

LAUWERS
Jules Emile C.A.
né à Liège Belgique
le 20 janvier 1922

MON ODYSSEE 40-45

En 1939 on avait cru que cette guerre ressemblerait à la précédente et que, dans une telle hypothèse, les positions belges et françaises se révéleraient inexpugnables.

Le 10 mai 1940 à 4h30 du matin, les troupes allemandes pénétraient simultanément en Hollande et en Belgique. Bruxelles, Anvers, Calais, Dunkerke, Boulogne, Lille, Nancy ainsi que d'autres villes sur la frontière franco-belge étaient bombardées par la Luftwaffe.

La Belgique lança la mobilisation générale, la classe 1940 dont je faisais partie reçut l'ordre de se diriger à Ypres. J'y parvins le 16 mai après beaucoup de difficultés. L'avance allemande est tellement rapide et le chaos tel que les ordres ont changé et c'est maintenant Bordeaux le lieu de ralliement (des membres du gouvernement y sont déjà installés). Passer d'Ypres à Bordeaux dans le flux de réfugiés, des troupes en mouvement et sous les attaques aériennes qui ont d'ailleurs détruit les moyens de communication n'est pas une mince affaire.

Avec un compatriote liégeois nous atteignons La Panne le 18 mai puis BRAY-Dunes et le franchissement, parmi une foule compacte de réfugiés, de la frontière française.

Le 21 mai, nous sommes à Watten et apprenons que les Panzers ont coupé la route vers Bordeaux. Nous décidons de tenter de rejoindre le port de Calais. Nous marchons toute la nuit (38kms). A l'aube, malgré l'avis contraire du Capitaine, nous embarquons sur un charbonnier anglais le Blacktoft à destination de Bordeaux. Le port de Calais est bombardé régulièrement par la Luftwaffe qui occupe le ciel sans grande opposition. Les portes de la darse sont finalement remises en service et le Blacktoft quitte le quai. Au large nous sommes la cible d'un bombardier allemand qui après avoir coulé un cargo à quelques miles devant nous vient vers notre charbonnier bourré de réfugiés. C'est la panique totale... A ce moment tragique où nous croyons venu notre dernière heure surgissent deux chasseurs britanniques! L'allemand file vers la côte poursuivi par un des chasseurs, l'autre descendant au ras des flots en nous sauvant en balançant ses ailes. Nous saluons frénétiquement ce sauveur en hurlant notre joie. Un peu plus tard le Capitaine nous signale avoir reçu l'ordre de retourner en Angleterre. La traversée se poursuit et nous accostons à Folkestone où nous attend tout un comité d'accueil: tea and biscuits, visite médicale, ... on nous installe dans une très grande salle et nous passons la nuit à attendre nos passeports. Embarquement dans un train qui nous amène à Londres. Logement, repas, à nouveau visite médicale. Le 24 installés à Crystal Palace, nous sommes interrogés longuement par les Services de filtrage anti 5e colonne. Le 25 nous partons en bus vers un bureau de transit qui nous distribue masque à gaz, carte provisoire d'identité et nous conduit vers notre nouvelle résidence à Nutley Terrace LONDON NW6 où nous sommes accueillis par des réfugiés juifs venant de Tchécoslovaquie.

Plus tard nous apprenons par d'autres belges que l'Ambassade de Belgique à Londres reçoit des volontaires pour constituer les Forces Belges de Grande-Bretagne. Le 12 août nous nous y rendons. Mon ami est engagé, mais comme je suis porteur de lunettes, je dois passer un nouvel examen médical. On me convoquera prochainement(?)

Le 14 août mon copain part pour Tenby (South Wales) où se trouve le centre de formation des FBGB. Les jours s'écoulent et j'attends toujours ma convocation; je retourne à l'Ambassade mais on me dit de prendre patience mon tour viendra. Cette attente va me permettre d'être témoin du Blitz que déclenche la Luftwaffe sur la ville de Londres.

Jour après jour nous subissons de nombreuses alertes et elles continuent durant la nuit. Le spectacle de Londres en guerre est impressionnant. Le self control est de rigueur et l'humour particulier des britanniques ne perd pas ses droits.

Septembre voit l'aggravation du Blitz mais les londoniens tiennent le coup. Ils ont évacués à la campagne les enfants et les personnes sensibles. Guidée par les stations radar et une organisation exemplaire la Royal Air Force fait des prouesses. Ils ont même réussi à bombarder Berlin à la stupéfaction du Maréchal Goering.

Enfin le 8 octobre je pars vers Tenby et suis incorporé aux Forces Belges de Grande-Bretagne sous le matricule n° 0845 et entre à la 3ième Compagnie de Fusiliers. Le 2 décembre je suis muté à la 1re Compagnie du 1er Bataillon. Du 2 janvier au 11 février je passe le Peloton Ecole. Le 19 février l'unité fait mouvement vers Carmarthen (Wales). Le 4 juillet promu lance Caporal (unpaid!) nommé Caporal le 15.5.42.

16.11.42 stage au Battle School de la 49e Division (Icelandic) j'en sort avec la mention Q 1;

21.01.43 passé à la 1re Cie Indépendante.

03.07.43 détaché à la "Mine Laying and Lifting School" à Southend.

26.12.43 nommé Sergent.

Les hommes du 1er groupement sont répartis en 3 unités entièrement motorisées appelées Compagnies Indépendantes possédant leurs propres armes de soutien.

L'instruction du Groupement 1 se poursuit sur la côte Est de l'Angleterre. Les manoeuvres se font avec de vrais canons tirant de vrais obus et des vrais chars.

La brigade fait de nombreuses manoeuvres dans la région de Newmarket et Thetford. Etant motorisée, les distances ne comptent pas et un déplacement de 200kms n'a rien d'anormal. Notre unité reçoit la visite de nombreux généraux et officiers supérieurs britanniques qui se montrent satisfaits de l'entraînement des troupes. Avec la Marine Royale les rapports sont excellents et bien des belges ont l'occasion de faire avec des Motor Torpedo Boats de rapides incursions nocturnes au large des côtes hollandaises.

L'année 1943 se passe à mettre sur pied ce groupement toutes armes, essentiellement mobile et disposant d'une très grande puissance de feu pour un nombre relativement restreint d'hommes. Dans le courant de l'été la situation d'effectifs s'améliore par l'arrivée de légionnaires que les débarquements d'Afrique du Nord ont libérés. Ce sont des jeunes gens qui ont préféré s'engager à la Légion Etrangère plutôt que de moisir dans un camp français de compagnons de travail... ou d'être renvoyés en Belgique.

Toutes les unités ayant leurs effectifs, le Colonel Piron décide de compléter le groupement en y adjoignant une unité de Génie. En quelques mois le Capitaine Smekens réussit à former cette Compagnie qui fut particulièrement efficace sur le champs de bataille de Normandie

En janvier 1944 la Brigade est envoyé dans la région de Ramsgate sur la côte Sud. La vue des côtes françaises et des préparatifs pour l'invasion du Continent nous fit croire que le grand jour approchait

Dans la soirée du 5 juin un télégramme chiffré comportant un seul mot "Adoration" fut reçu à l'Etat Major. Cela signifiait que le débarquement était pour le lendemain. Nous n'en faisons pas partie et grande fut notre déception mais il nous fut expliqué que notre tour viendrait plus tard lorsque la première tête de pont serait établie car notre groupement était organisé pour la poursuite de l'ennemi.

Le 3 août la Brigade quitte la région du Newmarket pour Tilbury. A partir de ce moment elle est enfermée dans le Marshalling area et confinée au secret.

Le 4 août les quelque 500 véhicules sont chargés sur 5 Liberty Ships. Les navires appareillent dans la soirée et rejoignent le convoi en formation devant Whitstable. La traversée, tant par la splendeur du ciel étoilé et le calme de la mer que par l'absence d'attaques allemandes, eut plutôt l'allure d'une croisière.

Le convoi arriva au large de Courseulles et du port artificiel d'Arromanches. Là se déployait tout le génie d'organisation anglo-saxon : d'une part un va et vient incessant de ces "Ducks" amphibies qui sans s'arrêter sortent de la mer et roulent sur la plage et sur les routes vers les points de ravitaillement; d'autre part un port artificiel ultra moderne avec des jetées métalliques de plusieurs centaines de mètres de long terminées par des docks flottants sur lesquels les véhicules débarquent par leurs propres moyens avec tout leur équipage et leur chargement.

Après une première nuit passée dans le village de Plumetot la Brigade fut placée sous le commandement de la 6e Airborne Division. Le Général Gale, qui commande cette unité d'élite, a établi son poste de commandement dans les carrières de chaux qui bordent la rive orientale de l'Orne. Il est soumis, de temps à autre aux tirs de mortier de l'ennemi et protégé par des sacs de sable. Ses unités sont disposées en tête de pont dans cette région qui a déjà été l'objet de durs combats. Les débris de planeurs jonchent le sol depuis le 6 juin et donnent au paysage un aspect fantastique. Le pays entre l'Orne et la Dive est partiellement inondé et les moustiques s'en donnent à coeur joie.

Les Unités de la 6e Airborne constituent la charnière d'un front défensif qui sert de base ferme à l'attaque menée plus au sud par les divisions blindées. Dès le lendemain de son arrivée le Général met en ligne la Brigade Belge qui relève un régiment de commandos.

Les trois unités motorisées sont en première ligne devant les villages d'Hauger et de Sallenelles. L'escadron blindé est en réserve dans les carrières de l'Orne mais ses "Winklers" occupent l'avant-poste de la grande ferme du Buisson. C'est une grande ferme normande aux allures de château fort. Elle sert de base à de nombreuses patrouilles.

L'artillerie a pris position le long du canal de l'Orne et commence immédiatement ses réglages. Les échelons arrière et le train de Brigade bivouaquent le long de la rivière. Quant à l'Etat-Major, il s'est installé dans la maison du maire d'Hauger que l'on a fortifiée à l'aide de nombreux sacs de terre. Tout près le génie s'est installé en réserve dans un verger.

Les allemands ont eu largement le temps d'organiser ce secteur. Dès l'arrivée des troupes belges, elles sont soumises à de nombreux tirs de mortier et subissent leurs premières pertes. Le premier soldat belge tué est un jeune Dinantais, Gérard, arrivé tout gosse de Belgique en passant par Miranda, et qui, dès lors, avait témoigné, un peu intempestivement, son impatience de se battre. Les premières réactions belges au feu sont excellentes. Dans toutes les unités, l'émulation est grande parmi les jeunes officiers et soldats pour savoir qui effectuera la prochaine patrouille. Celles-ci sont nombreuses. Au cours d'un raid sur les positions ennemies, le 14 août, un jeune officier, le lieutenant Vander Veen, de la 2e unité motorisée, est grièvement blessé. Le cadet Van Remoortele, qui l'accompagne, parvient à le ramener dans les lignes. A la 3e unité le jeune soldat Bastin, blessé au cours d'une patrouille, est fait prisonnier par les allemands. Il reste quelques jours parmi eux, puis, à peine remis de sa blessure, leur fausse compagnie et revient dans les lignes. Si nous éprouvons des pertes, nous en infligeons aussi à l'ennemi. Les premiers prisonniers allemands affluent au P.C. Les allemands ne restent pas inactifs et envoient de nombreuses patrouilles pour tâter notre dispositif.

Le plan du commandant de la 6e Airborne division s'élabore. Il convoque le Colonel Piron et lui donne ses instructions. Au jour J, la Brigade s'emparera des fortes positions qui couvrent Franceville et Merville et poussera jusqu'aux lisières Est de ces localités, tandis que les anglais tâcheront de couper court et d'atteindre la côte un peu plus loin.

A l'aube du 17 août, un premier ordre d'avertissement parvient à la Brigade. Le grand jour est arrivé. Les belges vont attaquer à trois heures du matin.

Le Colonel donne l'ordre aux 2e et 3e compagnies d'envoyer de fortes patrouilles de reconnaissance. Celle de la 2e se trouve prise dans un champs de mines sous de violentes rafales de mitrailleuses ennemies. Le cadet Van Remoortele, qui la commande, est tué et deux hommes blessés. Les autres parviennent à se dégager sous la protection de notre artillerie. La patrouille de la 3e compagnie, partie le long de la route côtière en direction du moulin du Buisson, est arrêtée à deux cents mètres des positions avancées.

A 7h10, l'ordre d'attaque générale arrive au P.C. de la Brigade tout est prêt. Il ne reste plus qu'à déclencher le mécanisme. Le Colonel donne l'ordre aux 2e et 3e compagnies d'avancer. L'escadron blindé a pour mission de pousser aussi rapidement que possible le long de la route côtière et sur le chemin de Merville. Mais les résistances sont très fortes. La route est minée et tenue sous le feu du point fort du moulin du Buisson, dont le centre est constitué par une casemate

blindée située au sommet d'une dune. L'autre itinéraire parcourt d'étroits chemins encaissés fortement minés. Les blindés n'avancent que pas à pas sont obligés de faire appel continuellement à la cie du génie du Capitaine Smekens, qui ne ménage pas ses efforts et travaille sans cesse sous le feu ennemi. L'adjudant Harboort est blessé grièvement par l'éclatement d'une mine. Bien que touché à mort, il fait l'admiration de tous par son stoïcisme. Avant de se faire évacuer, il communique à son remplaçant tous les renseignements utiles. Il devait mourir quelques jours plus tard à l'hôpital. Le Génie belge se doit de conserver le nom de ce héros, qui fût un des premiers pionniers des Forces belges en Grande-Bretagne.

A 11h. une troupe de l'Escadron A.B. est mise à la disposition du bataillon anglais des "Devons" qui progresse à notre droite. Un mouvement tournant se dessine. La Brigade belge, appuyée à la mer, sert de pivot et rencontre les plus fortes résistances.

La situation des blindés reste stationnaire. A midi et demi le Colonel donne l'ordre à la 1re compagnie de se porter à la ferme du Buisson. De là, elle attaquera vers les lisières Est de Franceville, coupant à travers tout et évitant les points forts de la route côtière. Cette tactique réussit et à la fin de l'après-midi, la 1re compagnie pénètre à Franceville plage, premier objectif de la Brigade belge.

Le 18 août la 2e compagnie et l'escadron d'autos blindées se portent à Franceville en renfort de la 1re Cie. Le seul souci commun reste les pièges booby traps, les mines et les tirs de mortiers. La cie. de Génie entreprend le déminage et l'ouverture de la route vers Cabourg.

Le 19 août 3 hommes de la 2e cie. sont grièvement blessés par des pièges. En se portant à leur secours, les sergents Raquet et Boon ainsi que le soldat Deridder sont tués par une autre mine antipersonnel. Le Génie établit le contournement d'un cratère sur la route Cabourg Bauqueville et construit un pont sur la Dives. Préparatifs pour un mouvement vers l'Est.

Le 20 août la 1re cie reprend la mission d'avant garde avec le peloton MMG (Mitrailleurs) en tête. Les unités progressent difficilement car les équipes de démineurs ne neutralisent strictement que les espaces nécessaires pour permettre le passage des véhicules, car il faut faire vite. Un léger débordement vers la gauche ou la droite de la piste et c'est la catastrophe. Nous n'atteindrons pas Cabourg car nous sommes arrêtés par de nouvelles positions défensives allemandes.

En fin d'après-midi, à la suite des pelotons d'assaut, du peloton ATK et du peloton mortier, le peloton MMG (Medium Machine Gun) du S/Lt A. Matton s'avance à son tour sur la route côtière. Sa colonne comprend huit "carriers" (chenillettes) et un "truck" (camionnette) 15CV. Ces véhicules se suivent à courte distance et roulent en direction du Home-Sur-Mer. C'est alors que, dynamitée quelques jours avant par l'arrière garde allemande, la route présente un très large cratère qui la coupe sur toute sa largeur. En bordure d'une zone déboisée, un passage sablonneux passant par les lèvres du cratère a été déminé et délimité par des rubans blancs. Ce passage qui permet de contourner l'obstacle par la droite, bordait un champ de mines ennemies clôturé, lui par du fil de fer.

Tout comme les véhicules qui les ont précédés, les carriers du peloton MMG doivent effectuer les braquages propres aux véhicules chenillés afin d'atteindre l'axe de la route au-delà du cratère. Le carrier piloté par Vic Delstanche et qu'occupe aussi le sergent Henri Van Den Plas, ainsi que les mitrailleurs Edouard Claessens et Marcel Massonnet, s'engage à son tour dans l'étroit passage qui contourne le cratère. Arrivé au milieu de la courbe, le carrier saute sur une "Tellermine", culbute dans le cratère et prend feu, coinçant sous sa lourde carcasse les malheureux occupants.

Sans doute les affaissements de sable provoqués par les manoeuvres de tous les véhicules précédents ont-ils, à nouveau fait affleurer une mine par trop enfouie, lors du déminage pour être détectée. Il faut faire vite, quatre vies humaines sont en jeu. D'initiative, Raymond Vereecken qui commande le carrier suivant dans la file et son chauffeur John Minnekeer accrochent leur câble de remorquage au carrier quasi retourné. Charles Piremen, qui commande le carrier précédent dans la file, a fait marche arrière et s'est approché de la fournaise tant qu'il le pouvait. Il parvient également à attacher son câble de remorquage au véhicule en feu. De concert et en roulant sur le fil de fer qui marque le bord du champ de mine encore en place, les deux carriers redressent le véhicule en feu. Entretiens, Ernest Moor est parvenu à dégager directement Vic Delstanche de son poste de chauffeur. Dès le véhicule redressé et faisant fi du danger que leur font courir les flammes, ainsi que l'explosion possible des jerrycans et des munitions, le S/Lt Matton et quelques hommes déterminés retirent de l'épave les coéquipiers de V. Delstanche. De leur ceinturon, le chef de peloton décroche illico les grenades Mills et les jette dans le cratère en partie rempli d'eau. Grièvement blessées et brûlées, les quatre victimes ont été étendues, à l'abri au bord de la route. Réconfortées par leurs camarades, elles sont prises en charge par des ambulanciers britanniques arrivés sur place. Revenu vers l'arrière, Jean Bouckenaere, "Dispatch Rider" (Estafette motocycliste) du peloton, est également sur les lieux. C'est lui qui pilotera l'ambulance emmenant les victimes du "First Aid Post". Brûlé au poignet gauche par les flammèches d'un "jerrycan" éjecté du brasier, Charles Dehaene du carrier de Priemen est soigné sur place par le S/Lt A. Matton.

Ce dramatique événement ne peut cependant pas faire perdre de vue la mission impartie au peloton. Aussi, son chef s'efforce-t-il de faire avancer son détachement. A grand-peine, car la mésaventure de Delstanche incite les conducteurs à une extrême prudence. D'autant plus que, toujours en feu, le carrier de Van Den Plas empiète sur l'étroit passage. Rapidement réorganisé, le peloton est allé prendre ses positions devant Cabourg à la tombée de la nuit; Par la suite, on apprendra que le Sergent Van Den Plas et les soldats Claessens et Massonnet n'avaient pas survécu à leurs blessures. V. Delstanche évacué en Grande-Bretagne, en réchappera après bien des souffrances et au terme d'une très longue et courageuse hospitalisation. Coïncidence tragique, E. Claessens avait appris le matin même, à Franceville par télégramme que son épouse venait de mettre au monde leur bébé en Angleterre. Pour permettre à Claessens de rester en compagnie de son ami Delstanche, le mitrailleur Finoulst avait accepté de permuter de véhicul

La participation au sauvetage de l'équipage du carrier du Sergent Van Den Plas par le personnel de la "195 Airlanding Field Ambulance" fut digne d'éloges. Les quatre militaires britanniques concernés, le capitaine médecin Richard Rees et les ambulanciers Patrick Finnerty, John Mannon et Arthur Jones, recevront par la suite des autorités belges la Croix de Guerre 1940 avec palme.

Le 21 août ordres du Colonel Piron : le Génie doit reconnaître les passages de la Dives. La 1re compagnie poussera une forte patrouille à Cabourg. Le Général Gale de la 6e Airborne Div. envoie un message au Colonel Piron : "Congratulations on your advance". A 11h20 la 1re compagnie débarque, prend tout son matériel à bras et progresse. Elle trouve tous les ponts sautés et traverse la rivière avec les moyens de fortune. A 14h20, les quatre pelotons de la 1re compagnie ont passé la rivière et progressent en direction de Houlgate. A 15h35 la 1re cie. a traversé Houlgate et avance vers Auberville. Une batterie ennemie faiblement occupée est attaquée et abandonnée par l'ennemi. Vers 19h la 1re cie. arrive en face de résistances ennemies dans les vergers à l'ouest du carrefour d'Auberville. Guidée par des membres de la résistance française, la section de tête opère ses reconnaissances. Pendant ce temps la 3e cie. suit la 1re et dans un va et vient incessant les barques et les radeaux traversent la Dives. A 23h. La 1re se heurte toujours à de fortes résistances. Une section du peloton Schmitz guidée par un patriote français, le lieutenant Lefebvre arrive dans une prairie et se trouve brusquement prise sous le feu de quatre armes automatiques. Cinq des nôtres sont tués ainsi que le lieutenant Lefebvre. L'aumônier Dethise qui se rend sur les lieux pour secourir les mourants et les blessés, est blessé à son tour. Le chef de la patrouille le 1er Sergent Degrooté, le Caporal Betbeze et les soldats François Bekaert et Lucien Jadon ont succombé également. Le soldat J.B. Deboeck ouvre un feu nourri avec son Bren-gun pour protéger le soldat Pierre Gurhem qui veut aller secourir ses camarades; il est tué à son tour. Deboeck est également touché et mourra le lendemain. Les mortiers allemands commencent à bombarder violemment les positions du peloton Jacobs. Vers 02h, après 3 heures de combat le 3e peloton du lieutenant Jacobs s'illustre par la prise du carrefour de la crête d'Auberville. Au cours de cet engagement le soldat Maitrejean est blessé. 12 allemands sont faits prisonniers. Le Major Wintergroen commandant de la 1re cie. est averti à 02h30 de la prise du carrefour. La liaison entre la cie et le 3e peloton était interrompue depuis le 21 à 17h30.

Le 22 août le groupement belge entre à Villers sur Mer où la population lui réserve un accueil frénétique. Partout les drapeaux français, anglais et belges flottent, les cloches sonnent et les foules crient : "Vive la Belgique!" "Merci!" et "Vive la France!" et les troupes continuent à progresser. Le charroi est enfin activé et la progression vers Deauville s'accélère. A 15h le Colonel est convoqué chez le Général Gale, qui le félicite pour l'action de toutes les troupes belges sous son commandement. EN même temps il lui est communiqué l'ordre de se préparer à traverser la Touques, dont tous les ponts ont sautés, pour occuper les hauteurs de Trouville.

La 1re cie. estime la résistance ennemie à environ une compagnie, avec pill boxes, armes automatiques et canons de 88mm. L'attaque a réussi Auberville est occupé par 2 pelotons (le 1r et le 3e); 1 prisonnier allemand est capturé les autres sont parvenus à se retirer. La 1re cie reçoit l'ordre de maintenir le contact avec l'ennemi jusqu'au moment où elle sera relevé par la 2e cie. La progression continue. Les hommes sont très fatigués car le charroi n'arrive que sporadiquement et ils doivent porter tout leur matériel de combat. Des patriotes français se présentent par tout pour donner des renseignements (parfois contradictoires) sur l'état des routes, les mines ou les îlots de résistance allemands.

A 16h les unités sont aux emplacements qui leur avaient été primitivement assignés : 1re à Deauville, et la 3e à Benerville. La 2e cie., en ligne sur la Touques subit des tirs de mortiers. Le Lieutenant Benjamin Pinkous, chef du peloton des transmissions de la 2e cie. et 2 autres soldats sont blessés. Le Lieutenant Pinkous décèdera le 24 août. Tout devant aux avant-postes près du pont détruit, le soldat Simon Rouche de la Scout-Section de la 1re cie. et le soldat Marcel Fournier du 4e peloton de la 2e cie. sont criblés de balles.

Le 23 août le groupement belge est au repos. Plus tard le large et monumental pont reconstruit sur la Touques que les belges ont finalement traversé et qui relie Trouville à Deauville s'appellera le Pont des Belges et une plaque en Bronze y a scellé à jamais les deux noms ROUCHE et FOURNER.

Le 24, le Génie construit un pont provisoire pour permettre aux véhicules de passer. A 17h10 la Brigade belge est en flèche de la division, elle doit s'arrêter à Vasouy pour laisser passer les OX and BUCKS venant du sud et qui ont pour mission d'aller à Honfleur.

La première unité motorisée (1re Cie.) nettoie Trouville.

Le 25, l'Etat Major du groupement belge s'installe à Honfleur.

Le 26, la première unité motorisée est à Honfleur et la 3e UM est à Conteville et marche vers Foulbec. A 11h30 c'est le drame un barrage d'artillerie allemand atteint la 3e Cie. Le P.C. se déplace vers Berville. Le Colonel est en avant avec la 3e Cie. Celle-ci charge les hommes du Peloton du S/Lt Van Cauwelaert sur des carriers afin de se porter à Foulbec. Ce peloton arrive à Foulbec sans encombre mais dès qu'il se déploie, il est soumis à un violent tir de mortier et subit plusieurs pertes. Les Bérêts Rouges des OX and BUCKX nous relèvent pour nous permettre de nous réorganiser à Berville.

Le 27, les unités du groupement sont au repos et se préparent aux combats à venir en vue de prendre Le Havre.

Le 28, Le Colonel Piron rencontre le Général Gale, qui le félicite pour les réalisations du premier groupement. "It is my regret that your magnificent Brigade quits my command. It will always be my grand pride that the Belgians fought splendidly".

La Bataille de Normandie est terminée, la 6e Airborne, relevée, retourne en Angleterre. La marche vers Le Havre est arrêtée sur ordre de la 49e division.

J.E.LAUWERS
 Chef de la 3e Section
 5e peloton d'Assaut
 1re Cie Indépendante

Distinctions Honorifiques de Guerre

Belges	: Médaille du Volontaire de Guerre Combattant. Avec barrette d'argent
	: Médaille Commémorative 40-45
	: Croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold II avec glaives croisés et barrette 1940-1945
Françaises	: Médaille de la France Libérée
	: Médaille du Jubilé 50e
	: Médaille Commémorative 60e.
Anglaises	: Defence Medal
	: Star 39-45
	: France and Germany Star.
