

# Histoire et Archéologie spadoises. Villa royale Marie-Henriette SPA.

BULLETIN TRIMESTRIEL



*Facteur de piano Félix Jastrzebski (1805-1874)  
décoré par Hubert Hans (v. 1850)*

Collection particulière (en dépôt au Musée de la Ville d'Eaux à Spa)

Septembre 1994

Histoire et Archéologie Spadoises

A.S.B.L.

Avenue Reine Astrid, 77b

4900 SPA



Juin 1994

BULLETIN N° 79  
**SPÉCIAL "LIBÉRATION DE SPA"**  
 S O M M A I R E

Vernissage de l'exposition d'été	Dr A. Henrard	99
Un arbre quelque part en Belgique	F. Bourotte	102
Bronromme	R. Manheims	132
Avec un sentiment d'injustice	G. Mine	139
Invitation		144

Avec la collaboration du Service des Affaires culturelles de la Province de Liège et le Foyer culturel de Spa.

Les auteurs conservent seuls la responsabilité des articles insérés.

Editeur responsable: M.-Th. Ramaekers, Préfayhai, 8 - 4900 Spa

INSCRIPTION DES NOUVEAUX MEMBRES  
-----

Nous signalons aux personnes intéressées par notre revue trimestrielle que la cotisation annuelle s'élève à 500 frs. Leur qualité de membre de l'ASBL "Histoire et Archéologie Spadoises" leur donne droit à l'entrée gratuite au Musée de la Ville d'eaux ainsi qu'au Musée spadois du Cheval. Cette gratuité est également valable pour les membres de leur famille vivant sous le même toit.

Compte de l'Asbl: 348-0109099-38: Histoire et Archéologie spadoises - R. Manheims - 4900 Spa. Pour les nouvelles inscriptions, veuillez mentionner "nouveau membre" sur votre virement.

Cette revue est une réalisation de l'ASBL HISTOIRE ET ARCHEOLOGIE SPADOISES, Musée de la Ville d'eaux, Avenue Reine Astrid, 77b, 4900 Spa, tél. 087/ 77.44.86.

Réalisation: Marie-Thérèse Ramaekers, Préfayhai, 8, 4900 Spa. Tél. 087/77.17.68

Tirage du bulletin: 600 exemplaires. Tous les trimestres.

\*

\*

\*

AVEC LE SOUTIEN DE LA COMMUNAUTÉ FRANÇAISE DE BELGIQUE,  
MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DES AFFAIRES SOCIALES.

## VERNISSAGE AU MUSÉE LE 12 JUIN 1994

## I- Prestation du groupe des cuivres de l'Académie de Musique René Defossez

Professeur M. Roland Lodomez

Musiciens: M. ou Melle José Delbrouck, Etienne Debra, Chantal Delhez, Roger Braspeninck, Gérard Lambert, Cédric Louis, Pascal Delré.

Programme: Prologue de l'opéra "Orfeo" de Monteverdi

Trois danses de Claude Gervaise

## II- Partie chantée

Madame Claudine Raoult, soprano, professeur à l'Académie René Defossez et Madame Martine Niessen, professeur de piano, orgue et clavecin dans le même établissement qui jouera sur une épinette gracieusement prêtée par Mademoiselle Ghislaine Hanlet.

Programme: - Air de Laurette, extrait de l'opéra "Richard, Coeur de Lion", de Grétry "Je ne crains pas la nuit"

- Récitatif et air de l'Aurore, extraits de l'opéra "Céphale et Procris" (C'est ici que le beau Céphale...).

## III- Présentation de l'exposition

En préambule à cette présentation, je vous invite à feuilleter avec moi le dernier fascicule d'Histoire et Archéologie spadoises.

1- 1994 marque le 100ème anniversaire du Musée de la Ville d'Eaux. C'est en 1894 que les décisions en ce sens furent prises par le Conseil communal au temps du bourgmestre Albert de Damseaux. Sept artistes-peintres, un historien et un architecte constituaient le conseil d'administration.

2- Travail de M. Jean-Marie Grégoire sur l'histoire musicale de Spa: Monsieur Grégoire y retrace l'histoire de l'enseignement de la musique, l'importance des activités musicales dès la seconde moitié du 18e siècle, les maîtres de renommée mondiale qui passèrent par Spa au 19e siècle et s'intéresse aux différents chefs d'orchestre qui dirigèrent à Spa. Il cite notamment Hubert Leloup, auteur d'une cantate en l'honneur de la reine Marie-Henriette chantée par les enfants des écoles en 1893.

3- Histoire de l'Ecole de Musique retracée par Monsieur Lomba. Devenue

Académie René Defossez, elle compte 588 élèves et rayonne sur Sart, Solwaster, La Reid, Jalhay.

4- Histoire de la Musique religieuse à Spa par Monsieur André Bouchoms.

5- Accompagnement sonore de l'exposition

Grâce à MM. Jean Toussaint, Jacques Polis et Marc Nera, un décor sonore constitué d'extraits d'oeuvres de compositeurs passés par Spa a été réalisé. Dans son texte, notre bibliothécaire en chef réussit en trois pages et demi à évoquer les oeuvres qui charmèrent les bobelins au cours de cette période et à situer des compositeurs qui vont de Monteverdi en 1599 à Vincent d'Indy en 1901.

Je me garderai de décrire l'exposition, vous laissant le plaisir de la découverte. Je mentionnerai seulement les éléments qui prouvent que la musique passionne encore des Spadois: le groupe Musique à Spa, qui met sur pied chaque année son cycle de l'Automne musical, son Séminaire estival de musique ancienne et ses stages de chant choral, la chorale Prume-Duysinx et la chorale Cantabile sont toutes trois représentées à l'exposition.

Nous ne pouvons terminer sans remercier ceux grâce à qui nos activités sont possibles.

Merci pour leur bienveillance et leur soutien financier aux autorités communales: Bourgmestre, Echevins et conseillers communaux.

Merci aux prêteurs et aux personnes qui nous ont fait bénéficier de leurs souvenirs. Nous ne pouvons les énumérer tous mais nous citerons:

- Mademoiselle Ghislaine Hanlet, qui depuis des années nous a soutenus par des donations, par des prêts importants, et que nous venons d'ailleurs de sacrer membre d'honneur de notre association.

- Madame René Defossez, qui nous a amené elle-même de Bruxelles des souvenirs de la brillante carrière de son mari.

- Madame Mathonet, qui fut comme son mari violoniste à l'orchestre.

- Les Amis de la Musique, qui nous ont fait bénéficier de leurs connaissances et de leur documentation.

- Madame Bouquette, riche en souvenirs personnels et familiaux.

- Monsieur Lomba, directeur de l'Académie René Defossez ainsi que les professeurs et les élèves de l'établissement qu'il dirige.

- Monsieur André Bouchoms

- La bibliothèque communale de Spa et son bibliothécaire en chef Monsieur Jean Toussaint pour les données historiques fournies et d'autre part Monsieur Jean Toussaint et ses deux associés pour le décor musical.

Restent enfin à remercier chaleureusement au nom des visiteurs et au nom de notre association, notre Conservateur Madame Ramaekers et son adjointe Madame Marie-Christine Schils. Elles ont fait des recherches, elles ont noué quantité de contacts, effectué des déplacements, elles se sont donné beaucoup de mal afin de présenter le mieux possible les éléments rassemblés et d'illustrer ainsi le passé musical brillant de notre ville. Elles méritent nos applaudissements.

Nous terminerons par la prestation de la chorale André Prume - Robert Duysinx dirigée par M. Bernard Duysinx.

Au programme "Où peut-on être mieux" de Grétry, arrangement de F. Duysinx

"Calme des nuits" de Camille Saint-Saëns

"Les fleurs et les arbres"

Le Président

\* \* \*

La Conservatrice tient également à remercier tous les autres prêteurs qui ont contribué à la réussite de cette manifestation:

Mesdames Mullender, Pouplier, Stuttman, Jamar, Delooz-Jeghers, Martin et Messieurs Montulet, Jacque, Thomas, Henrard, Sart, Crehay.

\* \* \*

UN ARBRE QUELQUE PART EN BELGIQUE  
(A TREE SOMEWHERE IN BELGIUM)

*Le 2 novembre 1944, un bombardier australien rentrant de mission sur l'Allemagne s'écrasait à Vieux-Pré, paysage attachant du lointain ouest de notre ville. Le commandant de bord et le mitrailleur arrière y trouvaient la mort mais les cinq autres membres de l'équipage étaient sains et saufs. Dispersés sur la trajectoire de l'avion en perdition, quatre d'entre eux tombaient en parachute sur la commune de Spa: à Creppe, dans les bois de Géronster, rue Bertholet Deschamps et sur le terrain de football,... Enfin le cinquième, Derrick John Allen, Flight Seargent, échappait miraculeusement au désastre à quelques mètres des débris de son Lancaster codé PO-B du Squadron 467 de la Royal Australian Air Force.*

***Deux pèlerins du souvenir***

L'inspecteur en construction Derrick John Allen, retraité depuis 1989, pensa qu'il pourrait bien consacrer ses loisirs à retrouver l'endroit, près de Spa, où son bombardier s'était écrasé le 2 novembre 1944 lors d'un retour de mission sur l'Allemagne.

Par voie de presse, nous avons appris que les démarches de M. Rudi Simons, chercheur de Tongres agissant pour le compte de cet aviateur anglais, avaient abouti à Vieux-Pré.

Ainsi Derrick J. Allen revenait à Spa le 11 mai 1991 mais cette fois il était accompagné de ses enfants Judith et David ainsi que par Jack Halstead, autre membre d'équipage, pour examiner quelques prises de vues anonymes de l'épave que nous avions identifiées deux ans auparavant.

De cette rencontre, il s'ensuivit jusqu'à ce jour un échange de correspondance et de conversations dont nous avons extrait l'essentiel de la valeureuse croisade de ces aviateurs anglais, étayé de témoignages locaux.

**Le Flight Sergeant Derrick J. Allen**

Né le 13 octobre 1924 à Huntingdon dans le Cambridgshire, Derrick s'engage

en 1943 dans la RAF pour l'entraînement d'équipage d'avion. Il réussit l'examen de mitrailleur en Galles du Sud en 1944 et rejoint l'unité d'entraînement opérationnel pour voler sur bombardier Wellington en avril 1944, puis sur bombardier Stirling en juillet. Il est affecté en septembre à l'escadrille 467 de la R.A.A.F. (Royal Australian Air Force) qui manquait d'hommes d'équipage pour les bombardiers Lancaster. Il accomplira des opérations de bombardement jusqu'en mai 1945. Celle du 2 novembre 1944 était pour lui la neuvième...

#### Le Flight Engineer Jack Halstead

Né le 13 juin 1925 à Batley dans le Yorkshire, Jack suit la formation accélérée de mécanicien de vol à partir du 26 juillet 1944 sur avion Stirling sous les ordres du Flight Sergeant australien L. K. Landridge. C'est un entraînement très court de 28 heures de vol de jour et à peine 21 heures de nuit. Le programme est dense, entrecoupé de cours théoriques: vols en circuit, manoeuvres de combat, activités radio, bombardements en "cross country", sans interruption jusqu'au 18 août 44, samedis et dimanches compris, péril en la demeure oblige. Après une brève adaptation sur Lancaster III, les "bleus" sont versés au Squadron 467 australien où les attend un nouvel entraînement de même type à des fins d'incorporation en son sein. Enfin, le 27 septembre 44, le Flight Engineer Jack Halstead, sous les ordres de L. K. Landridge passé entretemps au grade de "Flight officer", effectue son premier raid: Kaiserlautern. Puis ensemble ils opèrent sur Brême, Flus, Walcheren (deux fois), Brunswick, Homberg et enfin Düsseldorf.

#### ***Le Kookaburra***<sup>\*</sup> ***attaque***

*(\*)martin-chasseur géant de 42 cm de longueur, cri ressemblant à un rire humain; est appelé aussi "le réveil du colon"; se nourrit de crabes, de lézards et de serpents.*

Le Squadron 467 RAAF avait été formé à Scampton dans le Lincolnshire le 7 novembre 1942 en tant qu'escadrille de bombardement lourd dans le Group 5. La vaillance au combat de l'armée du Royaume-Uni se lit déjà sur les badges de ses squadrons, que nulle autre nation n'arbore avec autant de fierté (et de patriotisme). Ainsi celui du Squadron 467 portait un kookaburra perché sur la branche d'un gumtree (eucalyptus australien), tenant dans son bec un serpent



rompu. Cet oiseau-chasseur indiquait l'origine australienne de l'équipage toujours prêt à attaquer. La devise en exergue était on ne peut plus claire: "Recidite adversarius atque ferociter"; en anglais: "Fiercely cut down the Enemy"; en français: "Abats l'ennemi avec acharnement".



Après le mot infâme "coentriser", inventé cyniquement par l'ennemi pour exprimer l'anéantissement voué aux villes telles que Coventry et sa belle cathédrale Saint-Michel, les égarés d'Outre-Rhin ne pouvaient s'attendre à moins d'un pays si digne qu'ils avaient condamné à mort dans leur ambition chimérique de domination du monde.

#### ***Le bombardement de Düsseldorf du 2 novembre 44***

Si l'avance alliée piétine sur la "Siegfried Line" depuis qu'elle l'a atteinte le 12 septembre 44, l'offensive aérienne sur l'Allemagne par contre redouble d'intensité, pour briser l'outil de production stratégique et détruire les voies de communication, et cela de façon quasiment ininterrompue de nuit comme de jour.

Les Britanniques, qui ont pris le chemin du Grand Reich depuis décembre 1940, opèrent surtout de nuit et obtiennent d'excellents résultats grâce à un équipement technologique avancé tel que le radar de bombardement H.S. et une grande capacité de bombes qui, dans le cas du Lancaster, pouvait aller jusqu'à 6,3 tonnes, voire même 10 tonnes dans certaines versions.

Quant aux Américains, venus au secours des nations atlantiques comme en 1917, ils entrent en lice à partir d'août 1942, prenant en charge les opérations de jour avec leurs célèbres escadrilles de forteresses volantes. Ainsi, sans relâche, l'Allemagne est écrasée sous les bombes...Mais le prix de notre liberté est lourd à payer par nos valeureux aviateurs anglo-saxons et yankees.

La nuit du 2 au 3 novembre 44, le Squadron 467 participe au raid sur Düsseldorf. 561 Lancasters, 400 Halifaxes et 31 Mosquitos sont engagés. 11 Halifaxes et 8 Lancasters sont perdus, mais 4 de ces derniers s'écrasent derrière les lignes alliées, en France et en Belgique (le Lancaster du F/O Landridge est de ce nombre).

Cette puissante attaque terrasse surtout la moitié nord de la ville. Plus de 5000 maisons et 7 établissements industriels sont détruits ou fortement endommagés, y compris quelques fabriques d'acier importantes. Au moins 678 personnes sont tuées et plus de 1000 sont blessées. C'est le dernier raid majeur du Bomber Command sur Düsseldorf. Comme d'habitude, les équipages ont appris le but de la mission au "briefing" du même jour; le décollage du Squadron 467 a lieu à 16h31 au départ de Waddington dans le Lincolnshire, base du Squadron.

L'équipage du Lancaster codé PO-B se compose comme suit:

Pilote: Flight Officer= L. K. Landridge (+)

Bombardier-viseur: F/SGT Keith Woolaam

Mécanicien de vol: F/SGT Jack Halstead

Navigateur: F/SGT Doug Beverly

Radio : F/SGT W. C. Denny

Mitrailleur dorsal: F/SGT Derrick J. Allen

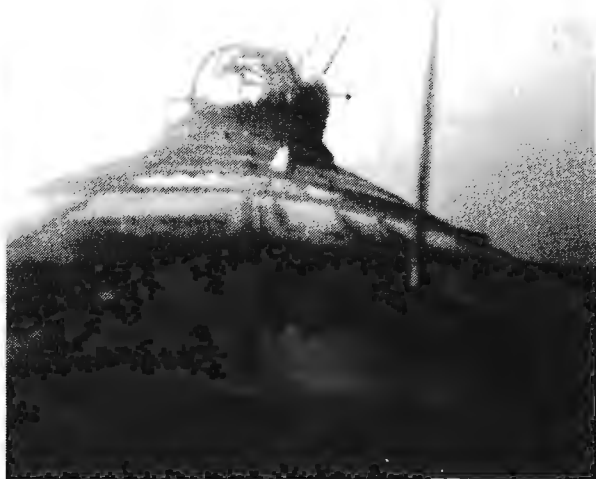
Mitrailleur arrière: F/SGT W. J. Lemin (+)

soit 7 hommes au total, nombre normal pour un Avro-Lancaster

Questions à Jack Halstead et Derrick J. Allen

- "Comment s'organisait un départ en mission ?"

- Jack Halstead: *"Le poids maximum pour décoller était de 65.000 livres pour notre "Lanc". On décidait combien il fallait d'essence; ensuite on calculait la différence entre le poids total de l'avion obtenu et le poids permis pour décoller. Pour le handicap, on ajoutait des bombes...Si on allait à Munich ou à Dantzig, 10 heures de vol, il fallait 2154 gallons d'essence."*



- "Combien d'heures de vol l'avion comptait-il ?"

- Jack Halstead: *"Environ 445 heures et il avait déjà fait partie d'une autre escadrille. Un avion est examiné tous les jours; celui qui fait l'inspection et le pilote doivent signer le carnet d'entretien (log). Nous n'avons jamais eu de problème sauf une fois. Nous nous préparions à décoller en prenant de la vitesse sur la piste; le compteur n'en indiquait pas assez et je ne comprenais pas pourquoi; il n'y avait plus que 200 mètres pour se décider; alors, nous avons arrêté puis tourné. Nous nous sommes aperçus qu'un contrôle n'aurait pas été effectué et la vitesse, justement, était mal enregistrée; c'était ma faute !"*

- "Jamais d'ennuis avec les moteurs Rolls-Royce Merlin, je suppose ?"

- Jack Halstead: *"Non. L'avion, cependant, pouvait voler chargé assez difficilement sur trois moteurs, mais à vide, un "Lanc" volait sur un seul moteur. Pour la pratique de vol, on arrêtait un moteur...Avant de décoller, on doit faire chauffer les moteurs, puis rouler jusqu'à la piste d'envol; au bout, on arrête les moteurs et d'un tanker on ajoute pour compenser 50 gallons. En vol, le mécanicien tient son livre de bord, il y indique ce que l'avion consomme de carburant ainsi que la vitesse de l'hélice. On en déduit la quantité d'essence nécessaire dans ces conditions. Puis il y a les jauges...mais elles peuvent être inexactes. Alors on se base uniquement sur le calcul du mécanicien. Parfois, à l'atterrissage, quand on vérifiait les réservoirs, il restait à peine 40 gallons! "*

- "Comment s'est déroulée l'attaque?"

- Derrick J. Allen: *"Le vol, sans problème, nous a amenés sur l'objectif vers 19 heures. Nous l'avons repéré et avons lâché nos bombes; ce fut une réussite. J'ai entendu le navigateur Doug Beverly dire au pilote L. K. Landridge, de prendre le cap vers la base. Il fallait tourner le dos à Düsseldorf et retourner vers la côte mais par le sud, c'est à dire en direction de la Belgique car elle était libérée depuis septembre, alors que les Pays-Bas étaient encore partiellement occupés par l'ennemi. La ligne de front anglo-américaine était à environ 50 kms de l'objectif.*

*J'ai estimé que nous étions à près de 15.000 pieds d'altitude et je me suis tourné vers Jack et lui ai demandé: "Quelle altitude?" et il m'a répondu: "17.000...Nous descendons". Après avoir attaqué un objectif, la première chose à faire, c'est piquer vers le bas pour augmenter la vitesse, comme cela il y a moins de chance d'être poursuivi."*

***Abattu par la chasse allemande***

Nous reproduisons ci-après le rapport de mission de Jack Halstead, relatif à la contre-attaque allemande, qu'il consigna dans son carnet de vol (Log Book) dès son retour en Angleterre:

*"2/3.11.44 - LANCASTER DV-396- RAID n° 9 - OP. DUSSELDORF F/O: LANDRIDGE - VOL DE NUIT: 3 heures - voyage non terminé. Artillerie anti-aérienne dense dans le secteur - Projecteurs très actifs - Aperçu 2 FW 190 (Focke-Wulf) en quittant la cible.*

*Des chasseurs en activité furent observés. Sur les instructions du capitaine, on procéda à une série serrée de virages inclinés. Après quelques minutes, nous avons été pris dans les faisceaux de projecteurs, mais, grâce à une action évasive, nous avons pu nous dégager. Un moment après, l'interphone est devenu très actif. Le mitrailleur arrière a annoncé qu'un Lanc descendait en flammes à babord. Un peu après, un autre descendait plus près de nous. Les choses commençaient à sentir le roussi et nous étions assez inquiets. Le mitrailleur arrière a dit au pilote:*

*- "Chasseur brille (\*) à babord"*

*- "OK", a dit le pilote*

*puis le mitrailleur a repris:*

*- "Capitaine, faites quelque chose ! (Skiper, do something!) Faites quelque chose ! Plongez à bâbord !"*

*Sur ces instructions , le capitaine a commencer une descente en vrille.*

Ici s'arrête le rapport de Jack.

(\* le mitrailleur arrière voit probablement dans le ciel le tir de balles traçantes du chasseur qui a pris le Lanc dans sa mire.)

N.B. Pilote, capitaine, skiper sont des appellations équivalentes données au Flight Officer Landridge.

Suite de l'entretien avec Derrick J. Allen et Jack Halstead

*- Derrick J. Allen: "Quand soudain, il y eut une forte explosion en dessous du fuselage. C'était le chasseur de nuit allemand qui nous avait mitraillé. L'ennemi repérait les bombardiers par les flammes des tuyaux d'échappement qui étaient très visibles. Il était venu par en -dessous et de l'arrière"*

N.B. il faut savoir que les Avro Lancaster quoiqu'ils fussent d'efficaces bombardiers avaient le défaut de n'être pas du tout armés vers le bas ni

NOVEMBER 1944		Time carried forward—	
Date	Aircraft Type and No.	Pilot	Duty
1-11-44	LANCASTER DN-396	FO LANDRIDGE	F/ENG.
23-11-44	LANCASTER DN-396	FO LANDRIDGE	F/ENG.
			On returning from the raid on fighter were observed to be active. Several of Bomber searchers were kept in the area. A master search we eventually got clear. After a while the star gunner reported the port side shortly after one we were now getting in. Bom and Row Gunner to Pilot "Fighter down" near Gunner said "do close port. On these instructions
			Remarks (including results of bombing, gunnery, exercises, etc.)
			HOMBERG. HEAVY FLAK QUITE ACCURATE. SEARCHLIGHTS QUITE ACTIVE. A IN 190: STARTED ON LEAVING TARGET. DUSSLED ORF on the night of Nov 9/3 1944 In the captains instructions a close After 10 minutes we were caught by flak but thanks to excessive a storm while inter - on started being quite a lane going down in flames on went down a little closer. We were were getting - never worked. flare on port side "OK" said Pilot something stopped, do something, the pilot's commenced to screen
			80.06 (9.15) Flying Times Day Night A. 35 TRIP NOT FINISHED 3.11.44
			TOTAL TIME ... 84.41 7.15

latéralement, offrant ainsi à l'attaquant de larges angles morts qu'il ne manquait pas d'exploiter. En effet, la tourelle inférieure prévue avait été rarement installée et des mitrailleuses latérales comparables à celles des B17 américains (quatre!) n'avaient jamais été envisagées.

- Derrick J. Allen: *"Il y avait un trou important dans le plancher. Nous avons été à nouveau attaqués par babord; l'empennage gauche et le gouvernail ont été touchés, en même temps que les balles avaient atteint un des moteurs qui prenait feu. Cette fois, nous étions en difficulté. J'ai vu le chasseur à moins de 12 mètres puis il a disparu. Le commandant a donné l'ordre d'abandonner l'avion car il devenait difficile à contrôler; mais nous devons attendre l'ordre de sauter."*

- "Comment avez-vous quitté le Lanc?"

- Jack Halstead *"A l'avant, on trouve une ouverture dans le plancher. Il y a une procédure à suivre et elle a été ordonnée par le commandant qui a dit : "Préparez-vous à quitter l'avion". Autrement dit: Soyez prêts ! On a dégagé l'ouverture (escape hatches) et on a attendu qu'il dise "Go".*

*Le pilote, lui, dispose d'une trappe dans le plafond de la carlingue au dessus de son siège. Il est le dernier à sortir car s'il ne restait pas aux commandes, personne n'en réchapperait; il est responsable de ses hommes. Il n'est pas sorti, c'est un héros. C'est comme un capitaine de navire, c'est la règle!*

*Quand le pilote a dit "Go!", le bombardier était déjà au bord de la trappe; il porte le n° 1. Puis sont venus, dans l'ordre, le mécanicien de vol (n° 2), le navigateur (n° 3) et enfin, le radio (n° 4). Ils sont sortis par l'ouverture qui se trouve à l'avant, tandis que le mitrailleur dorsal Derrick (n° 5) et le mitrailleur arrière, W.J. Lemmin (n° 6) ont évacués par la porte arrière.*

*Comme à l'entraînement, celui qui suit doit venir de l'arrière à environ 2 pas du précédent et en vitesse. Et, avant d'ouvrir le parachute, il doit compter: "1, 2, 3, 4, .. jusqu'à 10".*

- "En réalité, comptez-vous jusqu'à 10?"

- Jack Halstead: *"Oui, autrement vous risquez de heurter l'avion et vous vous occasionnez de sérieux dégâts! Pour s'écarter de l'appareil, il faut rouler sur soi-même en rentrant bien la tête. C'est encore plus important quand on sort par la porte arrière parce que l'empennage vous passe au-dessus et il faut l'éviter sinon vous êtes décapité! Cette porte est sur le côté"(voir planche d'illustration)*

- "Est-ce la première fois que vous sautiez en parachute?"

- Jack Halstead: *"Oui. Il n'y avait pas d'entraînement de saut ni de tour de saut non plus. Le seul entraînement se faisait d'un fuselage; des hommes tenaient un morceau de drap et vous tombiez de 15 pieds et puis vous rouliez en avant..."*

- "A quoi pense-t-on entre ciel et terre?"

- Jack Halstead: *"Je m'en souviens parce que je l'ai écrit à ma mère juste après. La première pensée était "Dieu merci, je suis vivant!". La deuxième, c'est qu'un membre de l'équipage me devait de l'argent pour des photos et j'ai pensé "A-Dieu-va, l'argent!". Et puis, je croyais que j'allais rester en l'air tout le temps parce que je n'avais aucune sensation de mouvement; il n'y avait pas de nuages. Je ne voyais pas le sol et, soudain, on l'aperçoit, il a l'air de remonter et cela va très vite...quelques mètres et tout à coup...boum! On frappe sur le bouton d'ouverture du harnais et, suivant les instructions, il faut cacher le parachute."*

### ***L'escapade de Jack***

De la narration qui va suivre, nous supposons que Jack serait tombé dans les environs de Barisart puis, par la vallée de Meyerbeer, aurait pu atteindre la source minérale de la Géronstère. L'établissement est tenu par Henri Blaise, qui, selon sa fille Marie-Henriette, aurait rencontré un "aviateur canadien" dans la promenade derrière la demeure.

- Jack Halstead: *"J'étais dans une prairie, j'ai vu une lumière et entendu des chiens à quelques 500 m de distance. Je n'ai pas caché mon parachute suivant les instructions mais j'ai couru dans la direction opposée à la lumière et aux chiens. Je suis entré dans le bois pour me cacher parmi les arbres."*

*On avait donné pour instructions à tous les aviateurs de ne porter aucun objet susceptible de les identifier. Tous les équipages en vol portaient des badges de grade et dans mes bottes de service, j'avais caché une lame effilée. L'idée me vint de couper le badge de grade (sergent), d'enlever l'insigne des épaulettes (aigle) et le badge de ma fonction (Flight Engineer). Tout ceci a été fait pendant que je courais.*

*J'arrivai à un ruisseau et j'ai pensé que les chiens ne suivraient pas ma trace dans l'eau, j'entrai donc dans l'eau et marchai à contre-courant. L'eau n'était pas très profonde et j'ai couru à travers le bois. Après quelque temps, j'avais les pieds mouillés et froids et je quittai le ruisseau vers ma gauche. Bientôt j'arrivai à une aire*



*de stockage d'essence (Géronster) et, pensant qu'elle était allemande, je rentrai dans le bois. Il faisait noir, j'étais fatigué et je n'avais aucune boussole. Alors je décidai de rester là pour la nuit et ai dormi couvert de branches de sapin jusqu'au matin.*

*Le matin, je fus éveillé par le bruit de ce que je croyai être un avion passant à basse altitude. Je n'avais jamais vu de bombe volante et, plus tard, j'ai réalisé que c'était des VI pointés vers des objectifs alliés. Je continuai. J'étais à nouveau dans une prairie surplombant une vallée au bas de laquelle il y avait une route où je vis un véhicule; à cette distance, il ressemblait à une voiture de commandement allemand.*

*J'ai avancé avec précaution et j'ai vu un pâté de vieilles maisons en pierre. Je décidai de contacter les occupants. Je suis arrivé sur un chemin en terre battue; à ma droite, il y avait la prairie, à ma gauche un petit mur et au-dessus du mur, à un niveau beaucoup plus bas, il y avait des bâtiments de ferme et une étable où l'on garde du bétail. Au bas de la pente et à quelque distance, il y avait un autre bâtiment. J'étais sur ce sentier lorsque j'ai rencontré le fermier.*

*J'étais fatigué, j'avais faim. J'ai pensé qu'il parlait le français que je ne connaissais qu'un tout petit peu et je ne suis pas parvenu à me faire comprendre. Il m'a fait asseoir près du feu pour me réchauffer et m'a donné un verre de lait. La nourriture était dans un grand plat sur le bord d'un grand poêle et elle était déjà cuite. Il en a mis une portion dans un poêlon pour la réchauffer avec un oeuf. Elle consistait en pommes de terre, oeufs et autres nourritures. J'ai bien mangé et somnolé près du feu. J'avais vu une femme affairée à l'arrière-plan; elle est partie mais le fermier est resté tout le temps dans la maison.*

*Tous les aviateurs en vol au-dessus d'autres pays recevaient des liasses de billets de chaque pays. J'avais perdu les miennes en quittant l'avion. J'avais retrouvé dans ma poche une petite pièce d'argent de très peu de valeur. J'essayai de la donner au fermier comme signe de remerciement.*

*Je ne me rappelle de rien sauf de la chambre dans laquelle je me suis assis et ai mangé. C'était une vaste chambre avec un sol en pierre. Je n'y ai pas vu de couvre-sol du tout. Une moitié de la chambre était à un niveau plus élevé que l'autre. Dans la partie basse, il y avait des cruches à lait et sur le sol un grand plat métallique contenant du lait. Dans la partie supérieure, il y avait un poêle, un grand poêle dont je ne me rappelle plus la forme, une chaise et, je pense, une table. Je ne me rappelle pas plus.*

*J'étais en face du poêle depuis un petit moment lorsqu'il y a eu du mouvement à la fenêtre et la porte a commencé à s'ouvrir. J'ai vu un fusil à la fenêtre et un à la*



*porte. Puis, j'ai aperçu un soldat portant un casque américain et je l'appelai en anglais. Quelques soldats sont entrés dans la chambre. J'ai compris qu'ils avaient été appelés par le fermier ou ses amis.*

*J'ai fait une courte distance en jeep vers une base américaine où l'on m'a de nouveau donné à manger. Je n'ai pas vu d'Américains noirs. Plus tard dans la journée, on m'a dit qu'un contact avait été pris avec un détachement de l'armée canadienne et on m'y a conduit en voiture.*

*Les Canadiens m'ont offert à manger et à boire et un peu après on m'a dit qu'on devait me conduire vers une unité anglaise, en ville. Je suis resté deux jours avec l'armée anglaise (les English Royal Engineers), dans une grande maison près du mess des officiers, que je vous ai montrée lors de ma visite. J'ai dormi sur le plancher en bois et ai mangé de la nourriture déshydratée. Les soldats avaient des sommes considérables d'argent belge et m'en ont donné un fort montant. C'est à ce moment que j'ai rencontré Guy et sa soeur."*

En vérité, Jack a bonne mémoire. Il logea route de la Sauvenière, sans doute à la villa "Les Bruyères", où, selon Georges de Lame, la 129e Compagnie des Royal Engineers, commandée par le major Urquart, avait ses quartiers non loin du mess du 1er Lanciers qu'occupait un détachement canadien.

Jack fit rapidement connaissance des enfants du quartier, qui, dit-il "*me comprenaient mieux par signes des mains que les adultes qui ne pouvaient saisir mon "petit nègre".*

Jack revint à Spa en 91, avec deux petites photos jaunies des jeunes interprètes. Au dos de l'une on pouvait à peine lire "rue Chelui", puis "Guy", puis quelque chose qui pouvait ressembler à "Deprez".

Marie-Thérèse, Noël et Guy habitaient avec leur mère la "Villa Mirette", pendant que Charles, leur père, Maréchal des Logis du 1er Lanciers, comme des millions d'autres hommes, croupissait encore dans les pourrissoirs du 3e Reich en cette fin 1944. Aussi les retrouvailles furent-elles bien chaleureuses à Haut-Nivezé, le 11 mai 1991, chez M. et Mme Guy Deprez-Van Beneden.

*"L'officier anglais m'a dit qu'un contact avait été établi avec un sergent de la RAF à Spa et, en temps opportun, on m'a remis à lui. Il m'a trouvé un logement chez M. Solied (N.B.exactement Solheid, ancien colonial spadois, habitant rue du Waux-Hall, dont la collection de lézards et de serpents conservés dans le formol était bien connue des enfants). Un jour, un sergent de la RAF m'a conduit dans la maison d'une famille belge. Nous avons marché au-delà du terrain de football, puis à*

*droite et tout de suite après dans une petite ferme dans un champ. A une autre occasion, M. Solied m'a conduit dans une maison derrière son café, où nous avons rencontré une dame qui, je pense, tenait un magasin. Une autre nuit, il m'a conduit dans une maison à Spa où j'ai rencontré un homme qui m'apparut être assez important .*

*A court d'argent et désirant rentrer dans la famille, j'ai demandé à quitter Spa et je suis parti en stop vers Bruxelles et la maison."*

### **Trois survivants australiens**

- Jack Halstead: *"J'ai rencontré le bombardier, le navigateur et l'opérateur radio pendant quelques minutes lors de mon retour en Angleterre. Ils m'ont dit que l'un d'eux avait atterri sur le terrain de football (de Spa) et un autre à proximité de là (c'est-à-dire comme nous le verrons plus loin, sur les prés entre le boulevard Renier et la rue Jehin Deschamps). Et le dernier, pas très loin de là".*

Ce dernier, nous pensons qu'il s'agit peut être du viseur australien Keith Woolaam, tombé à Creppe, vu que l'appréciation des distances devait être très relative pour des aviateurs qui ne savaient pas du tout où ils étaient parachutés et, par surcroît, pendant la nuit.

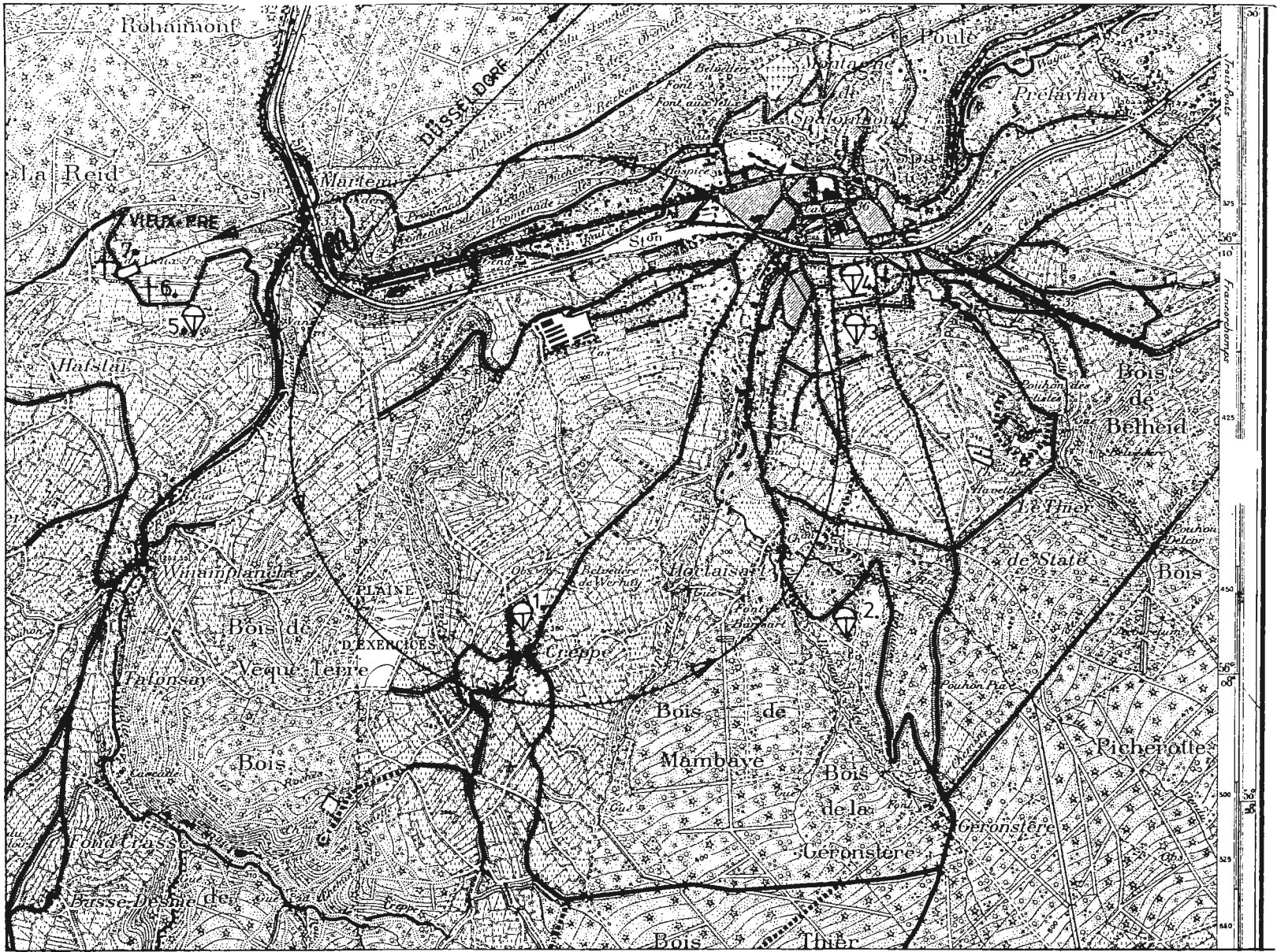
### **Témoignages spadois**

A Creppe, les témoins sont encore nombreux à se souvenir de l'Australien, probablement celui qui sauta le premier et qui aboutit pas bien loin du village.

- Emile Piette (militaire en 1940 au 1er Lanciers, résistant de l'Armée Secrète; avait pris part au combat de Bronromme le 10 septembre précédent): *"Il était tombé près du cimetière et venait à travers champs vers la ferme Hans sur la grand-route de Spa. Comme les Américains étaient tout proches, j'ai vu l'un d'eux le serrer dans ses bras et j'ai pensé: "Tiens ! voilà les Américains qui se mettent à embrasser les boches!"*

Revenu de sa méprise, Emile le ramena "at home" et notre ami australien reprit bientôt vigueur grâce à la grosse omelette que lui fit sa maman.

Tout Creppe était rassemblé chez lui comme à la messe de minuit pour contempler cette sorte d'ange tombé du ciel...Et, chose curieuse, il fit cadeau à Robert Demaret qui se trouvait là, d'une piécette anglaise, comme le fera le lendemain, Jack Halstead à son hôte, en souvenir de cette nuit des alliés unis dans un même combat contre l'hydre nazi.



Spa était entre chien et loup finissant lorsque, le Lancaster codé PO.B surgit en flammes venant de Düsseldorf. Il "*tournait en rond au-dessus de Spa*" dit Emile Piette et, rue Bertholet Deschamps, plusieurs observateurs dont Remy Quaeghebeur (+) et son ami René Pottier (officier de réserve engagé dans l'Armée Secrète au côté du commandant Joseph Gillet, à Bronromme) virent un parachutiste tomber dans les prés situés entre cette rue et le boulevard Rener. Mais, le temps de s'y rendre, l'homme avait disparu à la faveur de l'obscurité. Remy Quaeghebeur eut la bonne idée de porter le parachute dans un poste américain installé dans les villas "Atout Coeur" et "Pique Atout", sur la route de Geronster toute proche.

A propos des militaires U.S. qui s'y trouvaient, René Pottier avait remarqué qu'ils parlaient un français impeccable. A la réflexion, rien d'étonnant, puisqu'à ce domicile était installée la section "R" du 424<sup>th</sup> C.I.C. Detach, autrement dit, le 424ème Détachement du Corps de Contre-Espionnage U.S.; du beau monde en effet!

L'appartenance "ami" ne faisant pas de doute, les G.I.'s se rendirent sur place et lancèrent des appels qui eurent tôt fait de rassurer le combattant des antipodes. Il avait atterri près de la villa de Madame Suzanne Parys, autre résistante célèbre du F.I., qui avait caché tant d'hommes traqués pendant l'occupation allemande; mais, cette fois, le temps des humiliations était derrière nous.

Quant au parachutiste qui avait abouti sur le terrain de football 400 mètres plus bas, un seul témoignage, celui de René Pottier confirme les souvenirs de Jack Halstead.

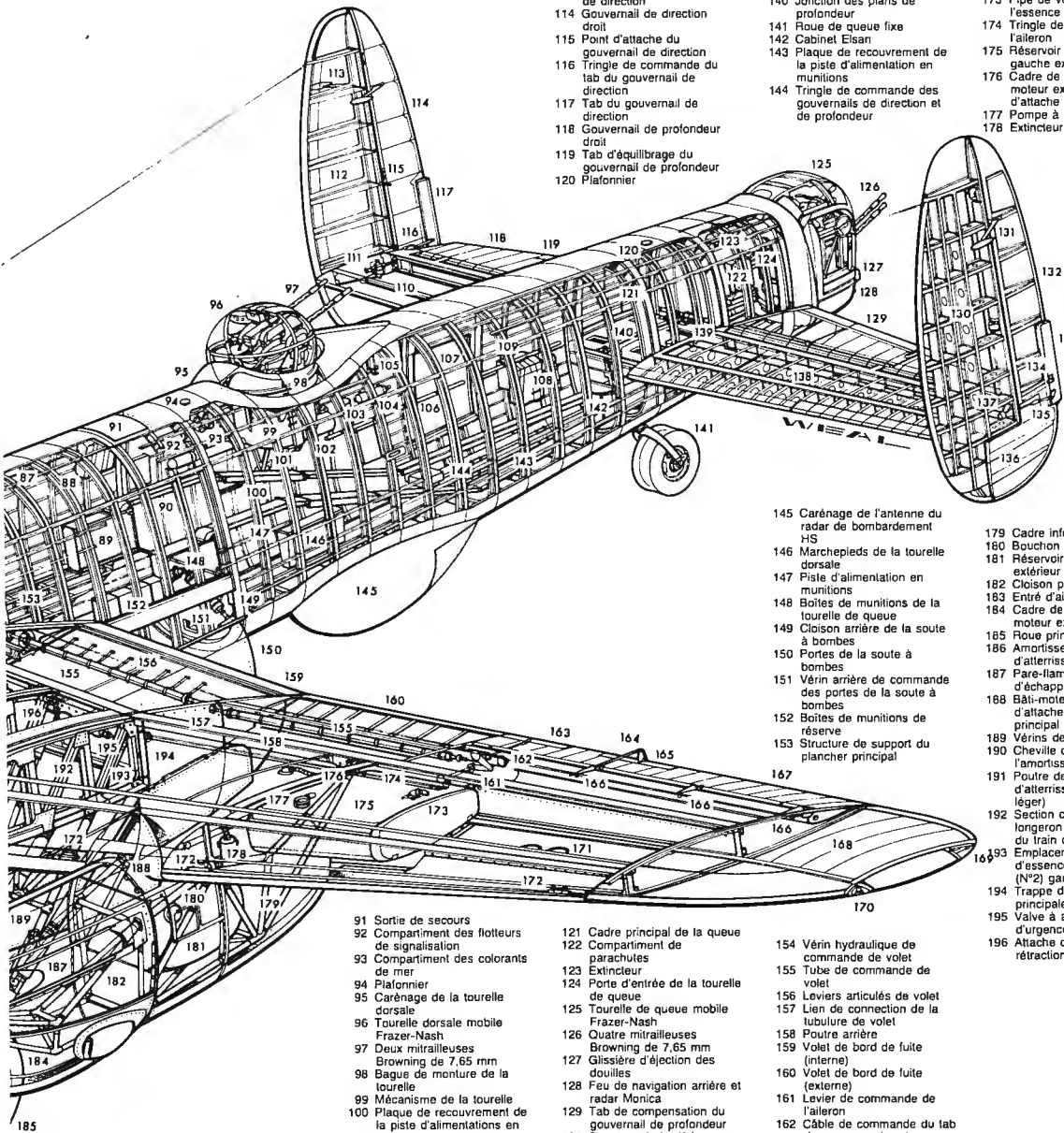
### ***Mort du Flight Officer L. K. Landridge et du Rear Gunner W. J. Lemin***

Lorsque le mitrailleur W.J. Lemin de la tourelle arrière abandonne son poste sur l'ordre du commandant L. K. Landridge par la voie de l'interphone, il lui répond qu'il éprouve des difficultés pour ouvrir la porte qui le sépare du fuselage. C'est ce qui explique peut-être la longue interruption de parachutage entre le terrain de foot et Vieux-Pré (voir plan).

- Derrick J. Allen: "*Le commandant a dit: "Allez l'aider!" J'ai pris le parachute dans le compartiment et me suis dirigé vers l'arrière. J'ai ouvert cette porte et je lui ai dit de se dépêcher. Normalement, nous devons sauter par la porte latérale arrière, mais l'avion s'est mis en vrille et personne ne pouvait plus bouger; les rivets subissaient*



Avro Lancaster B-1 (avion de la 467<sup>e</sup> escadrille, opérant alors de Waddington, qui accomplit 137 sorties opérationnelles, le second des scores les plus élevés de tous les « poids-lourds » de la RAF)



- |   |   |   |
|---|---|---|
| 109 Trousse de premiers soins                             | 137 Vérin de commande du tab de compensation                          | 170 Feu de navigation gauche  |
| 110 Plan de profondeur droit                              | 138 Construction de l'empennage                                       | 171 Phare d'atterrissage rétractable (uniquement aile gauche)                 |
| 111 Levier de commande du gouvernail de direction         | 139 Axe de commande du gouvernail de profondeur                       | 172 Coupeurs de câble actionnés par carouche                                  |
| 112 Dérive droite   | 140 Jonction des plans de profondeur                                  | 173 Pipe de ventilation de l'essence  |
| 113 Contrepoids du gouvernail de direction                | 141 Roue de queue fixe  | 174 Tringle de commande de l'aileron  |
| 114 Gouvernail de direction droit                         | 142 Cabinet Eisan   | 175 Réservoir d'essence (N° 3) gauche extérieur                               |
| 115 Point d'attache du gouvernail de direction            | 143 Plaque de recouvrement de la piste d'alimentation en munitions    | 176 Cadre de support du moteur extérieur; point d'attache à la poutre arrière |
| 116 Tringle de commande du tab du gouvernail de direction | 144 Tringle de commande des gouvernails de direction et de profondeur | 177 Pompe à essence   |
| 117 Tab du gouvernail de direction                        |   | 178 Extincteur  |
| 118 Gouvernail de profondeur droit                        |   |   |
| 119 Tab d'équilibrage du gouvernail de profondeur         |   |   |
| 120 Plafonnier  |   |   |
|   | 125   |   |
|   | 126   |   |
|   | 127   |   |
|   | 128   |   |
|   | 129   |   |
|   | 130   |   |
|   | 131   |   |
|   | 132   |   |
|   | 133   |   |
|   | 134   |   |
|   | 135   |   |
|   | 136   |   |
|   | 137   |   |
|   | 138   |   |
|   | 139   |   |
|   | 140   |   |
|   | 141   |   |
|   | 142   |   |
|   | 143   |   |
|   | 144   |   |
|   | 145   |   |
|   | 146   |   |
|   | 147   |   |
|   | 148   |   |
|   | 149   |   |
|   | 150   |   |
|   | 151   |   |
|   | 152   |   |
|   | 153   |   |
|   | 154   |   |
|   | 155   |   |
|   | 156   |   |
|   | 157   |   |
|   | 158   |   |
|   | 159   |   |
|   | 160   |   |
|   | 161   |   |
|   | 162   |   |
|   | 163   |   |
|   | 164   |   |
|   | 165   |   |
|   | 166   |   |
|   | 167   |   |
|   | 168   |   |
|   | 169   |   |
|   | 170   |   |
|   | 171   |   |
|   | 172   |   |
|   | 173   |   |
|   | 174   |   |
|   | 175   |   |
|   | 176   |   |
|   | 177   |   |
|   | 178   |   |
|   | 179   |   |
|   | 180   |   |
|   | 181   |   |
|   | 182   |   |
|   | 183   |   |
|   | 184   |   |
|   | 185   |   |
|   | 186   |   |
|   | 187   |   |
|   | 188   |   |
|   | 189   |   |
|   | 190   |   |
|   | 191   |   |
|   | 192   |   |
|   | 193   |   |
|   | 194   |   |
|   | 195   |   |
|   | 196   |   |

- |   |   |
|---|---|
| 91 Sortie de secours  | 121 Cadre principal de la queue                     |
| 92 Compartiment des flotteurs de signalisation                      | 122 Compartiment de parachutes                      |
| 93 Compartiment des colorants de mer                                | 123 Extincteur                                      |
| 94 Plafonnier   | 124 Porte d'entrée de la tourelle de queue          |
| 95 Carénage de la tourelle dorsale                                  | 125 Tourelle de queue mobile Frazer-Nash            |
| 96 Tourelle dorsale mobile Frazer-Nash                              | 126 Quatre mitrailleuses Browning de 7,65 mm        |
| 97 Deux mitrailleuses Browning de 7,65 mm                           | 127 Glissière d'éjection des douilles               |
| 98 Bague de montage de la tourelle                                  | 128 Feu de navigation arrière et radar Monica       |
| 99 Mécanisme de la tourelle   | 129 Tab de compensation du gouvernail de profondeur |
| 100 Plaque de recouvrement de la piste d'alimentations en munitions | 130 Structure de la dérive                          |
| 101 Support du marchepied de la tourelle                            | 131 Contrepoids du gouvernail de direction          |
| 102 Réservoir collecteur  | 132 Structure du gouvernail de direction            |
| 103 Cylindre à oxygène  | 133 Tab du gouvernail de direction                  |
| 104 Extincteur  | 134 Contrepoids du tab du gouvernail de direction   |
| 105 Compartiment du compas directionnel                             | 135 Tringle de commande du gouvernail de direction  |
| 106 Main courante   | 136 Corne d'équilibrage du gouvernail de direction  |
| 107 Porte d'entrée d'équipage (côté droit)                          |   |
| 108 Compartiment de parachutes                                      |   |

- |   |   |
|---|---|
| 145 Carénage de l'antenne du radar de bombardement HS         | 179 Cadre inférieur du moteur                                     |
| 146 Marchepieds de la tourelle dorsale                        | 180 Bouchon du réservoir  |
| 147 Piste d'alimentation en munitions                         | 181 Réservoir d'huile du moteur extérieur                         |
| 148 Boîtes de munitions de la tourelle de queue               | 182 Cloison pare-feu  |
| 149 Cloison arrière de la soute à bombes                      | 183 Entrée d'air du carburateur                                   |
| 150 Portes de la soute à bombes                               | 184 Cadre de support du moteur extincteur                         |
| 151 Vérin arrière de commande des portes de la soute à bombes | 185 Roue principale gauche  |
| 152 Boîtes de munitions de réserve                            | 186 Amortisseurs oléo du train d'atterrissage                     |
| 153 Structure de support du plancher principal                | 187 Pare-flamme du tuyau d'échappement                            |
|   | 188 Bâti-moteur extérieur; point d'attache au longeron principal  |
|   | 189 Vérins de rentrée du train                                    |
|   | 190 Cheville d'attache de l'amortisseur oléo                      |
|   | 191 Poutre de support du train d'atterrissage (en alliage léger)  |
|   | 192 Section centrale du longeron; support du train d'atterrissage |
|   | 193 Emplacement du réservoir d'essence intermédiaire (N°2) gauche |
|   | 194 Trapeze de la roue principale                                 |
|   | 195 Valve à air de rétraction d'urgence                           |
|   | 196 Attache du cylindre de rétraction                             |

*des efforts considérables. Je suppose que c'est à ce moment là que le pilote a perdu le contrôle de sa machine qui, heureusement pour moi, s'est brisée en deux".*

Soudain, Derrick et son copain sont aspirés par la déchirure qui s'est amplifiée rapidement sous l'effet du tourbillon. Le robuste bombardier de 16 tonnes, qui faisait 31 m. d'envergure sur 21 m. de longueur, n'est plus qu'une lamentable carcasse en feu et en morceaux à l'aplomb de Vieux-Pré. La malchance poursuit le Sgt W. J. Lemin qui n'a probablement pas eu le temps de boucler son parachute. Il heurtera le sol avec une telle violence qu'il y laissera la marque profonde de son corps.

Maintenant seul à bord, le Flight Officer L. K. Landridge est prisonnier de la ferraille et victime de son devoir. Il tiendra les commandes de son Lanc. jusqu'au sacrifice, pour sauver ses hommes.

### ***Le crash à Vieux-Pré***

Témoignage d'Adelin Guében:

A la villa "Le Vieux Pré", Mademoiselle Denise Matelot, avait pour jardinier Monsieur Abel Guében, qui habitait la conciergerie avec sa petite famille. Son fils Adelin, situe les événements dramatiques du Lancaster à la tombée du jour et dit que, selon les gens de la vallée du Wayai, le PO-B aborde Vieux-Pré, pour ainsi dire, parallèlement à l'avenue du Marteau, venant du côté de Spa.

*"Tout commença, dit-il, par un vrombissement de moteurs que nous connaissions bien, suivi d'un craquement effroyable au-dessus de nous. Mon père a ouvert la porte du pignon qui regardait vers la ferme Cremer, située à 400 mètres en amont. Et, comme il fit subitement aussi clair qu'en plein jour, de peur, nous nous sommes précipités, ma mère et moi, à la cave, tandis que mon père s'avançait sur le pas de la porte. Un empennage est tombé à 6 mètres de la maison et la partie arrière du fuselage, au milieu du pré tout proche. Les débris s'étendaient jusqu'à la ferme et des flammes jaillissaient de certains d'entre eux. La plus forte explosion eut lieu dans l'ancien chemin de Liège qui mène, entre les haies, à la mesure. C'était l'avant du bombardier avec les ailes encore remplies d'essence et les carters bourrés d'huile qui explosaient. Si, par chance, la ferme échappait de peu à la chute d'un moteur, par contre, le gros bétail, rassemblé pour la nuit sous le grand poirier, fut littéralement aspergé de carburant enflammé. Dans des cris hallucinants, les bovins, tels des créatures fantastiques, illuminaient à leur tour la nuit de ce Jour des Morts, puis*





*s'affaissaient dans des contorsions atroces, tandis qu'un chat de fenil était flambé tout vif. Il fallut abattre des bêtes agonisantes et, plus tard, la très méticuleuse RAF, pour indemniser les sinistrés, ira jusqu'à demander qu'elle était la race (pie noire) des vaches!*

*Mon père a dit: "C'est fini, vous pouvez remonter... Un homme s'est écrasé au sol et un parachute est tombé dans un arbre!"*

### ***L'arbre qui sauva Derrick J. Allen***

La ramure de l'arbre, un grand chêne, freine souplement le parachute et sauve ainsi, in extremis, la vie du mitrailleur dorsal. L'arbre se trouve à peu de distance de la villa, juste à la limite de la propriété et du bois qui recouvre le versant abrupt de la vallée du Haftay. Abel perçoit même des pas dans les feuilles mortes pendant l'obscurité de la lisière dérobe l'homme à sa vue.

- Derrick J. Allen: *"Je tombai la face vers le bas et quand mon parachute s'ouvrit, j'eus un oeil poché à cause des sangles. J'ai juste vu les arbres monter vers moi; mes oreilles furent bouchées par la descente trop rapide et, lorsque je recouvrai mes sens j'étais suspendu dans un arbre qui, certainement, me sauva la vie. Je suis sûr que si j'avais heurté le sol je n'aurais pas survécu. Je n'eus pas le temps de penser à quoi que ce soit, sauf à ma sécurité; instinctivement, j'ai agi comme nous avons été entraîné à le faire.*

*J'ignorais où j'avais atterri par rapport à la ligne de front, aussi je me cachai dans l'atelier d'un potier (sic) qu'observait Monsieur Guében père."*

(NDLR: plus exactement, il s'agissait de la remise de la villa, près du bois, dans laquelle le jardinier rentrait pour l'hiver les nombreux pots à fleurs!).

*"Je restai là environ une demi-heure au plus et quand j'entendis des voix américaines, j'allai vers elles."*

En effet, dans la demi-heure qui suivit la catastrophe, les curieux, les chasseurs de souvenirs affluaient à Vieux-Pré mais aussi une cinquantaine de G.I.'s (qui cantonnaient par milliers dans la région de Spa!) équipés de tout un matériel d'intervention contre l'incendie: camion-citerne, projecteurs et ambulances... appartenant au H.Q. de la 1<sup>st</sup> Army, commandée par le général Courtney Hick Hodges en nos murs.

- Derrick J. Allen: *"L'U.S. Army me prit en charge et je passai la nuit à Spa à l'Hôtel des Etrangers. Je restai cinq jours en Belgique puis, de Bruxelles Airport, je regagnai l'Angleterre".*

Judith Allen, très sensibilisée par l'odyssée de son père, lui a dédié un très beau poème qu'elle a intitulé: "A tree somewhere in Belgium" (Un arbre quelque part en Belgique).

Un arbre quelque part en Belgique.

Pendant la guerre, il y a eu beaucoup de bons aviateurs  
 Beaucoup d'entre eux sont perdus pour toujours  
 Mais l'un d'eux me concerne en particulier  
 Qui a survécu à cause d'un arbre belge  
 Un jeune gars âgé de 18 ans  
 Grand et beau, élégant et hardi  
 Afin de servir son pays, comme beaucoup d'autres  
 Il s'est engagé dans la R.A.F. et dans la guerre  
 Cette nuit fatale, il s'éveille en sursaut  
 Il est temps de partir, pas le temps de fumer  
 Les sirènes hurlaient, la bataille était engagée  
 Rien que 5 secondes de plus et son escadrille s'envolait  
 Ils volaient haut et vite  
 Bientôt la terre et les arbres étaient loin  
 Ils survolèrent la mer vers un pays étranger  
 C'était un équipage brave et courageux  
 Un cri retentit: "Ennemi devant nous!"  
 Un éclair soudain, le ciel devint rouge  
 Le soulagement se montrait sur chaque visage  
 Car ils avaient gagné une nouvelle bataille  
 Mais haut dans le ciel, à douze heures  
 L'ennemi se préparait à leur donner un choc  
 L'avion fut aperçu, mais trop tard  
 Ils avaient été touchés, c'était leur destin  
 L'avion perdit de l'altitude, ils étaient balottés  
 L'équipage sauta, à l'exception de trois hommes  
 Tandis que le pilote s'efforçait de maintenir l'avion  
 Notre jeune gars sauva son compagnon et s'apprêta à sauter  
 Mais soudain, l'avion se mit en chandelle

### A Tree Somewhere in Belgium.

There were many fine Airmen of the War,  
 Many were lost for ever more;  
 But one in particular concerns me —  
 A survivor because of a Belgian tree  
 A young lad he was aged eighteen,  
 Tall and handsome, smart and keen  
 To do service for his country. Like many more  
 He joined the Air Force and so the War.

That fateful night, with a start he awoke,  
 Time to scramble! No time to smoke.  
 The sirens were blaring, the battle was on,  
 Just five seconds more and his Squadron was gone.  
 They were flying high and flying fast,  
 Soon land and trees, all were past.  
 Then over the sea to foreign land,  
 They were a brave and courageous band.  
 The shout went out, "Enemy ahead!"  
 A sudden flash, the sky went red,  
 Relief shone through on every face,  
 For they had scored another ace.  
 But high above, at 12 o'clock,  
 The enemy prepared to give them a shock.  
 The plane was spotted, but it was too late,  
 They had been hit, it was their fate.  
 The plane lost height, they were knocked about,  
 All but three of the crew baled out.  
 While the pilot fought to keep the plane steady,  
 Our lad rescued his mate and got ready  
 To jump. But suddenly the plane began to spin,  
 They couldn't move, the force kept them in.  
 Then miraculously the plane broke apart,  
 They pulled their ripcords, fear in every heart.  
 They fell to the ground, there was a loud thud.  
 Two lay dead where they fell in the mud.  
 But our lad was lucky, he was caught in a tree,  
 And lived to tell this tale to me.

Oh! Where would I be, were it not for that tree?

Signed

His Daughter

Ils ne pouvaient bouger, la pesanteur les maintenait  
 Puis miraculeusement l'avion se brisa !  
 Ils tirèrent sur les cordes des parachutes, le coeur serré  
 Et tombèrent sur le sol, il y eut un grand bruit  
 Deux d'entre eux étaient morts, tombés dans la boue  
 Mais notre jeune gars eut de la chance, il était accroché dans un arbre  
 Et a survécu pour me raconter son histoire  
 Oh! où serais-je s'il n'y avait pas eu cet arbre!

Sa fille Judith

### ***Jusqu'à la Victoire***

Décoré de la C.G.M. (Conspicuous Gallantry Medal) le Flight Sergeant Derrick J. Allen est déclaré apte à reprendre du service en janvier 1945 tandis que le Flight Engineer Jack Halstead, décoré tout comme son compagnon d'armes repart au combat dès le 17 décembre 1944! Ils accompliront chacun 20 nouvelles missions de bombardement dans de nouveaux équipages de Lancaster avec un courage patriotique sans égal. Les Alliés, à l'aube de 1945 ont la maîtrise du ciel au dessus du 3e Reich comme en témoigne le carnet de vol de Jack Halstead: Munich, Gdynia, Stettin, Siegen, Karlsruhe, Böhlen, Harburg, Dresde, Ladbergen, Dortmund-Emmscanal, Lutzendorf, Rositz, Flensburg, Breme, Wesel, Würzburg, Chomutov (en Tchécoslovaquie) et enfin, le 25 avril, Tonsberg en Norvège.

Ainsi, le Squadron 467 du Group 5, fidèle à sa devise, frappe l'ennemi avec acharnement, démolit des usines d'essence synthétique, des bases de sous-marins, des gares de triage, des ouvrages d'art et de nombreuses villes. En particulier, Montgomery félicita le Group 5 pour son appui tactique aux forces terrestres en vue de la traversée du Rhin.

Le 3e Reich, en ce mois d'avril, n'est plus que cendres. A la veille du 1er mai, quelques heures avant son suicide à 15 mètres sous terre, là où il ne perçoit plus rien du monde réel, Hitler évoque dans son testament les ravages des bombardements alliés: "*Des siècles peuvent s'écouler mais des ruines de nos villes et de nos monuments artistiques s'élèvera de nouveau la haine contre ceux qui sont en définitive les seuls responsables: la juiverie internationale et ses acolytes!*". Il travestissait une dernière fois la vérité car il oubliait de dire que le dimanche 26 avril 1937, l'aviation allemande, dans la plus grande fourberie, détruisait, à

l'heure du marché, Guernica, ville sainte et catholique du Pays Basque. Il y eut 2443 victimes civiles, prélude au plus grand massacre germanique de l'humanité.

Ironie de l'Histoire, huit ans plus tard, le 26 avril 1945, par un beau matin de printemps, notre grand allié soviétique, au lendemain de sa jonction avec la 1st Army du Général C. Hodges à Torgau, perçait les défenses de Berlin... (le général Hodges avait quitté Spa le 6 mars 1945, selon G. de Lame).

Depuis le 25 avril, sur la base de la RAAF à Waddington (près de Woodhall Spa), l'activité aérienne est de plus en plus calme. La portion du 3e Reich encore aux mains des armées allemandes se réduit à une peau de chagrin. Dès lors, les bombardements alliés ne se justifient plus car ils constitueraient finalement un danger inutile pour les vainqueurs.

Le rédacteur du Registre des opérations du Squadron 467, généralement très bref dans ses rapports dactylographiés, devient plus prolixe. Il résume ainsi la journée du 1er mai 45: "*On a annoncé la mort d'Hitler, c'était une grande nouvelle (big News); mais elle n'a pas causé d'agitation. Pas de doute qu'il s'est fait trop de soucis en pensant que le Squadron 467 pourrait revenir et bombarder Berlin!*"

F. Bourotte

Sur un lopin de terre cédé aimablement par M. et Mme A. Renonnet de Marteau, le 29 mai 1949, La Reid inaugurerait à Vieux-Pré le petit monument en quartzite offert par les Anciens Combattants "Aux Héros de la R.A.F. tombés pour notre Libération" du joug allemand.

#### Commentaire des illustrations

-1- A Waddington devant le fuselage du Lancaster P.O.C, l'équipage pose en tenue de vol avant le départ: bonnet de cuir avec écouteur, masque à oxygène. Derrick J. Allen, premier à gauche, a bouclé son parachute tandis que son voisin a revêtu en plus le gilet de sauvetage. Les trois aviateurs au centre sont probablement australiens car leurs "battle dresses" sont plus foncés que les autres. En bas, au centre, ce n'est pas un huitième membre d'équipage mais bien Elsie, la petite copine d'un des aviateurs; elle est engagée volontaire pour la conduite des autobus militaires.

(A titre documentaire, le bonnet en cuir avec écouteurs et les lunettes coûtent

actuellement, en bourse, vingt cinq mille francs belges).

-2- et -3- Ces photos ont été prises en cours de vol du Squadron 467 vers l'Allemagne. Le photographe s'est placé dans l'astrodôme situé à l'arrière de la verrière du poste de pilotage. Sur la photo n° 2, on remarque au loin sous le Lancaster, la bosse du radar de bombardement H. S.

L'étonnante perspective de la photo n° 3 montre, sur le dos du fuselage, la coupole de tir de Derrick J. Allen, que l'on aperçoit sous le plexiglass regardant le photographe. Les zones claires puis sombres du fuselage correspondent aux différentes couleurs de camouflage verte et brune.

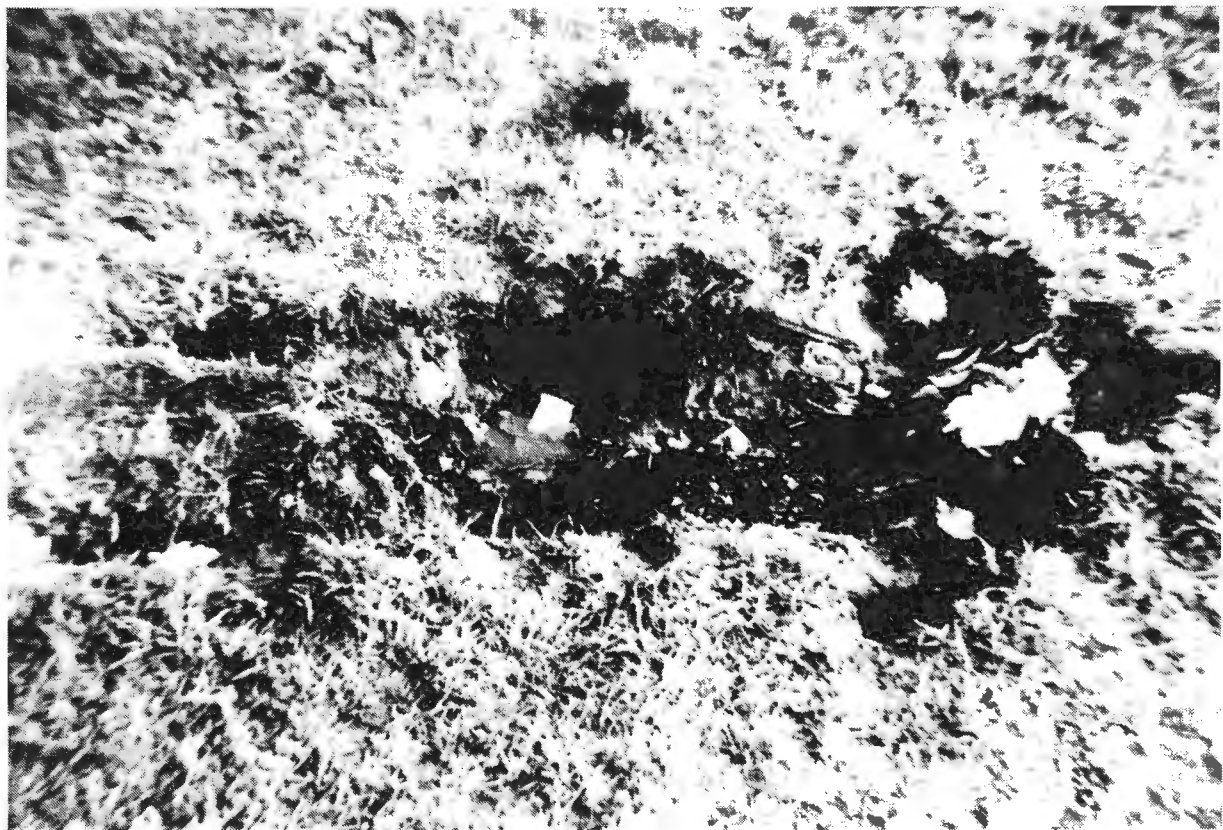
-4- Extrait du "Flying Log Book" du Flight Engineer Jack Halstead: november 1944, n° 9 Operation Dusseldorf.

-5- *"Bientôt, j'arrivai au dépôt d'essence et pensant qu'il était allemand, je rentrai dans le bois"*. Jack Halstead pouvait croire que le dépôt était allemand car il n'y avait pas de différence notable entre les bidons dits "Jerry Cans" des deux camps. Le modèle avait été dessiné par les Allemands d'où le sobriquet "Jerry".

Il n'y avait qu'un seul dépôt à Spa qui s'étendait le long des routes forestières entre Barisart, Géronster, Bérinzenne, et de Géronster jusqu'aux prairies de Creppe. Cette excellente photo a été prise sur la route des Fontaines par un photographe américain du Signal Corps. On distingue un G.M.C. roulant vers Géronster tandis qu'un autre situé en amont se gare entre deux lots de Jerry Cans pour lui céder le passage. Au milieu de la photo, le talweg du ruisseau des Artistes.

-6- Vieux-Pré après le crash; vue de la partie arrière du fuselage dans laquelle s'est déroulé le drame de W.J. Lemin et Derrick J. Allen. On distingue très bien la base de la tourelle dorsale qu'occupait Derrick. Remarquez la cocarde britannique et, à sa droite, la lettre code "B" du Lanc. L'extrémité du fuselage a perdu l'empennage.

-7- Extrait de la carte de Spa (49/4), sur lequel nous avons indiqué les points de chute des membres de l'équipage du Lancaster P.O.B; on peut imaginer ainsi de façon assez précise sa trajectoire précédant le crash de Vieux-Pré.





-8- Extrait de l'ouvrage *Les avions de combat* - Editions Elsevier Sequoia, 1977. Eclaté de la partie arrière d'un Avro-Lancaster entre la mitrailleuse dorsale et la mitrailleuse arrière. Notez que le numéro 124 est la porte d'accès de la tourelle arrière que Derrick J. Allen va ouvrir pour aider W. J. Lemin; tandis que le numéro 107 indique la porte d'évacuation qu'ils ne pourront atteindre.

En haut de la page, une vue de profil du fameux P.O.S ("S" comme Sugar) appartenait aussi au Squadron 467 comme notre P.O.B. Fort de ses nombreuses sorties (il en accomplira 137!), il avait pris pour devise la célèbre phrase du grand Maréchal Göring: "*Pas un avion ennemi ne survolera le territoire du Reich!*" (Plus rien à vos ordres mon Maréchal?).

-9- Vieux-Pré, la fin du drame. A l'avant-plan, entre les haies brûlées de l'antique chemin de Liège, à proximité de la ferme Cremer, gisent les débris de la voilure avant. En haut de la photo et à droite, un camion GMC de la 1st Army, frappé de la White Star sur la portière, passe sur la grand-route qui va de Marteau au chemin des "canadas" (en français, des pommes de terre).

-10- Vieux-Pré en 1991. Cette photo prise dans le même angle de vue que la précédente a fixé au passage un véhicule à l'endroit où se trouvait le GMC. A l'avant-plan, les haies ont repoussé vaille que vaille. A l'horizon se profile la forêt de Staneux.

-11- Pièce en bronze provenant de l'équipement de la mitrailleuse de la tourelle dorsale commandée par le "Top Gunner Derrick" J. Allen. Sur la face extérieure du cylindre sont incrustées 2 formes en matière isolante silhouettant la voilure avant et l'empennage arrière, vus de la tourelle dorsale. Il doit s'agir d'un interrupteur électrique rotatif de tir qui empêchait automatiquement le mitrailleur de tirer son propre avion lorsqu'il poursuivait un ennemi dans sa mire. La pièce a été recueillie en 1944 par le secrétaire du musée, Maurice Crehay, qui nous a chargé de l'offrir à Derrick J. Allen.

-12- L'infortuné mitrailleur arrière W.J. Lemin heurta le pré avec une telle rapidité que son corps y laissa une trace profonde qui sera sans cesse fleurie par la population.



-13- Haut-Nivezé, le 11 mai 1991. De gauche à droite: Guy Deprez, David Allen Junior et Jack Halstead qui leur montre les deux petites photos des jeunes interprètes qu'il a conservées précieusement depuis novembre 1944.

-14- Portrait anniversaire, fait le 13 juin 1944, du jeune promu Flight Engineer Jack Halstead: "*How young I look, but then, how young I was!*" (Comme j'ai l'air jeune, mais comme j'étais jeune!).

-15- Derrick J. Allen et sa fille Judith lors de leur visite à Spa le 11 mai 1991. Toujours animés d'un fervent patriotisme, Derrick et Jack portaient pour la circonstance la cravate de leur Veteran's Club aux couleurs de la RAF, constellées des emblèmes couronnés du 463th et 467th Squadrons australiens. Sur la pochette du blazer, Derrick porte le martial badge du Kookaburra..

#### Bibliographie

- *Operation Record Book*, du Wing Commander commandant le Squadron 467 RAAF à Waddington.
- HALSTEAD, Jack, *Flying Log Book*
- Archives et Communications du Sgt Derrick J. Allen.
- BAILEY, Ronald, *La guerre aérienne en Europe*, éd. Time-Life.
- Communications de M. Guy Destrebeck, historien.
- ALLEN, Judith, *A Tree somewhere in Belgium*.
- LAME, George de, *Spa et les Américains*, éd. Solédi, 1948.

#### Source des illustrations

- Archives privées de Derrick J. Allen, Jack Halstead, Robert Decoux et François Bourotte.
  - MISTER KIT et COCK, J. P. de, *Les avions de combat*, éd. Elsevier Sequoia.
  - Extrait de la carte: Spa (49/4), Institut Géographique Militaire, Bruxelles.
- Reproduction interdite des textes et des photos sans l'autorisation de l'auteur.

#### Remerciements

Nous exprimons notre gratitude à toutes les personnes qui nous ont permis, par leur aide ou leurs témoignages, la réalisation de ce récit. Nous remercions vivement:

- M. Derrick J. Allen
- M. Jack Halstead
- M. Adelin Guében
- M. Rudy Simons
- Mme Lucienne Cremer et M. François Cremer
- M. Robert Decoux
- M. Maurice Crehay
- M. Emile Piette
- M. Rémy Quaeghebeur (+)
- M. René Pottier
- M. Jean Deblond
- M. Guy Destrebeck, historien
- M. Jacques Robert
- M. Léon Marquet
- M. Guy Deprez.

Ce récit n'a pas la prétention de reconstituer exactement les faits tels qu'ils se sont déroulés il y a cinquante ans, mais simplement de s'en faire une idée la plus juste possible.

\*

\*

\*

## BRONROMME

**I - Le domaine de Bronromme**

(extrait de André VLECKEN, *La Reid, centre de tourisme. Son histoire, ses sites, ses promenades*, Verviers, éd. Ch. Vinche, [s.,d.] )

Les documents cadastraux les plus anciens mentionnent déjà une bâtisse (maison, sect. C. n° 29, contenance 2a. 26 ca) à l'endroit où s'élèvent aujourd'hui de vastes constructions.

Cette petite propriété, située aux confins des fagnes, proche de la Vecquée, a appartenu successivement à Madame Veuve Jacob Goffin de Winamplanche jusqu'en 1846. Par succession, elle passe à Jacob Goffin, propriétaire à Winamplanche jusqu'en 1873. A cette date le petit bien fut mis en vente. L'acquéreur, M. Henri-Philippe Peltzer-Henricks, acheta d'autres terrains pour agrandir le domaine.

Il fit construire le château actuel en 1875. Les initiales entrelacées PH, visibles sur le mur du château donnant sur la cour intérieure des bâtiments, rappellent le nom du premier constructeur.

En 1903, par succession, le domaine de Bronromme échoit à Henri-Edouard-Auguste Peltzer-Orban, officier à Bruxelles et à Madame Veuve Henri-Philippe Peltzer-Henricks, de Bruxelles également, qui le conservent jusqu'en 1909. A cette date, par succession, le domaine revient à Henri-Ed.-Aug. Peltzer-Orban jusqu'en 1926.

Par partage alors Bronromme échoit à Raymond-Alfred Werner-Peltzer-de Becker, l'actuel propriétaire.

Outre le bâtiment, le domaine comprend de plantureuses prairies gagnées au prix de gros efforts sur la fagne proche, et des parcelles de résineux d'un âge déjà respectable.

Les bâtiments sont disposés en forme de quadrilatère. Le château est orienté

au nord-est, la ferme de l'aile gauche au nord-ouest est occupée par des gens très braves, les fermiers Starck et Archambeau qui donnèrent toute la mesure de leur valeur sous l'occupation allemande de 1940-1945, en offrant un gîte sûr aux gens du maquis et aux résistants. L'aile droite et le bâtiment de face sont réservés aux dépendances: étables, écuries, granges, etc., importantes, faut-il le dire, car Bronromme est un riche domaine. Dans ses pâturages herbeux, 40 à 50 bêtes à cornes paissent en toute quiétude. En un rythme constant et régulier, le vent vivifiant des hauts sommets souffle sur cette opulente métairie. Elevée à l'écart de toute voie de communication, nul bruit ne vient troubler le silence qui préside à la vie pastorale de cette paisible oasis.

N'eut été les événements de 1944, Bronromme - comme les peuples heureux - n'aurait pas d'histoire. Celle dont s'honore à présent le domaine, mérite d'être contée et conservée pour l'avenir.

#### **Le Groupe 44 de l'A. S. à Bronromme**

A l'origine du Groupe 44, c'est surtout un petit noyau d'officiers, de sous-officiers et de soldats de carrière du 1er Régiment de Lanciers qui se forme, à Spa et dans les environs, autour de la cheville ouvrière, qu'était M. l'aumônier Camille Gielen.

Les cadres se constituent peu à peu; ils seront étoffés par des éléments rentrés de captivité et par des réfractaires au travail obligatoire qui prennent le maquis.

Le mouvement, à l'échelon national, s'appelle alors la Légion Belge et son fondateur est le général Bastin à la mémoire duquel un monument a été élevé au Square de la Résistance (croisement de la rue Chelui et de l'avenue Bellenger).

Le recrutement se fait dans le plus grand secret mais, malgré toutes les précautions prises, des imprudences et, hélas, des délations provoquent des arrestations. Pour beaucoup de familles, ce sera l'angoisse et les larmes; l'ennemi est sans pitié !

De nombreux résistants sont cachés dans de courageuses familles qui les

hébergent, les nourrissent et les entourent d'affection, connaissant pourtant le danger qui les menace; une grande solidarité de personnes et d'organismes leur apporte le soutien moral et financier. Il faut rendre un hommage bien mérité à tous ceux qui ont risqué leur vie en aidant les résistants, réfractaires et aviateurs alliés menacés.

Le Groupe 44 comprend la Section 125 à Spa, la 126 à Sart-Jalhay-Francorchamps et la 127 à Stavelot. Deux plaines de parachutage ont été reconnues: celle du Chevreuil pour le commandement du Groupe et la Section 125 à Bronromme et celle nommée Xenophon à Solwaster.

Dès le 6 juin 1944, lorsque les Alliés débarquent en Normandie, l'état d'alerte est déclenché pour tous les mouvements de résistance. Au Groupe 44, l'organisation des plaines et leur plan de défense sont prêts. Il est sous le commandement de Joseph Gillet, officier de réserve, depuis que le commandant Jean Hubert Ramaekers a été repris par les Allemands. La Section 125 est sous le commandement de René Pottier, également officier de réserve.

La mobilisation du groupe s'effectue fin août et début septembre. Par petits groupes, les volontaires rejoignent des points de rendez-vous où des guides les conduisent vers Bronromme, à la Ferme Langen où se trouve le Poste de commandement. Au fur et à mesure de leur arrivée, ils prêtent serment et sont dirigés vers la ferme-Château de Bronromme, toute proche.

Le 5 septembre, c'est le drame au refuge de Sohan, près de Pepinster, l'ennemi attaque. Les résistants, faute d'armement, doivent abandonner la ferme-château. Fous de rage, les Allemands fusillent des civils et, après l'avoir torturé, ils abattent l'aumônier du groupe, le Père Lange S. J., qui a refusé de donner le moindre renseignement.

Un officier de liaison rejoint Bronromme en toute hâte pour avertir le Groupe 44 de ce drame; l'ennemi peut avoir découvert des indices quant à l'existence et l'endroit d'autres lieux de refuge.

Le commandant décide alors de renvoyer à Spa tous ceux qui ne font pas

directement l'objet de recherche par les Allemands car l'armement disponible ne permettrait pas de se défendre; le reste du groupe, environ 50 hommes, s'éloigne du refuge dans les bois et la fagne proches.

Le 6 septembre, des actions limitées ramènent quelques prisonniers... et leur armement. Le 7 septembre, le colonel Cassart (qui commandera le Régiment para-commando) arrive au refuge sous le nom de capitaine Courtois; il est accompagné d'un petit groupe de paras belges et d'un sergent aviateur U.S. (abattu) Phil Cimino.

Sans attendre, le poste émetteur est monté et, après de multiples tentatives, le contact est établi avec Londres. Le 9 au soir, le capitaine Courtois annonce le parachutage pour la nuit. L'émotion est intense quand la radio lance le message: "Le chevreuil est un animal rapide, il aura deux petits ce soir". Ce sont alors les derniers préparatifs pour le balisage de la plaine et la mise en place des détachements de protection.

Vers minuit, un premier appareil survole la plaine, des gerbes de lumières lui lancent l'indicatif d'identification; prenant le vent, l'avion lâche une douzaine de parachutistes belges qui atterissent sans problème. Les autres appareils ont suivi et des containers descendent du ciel suspendus à leurs parachutes déployés. Ceux qui ont vécu ce moment s'en souviendront toujours.

Au château, les équipes se mettent à l'ouvrage pour nettoyer et monter les armes sous la direction des paras; cela durera toute la nuit et à l'aube du 10 septembre, le travail n'est pas terminé.

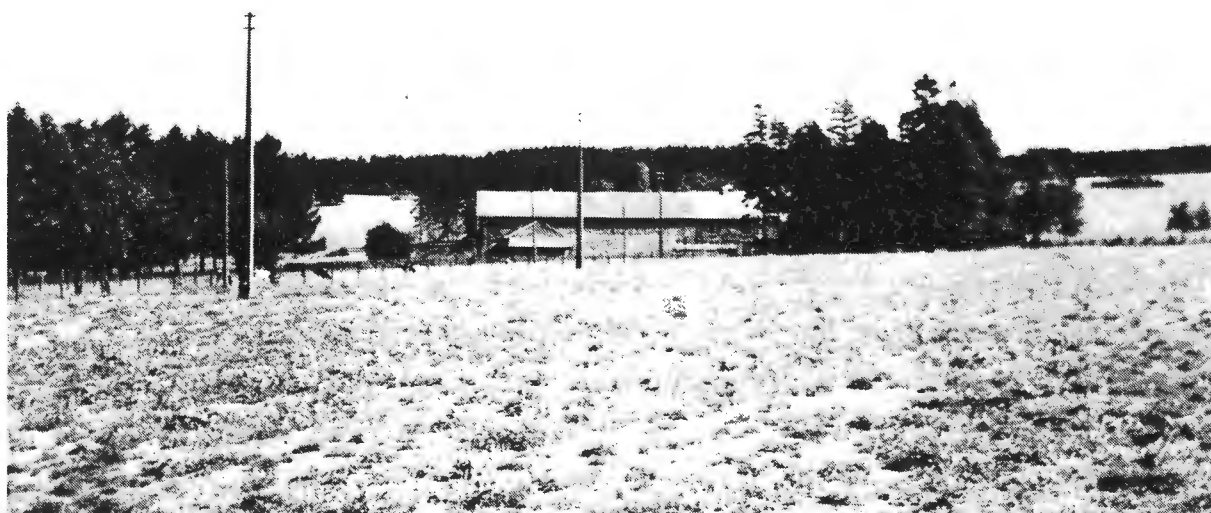
La Section 126 a reçu l'appui de parachutistes belges, commandés par le lieutenant de Sélys. Parachutés à Kalterherberg, ils ont rejoint le refuge Xenophon; ils exécutent des missions de harcèlement des colonnes ennemies en retraite. La Section 127 participe efficacement à la prise de Stavelot par les éléments avancés U.S., traversant les lignes ennemies pour repérer les îlots de résistance.

A la Section 125, à Bronromme, le travail se poursuit; on active les





*Plaine «Le Chevreuil». La photo est prise dans l'axe des parachutages. On remarque, perpendiculairement à cet axe, les lignes de courant à haute tension. Quelques parachutes y restèrent accrochés.*



*Ferme-château de Bronromme. Elle servit de refuge, sous le nom de «Le Chevreuil».*

Photos extraites de Marcel HURDEBISE « La résistance dans la région de Spa, durant la dernière guerre », 1962.

préparatifs pour une action dans la zone frontrière; les éclaireurs sont partis au cours de la nuit. Le capitaine Courtois a fixé l'heure du départ à midi quand, vers 10 heures, l'ennemi attaque.

### **Le combat de Bronromme**

C'est une colonne allemande qui, pour se camoufler dans les bois, à l'abri des attaques des chasseurs-bombardiers Thunderbolt U.S., s'est déroutée et a buté sur les obstacles que la section avait placés pour éviter d'être surprise.

Cet engagement que la section n'avait pas cherché, compte-tenu de ses missions, devint vite un drame malgré la réaction rapide des paras et des escouades qui avaient reçu leur armement. Bien retranché dans les bois dominant le refuge, l'ennemi avait installé de nombreuses armes automatiques. En première ligne, le Sgt Phil Cimino tomba, mortellement atteint; le Lt Schulte, qui se portait à son secours, fut atteint à son tour.

Cette attaque frontale bloquée, des escouades furent progressivement déployées sur les flancs car le périmètre du refuge se prêtait à un encerclement par l'ennemi. Celui-ci eut des pertes en hommes et en véhicules par l'action des bazookas de nos paras. Il incendia la ferme Langen.

Ce n'est que vers 16 heures qu'une accalmie se produisit mais il était toujours impossible d'aller relever les corps des camarades; ils étaient morts sur le coup et risquer de nouvelles vies humaines n'aurait servi à rien.

A ce moment, la nouvelle de la libération de Spa parvint au refuge mais aussi le drame de Winamplanche où, fous de rage, les Allemands avaient incendié des maisons et abattu les Beckers, père et fils.

Le commandant du groupe décide de faire rentrer en ville la majeure partie de l'effectif en emportant tout l'armement restant et en emmenant les prisonniers. Au refuge, restent le commandant, quelques volontaires et les paras.

Vers 18 heures, des sentinelles signalent l'arrivée de tanks allemands...il faut abandonner le refuge. Au cours du repli, cette arrière-garde est prise sous le feu

nourri des chars alors qu'elle s'engage en terrain découvert... le brigadier Roger Pirotte tombe, ce sera la troisième victime de ce drame de Bronromme.

En ville, c'est la liesse bien compréhensible de la population, la Section 125 pleure ses trois camarades. Sa mission n'est pas terminée et après avoir participé avec des éléments américains au nettoyage des environs, le 18 septembre, l'unité fait mouvement vers Eupen et Malmédy en appui de l'U.S. Army.

Le 15 octobre, disciplinée, elle obéit à l'ordre de démobilisation et rend ses armes aux autorités compétentes. Une grande quantité de ces volontaires rejoindra les unités belges en formation et la Brigade Piron.

R. Manheims

Références:

- DE LAME, G. R., *Spa et les Américains*.
- Documents de l'Armée Secrète
- Discours prononcé le 30 septembre par J. Gillet à l'inauguration du monument élevé à Bronromme pour les victimes spadoises de l'AS et pour Phil Cimino.

Un certain nombre de lecteurs ont omis de payer leur cotisation pour l'année 1994. Ils trouveront dans leur bulletin, et ce pour la dernière fois, un virement qui leur permettra de réparer ce que nous espérons n'être qu'un oubli !

L'amélioration qualitative du bulletin ainsi que la diminution progressive du nombre de membres oblige le comité de rédaction à une gestion stricte et vigilante.

## AVEC UN SENTIMENT D'INJUSTICE

Il y a quelques années, dans leur club, deux officiers retraités égrenaient leurs souvenirs; l'un termina par "*c'était mon confident, il me traitait comme son fils*" (1), l'autre par "*dès 1935, il m'appelait son "fiston"*" (2), et de conclure ensemble: "*c'était quelqu'un!*".

A la lecture de l'article "L'aumônerie militaire à Spa durant l'occupation" (3), et devant la photo de l'aumônier Gielen, les souvenirs affluèrent, alors que cet article esquissait une biographie et s'étendait sur les actions caritatives de Camille Gielen à Liège et dans la région pendant cette période.

Les anciens du 1er régiment des Lanciers se souviennent certainement de lui, de sa corpulence, sa démarche lente presque solennelle, sa placidité bienveillante et amusée.

Agé de 27 ans à son arrivée, il s'intégra aisément dans l'état-major ("*Les cavaliers sont plus légers que les autres*", disait-il), se mit à l'écoute des soldats et de leurs familles. Si de "bonnes chrétiennes" se plaignirent, par écrit, de ce qu'il célébrait la messe en moins d'une demi-heure ("*tout se passe là-dedans*" souriait-il en tapotant sa tête) (4), elles ignoraient certainement qu'il faisait livrer, à ses frais, lait et autres produits à des familles nécessiteuses.

L'installation à Spa devint définitive par la construction d'une maison, avenue de Barisart, grâce à une part d'héritage (5). Normalement il aurait pu poursuivre calmement ses activités jusqu'à l'âge de 65 ans.

Survint la guerre et les 18 jours de combats; il se retrouva vicaire à Spa en octobre 1941, mais "dès 1940, dans la région spadoise, le regroupement des forces combattantes, notamment celles du 1er Lanciers, s'opéra sous l'impulsion de l'ardent patriote qu'est M. l'aumônier Gielen" écrit G. Spailier (6). Il fut le complice de cet autre grand patriote, le commandant Ramaekers (rentré de captivité en Allemagne) à l'A.S./G 44 (7).



*Commandant  
Hubert Ramaekers  
(coll. privée)*



*Aumônier  
Camille Gielen  
(coll. privée)*

La page de la résistance tournée, une autre suivait: l'aumônier de 2e classe Gielen retrouvait, en battle-dress, son armée, en rejoignant, le 10 janvier 1945, le 12e bataillon de fusiliers. Cette unité, constituée le 7 octobre 1944, entra en campagne en février 1945 avec un état-major installé à Pepinster, puis à Tiège. L'aumônier accompagna l'unité à Düren, puis à Bad Godesberg, poursuivant avec l'Armée américaine jusqu'à l'Elbe. Ce bataillon, cité à l'Ordre du jour par le général Eisenhower, fut la première unité belge à franchir le Rhin, avec 5 tués et 9 blessés (8).

Le 14 avril 1945, Camille Gielen fut commissionné aumônier de 1ère classe. La capitulation trouva le bataillon à l'est de Kassel et, le même 8 mai, l'aumônier passa à l'état-major de la 2e Division d'infanterie en Allemagne (9).

Mgr Kerkhofs, évêque de Liège, le tenait en grande estime, appréciant l'assistance déployée pendant toute la guerre aux enfants de mineurs, aux réfractaires, aux prisonniers de guerre et Malmédiens émigrés (cfr note 3). Il estimait que l'aumônier Gielen résistant reconnu pour une durée de quatre ans et deux mois (assez rare), titulaire de la Croix de guerre, était le meilleur candidat au rang d'Aumônier Général.

Hélàs, survint "l'Affaire Royale". Le cardinal Van Roey, dont les relations avec l'évêque de Liège n'étaient pas particulièrement chaleureuses, souhaitait une reprise en mains de l'armée sur le plan catholique; il désigna un membre de son entourage, sans grand passé militaire. Vers 1951, Camille Gielen passa à la Force Aérienne, désigné pour la base de Bierset, une sorte de voie de garage!

Les relations avec le nouvel aumônier général, ne pouvaient s'améliorer, aussi celui-ci souhaitait-il une démission, puis suggéra une demande de pension pour raison de santé, lui faisant passer des examens par le Service de santé militaire, or le M. D. N., en décembre 1964, le déclara apte au service jusqu'à l'âge normal de 65 ans! (10). Nouvelle demande de démission et refus.

Le 14 février 1965, se rendant à la caserne de Spa, en service commandé, pour y célébrer la messe, la voiture de l'aumônier dérapa dans la neige, lui causant une déchirure à la hanche. C'est alors que, non rétabli, un Arrêté royal du

1er avril 1965 mit fin à ses activités d'aumônier militaire. Il avait 30 années de service à l'armée et 58 ans. Pour obtenir une pension, outre 30 années de service, il fallait avoir atteint 65 ans. L'aumônier Gielen intenta des actions, très coûteuses, en justice, sans obtenir satisfaction (1).

Le 8 janvier 1969, il m'écrivit sa dernière lettre, de Liège: "*Je ne suis nulle part, j'attends une rémunération depuis 1965, je vais vendre ce qu'il me reste, ce qui me permettra de vivre une dizaine d'années, puis l'hospice, mais peut-être que d'ici-là je me reposerai entre 6 planches!*"

Cinq ans plus tard, le 18 décembre 1974, il décédait à Ciboure, près de Bayonne. Le 4 janvier 1975, j'assistais à ses funérailles à Hasselt, une messe sans éclat patriotique, un sermon décevant, je ne reconnus dans l'assistance que le colonel Salpeteur et mon ami de pension Kersten pour le 1er Lanciers.

G. Mine

#### NOTES

- (1) Commandant d'aviation Wintgens, ancien du 12e Bon Fus.
- (2) En 1935, ne connaissant l'aumônier Gielen que de vue, je me présentai à son domicile, boulevard des Guérêts, pour y trouver conseils et encouragements; tous les mois, nous nous rencontrions jusqu'à ce qu'il me conduise, en 1937, à la caserne de Liège pour mon entrée à l'armée. En 1946, il m'introduisit à Hasselt pour passer l'examen de néerlandais pour officier. En 1945, un accident de voiture l'empêcha de célébrer mon mariage, mais il baptisa mon fils en 1953. Ceci témoigne de nos étroites relations.
- (3) cfr WILLEMS, H., in *Histoire et Archéologie spadoises*, septembre 1993.
- (4) Tant de ragots le suivirent, qu'il aurait dû prendre plus au sérieux.
- (5) La perte de sa mère l'affecta profondément, il dut plus tard s'occuper de son père devenu cacochyme.
- (6) SPAILIER, G., *Il y a quarante ans. 1944-1984*.
- (7) Semblable homme d'action et d'oeuvres était le commandant Ramaekers (comme le sera son fils Maurice, à qui notre association doit tant et dont le mariage fut célébré, en juillet 1945, par l'aumônier Gielen lui-même). Ne serait-il pas également équitable de rappeler son attitude pendant la guerre,

car dans l'enthousiasme de la libération et du combat de Bronromme, peu se rappelèrent qu'il fut le commandant du Groupe 44 de l'A.S. jusqu'à son arrestation et son remplacement par le lieutenant Gillet. Pour lui aussi, l'assistance plus réduite que prévue lors de ses funérailles en 1957, les teintait d'ingratitude.

Sa conduite pendant la guerre 1914-1918 fit d'un sergent-major un officier très apprécié. Le 10 mai 1940, son bureau de trésorier du 1er Lanciers ayant été déplacé à Alost, ce fut la rupture avec le régiment, une succession d'ordres (vu la rapidité de l'avance allemande) le fit rattacher au 6e Régiment mobile (troupes à l'instruction) dans le Midi de la France...pour se retrouver en captivité au Stalag IIB en Poméranie! De là, le commandant Ramaekers rejoignit un Oflag et fut libéré, vu son état de santé, en 1942. Il aurait pu attendre paisiblement la suite des événements mais, retrouvant à Spa son fils libéré en 1941 et membre du Groupe 44, il jeta les bases d'une section de la Fédération Nationale des Prisonniers de Guerre pour aider les familles des captifs et participa au Secours d'hiver, devint le commandant du Groupe 44. Ce furent l'arrestation en 1944 et le renvoi dans un camp de prisonniers de guerre, sa libération fin juin pour accueillir, en août 1945, les prisonniers de guerre rapatriés après cinq années de captivité.

En commémorant l'anniversaire de la Libération, son souvenir ne peut s'estomper (je me trouvais auprès de lui de 1939 à fin 1940).

- (8) Colonel Massart, *Historique du 12e Bataillon de Fusiliers*.
- (9) L'infirmière en chef de l'hôpital resta éberluée, lorsque l'aumônier lui demanda de préparer un lit pour son "fiston" en service à Stolberg.
- (10) Lettre du 21 janvier 1967.
- (11) En 1964, il vint me voir à l'hôpital, ayant appris mon opération, il était désespéré: l'armée était son seul milieu; je me rendis à l'Administration civile du M.D.N., suivit une réunion avec le général Guérisse, qui ne cessa d'intervenir...en vain.



## INVITATION

Nous invitons les membres d'Histoire et Archéologie Spadoises a participer nombreux aux journées commémoratives du Cinquantenaire de la Libération, les 10 et 11 septembre 1994, et plus particulièrement aux manifestations à caractère culturel.

\* Exposition Mémorial

Grande salle de l'Hôtel de Ville

Ouverte les 10 et 11 septembre de 10 à 12 h. et de 14 à 18 h.

Cette exposition sera ensuite visible, jusqu'à la fin de l'année, au Musée de la Ville d'eaux.

\* Exposition de maquettes et projections de films d'époque

Salon gris du Casino

Ouverte les 10 et 11 septembre de 14 à 18 h.

\* Exposition de véhicules militaires de collection

Place Pierre-le-Grand, rue et place de l'Hôtel de Ville

le 11 septembre de 10 à 18 h.

\* Exposition Photo-Post Spa "Photos de la Libération de Spa et des environs"

Pouhon Prince de Condé

du 8 au 15 septembre, de 10 à 12h. et de 14 à 17h30.

Nous vous signalons également deux parutions liées à la commémoration de cet événement:

- Brochure "Journées du 50e anniversaire de la Libération de Spa" (100 fb)

- Livre "10 septembre 44. La Libération de Spa et des environs" par F. Bourotte.