférieurs, l'hôpital était entouré d'un quadruple barrage de barbelés avec chevaux de frise soigneusement surveillé par des miradors armés de mitrailleuses et par des patrouilles internes et externes. Heureusement nos dossiers n'avaient pas été communiqués à l'administration et les gardes n'avaient pas l'astuce de ceux de Colditz.

Nous commençons à creuser un tunnel- Le 15 avril à minuit nous sommes déjà à quatre mètres de profondeur sous notre baraque et nous avons avancé de cinq mètres vers la liberté. Nous n'irons pas plus loin car nous tombons sur d'épaisses fondations que nous ne pouvons percer. Nous apprendrons que l'hôpital a été construit sur l'emplacement d'un dépôt de munitions détruit par les alliés après 1918.

Nous essayons un nouveau tunnel dans le but de faire évader tous les officiers la même nuit. Nouvel échec dû toujours à la présence des fondations.

Le temps passe, nous sommes déjà le 20 avril et les médecins ne semblent plus être dupes de notre état.



Schloss Colditz, plan général.

Colditz se dessine de nouveau à l'horizon. Le 23 avril, convoqué au laboratoire pour un nouvel examen

examen, je suis seul quelques instants : dans un tiroir une pince à couper les plâtres me tend les bras et devient mienne aussitôt. L'après-midi à la veille d'être renvoyés "à la maison" nous décidons de tenter notre chance la nuit au travers des barbelés. Nous estimons que seuls trois officiers pourront risquer le coup. Comme Paddon et moi-même sommes « permanents » dans l'organisation-évasion nous sommes désignés d'office pour partir. Les Polonais tirent au sort entre- eux, et le lieutenant Just est désigné.

Vers 23.00 heures après l'appel nous nous coulons sous notre baraque et de là, nous rampons tous trois dans ce que nous estimons être un angle mort pour les miradors. Une première clôture est franchie avec succès mais comment diable le bruit de la pince n'alerte-t-il pas les sentinelles ? Nous traversons les chevaux de frise, la deuxième clôture, rampons cinquante autres mètres négocions la troisième clôture, les chevaux de frise et enfin coupons les derniers barbelés qui nous séparent d'une liberté toute relative. Trois mille kilomètres pour Gibraltar, huit cents kilomètres pour la Suisse. Pour moi ce sera Gib : les papiers d'identité procurés par le comité d'évasion ont fait de moi un travailleur belge volontaire, un « *Arbeitsvertrag* » me lie à la firme Junkers de Leipzig. Un « *Ausweis* » m'autorise de voyager de Leipzig à Lammersdorf (frontière belge) pour y monter des moteurs.

Nous partons donc à pied vers Dresde ou nous prenons un train pour Leipzig. La police des trains m'arrête, mon « *ausweis* » n'autorise pas le voyage Dresde - Leipzig. Mes compagnons ont disparu

dans l'algarade. J'apprendrai plus tard que tous deux furent également arrêtés, renvoyés à Colditz d'où Paddon fut envoyé en cour martiale à Berlin, s'évada à nouveau, franchit la frontière suédoise pour arriver avant moi à Londres.

Un peu avant Leipzig je demande au garde de me conduire aux toilettes, j'ouvre la portière du wagon, saute, roule, me relève et fuis dans la campagne. J'arrive le 26 avril à la gare de Leipzig où je prends un train direct pour Cologne non sans avoir dû monter à contre-voie pour franchir un barrage de gendarmes. Alertes aériennes en route, peu de contrôles dans un express, mes faux papiers fonctionnent à merveille. Mais je ne suis pas très à l'aise, mes vêtements sont assez hétéroclites : pantalon de marine hollandaise, blouse en soie genre battle-dress, manteau de cuir de cavalerie belge et casquette d'aviateur belge avec un énorme insigne hitlérien. Enfin Köln. Dans la salle d'attente remplie outre-mesure, je fais la connaissance d'un travailleur volontaire belge – un vrai – qui, dégonflé de la vie à Berlin regagne la Belgique en fraude. Pour lui je suis un compatriote se trouvant dans la même situation. Six heures d'attente pendant lesquelles la police me demande mes papiers. Sans suite.

Le 27 avril à 04.30 heures nous prenons le train à destination d'Aachen où les contrôles sont très vigilants. Nous descendons donc à Stolberg d'où nous nous dirigeons à pied vers Rötgen. De là mon plan est de piquer plein Ouest à travers les Fagnes entre Eupen et Malmédy. Après avoir marché 15 km, j'ai les pieds et les genoux gonflés résultat de la marche des jours précédents et des deux années de bons traitements en Allemagne. Nous arrêtons un camion de la Wehrmacht, qui nous embarque. Nous bavardons gaiement avec nos "amis", Près de Rötgen des « *Schupos (Schutzpolizei)* » nous arrêtent.

Mon camarade n'a pas ses papiers en règle et on nous emmène au commissariat pour vérification d'identité.

Mon compagnon est arrêté, moi... relâché muni de toutes les explications nécessaires pour trouver la gare et un train pour Lammersdorf qui part dans quelques minutes. Au moment où je sors j'entends le commissaire téléphoner aux usines Junkers, le pot aux roses va être découvert.

Au galop, je quitte les lieux, franchis le passage à niveau... et me dirige vers la forêt de l'Hertogenwald.

### **Hertogenwald**

Au moment où j'entre dans les bois, je suis cueilli par un garde forestier. Explications. Il est naïf, stupide même puisqu'il me relâche. Et de nouveau c'est la course. Je m'entends interpellé d'assez loin - probablement un garde-frontière - je bondis dans les fourrés, un coup de feu, mais en vain - Après une heure de course folle, je m'écroule sous des arbres abattus et m'endors exténué,

Je me réveille le 28 avril vers 02.00 heures, mort de froid et de faim. Je m'enfonce dans les bois sans boussole. Par-ci, par-là des bunkers aux formes sinistres, je dois être en pleine ligne Siegfried - non gardée heureusement - Le ciel est couvert, aucun repère, aucune idée de l'endroit où je me trouve. Fagnes, sapins, marais, broussailles, pos un chemin. Je bois l'eau d'une rivière que je crois être la Vesdre. Je marche toute la journée et la nuit.

Enfin le 30 avril à 08.00 heures je débouche sur une route. Un poteau indicateur : Eupen 8 km. J'ai donc tourné en rond pendant 2 nuits et 1 jour. Je suis découragé : la faim, la fatigue, mes pieds, mes genoux... J'arrive devant un baraquement : la cantine des ouvriers construisant le barrage de la Vesdre. Une brave femme -belge - sans me poser de question - me sert une copieuse assiette de soupe épaisse. Je n'ai pratiquement plus mangé depuis le 23 ! Je suis dans un état indescriptible.

Peu après entre un capitaine français du génie, ingénieur prisonnier, il dirige la construction du barrage. J'apprendrai qu'il dirige aussi une ligne d'évasion. Je découps le col de ma veste en cuir, en extrais une plaquette de prisonnier de guerre, mes ailes de pilote belge et lui raconte mon histoire.

L'après-midi même deux jeunes gens viennent me chercher et nous partons à bicyclette vers 'Welkenraedt où je suis hébergé par un ménage dont le mari est conducteur de locomotive.

Le lendemain soir je passe la nouvelle frontière<sup>2</sup>, pelletant du charbon dans le foyer d'une locomotive pendant que le conducteur bavarde allègrement avec le "landsturm" contrôlant le passage des convois. Que l'on sache qu'il y avait en territoire annexé des braves gens qui tous les jours risquaient leur vie en portant secours aux évadés, les logeaient, les habillaient, les

nourrissaient, leur faisaient passer la frontière en refusant la moindre rémunération. Leur moral était merveilleux et leur haine du boche sans limite.

Enfin, le 2 mai, Bruxelles. J'y resterai quinze jours, caché chez mes cousins, qui risquent la mort car nous savons qu'après avoir interrogé mes parents, la Gestapo surveille la maison. Mon père contacte l'abbé Froidure qui lui fournit de faux papiers d'identité et l'adjudant d'aviation De Keyser qui lui donne une ligne d'évasion jusqu'aux Pyrénées.

### **Direction Gibraltar**

Le 16 mai, départ pour la France. J'ai un "*Browning*" en poche. Sur le quai de la gare du Nord je constate que je ne suis pas le seul "touriste", d'autres aviateurs attendent également le train : capitaine Devroye, lieutenant Léonard, adjudant Mascaux, adjudant Brosteaux...

Nous sommes dix et nous nous ignorons avec désinvolture. Arrivé à Dôle, contrôle d'identité par la gendarmerie boche, je passe. Nous sommes alors pris en charge par les capitaines aviateurs belges Nottet et Jambe, responsables de la zone. Organisation et efficacité impeccables. Nous franchissons la ligne de démarcation et nous trouvons à 02.00 heures en zone non occupée. Pour la première fois depuis deux ans je me sens presque libre. Nottet et Jambe s'occupent de nous avec amitié et dévouement pendant plusieurs jours, le temps d'établir les contacts avec les autres zones pour la continuation du voyage. Hélas, j'ignore pourquoi, plus rien ne fonctionne à partir de Carcassonne et livrés à nous-mêmes nous arrivons finalement à Perpignan. Après moult péripéties nous trouvons deux guides pour franchir les Pyrénées, bien entendu ils exigent d'être payés avant le départ.

Enfin, le 9 juin à 21.00 heures nous partons vers l'Espagne. La nuit dans un sentier de contrebandiers, au cœur des montagnes les guides exigent une somme d'argent supplémentaire pour continuer leur travail. Notre chef les paye et une heure plus tard nous nous retrouvons seuls dans la nature, abandonnés en montagne sans carte ni boussole, Comme il est inutile de risquer la liberté de dix hommes, je propose au capitaine Devroye de partir seul à la recherche de quelqu'un qui pourra nous guider. Mes camarades m'attendent et quelques heures plus tard je reviens avec un berger espagnol qui accepte pour nos dernières pesetas de nous mettre sur la route de Figueras, première grande ville espagnole.

Voilà la plaine espagnole, nous nous formons en trois groupes espacés de 500 mètres les trois officiers en tête. À Mazarac, à 20 km de Figueras, l'aventure se termine : le premier groupe dont je fais partie est arrêté par les gardes civils, les deux autres groupes prennent la fuite. Les gardes civils nous conduisent vers la prison, ils sont armés de pistolets type « *Parabellum* » bouclés dans un étui. J'ai appris à Colditz que le temps de réaction était normalement de 15 secondes pour pouvoir tirer, on fait 100 mètres en ce temps-là et il faut beaucoup de chance pour atteindre une cible mouvante à cette distance. Je propose à mes deux compagnons de prendre la fuite chacun dans une direction différente. Ils me conseillent d'être patient : nous passerons un an à Miranda et serons envoyés en Angleterre contre vivres et matériel pour l'Espagne- Je regrette : deux ans d'internement dont un en camp de représailles me suffisent. Je m'arrête pour relacer mes souliers, les quatre autres continuent à marcher. Je m'enfuis dans la campagne poursuivi par les deux gardes qui oublient et de dégainer et de garder leurs deux autres prisonniers qui feront un an à Miranda. Je parviens à me cacher dans les vignes et vois les gardes défilier devant moi. Vers 03.00 heures le 11 juin je pars à travers les

---

<sup>2</sup> Frontière entre les cantons de l'Est annexés et la Belgique.

campagnes vers Figueras que j'atteins vers 07.00 heures. Sans argent (il me reste 100 pesetas), sans papiers d'identité, ne parlant pas l'espagnol, je suis à 140 km de Barcelone.

Je passe devant le consulat français, sonne, entre et m'entends refuser toute aide par le consul qui, typiquement français pétainiste - pléonasm - me conseille vivement de regagner la zone française libre et d'y attendre la fin de la guerre.

Je quitte la ville et gagne la voie de chemin de fer moins surveillée que les routes. Le 12 juin je saute dans un train de marchandises jusqu'à Gerona, continue à pied jusqu'à Empalmas puis un autre train me conduit jusqu'aux faubourgs de Barcelone.

Le 13 juin j'entre au consulat de Belgique à Barcelone. D'autres mésaventures désagréables m'y attendent, mais passons... Je resterai caché dans une petite maison des faubourgs pendant un mois sans jamais pouvoir sortir. Le lieutenant Van Laethem également évadé d'Allemagne viendra m'y rejoindre.

Le 7 juillet sans papiers d'identité ni guide on nous embarque dans le train pour Madrid (15 heures de voyage) puis Algesiras (17 heures de voyage)- Dans notre compartiment se trouvent des mercenaires de la division Azul<sup>3</sup> rentrant du front russe. Nous parlons allemand avec eux échappant ainsi aux contrôle d'identité et la chance nous sourit jusqu'à La Linea.

Le 9 juillet nous arrivons à destination : nous nous mettons à la recherche des passeurs qui doivent nous mener de nuit en barque à Gibraltar.

Hélas, ils n'existaient que dans l'imagination de ces messieurs qui confortablement installés à Barcelone, nous ont embarqués dans cette galère. Pour éviter de nous faire repérer nous descendons vers la plage à 21.00 heures : à perte de vue des barbelés interdisent l'accès à la mer. À 1300 mètres un navire battant pavillon anglais est ancré. À 4 km s'étend la rade de Gibraltar.

Nous trouvons une brèche dans les barbelés, nous nous déshabillons et nous mettons à l'eau dans le plus simple appareil. Nous nageons 5 heures. À 500 m du but Van Laethem est raidi par des crampes dues au froid J'essaie de l'aider mais nous n'avancions plus. Alors d'accord avec lui je nage de toutes mes forces en criant pour obtenir du secours. Je crie « *Help my friend* ». On m'attend hurler. Une vedette repêche mon camarade, je suis hissé à bord du navire anglais. C'est la liberté.

Je devais arriver vers la fin du mois à Londres. Je fus interné car les Anglais ne voulaient pas croire à mon histoire Heureusement mon arrivée était venue aux oreilles du lieutenant Neave et du squadron leader Paddon (tous deux évadés de Colditz et arrivés en Angleterre). Il interviennent et je fus immédiatement relâché.

Le lieutenant Neave fut reçu par le Roi d'Angleterre qui lui décerna la Military Cross (MC) et le nomma squadron leader pour services rendus.

Le squadron Leader Paddon fut reçu également par le Roi qui lui décerna la Distinguished Service Order (DSO) et le nomma wing commander pour services rendus.

Quant à moi, reçu par les services administratifs belges au 107 Eaton Square, je m'entendis dire: « C'est maintenant que vous arrivez ! Il fallait attendre que la guerre soit finie ! » Nous étions le 20 juillet 1942.

### *Sources*

- Dossier "Évasions" Centre de Documentation Historique des Forces Armées – Evere.
- Fonds General Louis Remy - Musée de l'Air – Bruxelles.

---

<sup>3</sup> La division Azul était composée de volontaires espagnols qui ont combattu les Russes communistes du côté allemand et dans des uniformes allemands.