

Par Jean-Pierre Gilson
Vertaling, Michel Top



DE MAN DIE ALLES KON DOEN... of bijna!

L'HOMME QUI POUVAIT TOUT FAIRE... ou presque !

Context: Jean-Pierre Gilson ontdekte de persoonlijkheid van Bobby Laumans door het “gedenkboek” dat onze erevoorzitter, Michel Mandl maakte van onze grote oude man ter gelegenheid van het VTB-banket van dit jaar¹. Gefascineerd door de verschillende kwaliteiten van de vliegenier en vooral van de man, die bijna alles alleen wist te doen, nam JP zijn pen en schreef een klein boekje ter ere van Bobby. Hier is zijn verhaal

Contexte : Jean-Pierre Gilson a découvert la personnalité de Bobby Laumans au travers du « mémorial¹ » que notre président d'honneur, Michel Mandl, a réalisé de notre grand ancien à l'occasion du banquet VTB de cette année. Fasciné par les différentes qualités de l'aviateur et surtout d'homme, pouvait en autodidacte quasiment tout faire, JP a pris sa plume et a rédigé une petite plaquette en l'honneur de Bobby. Voici son récit...

1. Het gedenkboek is beschikbaar op de VTB website
<<https://www.vieillestiges.be/nl/rememberbook/contents>>

1. Le mémorial est disponible sur le site VTB
<<https://www.vieillestiges.be/fr/rememberbook/contents>>

Zijn naam was Robert, Robert Laumans

Op 4 december 1920 door zijn moeder Jeanne Bouvier op de wereld gezet, beleefde de jonge Robert een relatief welgestelde jeugd onder de plak van een autoritaire vader, wiens voornaam Clément was, maar die deed wat nodig en mogelijk was om zijn kroost een jeugd zonder materiële zorgen te bezorgen.

Zijn moeder, een hardwerkende, bijzonder vrome en discrete vrouw, bracht hem zeer goede principes bij, te beginnen met het respect voor het vaderlijk gezag.

Zijn vader was een militair met de rang van adjudant, wat in dit eerste deel van de eeuw betekende dat hij een goede opleiding had genoten, onder universitair niveau. Hij voerde het bevel over een bemanning van observatieballonnen, waardoor hij, op zijn zachtst gezegd, streng was in de toepassing van militaire voorschriften, en dus van discipline.

Als hij niet graag orders aanneemt, dan geeft hij ze graag...

Alles lijkt goed te gaan en toch verlaat hij het leger. Komt het door bovengenoemde karaktertrek of niet, dat weet vandaag niemand.

Hoe dan ook, hij kwam terug in het burgerleven en opende, samen met zijn vrouw, een winkel in zijden hemden. Ongeacht wie wat deed in dit kleine familiebedrijf, het floreerde al snel.

Dit brengt ons naar het midden van de jaren 20, wanneer de familie Laumans personeel moet aannemen om aan de eisen van een steeds groeiende klantenkring te voldoen. Het is niet bekend of zijn twee zussen bij het familiebedrijf betrokken waren.

De jonge Robert, die een religieuze opvoeding had genoten, vergezelde zijn familie elke zondag naar de mis.

In 1937 moest hij een keuze maken voor zijn verdere ontwikkeling, burger of militair.

Op 17-jarige leeftijd koos hij voor het toelatingsexamen van de Koninklijke Militaire School. Hij slaagde voor het examen, maar werd niet batig gerangschikt.

Vervolgens sloot hij zich aan bij een actief cavalerieregiment. Zijn pad kruiste dat van een adjudant van het vliegwezen die hem na enkele dagen ruziën overtuigde om voor de militaire luchtvaart te kiezen.

Robert kwam op 1 september 1939 aan bij de vliegschool in Wevelgem. Omdat hij een gegradueerde van de cavalerie was, werd hij automatisch als promotie chef aangesteld.

Il s'appelait Robert, Robert Laumans

Déposé sur cette terre par sa maman Jeanne Bouvier, le 4 décembre 1920, le jeune Robert profite d'une jeunesse relativement aisée sous la férule d'un père autoritaire, qui répond au prénom de Clément, mais qui fait ce qu'il faut et ce qu'il peut pour assurer à sa progéniture une enfance exempte de soucis matériels.

Sa mère, femme travailleuse, particulièrement pieuse et discrète, lui inculque de fort jolis principes, à commencer par le respect de l'autorité paternelle.

Son père est militaire, avec le grade d'adjudant, ce qui dans cette première partie du siècle signifie qu'il a reçu une éducation évidente, sous le niveau universitaire. Il commande un équipage de ballon-captif d'observation, avec lequel il est pour le moins dur dans l'application des règlements militaires, et donc de la discipline.

S'il n'aime pas recevoir des ordres, il aime en donner...

Tout semble baigner dans l'huile, et pourtant il quitte l'armée. Est-ce dû au trait de caractère précité, ou pas, nul ne le sait aujourd'hui.

Toujours est-il qu'il se retrouve dans la vie civile et ouvre, avec son épouse, une boutique de confection de chemises sur mesures et en soie. Peu importe qui fait quoi dans cette petite entreprise familiale, l'affaire est très vite florissante.

Cela nous amène au milieu des années 20, lorsque la famille Laumans doit engager du personnel pour pouvoir répondre aux demandes d'une clientèle sans cesse grandissante. On ne sait absolument pas si ses deux sœurs ont été impliquées dans l'entreprise familiale.

Le jeune Robert, ayant reçu une éducation religieuse, accompagne sa famille à la messe, chaque dimanche.

En 1937, il doit faire un choix quant à la suite de son évolution, civile ou militaire.

C'est donc à l'âge de 17 ans qu'il choisit de présenter l'examen d'entrée à l'École Royale Militaire. Il réussit l'examen, mais n'est pas classé en ordre utile.

Il s'engage alors dans un régiment de cavalerie d'active. Sa route croise celle d'un adjudant de l'aviation qui le convainc, au bout de quelques jours d'argumentation, d'opter pour l'aviation militaire.

Robert arrive à l'école de pilotage de Wevelgem le 1^{er} septembre 1939. Comme il est gradé au sein de la cavalerie, il est d'office nommé « chef de promotion ».

De opleiding van zijn klas was in volle gang toen Hitler op het slechte idee kwam om zijn Teutoonse troepen tegen ons land te lanceren. Als een van de meest ervaren piloten van zijn promotie kreeg Robert de taak een tweedekker AVRO 504 naar Tours in Frankrijk te brengen, waarnaar de vliegschool zou worden verplaatst, om de reeds ver gevorderde opleiding af te ronden.

Maar de Duitsers rukten te snel op en om niet overrompeld te worden door een uiterst efficiënte en snelle oorlogsmachine trekt de kleine groep verder naar Oujda, Marokko, met de vliegtuigen nog in hun kisten.

Op dat moment werd aan al deze jonge mannen een bijzonder moeilijke keuze voorgelegd: terugkeren naar het door de Weermacht bezette land of proberen hun opleiding, en vervolgens de strijd, buiten België voort te zetten. Ongeveer vijftig van hen kozen voor het buitenland. Deze keuze leidde uiteraard tot een ongelooflijk aantal avonturen, voordat zij als verstekelingen in het ruim van een Brits vrachtschip Engeland wisten te bereiken.

Uiteindelijk ontscheepten zij op 5 augustus 1940 aan boord van de "*David Livingstone*" in de haven van Cardiff. De toegangsformaliteiten volgen, die niet de gemakkelijkste waren, met begrip voor het wantrouwen van de "Britten" die geconfronteerd werden met illustere vreemdelingen die van boord gingen en zonder goed te weten met wie ze moesten praten, die luid verkondigden dat ze de gelederen van de Royal Air Force kwamen versterken.

Gelukkig waren er toen vertegenwoordigers van België in Londen. Dit voorkwam dat onze dappere jonge mannen werden beschouwd als spionnen in dienst van de vijand. Ze werden naar een Frans-Belgische vliegschool gestuurd die in Odiham, op 200 km van Cardiff, was gevestigd. De vliegopleiding gebeurde op de Miles Magister, vervolgens op de Miles Master, en tenslotte op de Hawker Hurricane.

Zo kreeg Robert op 21-jarige leeftijd zijn RAF-gevechtspilotenvleugels en werd hij bij het 74^{ste} Squadron geplaatst, een "*Tiger Squadron*". De piloten van 74^{ste} Squadron hadden de Battle of Britain overleefd en waren daarom goed thuis in luchtgevechten.

Een van de missies van het "74^{ste} Squadron" was het achtervolgen van de Focke-Wulf FW 200 Condor, die geallieerde konvooien op de Atlantische Oceaan bombardeerde. Hoewel hij naar eigen zeggen nooit een Condor heeft gezien, leerde Robert al snel een andere Focke-Wulf kennen, de Fw 190 Würger (Helleveeg), een eenpersoons jachtbommenwerper met één motor.



L'entraînement des élèves de sa promotion est en cours lorsque la mauvaise idée vient au sieur Hitler de lancer ses troupes teutoonnes à l'assaut de notre pays. Figurant parmi les pilotes les plus expérimentés, la mission revient à Robert de convoier un biplan d'entraînement Avro 504 à Tours en France, où l'école de pilotage doit déménager, en vue de terminer l'entraînement déjà bien entamé.

Mais les Allemands avancent trop vite et tout notre petit monde, pour ne pas se faire déborder par une machine de guerre extrêmement efficace et rapide, continue sur Oujda, au Maroc, avec les avions toujours dans leurs caisses.

C'est à ce moment qu'un choix particulièrement difficile s'offre à tous ces jeunes gens : rentrer au pays occupé par la Wehrmacht, ou essayer de continuer leur formation, et ensuite le combat, à l'extérieur. Une cinquantaine d'entre eux a alors opté pour l'étranger. Ce choix leur a évidemment valu un incroyable lot de péripéties avant qu'ils réussissent à atteindre l'Angleterre en qualité de passagers clandestins, à fond de cale d'un bateau cargo britannique.

C'est finalement le 5 août 1940 qu'ils débarquent du "*David Livingstone*" dans le port de Cardiff. Suivent les formalités d'entrée, qui ne seront pas des plus faciles, et on peut comprendre la méfiance des « Brits » qui se trouvent face à d'illustres inconnus qui débarquent sans savoir très bien à qui s'adresser, et qui clament haut et fort qu'ils viennent renforcer les rangs de la Royal Air Force.

Heureusement, à l'époque, il y a à Londres des représentants de la Belgique. Cela évite à nos braves jeunes gens d'être éventuellement considérés comme des espions à la solde de l'ennemi. Ils sont dirigés vers une école de pilotage franco-belge mise sur pied à Odiham, à 200 km de Cardiff. L'écolage en vol se fait sur Miles Magister, puis Miles Master, et enfin sur Hawker Hurricane.

C'est ainsi qu'à 21 ans, Robert reçoit les ailes de pilote de chasse de la RAF et se retrouve posté à la 74^e escadrille, un "*Tiger Squadron*". Les pilotes de la 74^e ont survécu à la Bataille d'Angleterre et sont par conséquent bien aguerris au combat aérien.

Une des missions du « 74 squadron » est de pourchasser les Focke-Wulf FW 200 Condor qui bombardent les convois alliés sur l'Atlantique. Si, de ses propres dires, il n'a jamais vu le moindre Condor, Robert a très vite eu l'occasion de faire la connaissance d'un autre Focke-Wulf, le Fw 190 Würger (Pie-grièche), un chasseur-bombardier monoplace et monomoteur.



Uitgerust met een motor BMW 801D-2, heeft het een klimsnelheid van 950 m/min, en een bereik van 850 km. Mr Hitler liet er 20.051 bouwen. Sorry voor het aantal!

In tussentijd werd een nieuw squadron opgericht binnen de RAF, het 350^{ste}, met Belgisch personeel, d.w.z. op operationeel gebied samengesteld uit Belgische piloten en technici, versterkt met enkele Britse piloten in de begindagen. De vliegtuigen waren uiteraard Brits, Spitfires Mk.Vb of Vc afhankelijk van de bewapening. Kortom, het 350 Squadron werd snel operationeel verklaard.

Onze Robert, die van zijn nieuwe vrienden de bijnaam Bobby had gekregen, werd op 3 april 1942 ingelijfd, juist voordat het 350 Squadron op 15 april verhuisde naar Debden, een dertigtal mijl van Duxford.

Équipé d'un Moteur BMW 801D-2, il a une vitesse ascensionnelle de 950 m/min, et un rayon d'action de 850 km. Monsieur Hitler en fit construire 20.051. Excusez du peu !

Mais il se fait qu'entre-temps, une nouvelle escadrille, la 350^e, a été créée au sein de la RAF, qui est belge par le personnel, c'est à dire constituée dans le domaine opérationnel, de pilotes et mécaniciens belges, accompagnés de quelques pilotes britanniques dans les premiers temps. Les avions, eux, sont bien évidemment britanniques, des Spitfire Mk.Vb ou Vc selon l'armement. Bref, le 350 Squadron est très vite déclaré opérationnel.

Notre Robert, ayant reçu de ses nouveaux amis le « nickname » de Bobby, y est incorporé le 3 avril 1942, peu avant que le 350 Squadron fasse mouvement, le 15 avril, vers Debden, à trente et quelques miles de Duxford.

Van 20 maart tot 29 december 1942 was de leider van Flight B, de Flight van Laumans, niemand minder dan Graaf Ivan 'Duke' Du Monceau de Bergendal, wiens staat van dienst al acht bevestigde en drie waarschijnlijke overwinningen liet zien.

Volgens Bobby zelf begint dan het echte werk.

Hier zijn een paar regels uit een interview dat Robert gaf over deze periode.

“Op 23 mei 1942 schoot ik mijn eerste Focke-Wulf 190 neer, de opvolger van de Messerschmitt 109. De 190 maakte dus zijn operationele debuut. Hij was aanzienlijk sneller dan zijn voorganger, en ook krachtiger, beter klimmend en beter bewapend dan onze Spitfire V's.

Het Geallieerde Commando besloot om na te gaan wat dit nieuwe vijandelijke wapen in petto had. Er werden twaalf squadrons van twaalf vliegtuigen in de lucht gestuurd als lokaas.

Op die dag, 1 juni 1942, was het 350 Sqn in de lucht. Het was toegewezen om Hawker Hurricanes te escorteren op een bombardementsmissie in de regio Brugge.

Pech, de Duitse jacht besloot om er ook te zijn. Dit beloofde een groot gevecht te worden! De naam van deze operatie was 'Circus 178'.

Voor mij en mijn collega's wordt het een groot circus, een beetje zoals bij Pierre Closterman.

De 'Blauwe' sectie was verantwoordelijk voor de hoge dekking van de bommenwerpers en werd als eerste aangevallen. De stem van Du Monceau klinkt: "Bandits ahead, twenty plus twelve o'clock high".

De smeerlappen hebben de zon in hun rug.

Aangevallen door snellere toestellen breekt onze sectie van vier Spits boven Blankenberge.

Met de Focke-Wulf's die op me afkomen, denk ik dat de zaken wat aangebrand beginnen te worden. Op de radio is de verwarring totaal. Iedereen probeert de zijnen te beschermen en de meest verwarrende meldingen komen door de ether.

"Blue 4, stay in my wing. Blue leader, bandits trying to get behind you". Dit is mijn stem en ik ben meer dan verbaasd omdat ik eigenlijk andere dingen aan mijn hoofd heb. Een of twee van die smeerlappen zit of zitten achter mij en ik hoor het verwarrende geluid van de impact van hun granaten tegen mijn vleugels.

Dan gaat een van die 20 mm granaten tussen mijn linkerarm en borst door, zonder me te verwonden, en raakt de brandstoftank aan de voorkant. Er was een kleine explosie en vooral grote vlammen. Het enige waar ik nu aan kan denken is om uit het vliegtuig te komen. Een onaangename gedachte overvalt mij:

Du 20 mars au 29 décembre 1942, le chef du Flight B, celui de Laumans, n'est autre que le Comte Ivan « Duke » Du Monceau de Bergendal, dont le tableau de chasse affiche déjà huit victoires homologuées et trois probables.

Aux dires de Bobby lui-même, c'est alors que les choses sérieuses commencent.

Ci-après quelques lignes d'une interview donnée par Robert, relative à cette période.

« Le 23 mai 1942, j'ai abattu mon premier Focke-Wulf 190, successeur du Messerschmitt 109. Le 190 était donc à ses débuts opérationnels. Il était nettement plus rapide que son prédécesseur, et aussi plus puissant, meilleur en montée et en armement que nos Spitfire V.

Le Commandement allié décida alors de voir ce que cette nouvelle arme ennemie avait dans le ventre. Il mit en l'air, en guise d'appât, douze escadrilles de douze avions.

Ce jour-là, le 1^{er} juin 1942, la 350 est de la partie. Elle est chargée d'escorter des Hawker Hurricane en mission de bombardement dans la région brugeoise.

'Bad luck', la chasse allemande a décidé d'y aller, elle aussi. Cela promettait une fameuse bagarre ! Le nom donné à cette opération fut 'Circus 178'.

Pour moi et mes collègues, ce sera un grand cirque, un peu façon Pierre Closterman.

La section 'Blue' est chargée de la couverture haute des bombardiers et a été la première attaquée. La voix de Du Monceau se fait entendre : 'Bandits ahead, twenty plus twelve o'clock high.'

Les salopards ont le soleil dans le dos.

Attaquée par plus rapide qu'elle, notre section de quatre Spit se disloque au-dessus de Blankenberge.

Face aux Focke-Wulf qui s'en prennent à moi, je me dis que les choses commencent à sentir le roussi. À la radio, la confusion est totale. Chacun essaie de protéger les siens et les avis les plus abstrus se bousculent sur les ondes.

'Blue 4, stay in my wing. Blue leader, bandits trying to get behind you'. C'est ma voix et j'en suis plus que surpris car j'ai, en fait, d'autres sujets de préoccupation. Un ou deux de ces salopards est ou sont derrière moi et j'entends confusément les impacts de leurs obus sur mes ailes.

Puis, un de ces obus de 20 mm me passe entre le bras gauche et le thorax, sans me blesser, et atteint le réservoir de carburant placé devant. Petite explosion et surtout de grosses flammes. Je ne pense dès lors plus qu'à sortir de cet avion. Une pensée pour le moins désagréable m'est cependant venue, 'Ma dernière heure est venue' et, en même temps, mon esprit, lui, ne pense qu'à quitter ce piège qui essaie de se refermer sur moi.

“mijn laatste uur is gekomen”, en tegelijkertijd wil mijn geest alleen deze val verlaten die zich rondom mij probeert te sluiten.

Ik trok aan de stuurknuppel en merkte dat ik klom, bijna verticaal. Ik zit echter nog steeds enigszins verstrikt in mijn riemen, waarvan ik me niet helemaal heb kunnen bevrijden.”

Niet veel keus meer voor een muur van vlammen. De canopy moest worden afgeworpen, het vliegtuig moest op zijn rug worden gedraaid om er zich los van te maken. Geen geluk, halverwege uit de cockpit komt Bobby vast te zitten. Met evenveel overlevingsinstinct als tegenwoordigheid van geest, geeft hij een stevige trap tegen de stuurknuppel.

“Actie, reactie, ik word vervolgens uit de cockpit geworpen en als ik weer bijkom hang ik aan mijn parachute, afdalend naar de zee.”

In totaal duurde het gevecht 20 minuten en Bobby verloor twee van zijn sectiegenoten, Livijns en Hansez.

Robert Laumans werd 63 uur lang, dat wil zeggen drie dagen en twee nachten, in zijn bootje rondgeslingerd, uiteindelijk opgepikt door de Kriegsmarine en ondervraagd door de militaire inlichtingendienst. Vervolgens werd hij naar Stalag Luft III gestuurd, een krijgsgevangenenkamp van de Luftwaffe in Sagan, Silezië. Zoals veel vliegeniers kwam hij al snel op ideeën om te ontsnappen. Voor de gelegenheid wordt het een grote, een beroemde!

In het kamp, geleid door luchtmacht kolonel Friedrich von Lindeiner-Wildau, een veteraan uit de Eerste Wereldoorlog, stonden de gevangenen in radiocontact met Londen, met behulp van zenders die ze naar believen konden monteren en demonteren. Onder de vliegeniers waren radiomonteurs wiens bommenwerper was neergeschoten. Er waren ook ingenieurs en architecten, en ze bundelden hun krachten om

J'ai tiré sur le stick et me suis retrouvé en train de monter, presque à la verticale. Je reste toutefois quelque peu emberlificoté dans mes straps dont je n'ai pu entièrement me libérer. »

Plus beaucoup de choix devant un mur de flammes. Il faut éjecter la verrière, mettre l'avion sur le dos et s'en dégager. Pas de chance, à moitié sorti du cockpit, Bobby reste coincé. Avec autant d'instinct de survie que de présence d'esprit, il donne un solide coup de pied vers l'avant dans le manche.

« Action, réaction, je suis alors éjecté du cockpit et, lorsque je reprends mes esprits, je me retrouve pendu à mon parachute, en descente vers la mer. »

Au total, le combat a duré 20 minutes et Bobby a perdu deux de ses compagnons de section, Livijns et Hansez.

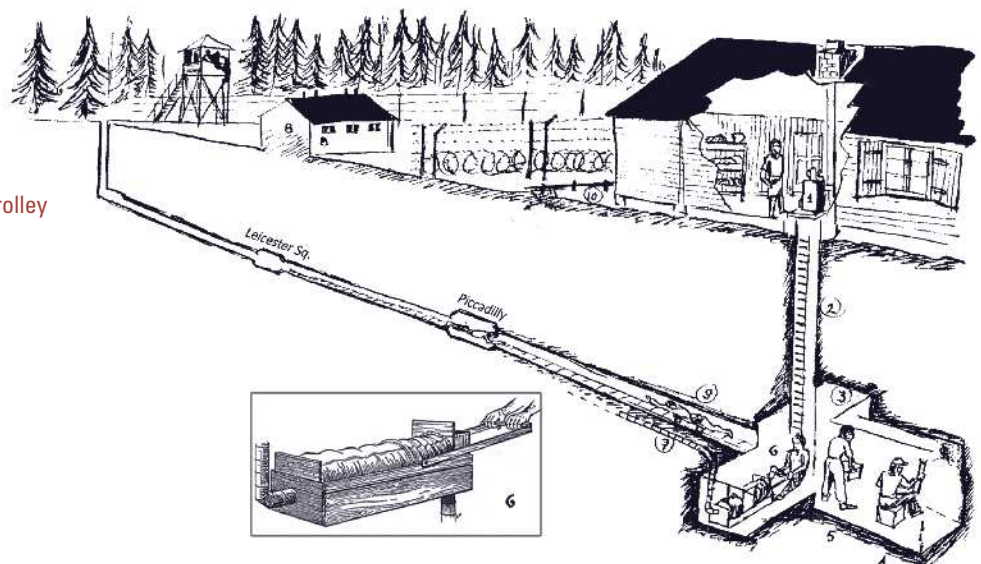
Ballotté dans son dinghy pendant 63 heures, soit trois jours et deux nuits, Robert Laumans est récupéré par la Kriegsmarine et interrogé par le renseignement militaire. Par la suite, il est envoyé au Stalag Luft III, camp de prisonniers de guerre géré par la Luftwaffe à Sagan, en Silésie. Comme beaucoup d'aviateurs, il mijote très vite des idées d'évasion. Pour le coup, c'en sera une grande, une fameuse !

Dans le camp, dirigé par le colonel aviateur Friedrich von Lindeiner-Wildau, vétéran de 14-18, les prisonniers sont en contact radio avec Londres, par des appareils qu'ils montent et démontent à volonté. Parmi les aviateurs, il y a des mécaniciens radio dont le bombardier s'est fait descendre. Il y a aussi des ingénieurs, des architectes, et tous unissent leurs forces pour creuser un tunnel d'évasion de grande envergure : il est à 9 mètres de profondeur, et mesure 60 cm de large pour 102 mètres de long. Son nom de code « Harry ». Sous la direction de « Big X », alias Roger Bushell, la grande évasion s'organise.»

1. Kachel
Poêle
2. Toegangsschacht
Puits de descente
3. Opslagplaats voor zand
Chambre de stockage du sable
4. Werkplaats
Atelier
5. Dozen met zand afkomstig van de trolley
Boîtes à sable venant du trolley
6. Luchtpomp
Pompe à air
7. Luchtleiding
Conduite d'air
8. Arrestkamer
Cachot
9. Graver op karretje
Mineur sur charriot
10. Trip Wire

«Harry»

Schema met installatie van de tunnel - Schéma montrant l'installation du tunnel



een grote ontsnappingstunnel te graven: 9 meter diep, 60 cm breed en 102 meter lang. Zijn codenaam? "Harry". Onder leiding van "Big X", alias Roger Bushell, wordt de grote ontsnapping georganiseerd.

Bobby's verslag van deze periode bevat het volgende:

"We waren erin geslaagd een paar Duitse soldaten om te kopen en hadden zo camera's, inkt en papier voor de "Ausweis" weten te bemachtigen. Burgerkleding? Ze werden gemaakt van stukken lakens, dekens en opnieuw geverfde uniformen. Zand uit de tunnel dat geler was dan het zand aan de oppervlakte? Mannen volgen deze die hun zakken legen, om het zand uit de tunnel te verspreiden en te mengen, ze worden pinguïns genoemd. Ik bevestig dat ik nooit heb gegraven. Ik heb deelgenomen aan het maken van valse papieren, gezien mijn gave om te tekenen. Ik heb ook veel kledingstukken genaaid, gemaakt van opnieuw geverfde dekens en omgebouwde uniformen. Ik veronderstel dat mijn kleine betrokkenheid bij het naaiatelier van mijn moeder in de jaren twintig mij heeft geholpen om heel snel te begrijpen wat ik moest doen en hoe ik het moest doen".

In de maanloze nacht van 24 op 25 maart 1944, gleden de gevangenen, verzameld in blok 104, één voor één door het gat dat onder de kachel was gegraven. Toen de 77^{ste} naar buiten kwam, om ongeveer 5 uur 's morgens, stonden ze oog in oog met een vliegende patrouille Duitse bewakers. Er werd onmiddellijk alarm geslagen en de 76 ontsnapten werden in alle richtingen achtervolgd; Hitler gaf in een van zijn afschuwelijke woedeaanvallen opdracht de ontsnapten dood te schieten. Degenen die op de eerste dag werden gevangen hadden geluk, het bevel was nog niet aangekomen. Terwijl slechts drie van hen in Engeland aankwamen, werden ongeveer vijftig ontsnapten door de Gestapo met machinegeweren doodgeschoten, waaronder de Belg Henri Picard, Bobby's kamergenoot. En hoe zit het met hem? Hoewel hij één van de 500 ontsnappingskandidaten was, koos het lot hem niet bij de 200 die door de tunnel konden ontsnappen. Omdat hij geen "goed" nummer kreeg, is Bobby er nog steeds om zijn fantastische verhaal te vertellen.

De veelzijdige kunstenaar

Aangezien het verhaal over de bevrijding van het kamp Sagan verscheen in VTB-magazine 4-2002, beschikbaar op de VTB-website, kunnen we ons richten op andere aspecten van Bobby's persoonlijkheid.

Zoals we al hebben gezien uit de vele tekeningen in zijn verslag over zijn tijd in het kamp, is Bobby duidelijk begaafd in tekenen, wat hij van jongs af aan heeft beoefend. Op p. 39 is een aquarel die hij in gevangenschap met minimale middelen heeft geschilderd. Het is gedateerd 12 januari 1943.

Bobby stelt al zijn talenten ten dienste van talrijke activi-

De cette période, Bobby a notamment fait le récit suivant :

« Nous étions parvenus à corrompre quelques soldats allemands et avons réussi ainsi à nous procurer des appareils photos, de l'encre et du papier pour les « Ausweis ». Des vêtements civils ? Ils ont été réalisés à partir de morceaux de draps, de couvertures et d'uniformes reteints. Du sable extrait du tunnel plus jaune que celui en surface ? Des hommes suivent ceux qui vident leurs poches pour étendre et mélanger le sable sorti du tunnel ; on les appelle les pingouins. Je confirme que je n'ai jamais creusé. J'ai participé à la création de faux papiers, étant donné mon don pour le dessin. J'ai aussi cousu de nombreux vêtements, faits de couvertures reteintes et d'uniformes transformés. Je suppose que ma petite participation à l'entreprise de couture de ma mère, dans les années 20, m'a bien aidé à très vite comprendre ce qu'il fallait faire et comment le faire. »

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

L'artiste aux multiples talents

Le récit de la libération du camp de Sagan étant paru dans le magazine VTB 4-2002, nous pouvons nous concentrer sur d'autres aspects de la personnalité de notre ami Bobby.

Comme nous avons déjà pu le constater, grâce aux nombreux dessins figurant dans son récit de la période au camp, Bobby est manifestement doué pour le dessin qu'il pratique depuis son plus jeune âge. En p.39, une aquarelle peinte en captivité avec un minimum de moyens. Elle date du 12 janvier 1943.

Bobby mettra tous ses talents au service de nombreuses activités dans le camp, plus spécialement dans le contexte de pièces de théâtre où il réalisera de nombreux décors et autres accessoires vestimentaires.

Des talents de dessinateur, mais aussi d'acteur (essentiellement des rôles féminins qui lui vont à merveille), de danseur (notamment de claquettes !), chanteur, chorégraphe et musicien !



Arsenic and Old Lace.

Watercolour, 12 January 1943.

teiten in het kamp, vooral in het kader van toneelstukken waar hij talrijke decors en andere kledingaccessoires maakt.

Hij was niet alleen tekenaar, maar ook acteur (vooral vrouwelijke rollen die hem uitstekend pasten), danser (vooral tapdansen!), zanger, choreograaf en muzikant!

Ook hierover heeft Bobby ons een verhaal nagelaten. Hier volgen enkele fragmenten.

«Van de Duitsers mochten we daadwerkelijk toneelstukken opvoeren. Ze dachten dat als we toneel spelen en muziek maken, we er niet aan zullen denken om te ontsnappen.

De theaterafdeling is erg dynamisch. We doen stukken van Bernard Shaw (Pygmalion, Sainte Jeanne), Noel Coward (The Spirit of Blith), maar ook stukken van Oscar Wilde en Joseph Kesselring (Arsenic and Old Lace).

Sommigen van ons spelen vrouwelijke rollen. Bijvoorbeeld, in 'Arsenic and Old Lace' kreeg ik de rol van Elaine...

Ik speelde ook een rol in een Romeinse operette genaamd 'Messalina'. Het was volledig geschreven door twee krijgsgevangenen, beiden navigators en RAF/VR's. Het manuscript en de scripts waren van David Porter, een vooroorlogse BBC-producer.

Het is een zeer grappige operette waarin alles gezongen wordt. Het vertelt het verhaal van historische figuren in een gekke, denkbeeldige context. Ik had er veel plezier in.

We gaven ook concerten omdat we dankzij het Rode Kruis instrumenten hadden gekregen.



Ici également, Bobby nous a laissé un récit à ce propos. En voici quelques extraits.

« Les Allemands nous ont effectivement permis de monter des pièces de théâtre. Ils pensent que pendant que nous jouons sur la scène et faisons de la musique, nous ne songerons pas à nous évader.

La section théâtre est fort dynamique. Nous jouons des pièces de Bernard Shaw (Pygmalion, Sainte Jeanne), de Noel Coward (L'Esprit de Blith), mais également des pièces d'Oscar Wilde et Joseph Kesselring (Arsenic and Old Lace).

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

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

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

Nous donnons aussi des concerts car grâce à la Croix-Rouge nous avons reçu des instruments.

Bobby Laumans

Omdat ik ook een beetje muzikant ben, speelde ik 1^e altviool in het klassieke orkest, cello in het 'gipsy' orkest en contrabas in de jazzband.

Comme je suis aussi un peu musicien, j'ai joué 1^{er} alto dans l'orchestre classique, violoncelle dans l'orchestre 'gipsy' et contre-basse dans la formation de jazz.

July 1944:
Symfonic Orchestra Sagan.



Ik ontwierp ook de decors en schreef de choreografie voor een ballet dat deel uitmaakte van een variétéshow, «Palina Panic».

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



Watercolour
of 29 August 1944
for the musical Palina Panic

Bobby plays the role
of "Juanita Ramirez"...
the star of the show!

« Back Home ! »

Op 24 juni 1945 werd Bobby Laumans gedetacheerd bij de AMU (Air Ministry Unit) zodat hij kon deelnemen aan de voorstelling "Back Home" van de RAF Theatre Show.

Bobby vervolgt zijn verhaal...

"Terug in Engeland in mei 1945, had een van ons een fantastische idee..."

Hij stelde voor dat we 'iets zouden doen voor het Rode Kruis', de organisatie die ons in staat had gesteld te overleven door het sturen van de vele pakketten via Zwitserland.

De Luchtmachtraad heeft ons toestemming gegeven om door te gaan met onze theatervoorstellingen, dus zijn we erin geslaagd een professionele producent te vinden die gratis wilde meewerken, evenals een theater dat ons gratis ter beschikking wordt gesteld, zodat we alle opbrengsten aan het Rode Kruis kunnen geven.

« Back Home ! »

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

Bobby poursuit son récit...

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

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

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

Wij blijven RAF-officieren, met een speciale opdracht - de oorlog in Japan is nog bezig - voor maximaal drie maanden, met een normale officersvergoeding.

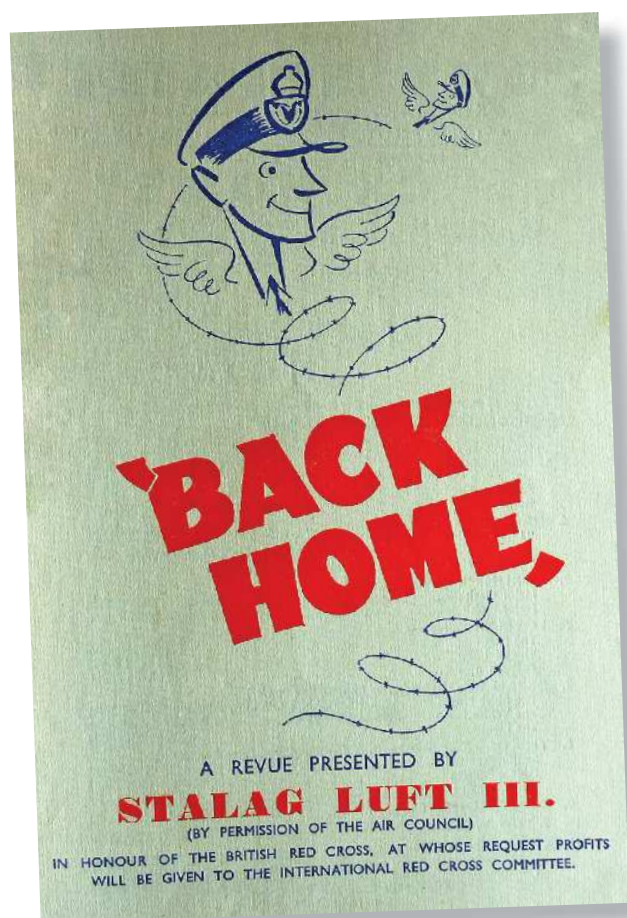
De belangrijkste mensen die aan deze show meewerken zijn allemaal professionals geworden na de oorlog. Jack Hylton, een beroemde vooroorlogse dirigent, stemde ermee in de show te produceren en dankzij hem konden we gratis optreden in twee eerste klas theaters.

De eerste was de Stoll in Kingsway waar we enkele weken speelden. Daarna zijn we verhuisd naar de 'His Majesty' in Haymarket. We konden niet centraler zitten.

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

Les principales personnes qui vont travailler à ce spectacle sont toutes devenues des professionnels après la guerre. Jack Hylton, fameux chef d'orchestre avant-guerre acceptera de produire le spectacle et c'est grâce à lui que nous pourrons nous produire gratuitement dans deux théâtres de premier ordre.

Le premier est le Stoll dans Kingsway où nous allons jouer pendant plusieurs semaines. Ensuite, nous avons déménagé pour le 'His Majesty' dans Haymarket. Nous ne pouvons être plus central.



We kiezen de beste acts en sketches die in Sagan werden gespeeld.

Wat een genot om een professioneel theater te hebben, leveranciers van kleding, dansschoenen en theater rekvisieten. Ook de toneelassistenten werken gratis en met trots.

Ik heb meegedaan aan vijf nummers, verschillende solo's en een choreografie voor een van de sketches 'Dream Boogie'. Dit zijn voornamelijk zang- en dansnummers.

Nous choisissons les meilleurs numéros et sketches joués à Sagan.

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

J'ai pris part à cinq numéros, plusieurs en solo et ai fait la chorégraphie d'un des sketches 'Dream Boogie'. Il s'agit essentiellement de numéros de chants et de danse.

Bobby Laumans

The Evening News geeft me zeer goede cijfers en de persrecensies zijn lovend.

Na Londen spelen we in Newcastle, Carlisle, Edinburgh en Glasgow voor een week in elke stad.

We eindigen in Londen met een avond in de American Canteen in Piccadilly.

Elke sessie is uitverkocht. En elke avond krijgen we lange staande ovaties. Aan het eind van de show doen alle leden van het gezelschap, gekleed in hun uniformen, een 'special clever routine' op het podium, op de klanken van de Royal Air Force March. Het was fantastisch!

Ik krijg tranen in mijn ogen elke keer als ik eraan denk."

Op 21 augustus 1945, aan het einde van zijn periode als allround acteur, trouwde Bobby met een mooie Engelse vrouw die hij had leren kennen toen hij in het 350ste zat. Zij bleef hem al die jaren trouw. Uit dit huwelijk werden drie charmante jonge meisjes geboren, "Maxine, Diana en Marilyn.

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

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

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

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

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

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

Le 21 août 1945, à l'issue de cette période d'acteur sachant tout faire, Bobby convole en justes noces avec une charmante anglaise qu'il a rencontré lorsqu'il était à la 350. Elle lui est resté fidèle toutes ces années. De ce mariage, naîtront trois charmantes jeunes filles... : Maxine, Diana et Marilyn.

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



Sabenapiloot

Kort nadat hij in 1946 bij Sabena in dienst kwam, hield een ernstig motorongeluk Bobby enkele maanden weg van de startbaan. Zijn organisatorische vaardigheden kwamen echter goed van pas toen de linktrainer sectie werd opgericht. Eenmaal weer fit om te vliegen, toonde hij zijn grote veelzijdigheid door een uitzonderlijke vliegcarrière op te bouwen.

Op 20 januari 1948 werd hij benoemd tot DC-3 Captain. Naarmate er vliegtuigen bij Sabena kwamen, werd hij gezagvoerder op de DC-4, DC-6, Convair 240 en 440, Boeing

Pilote à la Sabena

Peu après avoir rejoint la Sabena en 1946 comme second pilote, un grave accident de moto va éloigner Bobby des pistes pendant plusieurs mois. Qu'à cela ne tienne, ses talents organisationnels viendront bien à point lors de la création de la section « *link trainer* » inexistante à cette époque. Redevenu apte au vol, il va démontrer sa grande polyvalence en menant à bien une exceptionnelle carrière d'aviateur.

Le 20 janvier 1948, il est nommé commandant de bord DC-3. Au fur et à mesure de l'arrivée des avions à la Sabena, il devient commandant de bord sur DC-4, DC-6, Convair 240



Bobby in the copilot seat as instructor B707.

707, Caravelle 210, Boeing 727 en tenslotte Boeing 747. Hij werd benoemd tot *Deputy Chief Flying Instructor* in 1960, Chief Pilot van de Boeing 747 vloot in 1968, *Chief Flying Instructor* in 1970 en Hoofd van de *All Flight Crew Training Division* in 1975. Hij ging op 16 juni 1976 met pensioen.

De meeste Sabena-piloten werden, vroeg of laat, door Bobby opgeleid, gecontroleerd of uitgecheckt.

Hij had de kwaliteiten van een leider en instructeur. Zijn beoordelingsvermogen, kalmte en geduld waren uniek en een voorbeeld voor zowel zijn collega's als zijn studenten.

Zijn oprechtheid en nederigheid werden altijd door iedereen benadrukt. Hij zette zichzelf nooit in de schijnwerpers. Hij was van een zeldzame vriendelijkheid en altijd behulpzaam voor zijn piloten.

Gedurende vele jaren kon Bobby ook zijn leiderschapskwaliteiten tonen binnen een internationale luchtvaartvereniging, waar hij de belangen behartigde van de grote Europese luchtvaartmaatschappijen, de ATLAS Group. Hij bekleedde daar een belangrijke positie en zijn talenkennis verraste velen. Perfect tweetalig, Bobby sprak natuurlijk Engels en trok goed zijn plan in het Duits.

Het laatste woord

Hoe kan men niet gefascineerd zijn door de buitengewone persoonlijkheid van Robert Laumans.

Ik heb één immense spijt..., het is dat ik niet de gelegenheid heb gehad hem te ontmoeten, want ik ben er zeker van dat hij ons nog zoveel fascinerende dingen had kunnen vertellen, ondanks zijn leeftijd.

et 440, Boeing 707, Caravelle 210, Boeing 727 et finalement, Boeing 747. Il est nommé *chief flying instructor* adjoint en 1960, chef pilote de la flotte Boeing 747 en 1968, *chief flying instructor* en 1970 et chef de la division entraînement de tout le personnel navigant en 1975. Il part à la pension le 16 juin 1976.

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

Il possédait les qualités dignes d'un chef et d'un instructeur. Son jugement, son calme et sa patience étaient uniques et furent des exemples, tant pour ses collègues que pour ses élèves.

Pendant de nombreuses années, Bobby a également pu démontrer ses qualités de dirigeant au sein d'une association aéronautique internationale, veillant aux intérêts des principales compagnies aériennes d'Europe, le Groupe ATLAS. Il y occupera une fonction importante et sa connaissance des langues en étonnera plus d'un. Parfait bilingue, Bobby parlait bien sûr l'anglais et se débrouillait en allemand.

Le mot de la fin

Comment ne pas être fasciné par le personnage assez extraordinaire qu'était Robert Laumans ?

J'ai un immense regret..., c'est de ne pas avoir eu l'occasion de le rencontrer, car je suis certain qu'il aurait encore pu, malgré son âge, nous raconter tellement de choses passionnantes. Et surtout, nous expliquer comment à son jeune âge, il était en mesure de briller sur les planches dans les domaines et les rôles les plus divers, parmi de véritables vedettes du spectacle.

