

Appel matinal des évadés belges à Tenby. Les uniformes des diverses armes se mélangent.

Léon Prévot à Tenby toujours en uniforme de l'AéMi, peu avant d'être engagé dans la bataille d'Angleterre.



les quatre heures à partir de 08h00. [...] Nous pouvons avoir un appareil de TSF. [...] Au commencement, les alertes nous ont ennuyés tous les soirs vers 23h00 mais, maintenant, nous y sommes habitués. Nous sommes à une quinzaine de kilomètres de Barry où nous pouvons aller tous les jours. On peut y danser, aller au cinéma, faire du rowing sur le lac, nager lorsqu'il fait chaud dans le bassin de l'Old Knap, ou se promener. [...] Nous pouvons aussi aller à Cardiff qui est une ville de l'importance de Gand. On s'y amuse bien et les bus sont assez pratiques pour y aller. La vie y est hélas assez coûteuse. J'ai passé (grâce au lieutenant du Monceau) quatre jours dans le cachot du camp. Je dois dire que la vie y est vraiment magnifique: cigarettes, promenades et bain tous les jours. Finale: nous touchons: 1/4/6 £ par semaine. Les officiers: 5/-/6 £ par semaine.

1<sup>er</sup> au 30 septembre 1940 : Mois passé dans l'attente. Le 5 septembre, le frère de Christian est venu nous dire bonjour [Note: Vicky Ortmans]. Il est Pilot Officer et est déjà en escadrille. Il devait rejoindre les environs de Londres pour faire partie de la défense de la ville et de la Tamise. Nous sortons régulièrement trois ou quatre

fois par semaine à Barry ou à Cardiff. On nous a payés en retard pour la première moitié d'août mais l'Ambassade déclare que nous ne sommes plus appointés à C'est une véritable honte. On nous paie le moins possible alors qu'on devrait nous payer le plus possible. [...] Vers le milieu du mois, nous avions appris la première victoire du frère d'Ortmans qui a abattu un Dornier en mer. Nous étions tous en joie dans la chambre.

1er au 31 octobre 1940: mardi 1er octobre. On porte le frère de Christian comme manquant. Consternation générale dans la chambre. Heureusement deux heures après, un télégramme annonçait son retour sain et sauf à son escadrille. C'est en poursuivant un Dornier jusqu'aux côtes françaises pour être sûr de l'avoir abattu, qu'ayant reçu une rafale de mitrailleuse dans son moteur et ayant eu son réservoir d'huile percé, qu'il avait dû faire un atterrissage forcé sur la côte sud de l'Angleterre, et ensuite était allé s'amuser à Londres pendant un jour avant de rentrer. Le lendemain, Christian partait en congé pour le voir là-bas. [...] Nous avons passé un examen médical et un examen d'anglais en vue d'un départ prochain pour l'une ou l'autre des "Training School" anglaises. Mercredi 9, les quatre premiers partaient. Vendredi 11: nouveaux départs (environ douze). La seconde moitié du mois se passe assez calmement; nous attendons avec impatience notre départ. On notera

que, lassé par cette attente, Seydel et quelques camarades, leurrés par de belles promesses, avaient projeté un moment d'entrer dans la marine ou l'aviation FFL!







Le P/O Désiré Guillaume va sous peu quitter le 131°.

Plisnier en pull-over...et en full equipment.





'Le Foel' De Wever et sa machine.







Le chasseur, quasi intact et bien gardé, sera visité par les *Landser* cantonnés aux environs.

> Le capitaine Martin Charlier sur le Spitfire Vb *Stanley* (AB 912, MN-W). Il arriva au 350° en juillet 1942.

#### Juillet 1942

Lentement, l'escadrille belge s'installe à Gravesend. Vu ce déménagement, l'activité est réduite et les membres de l'unité s'en plaignent. À cette époque cependant, les pilotes peuvent se réjouir d'apprendre que le F/O Laumans est en captivité allemande et n'a pas péri comme ses deux camarades. Le F/Lt du Monceau, lui, a reçu la DFC. À la fin d'une parade, le P/O Arend, un excellent pilote, effectue une démonstration de vol acrobatique officieusement autorisée par le CO.

Le **3 juillet**, l'unité accueille un nouveau pilote. Il n'est cependant plus tout jeune puisqu'étant né en 1900! Il s'agit du capitaine Martin Charlier qui commandait l'escadrille des Hurricane à Schaffen. Comme il l'a été dit précédemment, il y avait été blessé le matin du 10 mai 1940 et, passé d'hôpital en hôpital, avait évacué dans le Sud de la France avant de demeurer à Fréjorgues pour garder un dépôt militaire belge. Le 15 mai 1941, le capitaine Charlier tente de passer en Espagne mais sera abandonné par son guide. Il repartira le 25 juin mais, s'il atteint bien l'autre versant des Pyrénées, il demeurera plusieurs mois à Miranda del Ebro avant de pouvoir gagner l'Angleterre. Dès sa sortie d'OTU, il est versé au 350°.





Le *Flight B* à Hornchurch. De g. à dr.: Siroux, Alexandre, Plisnier, Claesen, Michiels, Deltour et Plas. Sur l'aile: Wustefeld, Harmel et Lavigne.

Sur le moteur: Verbeeck.

choisi pour m'arrêter exactement à l'autre extrémité. Lorsque mon appareil s'immobilisa, je pus faire glisser la verrière vers l'arrière et sortir de mon avion auquel je n'avais pas le devoir de mettre le feu, car il était parfaitement connu des Allemands. C'est ici que commence ma seconde évasion... De Mérode s'était posé en catastrophe à quelques kilomètres de Colembert (entre Boulogne-sur-Mer et Lumbres). Aussitôt sorti de son appareil, il s'en éloigna au plus vite et trouva de l'aide dans une ferme proche, recevant un bleu de travail pour dissimuler sa veste, une carte Michelin et un sac de pommes de terre pour lui donner l'apparence d'un ouvrier agricole. Après avoir passé la nuit dans une grange, le Belge prit le train pour Lille en gare de Lumbres, puis un tramway pour Roubaix avant de contacter le couple Berrodier l'ayant aidé lors de son évasion de Belgique en juin 1941. Deux jours plus tard, nanti de faux papiers, de Mérode prit le train pour Paris où il logera chez un de ses oncles qui lui apprendra la venue prochaine de son père. Ce dernier, lors de leur rencontre, lui aurait déclaré avec émotion : Espèce d'imbécile! Je me doutais bien que tu finirais par te faire abattre et qu'on te reverrait sur le continent. En février, en compagnie d'un petit groupe d'aviateurs alliés, il fut pris en charge par la ligne d'évasion Pat O'Leary. Après une tentative avortée, le groupe atteindra le consulat britannique de Barcelone. De Gibraltar, l'évadé regagnera l'Angleterre à bord d'un Beaufighter.

De Mérode et Plisnier durent être victimes des Oblt Fülbert Zink, menant la 2./JG 26, et Fw 'Charly' Willius (3./JG 26) qui revendiquèrent tous deux un Spitfire sur Marquise-Wimereux. Contrairement à ce qu'il croyait, de Mérode fut ainsi victime d'un FW 190 et non d'un Bf 109. Même si les *claims* belges furent de quatre FW 190 endommagés et d'un "probable" (F/Lt du Monceau), le I./JG 26 n'aurait cependant subi que de très faibles dommages.

Le **15 décembre**, le départ d'Albert Drossaert au *N° 171 Squadron* est effectif. Par après, il passera de même au nouveau *N° 349 (Belgian) Squadron*.

Après cet épisode guerrier, le mauvais temps reprend ses droits et les vols vont se raréfier. Le **17 décembre**, une Rhubarb (F/O Plisnier et F/Sgt Rigole) sera annulée.

Le **19 décembre**, important changement à la tête de l'escadrille belge lorsque le Sq/Ldr Guillaume part commander la Station RAF de Fairlop, cédant son poste au F/Lt Adolphe Boussa. Le F/O Henri Smets prend alors le commandement du *A Flight*.

Le **20 décembre**, l'Usaaf repart sur Romilly avec ses B-17 dans le cadre du Circus n° 244. Le 350 Sq y prend part mais, avant la jonction avec deux autres *Squadrons*, le P/O Plisnier connaît des ennuis d'oxygène et se pose à Southend. Le *Wing* désormais complet survole la région au sud d'Abbeville puis vire entre Saint-Omer et le cap Gris-Nez, quittant le ciel de France à Sangatte. Malgré cette provocation en force, la Luftwaffe ne se laisse pas leurrer et aucun FW 190 ne montrera son nez.

Le **22 décembre**, une Rhubarb est mise sur pied. Les F/O Plisnier et F/Sgt Rigole décollent à 10 h 00 pour se poser à Manston où ils ravitailleront avant de gagner le continent. Alors qu'ils prennent la direction de la France, ils sont cependant contraints de revenir, la météo étant peu propice.

Le **23 décembre**, le temps brumeux décourage toute opération. La 350° reçoit cependant ce jour-là un important renfort de pas moins de cinq jeunes pilotes, tous en provenance du 58 OTU où ils ont parachevé leur formation:

- le F/Sgt courtraisien Guy De Jaegher avait atteint à dix-sept ans l'Angleterre avec ses sœurs vers le 20 mai 1940 en tant que réfugié civil. Pris en force à sa majorité, il sera aux fusiliers à Tenby avant de passer à la RAF;
- le F/Sgt Jacques Groensteen était également un réfugié civil, arrivé comme De Jaegher en Angleterre en mai 1940, et suivra la même trajectoire que ce dernier;
- le F/Sgt Gaston Dancot était en mai 1940 étudiant en sciences coloniales à Anvers. Il avait évacué avec les CRAB mais avait embarqué à Cherbourg le 24 juin 1940. Également un temps aux

# VIII: la fin de 1943

#### Septembre 1943

Le séjour à Digby sera de courte durée. Seuls quelques faits sont à signaler le **2 septembre** lorsque le F/O Claesen est contraint de poser en urgence son Spitfire au retour d'un exercice près de Downddon, cela suite à une fuite de glycol. Le Sgt Laloux, de son côté, fait un atterrissage assez brutal. Le F/Lt Henri Smets part ce jour-là au *N° 129 Squadron*, le F/Lt Léopold Collignon le remplaçant alors comme *Flight Commander*. Smets reviendra par la suite come on le verra.

Le **4 septembre**, le F/Lt André Plisnier apprend qu'il s'est vu décerner à son tour la DFC. Dès ce moment, pour cacher son aspect très juvénile, il se serait laissé pousser la moustache.

Le **7 septembre**, Digby est abandonné et le *Squadron* gagne West Malling. De cet aérodrome, les missions sur le continent vont reprendre quasiment au débotté puisque, dès le **8 septembre**, lendemain de l'arrivée de l'escadrille, les Belges prennent part à la Ramrod S-41, une escorte de Mitchell effectuant une attaque de diversion sur Vitry-en-Artois. Cela sans incident. Peu après, participation à la Ramrod S-42 visant le secteur de Boulogne. De nouveau sans le moindre problème ou la moindre rencontre.

Le **9 septembre**, en matinée, le *Squadron* effectue deux missions de protection d'un convoi évoluant au sud-est de Dungeness à hauteur du Touquet. Une Flak légère est relevée au Touquet mais on n'aperçoit pas d'avions ennemis. Dans l'après-midi, participation à la Ramrod S-43 rassemblant quatre attaques diverses. Les Belges escorteront dix-huit bombardiers sur Merville. Les appareils rentrent par Dunkerque où ils essuieront quelques tirs de Flak.

Le mauvais temps cloue alors les avions au sol pendant plusieurs jours, ce qui permet aux mécaniciens de les réviser sérieusement.

Le **19 septembre**, visite à l'unité du F/O Fernand Debrock qui fut mécanicien au 350 Sq en août 1942 avant de suivre une formation pour devenir navigant. Mécanicien de bord de Lancaster au 156 Sq, il sera abattu et tué la nuit du 14 au15 juillet 1944 près d'Ancerville après avoir accompli vingt-trois missions de bombardement.

Les vols d'entraînement et les patrouilles reprennent peu après. Le **25 septembre**, on apprend que le P/O Jean de Callatay, membre du 350° passé très vite au 3 Sq, a été abattu et capturé aux Pays-Bas lors d'une attaque de Typhoon sur Middelburg.

Préparatifs du départ vers West Maling.



Le CO 'Mike' Donnet en attente de repartir sur les plages de Normandie dans son Spitfire portant les "bandes d'invasion" et les armoiries de sa famille sous l'habitacle.

tance et qui se dirigent vers l'endroit de l'accident. Lorsqu'elles y arrivent, les équipages chercheront longtemps mais sans succès les traces du pilote. Le F/Lt Venesoen sera porté "missing" et son corps ne sera jamais retrouvé. Les appareils sont de retour à 06 h 35. Les ground crews accueillent les pilotes avec curiosité, s'enquièrent du déroulement des opérations, puis s'empressent autour des avions pour les ravitailler. Pendant ce temps-là, les pilotes s'en vont avaler un énorme breakfast que, dans l'enthousiasme général, les cuisiniers ont spécialement préparé.



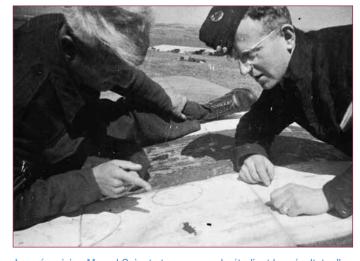
Malgré tous les espoirs d'actions tant attendues, la déception est forte. L'escadrille n'a pas vu d'avion ennemi. Mais les opérations au sol progressent de façon très satisfaisante. Fatigués, les pilotes vont se coucher; il faut se lever tôt demain. Les mécaniciens s'emparent des avions pour les préparer pour le lendemain.

La deuxième sortie a lieu à 09 h 50, une mission de protection des plages à treize mille pieds.

- Section bleue:
  - F/Lt Plisnier,
  - F/Sgt Laloux,
  - F/O P. Siroux,
  - F/O Vanderveken;
- Section rouge:
  - W/C Kingaby,
  - F/O Duchâteau,
  - F/Lt Collignon,
  - F/Lt Paterson;
- Section jaune:
  - Sq/Ldr Donnet,
  - F/O Verpoorten,
  - F/Lt Alexandre,
  - F/O Lelarge.

À nouveau, la navigation vers les plages s'effectue en suivant le long convoi de navires. Le temps n'a pas changé. Les pilotes constatent que le débarquement se poursuit et que des pointes avancées progressent à l'intérieur des terres. Aucune réaction aérienne ennemie mais beaucoup de Flak. Le *Squadron* est de retour à 12 h 15. Les pilotes sont accueillis par les mécaniciens, curieux de connaître l'évolution de l'opération puis, satisfaits par les bonnes nouvelles, refont les pleins de carburant, et d'huile, contrôlent le niveau de glycol et font un examen rapide des Spitfire.

Pendant ce temps-là, les pilotes se restaurent et se reposent en attente de l'ordre de départ pour la troisième mission.



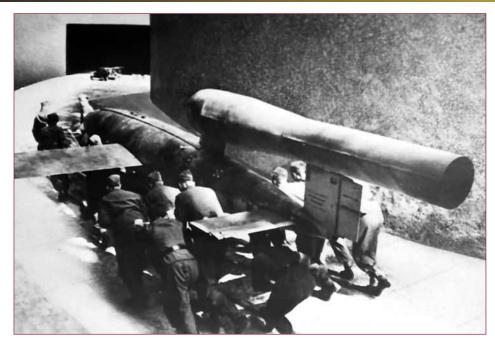
Le mécanicien Marcel Saigot et un camarade étudient les résultats d'un impact de DCA. Amie ou ennemie ?

La troisième sortie a lieu à 22 h 20 : une patrouille sur Le Havre à trois mille pieds :

- Section bleue:
  - F/Lt Collignon,
  - F/O Wustefeld,
  - F/Lt Paterson,
  - F/O Vanderveken;
- Section rouge:
  - Sq/Ldr Donnet,
  - F/O Claesen,
  - F/O Lelarge,
  - F/O Duchâteau;
- Section jaune:
  - F/Lt Alexandre,
  - F/Sgt Verbeeck,
  - F/O Herreman,
  - F/O Verpoorten.

À part le retour prématuré à Friston du F/O Vanderveken, suite à des problèmes de moteur, rien à signaler si ce n'est beaucoup de Flak. Atterrissage de nuit à Friston, sans problème à 23 h40.





Un V-1 est mené vers sa rampe de lancement.

Les Spitfire type XIV sont maintenant en service au 350°.





La fin du mois de mars voit le départ du F/O Albert Van Wersch.

### Avril 1945 Le **1**er avri

Le **1**<sup>er</sup> **avril**, l'escadrille est au repos, les cours étant finis. Un transport conduit le personnel à Dorchester pour la messe de Pâques. Il pleut toute la journée de sorte que le bar est bientôt à cours de boissons.

Le 2 avril, quatre Dakota décollent de Warmwell, emportant les mécaniciens vers Eindhoven; le temps est mauvais tout au long du trajet et les appareils volent au-dessus des nuages. Ils atterrissent à 12 h 30. Les Spitfire retournent en formation à B-78 (Eindhoven). Le Squadron est de retour sur la même base mais à un autre endroit. Aussitôt après l'atterrissage, les pilotes apprennent la réapparition du Sq/Ldr Spencer et le voient le soir même au bar. Il raconte ses aventures tandis que l'on célèbre son retour au bar avec de nombreux drinks. Le 26 février, lors du vol près de Münster, son Spitfire fut atteint par deux obus de 20 mm, un dans le moteur et un dans le réservoir de glycol. Son habitacle se remplit de fumée et il décida d'abandonner son avion. Il gagna un peu d'altitude audessus des nuages puis sauta. Mais sa hanche heurta l'empennage. Il toucha le sol près d'une ferme et fut arrêté de suite. Blessé, il fut mené à l'hôpital de Wetzlar. Peu de temps après, il fut amené pour interrogatoire à Francfort (Oberursel?) mais, lors d'un bombardement, il profita de l'absence de ses gardiens pour s'échapper en compagnie d'autres prisonniers. Un des évadés ayant pu dissimuler un bouton boussole alors que Spencer avait conservé son foulard d'évasion en soie, ils prirent sans hésiter la direction du front. Après le passage des lignes alliées, Spencer emprunta une moto américaine pour rejoindre Eindhoven. À son arrivée dans la tente où le W/C Johnson consultait des cartes, ce dernier lui demanda: Mais où diable étiez-vous donc passé ces dernières semaines?

Le **3 avril**, le 350e décolle à 15h05 pour mener une reconnaissance armée vers la zone de Lingen - Quackenbrück mais ne peut poursuivre la mission, le temps étant trop mauvais sur la région d'Enschede. Tous les appareils rentrent à 15h55. À 17h40, le *Squadron* remet ça, pour une

reconnaissance armée sur le même secteur. La météo n'a pas évolué et il faut de nouveau faire demi-tour. Les avions atterrissent à 18 h 45.

Le **4 avril**, à 07 h 20 reconnaissance armée sur Meppen, Cloppenburg et le lac Dummer. Le Sq/Ldr Frank Wooley endommage un camion; le F/Lt Gigot détruit trois camions et en endommage un autre, tuant quarante soldats (!); le F/O Muls détruit deux charrettes et le F/Sgt Pauwels partage la destruction d'une voiture d'état-

major avec le F/O Pacco. Le Squadron rentre à 08 h 45. En fin de journée, l'escadrille repart à 16 h 10 pour une mission identique mais le F/Lt Roger Hoornaert, victime de la Flak, est obligé de se poser dans la région de Meppen. Il est alors capturé.

Arrivée à l'unité belge d'un nouveau pilote britannique, le F/Sgt Allan Featherstone.

Le **5 avril**, décollage à 07h00 pour une reconnaissance armée sur les secteurs de Meppen, Quackenbrück et Cloppenburg. Elle se déroule sans le moindre incident et tous les avions reviennent à 08h30. Lors d'une seconde opération du même type sur la région de Meppen à 10h20, alors qu'il mitraille une charrette, le F/O Robert Muls combat

un FW 190 D-9 (long nez) et l'abat en collaboration avec son numéro deux, le F/Sgt Sigismund Neulinger qui accomplit là sa seconde mission de guerre.

Le Squadron obtient enfin l'autorisation d'arborer l'insigne "Ambiorix".



Le **18 mars** à 08 h 45, escorte de bombardiers vers Bockel et le W/C Johnnie Johnson qui vole en tête du 350e est très satisfait de sa façon de voler. À 15 h 30, décollage pour le nouveau déménagement. Les chasseurs prennent la direction de Warmwell (Dorset). Les mécaniciens embarquent dans des C-47 et, à leur arrivée, retrouvent des chambres, un mess et un bar. Sérieux changement pour eux qui vivaient depuis plusieurs mois dans des logements rudimentaires. La première émotion eut lieu lorsque le Sq/Ldr appelant le contrôle pour se signaler se vit répondre par une voix très féminine, une WAAF probablement blonde! Arrivée à l'escadrille d'un nouveau pilote britannique. Le F/O Anthony Creswell-Turner servait depuis 1943 au 610 Sq, mais son unité ayant été dissoute le 3 mars, il vient renforcer le 350e.

L'unité belge va demeurer à Warmwell du 19 au 31 mars. Les entraînements vont se succéder et les mécaniciens vont équiper les Spitfire de lance-bombes. Les événements seront rares:

 le 25 mars, départ du F/O
 Robert Vanderveken qui est muté à la RAF Belgian Training School;

- le **30 mars**, visite du G/C Désiré Guillaume, le premier *Squa-dron Leader* belge du 350°. Départ des F/O Roger Duchâteau et Albert Van Wersch mutés à la *RAF Bel-gian Training School*;

- le **31 mars**, départ du F/O Robert Bladt pour la *RAF Belgian Training School*.

Le *Squadron* a enfin reçu ce mois son fameux insigne "Ambiorix" après approbation des autorités de la RAF. L'original, signé par le roi Georges VI, sera conservé au *College of Arms*, Queen Victoria Street à Londres.

# 11: Extraits du journal d'évacuation du pilote Jean Gérard

L'adjudant aviateur Jean Gérard était pilote au 6/III/2 Aé lors de l'invasion du pays. Selon son journal:

**Prélude**: fin avril 1940, dans l'après-midi, j'atterrissais avec la 6e escadrille à l'aérodrome du Zoute. Nous devions effectuer des exercices de tir. (Je pus faire venir mon épouse). Ma femme venait souvent à l'aérogare, puis nous retournions souper à l'appartement, ensuite, nous allions faire une longue promenade. Hélas! Cela ne devait pas durer! Toutes les bonnes choses ont une fin mais rarement une aussi brutale que celle qui devait mettre un terme à notre séjour au Zoute. Dans la soirée du 9 mais, nous étions allés nous promener à Knokke et à Albertplage. Nous étions heureux. Nous sommes allés boire un dernier verre à la Taverne Louis. Nous nous amusions tous et...

Le **10 mai**: 03h30: alerte: on vient nous chercher pour aller à la plaine. 04h00: arrivée à l'aérodrome après le ramassage du personnel navigant. 04h30: départ en Fox VIc 148. Nous volons vers Vissenaken. Pendant le trajet, rencontre de plusieurs formations de bombardiers ennemis. Il n'y a plus aucun doute: c'est la guerre... 05h30: atterrissage à Vissenaken. Quinze minutes après notre départ du Zoute, la plaine a été bombardée. Deux tués et plusieurs blessés. 11h20: départ pour une mission d'observation. En fin de mission, attaque d'un He 111 sans résultat. [...] Les avions allemands sillonnent notre ciel. Tirlemont est bombardée par trois fois. La 5e part en mission en matinée. Des neuf Fox partis, six rejoignent l'aérodrome dont deux intacts. [...] Nous apprenons que tous les aérodromes belges ont été bombardés. [...]

**11 mai 1940**: pendant la journée, l'activité allemande est formidable. Bombardement en piqué de Tirlemont et de notre plaine. Je crois que nous aurons bientôt notre tour. En effet, vers 16 h 45, bombardement par (douze Ju 87) et mitraillades. [...] À 17 h 30, départ pour Moerbeke-Waas. Le Sgt Michiels vole avec moi comme mitrailleur. [...] Sur neuf avions amenés du Zoute, quatre sont venus de Moerbeke. Les autres ont été détruits dans le bombardement. [...] Écrit à mon épouse.

**12 mai 1940**: à 05h00 arrivée à Moerbeke d'un groupe de MS.406 français. Le soir, ils repartent sur un autre terrain après avoir effectué quelques missions. [...] Triste dimanche de Pentecôte.

**13 mai 1940**: reçu une réponse de mon épouse. [...] Les Fox VIc disponibles partent pour Aaltre.

**14 mai 1940**: départ en voiture pour Lambres via Gand, Roulers, Ypres, Steenbroucke, Hazebrouck et Aire-sur-la-Lys. Je dors chez le garde-champêtre.

**15 mai 1940**: transfert à Gournay-en-Bray via Abbeville et Poix [...].

**16 mai 1940**: Arrivée des autres pilotes du 2 Aé. Pendant toute la journée ce ne fut qu'une file ininterrompue de réfugiés belges. C'est ainsi que j'apprends que Nivelles a été bombardée. Que sont devenues ma femme et ma fille? Et mes parents? [...]

**17 mai 1940** : départ pour Chartres. À l'arrivée, contrordre : on loge à Dreux [...].

**18 mai 1940**: départ vers Nevers via Limours, Paris, Melun et Montargis.

**19 mai 1940**: j'écris à la Croix-Rouge pour avoir des nouvelles de ma famille. On nous communique que nous devons rejoindre Montpellier par nos propres moyens [...]. Les autres pilotes y arriveront par train. Les voitures de réfugiés défilent sans cesse.

La popotte à Candillargues.

20 mai 1940: départ vers Vichy via Moulins et Cusset.

**21 mai 1940**: départ vers Mende via le Puy. Nous dormons au Grand Hôtel (réquisitionné). Quelques réfugiés belges, ceux qui ont de grosses voitures et de l'argent, sont de passage.

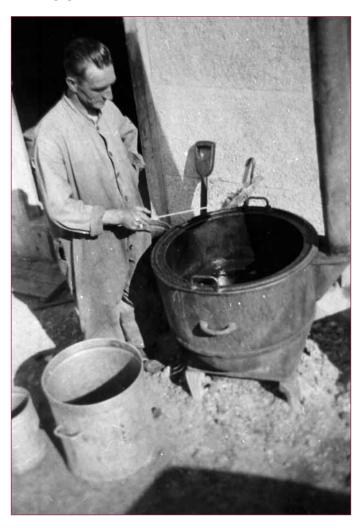
**22 mai 1940**: départ pour Montpellier via Millau et Lodève. Écrit à mon épouse à l'Haye-les-Roises qu'elle a peut-être atteint. [...] **23 mai 1940**: Visite au centre belge des réfugiés de Montpellier. Aucune nouvelle. Le personnel du 2 Aé arrive demain.

**24 mai 1940**: départ vers Mauguio puis à Fréjorgues (aérodrome) ainsi qu'à un aérodrome désaffecté à Candillargues. J'écris à l'office des réfugiés de Paris. Il faut tirer son plan pour se loger [...].

**25 mai 1940** : nous allons à Mauguio. Je revisite le centre et écris des lettres.

26 au 27 mai 1940: Installation.

**28 mai 1940**: Le matin nous nous réveillons. Outre les moustiques, il y a puces et punaises. [...] C'est le cœur serré que nous apprenons officiellement la reddition du roi des Belges. Nous sommes consignés au cantonnement. Il est d'ailleurs dangereux de sortir seul, surtout le soir. Il faudrait peu chose pour déchaîner la population contre nous. La presse et la radio insultent le Roi. Personnellement, j'en suis très peiné [...]. J'évite de discuter de l'événement [...].



## VI: Quelques photos couleurs

Bien que de très mauvaise qualité, ces documents ont au moins le mérite d'exister.



Spitfire V au Dispersal.



Robert Alexandre (tué le 10 juin 1944).



Pilote non identifié. À noter le drapeau belge peint sous l'habitacle du Spitfire.



Un mécanicien au travail.



Albert Michiels (tué le 16 juillet 1944).



Georges Livyns (tué les 1er juin 1942).