

## Joseph COUTISSON (1884-1945)

Pilote

Armand Louis Joseph COUTISSON est né le **10 octobre 1884** à 3 heures 30 du matin à Beaulieu-sur-Loire dans le département du Loiret.

Il est le fils de Marie Silvain Georges COUTISSON, docteur en médecine, 33 ans, né le 14 avril 1851 à Bourganeuf en Creuse et de Marie Marguerite Gabrielle ORLIANGE, 26 ans, née le 12 juin 1858 à Bugeat en Corrèze. Du couple, marié le 8 février 1881 à Bourganeuf, naissent quatre garçons, les deux premiers à Bourganeuf et les deux suivants à Beaulieu-sur-Loire ; Marie Emile Antoine le 19 novembre 1881, Marie François Antoine le 7 juin 1883, Joseph le 10 octobre 1884 (futur pilote) et Jean Baptiste Fernand le 5 octobre 1885.



A l'âge de 19 ans, le 16 octobre **1903**, Joseph s'engage volontaire pour 4 ans à Guéret en Creuse, subdivision de Limoges en Haute-Vienne. Sa fiche signalétique le décrit : cheveux, sourcils et yeux châains, front ordinaire, nez moyen, bouche moyenne, menton rond, visage ovale, taille 1,69 mètre.

Il est incorporé au 78<sup>e</sup> Régiment d'infanterie. Il est nommé caporal le 18 septembre **1904** puis promu sergent-fourrier le 23 septembre **1905** et sergent le 6 février **1906**. Il rengage pour 2 ans le 20 septembre **1906**.

Le 14 octobre **1908**, il devient élève officier à l'école militaire d'infanterie. Il est promu sous-lieutenant le 1<sup>er</sup> octobre **1909** et lieutenant le 1<sup>er</sup> octobre **1911**.

Le 23 octobre **1912**, à sa demande, il est détaché à l'aviation comme élève-pilote et poursuit son instruction de pilote au camp de Châlons-en-Champagne dans la Marne. Il est breveté pilote civil (n° 1306) le 2 mai **1913** et pilote militaire sur avion Voisin (n° 310), le 8 juillet **1913**.

« Adresse de la personne à aviser en cas d'accident : Madame Georges COUTISSON (mère) au Bost-Peyrusse à Bourganeuf (Creuse) ».

Joseph COUTISSON, 28 ans, se marie le 3 septembre **1913** à Toul en Meurthe-et-Moselle avec Rose Marguerite Joséphine DELAVIGNE. Leur mariage sera dissout le 26 mars 1924.

Le 2 août **1914**, Joseph est affecté à l'escadrille V 14 sur avion Voisin. Bien entraîné, il est chargé le 15 août **1914** d'effectuer seul à bord, la première reconnaissance stratégique sur le Luxembourg. Alors que la division de cavalerie ne rencontre que des éléments de peu d'importance, il signale une longue colonne ennemie s'étendant d'Etalle à Tintigny (Belgique).

Le 28 septembre **1914**, son escadrille V 14 devient la 1<sup>ère</sup> escadrille de bombardement et participe à la course à la mer, utilisant des obus de 90. Le 28 octobre **1914**, il est chargé de constituer sur l'Yser (Belgique) l'escadrille mixte 35 et il effectue les premières photographies aériennes et les premiers réglages d'artillerie par T.S.F. (radio).

Il reçoit trois citations ; à l'ordre de la IV<sup>e</sup> armée le 27 août **1914** : « *Escadrille V 14, a exécuté plusieurs reconnaissances aux cours desquelles son appareil a été atteint pas des projectiles* », à l'ordre de l'armée le 20 novembre **1914**, et à l'ordre de la IV<sup>e</sup> armée le 9 décembre **1914**. « *Se dépense sans compter et exécute journellement des reconnaissances sur l'ennemi. A obtenu les meilleurs résultats dans l'observation d'artillerie, les reconnaissances à longue portée et le lancement des projectiles* ».

Il est nommé chevalier de la Légion d'honneur et de l'armée, le 20 novembre **1914** : « *A fait depuis le début de la guerre quotidiennement des reconnaissances et des bombardements au-dessus de l'ennemi, son appareil a été fréquemment atteint pas des projectiles* ».

Le 1<sup>er</sup> février **1915**, il rejoint l'escadrille VB 105. Il est cité le même jour à l'ordre de la VIII<sup>e</sup> armée : « *A depuis le début de la campagne, rendu les services les plus signalés, a fait preuve du courage le plus remarquable, tant dans l'exécution des reconnaissances, à longues portées que dans les réglages à bombardement. A volé presque chaque jour et souvent 3 ou 4 fois dans une même journée. A eu à plusieurs reprises, son appareil atteint par des projectiles ennemis* ».

Le 3 février **1915**, au cours d'un vol de reconnaissance, il est contraint d'atterrir en Hollande, il est fait prisonnier (avec son coéquipier, André d'HUMIÈRES) et interné sur l'île d'Urk (Zuyderzée). Après 18 mois de captivité et 3 tentatives infructueuses d'évasion, il parvient à s'échapper le 14 juillet **1916** (voir le récit en annexe). Entretemps, il a été promu capitaine le 26 décembre **1915**.

*Photo d'Albin DENIS : Capitaine Armand Coutisson de l'escadrille V 14 à l'entraînement sur un Nieuport 17 de la N 12. Ce pilote, qui s'est évadé récemment des Pays-Bas a été affecté au GC 11. On peut donc dater cette photo de la seconde moitié de l'année 1916. Comme tous les avions de l'escadrille à cette époque, le Nieuport porte en même temps l'insigne de l'unité et un insigne personnel (ici un cœur) -.*



Armand est affecté le 30 janvier **1917** au 11<sup>e</sup> Groupe de Chasse II à Vadelaincourt dans la Meuse. En combat aérien, le 17 mars **1917** il est grièvement blessé par balle à Montfaucon, en attaquant avec son Nieuport 23, un avion ennemi et reste un an à l'hôpital.

Le 12 avril **1917**, il est cité à l'ordre de la II<sup>e</sup> armée : « *Pilote plein d'entrain et d'audace quoiqu'arrivé depuis peu dans une escadrille de chasse, a livré plusieurs combats poussés jusqu'au corps à corps, le 17 mars 1917, attaquant un biplace ennemi a été grièvement blessé, grâce à son énergie a pu revenir dans nos lignes et sauver son avion* ».

Le 6 mars **1918**, il rejoint le service des entrepôts généraux de l'aviation et le 23 mars **1918**, il est affecté à Nanterre dans les Hauts-de-Seine.

A la fin de la guerre, Joseph est titulaire des décorations françaises suivantes : Croix de guerre 1914-1918 avec 5 palmes et 1 étoile de vermeil, Médaille commémorative de la grande guerre, Croix du combattant, Médaille des évadés (voir l'article de l'Aérophile de 1919 en annexe), Médaille de la victoire. Décorations étrangères : Médaille de l'Yser et Médaille italienne (à la valeur militaire).

Le 7 mars **1919**, il est affecté à la mission aéronautique d'Orient, service des fabrications aéronautiques. Il est promu officier de la Légion d'honneur le 16 juin **1920**. Le 27 juillet **1920**, à la suite de la chute de son avion, il est de nouveau blessé.

Joseph COUTISSON, capitaine aviateur, divorcé, 39 ans, se remarie le 4 juillet **1924** à Paris 18<sup>e</sup> avec Jeanne Alice Marthe DAUVERGNE, 41 ans, née le 24 juin 1883 à Biarritz dans les Pyrénées-Atlantiques (qui est divorcée de Joseph METTROP et a cinq enfants : Mathilde, Georges, René, Lucienne, Marianne). Du couple est né, Noël le 8 décembre 1921 à Paris 75018.

Joseph est promu chef de bataillon le 25 juin **1925**. Il est cité à l'ordre du Corps d'armée, paru au Journal Officiel le 6 avril **1929** et affecté au 31<sup>e</sup> Régiment d'aviation le 15 avril **1929**.

En **1929**, il demande à être mis en disponibilité pour participer à la réalisation de l'« Arc-en-ciel », de René COUZINET, le premier avion trimoteur à moteurs accessibles en vol, qui a réussi avec le pilote Jean MERMOZ les huit premières traversées postales de l'Atlantique-Sud.

A la fin de sa disponibilité en **1933**, il prend le commandement du groupe du camp de Châlons, puis du 1<sup>er</sup> groupe de la 34<sup>e</sup> escadre.

Il est promu lieutenant-colonel le 25 mars **1935** et affecté à l'inspection générale technique du matériel, de la sécurité et des installations de l'air le 25 mars **1935**. Il est affecté à la Base aérienne n° 104 de Dugny-Le-Bourget (dissoute en 1984) en qualité de commandant de la Base le 29 juin **1936**.

Par décret du 10 décembre 1936, rendu sur le rapport du ministre de l'Air, le lieutenant-colonel COUTISSON, commandant la base aérienne de Dugny, est promu commandeur de la Légion d'honneur. Cette décoration lui est remise le 15 janvier 1937.

Affecté à l'inspection générale technique de l'air en 1937, il est promu colonel le 15 septembre 1937, étant toujours animé d'une véritable passion pour le vol, après 25 ans d'aviation, et totalisant en ces deux dernières années près de 600 heures de vol par tous les temps pour effectuer en avion toutes les missions d'inspection dont il est chargé.

Il est admis en congé définitif du personnel navigant le 10 octobre 1938. Il est membre de l'association *Les Vieilles Tiges*.

A l'âge de 55 ans, le 2 septembre 1939, il est rappelé à l'activité par ordre de mobilisation, à la Base aérienne de Dugny en Seine-Saint-Denis. Il est affecté à la Base aérienne 131 de Caen dans le Calvados le 15 novembre 1939. Le 24 janvier 1940, il est affecté à la direction du matériel militaire du ministère de l'air. A compter du 26 août 1940 il est replacé en congé du personnel navigant et admis à faire valoir ses droits à la retraite à l'issue de son congé.

Il est incorporé aux F.F.C.I. (*Forces Françaises Combattantes de l'Intérieur*) comme agent P 2 (*agent de renseignement qui travaille à plein temps pour la Résistance*), chef de mission de 2<sup>e</sup> classe dans l'unité « Ceux de la Libération-Vengeance ».

Il est arrêté par la Gestapo (police allemande) le 11 novembre 1942 à Conflans-Sainte-Honorine, commune où il était domicilié, en Seine-et-Oise (devenue les Yvelines). Son fils Noël âgé de 21 ans peut s'échapper in-extremis.

Joseph est déporté. Le 16 avril 1945, il décède au camp de Buchenwald d'un coup de crosse de fusil dans la tête d'un SS pour avoir assommé un « kapo ».

Joseph COUTISSON, colonel dans l'Armée de l'Air aux Forces Françaises Combattantes, est Mort pour la France à l'âge de 60 ans, 16 avril 1945 à Buchenwald en Allemagne.

Son nom est gravé sur le monument aux Morts de la commune de Conflans-Sainte-Honorine, avec son 1<sup>er</sup> prénom Armand COUTISSON. Il est aussi inscrit dans le "Livre Mémorial des Déportés de France".

Le 22 mai 1946, une délibération du conseil municipal de la ville de Conflans-Sainte-Honorine décide que la *Place de la gare* sera nommée désormais *Place du Colonel COUTISSON*.

La ville de Bourgueuf dans la Creuse baptise en 1956, une rue : *Rue Colonel COUTISSON* (photo).



#### Sources & remerciements :

Jérôme COUTISSON, petit-fils de Joseph COUTISSON

Nick CARDINAAL, petit-fils du premier mariage de Marthe DAUVERGNE → [www.geneanet.org/profil/cnc3738](http://www.geneanet.org/profil/cnc3738)

Jos KOERS BOUWENS, petite-fille du premier mariage de Marthe DAUVERGNE

Jean-Christophe PEYRONNAUD

Jean BONNET

Albin DENIS « Les Escadrilles Françaises de la Grande Guerre » → [www.albindenis.free.fr](http://www.albindenis.free.fr)

Lucien MORAREAU de l'ARDHAN → [www.aeronavale.org](http://www.aeronavale.org)

Viviane COURTIN, Déléguée Générale PI pour le « Souvenir Français » de la Creuse → [www.souvenir-francais.fr](http://www.souvenir-francais.fr)

Le site internet de généalogie creusoise → <http://genal23.free.fr>

Le site internet « Mémoire des hommes » → [www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr](http://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr)

Les Archives du Service Historique de l'Armée de l'Air à Vincennes → [www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr](http://www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr)

« Gallica » la bibliothèque numérique de la Bibliothèque Nationale de France → [gallica.bnf.fr](http://gallica.bnf.fr)

« Léonore » la base de données des archives nationales → [www.culture.gouv.fr/documentation/leonore/pres.htm](http://www.culture.gouv.fr/documentation/leonore/pres.htm)

« The French Air Service War Chronology 1914-1918 » livre de Frank W. BAILEY & Christophe CONY en 2001

« Traqués par l'ennemi » livre de 1931 de Jacques MORTANE (retranscription ci-après)

L'état civil des mairies concernées.

Mise en œuvre par Fernande BONNEMAIN → [www.airmemorialcreusois.fr](http://www.airmemorialcreusois.fr)



Evadés de Hollande : Joseph COUTISSON (31 ans) et André d'HUMIÈRES (29 ans) (\*)

Le **3 février 1915**, le capitaine COUTISSON et le lieutenant d'HUMIÈRES partaient de Saint-Pol-sur-Mer pour effectuer une longue reconnaissance entre La Lys et l'Escaut. Ils pilotaient biplan Voisin de l'escadrille V.B. 105. Deux heures après, leur mission terminée, ils rentraient vers Courtrai, lorsqu'un fort vent d'ouest se mit à souffler.

Pendant deux heures, le capitaine COUTISSON fit de vains efforts. Vingt kilomètres seulement séparaient l'équipage de ses lignes, mais l'allure de l'avion n'était que de 5 kilomètres à l'heure et il restait une demi-heure d'essence. Une seule ressource : gagner la Hollande. Le lieutenant d'HUMIÈRES parlant la langue de ce pays, il semblait que les deux officiers pussent se tirer d'affaire.

Vingt minutes après leur décision, ils étaient en vue de l'embouchure de l'Escaut. Ils auraient voulu pousser plus au nord, mais le manque d'essence les en empêcha.

Ils se posent dans une île (Noord-Beveland) près d'une ferme isolée (ferme de kats), sur un beau pré, coupé néanmoins d'un fossé, que le Voisin franchit sans incident.

Un paysan accourt. D'HUMIÈRES a vite fait de le convaincre de lui vendre des effets civils. Déjà, les deux aviateurs espèrent pouvoir s'éclipser sans difficulté, lorsque d'autres paysans surgissent qui engagent leur camarade à ne pas accorder son aide. Tandis qu'ils parlementent, arrive un gendarme cycliste qui vient tout détruire. Il emmène les Français à Colijnsplaats.

Le soir, deux officiers hollandais arrivent de Middelburg. Les prisonniers, refusant d'engager leur parole, se voient confisquer tout ce qu'ils possèdent et sont conduits au Fort de Wierickerschans, le lendemain.

Ce fort servait de poudrière avant de devenir un lieu d'internement. Situé au bord du Vieux Rhin, au milieu de polders, entre Leyde et Utrecht, il est entouré d'eau de tous côtés. Deux groupes de bâtiments : l'un réservé aux officiers internés, l'autre, à l'usage d'une troupe hollandaise composée d'une centaine d'hommes.

Existence monotone, mais supportable. Bonne nourriture. Promenade sur les remparts l'après-midi. Sorties avec escorte à l'extérieur. Bientôt des permissions de la journée furent accordées, en échange de la parole d'honneur par écrit, pour aller à La Haye et à Rotterdam. Courrier et colis n'étaient pas ouverts.

Le major VAN BOWCOP, commandant du fort, s'appliquait à adoucir le sort des prisonniers en installant une bibliothèque, un tennis, etc. Les captifs, outre COUTISSON et d'HUMIÈRES étaient un seul français, le lieutenant CHAUVIN, interprète auprès de la Royal Naval Division, et une cinquantaine d'officiers anglais de la R.N.D. qui, envoyés trop tard au secours d'Anvers, avaient dû passer en Hollande, après quelques jours de combat.

Malgré le confort relatif, les deux aviateurs n'avaient qu'un désir ; recouvrer leur liberté. Leur bâtiment se trouvait dans une enceinte entourée d'une haute rangée de fils de fer barbelés, gardée par de nombreuses sentinelles, éclairée la nuit comme en plein jour. Au sud, une grille, fermée la nuit, donnait accès à la région des casernes. La cantine des soldats était du côté du bâtiment des officiers. Il s'établissait de ce fait, entre 20 et 21 heures, un va-et-vient incessant à la grille de l'enceinte. Il fallait donc essayer de se procurer des uniformes hollandais, pour pouvoir passer devant la sentinelle sans attirer son attention, traverser la cour, moins éclairée la nuit, franchir la palissade qui fermait cette cour et atteindre le bord de l'eau.

Une aide extérieure était indispensable pour procurer les uniformes et pour venir chercher les évadés de l'autre côté du fossé du fort.

Elle fut trouvée. Bientôt, par petits colis, les deux aviateurs reçurent deux shakos (*couvre-chef militaire*) et deux combinaisons kaki. Tout était prêt. Il n'y avait plus qu'à attendre la date fixée pour la tentative, c'est-à-dire le **26 février 1915**. Mais un télégramme, puis une lettre déclarèrent aux impatients qu'il fallait attendre. Les jours passèrent, pas de nouvelles.

Pendant ce temps, en voulant augmenter le confort des internés, le major VAN BOWCOP, sans le faire exprès, rendit les chances d'évasion beaucoup plus précaires : il fit construire un nouveau corps de garde à l'extérieur du fort et transporter la cantine des hommes, dans une autre cour.

Aussi, à la place du va-et-vient propice, n'y avait-il plus que de rares ordonnances passant la grille entre 20 et 21 heures. Le plan d'évasion perdait presque toute son efficacité. L'ajournement de la tentative allait-il être fatal ?

Le **19 mars 1915**, s'étant rendu à La Haye, le lieutenant d'HUMIÈRES apprenait que le ministre de France, avait reçu du gouvernement hollandais, la proposition d'échanger le capitaine COUTISSON contre un aviateur allemand. Il fallait donc attendre, mais le **28 mars 1915** la proposition était refusée par le gouvernement français. D'autre part, plusieurs officiers anglais préparaient une évasion. Il convenait de ne pas se laisser devancer, leur fuite devant provoquer un redoublement de surveillance.

Aussi, le **29 mars 1915**, le capitaine COUTISSON décidait-il de partir. Après le dîner, il se retire dans sa chambre, selon son habitude, rase sa moustache et se déguise en soldat hollandais. Le lieutenant d'HUMIÈRES va s'assurer que la voie est libre, revient cherche COUTISSON, sort de la chambre en sifflant pour attirer sur lui l'attention de la sentinelle, tandis que le capitaine passe en traînant de gros souliers ferrés.

Le voici dans la seconde cour du fort, entourée d'une barricade de deux mètres cinquante. Il franchit l'obstacle à l'aide d'une corde, en se dissimulant dans un coin sombre. De l'autre côté, il descend vivement au bord de l'eau. Il se cache dans les roseaux et a la chance de ne pas être aperçu par une ronde qui passe à 21 h. 30.

Il doit effectuer la traversée à 23 heures, mais, le froid étant très vif, il craint de ne plus avoir la force de se jeter à l'eau s'il attend encore une heure dans l'immobilité. Il se jette donc à la nage, tout habillé et soutenu par une petite ceinture de kapok (*fibres d'arbre*). Il franchit rapidement les quarante premiers mètres, mais, nageur médiocre, il est épuisé par cet effort. Arrêté par le courant qui le ramène vers la rive du départ, il se croit perdu et vit des minutes d'angoisse. Heureusement, soutenu par la ceinture de kapok, il se ressaisit et finit par gagner la rive opposée en nageant sur le dos. En un quart d'heure, les 80 mètres d'eau glacée sont traversés.

COUTISSON arrive à La Haye. Contrairement aux assurances qui lui avaient été données, rien n'est préparé, pas même un gîte, et il doit loger dans une maison habitée par deux hongrois et des agents du contre-espionnage allemand. Le lieutenant d'HUMIÈRES, qui a réussi à son tour, vient rejoindre son camarade le lendemain matin.

Après de longs pourparlers, deux hollandaises de Scheveningen consentent à cacher les deux évadés dans leur appartement. Hélas ! le 31 mars, à 1 heure du matin, la maison était cernée par la police et les deux français, vendus par leur hôtesse, étaient arrêtés.

Ramenés au fort de Wierickerschans, ils étaient mis en prison et, 10 jours après, internés dans l'île d'Urk au milieu du Zuiderzee, à 40 kilomètres des côtes.

L'île d'Urk est habitée par une population d'environ 2000 âmes, composée uniquement de pêcheurs, tous plus ou moins parents, ayant conservé les mœurs du passé. Les sympathies de ces gens vont aux Allemands qui leur achètent leur pêche, tandis que les Anglais ne sont pour eux que des concurrents. Grâce à cette circonstance habilement exploitée, grâce aussi au fait que la garnison se recrutait dans l'île et que chaque soldat vivait sous la menace d'être renvoyé de l'île si quelqu'un interné parvenait à s'évader, il était pour ainsi dire impossible de faire une tentative présentant des chances de succès.

Le lieutenant-colonel Vreedenberg, de la marine hollandaise, commandait le dépôt et la place d'Urk, dite « en état de guerre ». Les internés étaient logés dans une baraque en bois, entourée d'une double rangée de fils de fer barbelés entre lesquels se promenaient des sentinelles armées. La nuit, des lampes puissantes éclairaient le baraquement et les environs. La vie était supportable ; nourriture satisfaisante, trois jours de permission par mois pour aller à La Haye, bains de mer, tennis, promenade dans l'île sous la surveillance d'une sentinelle, mais interdiction de rentrer dans les maisons et de parler aux indigènes. Lorsque vinrent l'hiver et la pluie, l'existence devint beaucoup plus pénible.

Que faire pour fuir ? Depuis un essai de l'aviateur anglais RAINEY, un torpilleur sous pression était dans la rade, et en haut du clocher de l'église, une sentinelle était chargée de signaler l'approche des embarcations suspectes. En outre, la personne qui avait aidé précédemment les Français les avisa qu'ils ne devaient plus compter sur elle et que s'ils renouvelaient leur tentative ils pourraient s'attirer 6 ans de prison.

Comment sortir de l'enclos ? Tout était là. Une fois de l'autre côté, les évadés trouveraient des gens disposés à les cacher, mais nul ne faciliterait la sortie du baraquement. Les internés essayèrent de construire un tunnel. Trois semaines plus tard, ils étaient découverts. Ils recommencèrent : vers le **15 août 1915**, ils amorcèrent un passage souterrain partant de leur chambre et devant déboucher au milieu du cimetière, dans une petite salle servant de morgue. Comme outils, des couteaux et des pelles d'enfants ! Deux équipes travaillaient à l'entreprise ; une de 14 heures à 18 h. 30, l'autre de 20 heures à minuit.

Ecoutez le capitaine COUTISSON :

« Une grave question se posa dès l'abord : celle de l'évacuation des terres déblayées. Il fallut bien vite renoncer à les emporter dans nos poches pour les jeter à l'extérieur, méthode lente et de rendement nul. L'idée nous vint alors de les loger dans le mince intervalle qui existait entre le sol imparfaitement nivelé et le plancher. A cet effet, nous creusâmes tout un réseau d'étroites tranchées sur les rebords desquels, les terres abattues étaient transportées, puis refoulées le plus loin possible et tassées sous le plancher à l'aide de raclettes ».

« Nous creusâmes 60 mètres de ces tranchées. Comme le tunnel était à 3 mètres au dessous du sol, nous étions forts gênés par l'eau qui, aux jours de pluie, envahissait notre chantier. Nous arrivâmes à pourvoir en partie à l'assèchement par le forage d'une série de puisards, dont l'un, profond de 3 mètres, avait un diamètre d' 1,50 mètre à l'entrée du tunnel. Ces puisards suffisaient à peu près à recueillir les eaux d'infiltration, mais il nous fallut en outre creuser un grand bassin de retenue à 10 mètres du tunnel et y apporter l'eau à l'aide d'un bidon de 5 litres. Il s'agissait en effet d'épuiser par jour 400 litres ».

« Un autre ennui venait des éboulements assez fréquents. Bien vite, nous fûmes amenés à revêtir entièrement les parois de notre galerie à l'aide de planchettes que nous avions mille difficultés à nous procurer et que assemblions à l'aide de cornières métalliques. Enfin, au fur et à mesure de notre avancée, nos bougies s'éteignaient dans l'air devenu irrespirable. Après avoir boisé, il fallait donc aérer, ce que nous réalisâmes au moyen d'un soufflet et d'un long tuyau de caoutchouc d'une trentaine de mètres. Un de nos camarades, resté dans la chambre manœuvrait le système ».

« La terre était dure, glacée, fréquemment mêlée de grosses pierres que nous dûmes desceller et transporter à grand-peine. A chaque instant, une poche d'eau crevait, nous vivions dans l'eau et dans la boue, nous y rampions, ne travaillant que couchés tantôt sur le dos, tantôt sur le ventre, tantôt sur le côté, presque toujours le corps recroquevillé. Et nous nous estimions fort heureux si, au terme d'une journée, nous avions avancé de 40 centimètres. La fatigue due à cette tâche exténuante n'était rien encore auprès de la tension nerveuse que nous imposait le souci d'endormir la vigilance inquiète de nos gardiens et de ne pas compromettre par une imprudence le succès de notre entreprise ».

« Avant l'établissement de notre bassin de retenue, nous épuisions l'eau du chantier au moyen de bouteilles dissimulées sous nos vêtements et que nous allions vider dans les W.C. Comme il y avait chaque jour plus de 400 bouteilles à vider ainsi, il en résultait des allées et venues continuelles, au cours desquelles il nous arriva plus d'une fois d'éprouver l'appréhension de voir notre manège découvert en rencontrant le colonel ou des soldats. Assez souvent, nous recevions la visite soit d'internés qui n'étaient pas dans le secret, soit d'officiers hollandais. Il fallait alors interrompre la soufflerie et cesser l'aération, ce qui était parfois une gêne intolérable pour les travailleurs ».

« Afin d'écarter les soupçons, nous avons pris le parti de laisser la porte de notre chambre grand ouverte. Attentivement d'HUMIÈRES et moi faisons le guet. Aux heures de changement d'équipe, nous fermions la porte 10 minutes environ ; mais elle était dépourvue de serrure, c'étaient des moments critiques et pleins d'émoi. Il s'agissait d'aller vite et sans ouvrir la bouche. Les habits de travail rangés dans l'armoire et les vêtements de jour repris, celui de nous deux qui n'était pas au chantier effaçait les traces de la sortie des travailleurs et rejetait dans le puits la terre rapportée à leurs chaussures ou celle collée aux vêtements. En outre, chaque matin, dès l'aube, il fallait laver la chambre à grande eau pour faire disparaître toute trace suspecte ».

« L'orifice du puits était fermé par une grande caisse sur laquelle reposait le lit. Sous le lit, nous avions amoncelé un tel fouillis de bouteilles, de valises, de bottines que les avisés n'auraient pas eu l'idée que l'entrée d'un puits pût se dissimuler à cet endroit. Après 3 mois  $\frac{1}{2}$  d'un labeur acharné, nous avons creusé 60 mètres de tranchées, 14 mètres de tunnel, et un mètre d'épaisseur à peine nous séparait de la liberté. Nous fûmes aidés d'abord, par 4 officiers, dont 2 anglais, les lieutenants de FIXSEN et CHANTER, et 2 belges, les lieutenants GRAY et SLAGMOLEN, auxquels s'adjoignirent par la suite 3 autres belges, les lieutenants WILLIAM, GAUPIN et TONNET ».

Les candidats à l'évasion avaient fait acheter un bateau, étudié les routes des abords du Zuiderzee et du Nord de la Hollande. Ils s'apprêtaient à partir dans les premiers jours de **décembre 1915** quand, sur une indiscretion de l'extérieur, un avis téléphoné de La Haye par le général HONNEN avertit le colonel VREEDENBERG qu'il devait y avoir un tunnel sous la chambre des Français. Fouille de fonds en comble, sans que l'entrée du souterrain fût découverte. Mais la dénonciation était trop précise : les 2 amis furent délogés. Hélas ! le déménagement dévoila tout. Un officier de génie hollandais, envoyé pour faire un rapport, fut émerveillé et ne dissimula pas son regret qu'une si belle œuvre n'eût pas abouti.

Les habitants d'Urk, moins admiratifs, furent persuadés que les officiers avaient miné la maison pour la faire sauter. COUTISSON fut alors puni pour une durée indéterminée pour le motif : « Dans sa chambre, a fait un trou dans le plancher

avec son savoir » (lire, lui le sachant). A cette époque 2 officiers allemands venaient de s'évader de Bergen, grâce à la complicité d'un officier hollandais, le lieutenant SCHMIDT qui, précédemment, venu à Urk accompagner 2 belges, avait témoigné d'une façon insultante, de ses sentinelles anti alliés. Puni à la suite de ce fait, le lieutenant SCHMIDT avait été nommé peu de temps après à Bergen pour garder les officiers allemands.

COUTISSON, ayant protesté violemment, fût isolé, interné dans une maison du village et placé sous la surveillance d'une garde spéciale. Cette rigueur constitua une facilité d'évasion pendant plusieurs mois : au début, la fenêtre d'une des chambres à laquelle le captif pouvait accéder n'avait pas de barreaux et n'était pas gardée. Il suffisait qu'un bateau vînt à la pointe nord-est de l'île. Des pourparlers engagés avec des pêcheurs furent connus du colonel ; des barreaux furent mis à toutes les fenêtres.

Le Français demanda à un compatriote résidant à La Haye des scies à métaux. Par un placard, il put accéder à l'étage supérieur après avoir coupé le plancher à l'aide d'un vilebrequin et il commença à scier les barreaux d'une fenêtre située hors de la vue de la sentinelle. Il y avait encore pour 3 semaines de travail au moins, lorsque le colonel VREEDENBERG fit appeler COUTISSON et le prévint qu'après le prochain départ des officiers anglais et belges, désormais internés sur parole par ordre de leur gouvernement, tous les français habiteraient le grand baraquement. Le temps pressait.

COUTISSON finit par trouver un bateau et l'évasion fût décidée pour la nuit du 13 au 14 juillet 1916, entre 21 heures, (moment de l'appel du soir) et 2 heures (moment convenu pour l'embarquement). Comme, d'autre part, le bateau ne pouvait arriver à Kampen, (ville reliée à Urk par le téléphone) qu'assez tard, il fallait que rien ne fût découvert lors de l'appel du matin (7 h 30). Depuis quelque temps l'aviateur avait pris l'habitude de ne pas répondre à l'officier hollandais qui faisait l'appel. Il confectionna un mannequin coiffé des ses propres cheveux collés sur son casque d'aviateur, et l'installa, la tête sur l'oreiller, le bras droit replié sur la figure.

N'ayant pas eu le temps de scier les barreaux, il lui fallait passer devant la sentinelle, qu'il avait souvent remarquée endormie dans sa guérite vitrée et à 3 ou 4 mètres du sol, comme un poste de vigile. COUTISSON se mit en caleçon, ainsi que les soldats hollandais le faisaient pour se rendre aux W.C. situées de l'autre coté de la guérite dans la rue. Il fit un paquet des vêtements civils qu'il s'était procurés, enduisit de beurre la serrure et les paumelles de la porte qui grinçaient, ouvrit, sans éveiller l'attention du poste de garde, attendit que la sentinelle fût endormie et sortit. La porte de la rue était ouverte.

Sans avoir fait la moindre rencontre, il arrivait au bateau et s'installait dans une soute à charbon. A 6 h 30 départ et à 8 h 30, arrivée à Kampen. Le sous-officier et les hommes chargés de la visite n'avaient pas aperçu le voyageur à l'embarquement, mais il fallait descendre maintenant sans être remarqué des hommes de l'équipage.

COUTISSON attendit jusqu'à 9 h 30 et, tranquillement, passa au milieu d'eux ; occupés à l'atterrissage sur le pont, ils ne pouvaient soupçonner que ce docker noir quittant le bord pouvait être un officier français. L'évadé resta caché pendant quelques jours, puis traversa la Hollande et arriva après maintes péripéties au port qui lui permit de gagner l'Angleterre. Le bateau fut attaqué par un sous-marin allemand à la sortie des eaux territoriales hollandaises, mais ce fut sans succès.

Le lieutenant d'HUMIÈRES était tombé malade à la suite du travail souterrain. Il avait été interné sous bonne garde l'hôpital d'Utrecht, mais il parvint lui aussi à brûler la politesse aux sentinelles : « après une troisième tentative et en déployant les plus belles qualités d'ingéniosité et de ténacité ». Il était arrivé le **28 février 1915** à l'hôpital d'Utrecht. Il occupait une chambre au 2<sup>ème</sup> étage d'un bâtiment fort élevé. Les fenêtres étaient garnies de barreaux très solides et donnaient sur un jardin à une hauteur de 20 mètres. La porte était doublée à l'extérieur d'une cage métallique fermée d'une chaîne et d'un cadenas par l'officier de garde en personne. Outre cet officier, un sous-officier, un caporal et 12 hommes étaient affectés au dangereux récidiviste.

L'officier, pendant sa faction, habitait une chambre attenante à celle du lieutenant André d'HUMIÈRES. Il avait la consigne de veiller toute la nuit, fenêtres ouvertes. La chambre au-dessus servait de corps de garde. La chambre au-dessous était celle du major de service. Deux sentinelles armées, gardaient la porte du prisonnier, deux autres étaient placées dans le jardin, sous les fenêtres. Des 4 fenêtres, toutes à guillotine, deux s'ouvraient difficilement, à peine, et part le haut ; les 2 autres étaient condamnées, mais il en était une qui s'ouvrait par le bas. En sciant 2 barreaux, d'HUMIÈRES, pourrait se glisser le long d'une corde sur le toit d'un préau qui divisait en deux le jardin. De ce toit, il espérait pouvoir gagner la partie du jardin non surveillée et franchir le mur d'enceinte pour se trouver dans la ville.

Il s'était procuré une corde et une scie. Il commença l'opération sur les barreaux, mais, étant libre sur parole de 10 heures à 21 heures, il ne pouvait préparer sa fuite que la nuit. Il fallut 15 veillées avant que les barreaux ne fussent sciés. Travail difficile et compliqué : dans l'obscurité et les persiennes rabattues, pour atténuer le bruit. Parfois, il fallait attendre des

heures entières une minute propice. Lorsqu'il abandonnait son travail, l'officier nettoyait les barreaux, collant sur la coupure des morceaux de papier noir et frottant le tout avec du charbon. La besogne accomplie, 4 nuits furent passées aux aguets pour observer les allées et venues des sentinelles. Or - se méfiait-on ? - l'ordre fut soudain donné aux soldats de ne plus se promener, mais de rester en faction sans bouger, au-dessous des fenêtres.

Le lieutenant d'HUMIÈRES réfléchit. Il finit par découvrir une fissure dans la surveillance dont il était l'objet. Lorsqu'il rentra, le soir à 21 heures, l'officier de garde l'accompagnait dans sa chambre et allait disposer lui-même la faction. Souvent, avant d'aller placer les postes, il rendait au captif sa parole. Il fallait donc mettre à profit ce court répit, afin d'arriver dans le jardin avant les sentinelles. Le soir même - **29 mars 1916** - d'HUMIÈRES rentra à 19 h 30 et invita l'officier à prendre le thé, suivant la coutume. A 21 heures, il lui annonça qu'il allait se mettre au lit et brûla devant lui la parole écrite rendue avant la séparation.

Dès que le cerbère fut sorti, l'aviateur retira les barreaux, installa la corde, ouvrit les persiennes et se laissa glisser, non sans une longue déchirure à son pantalon. Sur le toit du préau, il s'apprêtait à couper la corde, lorsqu'il vit 2 soldats hollandais accoudés à leur fenêtre et observant son manège avec stupeur. Ils se mirent à hurler. D'HUMIÈRES ne perdit pas de temps, il courut au bout du toit, se jeta dans un petit sapin, saisit une branche qui se cassa et le déposa doucement sur le sol. Il traversa le jardin à toute allure, franchit le mur de l'hôpital et se trouva dans la rue. Il reprit sa course, lança du poivre pour dépister les chiens, tourna plusieurs rues et reprit son pas normal pour aller se mettre sous la protection d'un hollandais francophile, qui le cacha pendant 4 jours dans un hangar d'automobiles.

Les autorités le croyaient loin. Le soir du 4<sup>ème</sup> jour, à la tombée de la nuit, moustache rasée, lorgnon sur le nez, il sorti d'Utrecht à bicyclette avec son sauveur, qui le conduisit à 40 kilomètres de là dans un pavillon champêtre où il demeura 15 jours. Puis il fut embarqué à bord d'un bateau, où il resta 14 heures immobile, couché sur les cordes. Après l'appareillage, on le conduisit à une petite soute ; il passa 5 heures sur le cylindre à l'intérieur duquel tournait l'arbre de l'hélice. Enfin, le bâtiment pris la mer. L'évadé était sauvé. Il débarquait le lendemain à Londres et, quelques jours après, se remettait au service de la France. Il devait piloter et, comme le capitaine COUTISSON, se couvrir à nouveau de gloire.

Ce qui s'était passé, après le départ du capitaine COUTISSON, une lettre du lieutenant CHAUVIN à l'évadé va nous le dire :

« Votre fuite a été découverte à 9 h 30. Le lampiste entrant dans votre chambre et voyant ce corps immobile dans votre lit crut que vous étiez mort. Il a pris peur, a appelé la sentinelle, et tous les deux, soulevant avec respect les draps qui couvraient les restes de feu, le capitaine, découvrirent le crâne jadis dénudé de votre casque, recouvert maintenant d'une abondante chevelure noire. Cinq minutes plus tard l'alerte était donnée, le port consigné et toutes les jumelles de la garnison fouillaient anxieusement l'horizon. Le hasard avait voulu que le yacht à moteur que nous avons vu ensemble la veille et qui était monté par deux artistes eût appareillé le matin de bonne heure. Nul doute qu'il ne vous avait emmené et le torpilleur fut immédiatement envoyé à votre recherche pour le ramener d'urgence au port.

Le yacht était déjà à Kampen, bien tranquille, quand, au grand étonnement des passagers, le torpilleur vint silencieusement se ranger à ses côtés et déclarer qu'il était prisonnier. Un équipage de prise, composé du quartier-maître du torpilleur et de son revolver, monta à bord. Deux heures après, tout Urk se pressait sur les jetées et sur les quais pour voir rentrer les deux bâtiments et assister au débarquement du fugitif, certainement caché dans un des tiroirs de la cabine. Les malheureux ne purent repartir que le lendemain. Le soir, le torpilleur, qui n'avait jamais tant navigué, repartait pour Kampen, afin d'en ramener cette fois un chien policier, son gardien, et un détective. Ce fut inénarrable.

Tout Urk était « sur sabots ». On poussa le nez du chien dans votre vareuse et le cortège se forma. Devant, les agents de police déblayant la voie, puis le chien attaché à une longue laisse : derrière, la famille, représentée par les autorités en fureur ; enfin la foule des citoyens, précédée d'un soldat portant votre vareuse, comme on porte la tunique d'un général derrière son cercueil.

Lentement la procession s'ébranla à pas comptés, le capitaine spirite ??, les mains dans ses poches comme vous savez, marchant posément en serre-file. Soudain, grand émoi ! Le chien policier s'engouffre dans une maison : il est là ! Hélas ! C'est un malheureux chat que le chien rapporte dans sa gueule et qu'on a grand-peine à lui arracher. Pendant près de deux heures, Azor promena ainsi toute la ville dans les endroits les plus invraisemblables où vous n'avez certainement jamais mis les pieds. Il musa longtemps à la base du phare et, de guerre lasse, on l'emmena coucher. J'en fis autant, assez tranquilisé sur la suite des événements ».

(\* ) André Marie Raoul d'HUMIÈRES est né le 6 juin 1887 à Paris 8° et se maria le 3 février 1919 avec Georgette de RAVINEL à Paris 7°, le couple aura sept enfants. Il est nommé chevalier de la Légion d'honneur et décède à l'âge de 88 ans, le 15 novembre 1975 à Neuilly-sur-Seine dans les Hauts-de-Seine. Il repose au cimetière de Montparnasse à Paris 15°.



# Les Soldats de l'air

## prisonniers de guerre évadés

Il y a quelques mois (voir *Aérophile* du 1<sup>er</sup>-15 mai 1918), dans la réunion spécialement organisée en leur honneur par l'Aéro-Club de France, M. Jacques-Louis Dumesnil, sous-secrétaire d'Etat de l'Aéronautique militaire, saluait les aviateurs qui, après avoir eu le malheur d'être faits prisonniers, ont réussi, au prix de mille dangers et, parfois grâce à une énergie surhumaine, à regagner la France.

« Vous êtes les bienvenus, leur disait-il, non seulement parce que vous êtes des soldats qui revenez ser-

quette de bronze frappée à leur intention, de rappeler sommairement, avec leurs titres à notre admiration, les circonstances principales de leur évasion.

Dans cette liste glorieuse, les grades se mêlent, les conditions sociales se coudoient comme en pleine bataille dans la fraternité des souffrances et des périls affrontés en commun, dans la noble camaraderie de l'énergie et du courage.

Loin de nous la pensée d'établir une hiérarchie de leurs mérites. Nous suivrons donc simplement dans



Un groupe de soldats de l'air, prisonniers de guerre, évadés.

(1) Second-maître Amiot, mort pour la France; (2) sous-lieutenant de Tascher; (3) maréchal des logis Papeil; (4) sous-lieutenant Gilbert, mort pour la France; (5) lieutenant Barès; (6) capitaine Pinsard; (7) sous-lieutenant Seigneurie; (8) lieutenant Mezergues; (9) adjudant Reservat; (10) sergent Seitz; (11) quartier-maître Pronx; (12) maréchal des logis Boudou; (13) sous-lieutenant Niox; (14) capitaine Courtois; (15) sous-lieutenant Gidner; (16) capitaine Bollack; (17) maréchal des logis Trouchaud; (18) adjudant Driot; (19) sergent Charamélet; (20) adjudant Weisé; (21) sergent Pichard; (22) sous-lieutenant de Pracomtal, (mort pour la France).

vir à l'heure où il est encore temps, mais encore parce que vous êtes des hommes qui avez terriblement souffert... »

Ils ont souffert, en effet, physiquement, moralement, mais, sur des soldats comme ceux-là, l'abattement n'a pas de prise. Leur volonté se raidit dans l'épreuve, les obstacles stimulent leur courage, les insuccès sont impuissants à les rebuter, et en dépit des précautions des geôliers, des traitements les plus rigoureux, l'heure sonne enfin de la liberté reconquise.

Nous avons enregistré au jour le jour toutes les fois que nous l'avons pu, leur retour parmi nous.

Certains ont pu reprendre sans bruit leur place dans le rang. D'autres, tels que de Pracomtal, Amiot, Garros sont morts depuis, pour la France.

Aussi, nous a-t-il paru bon, au moment où l'Aéro-Club vient d'avoir la touchante pensée de rendre à ces glorieux soldats retrouvés, l'hommage qui leur est dû, en leur remettant solennellement la pla-

ces brèves notes, fournies, en général, par les intéressés eux-mêmes. L'ordre chronologique d'évasion, en renvoyant, le cas échéant, aux numéros de l'*Aérophile* dans lesquels leur aventure a déjà été plus longuement relatée et en groupant ceux qui réussirent à s'échapper ensemble. Les distinctions indiquées sont celles obtenues au moment où ces notes ont été recueillies. Pour beaucoup des braves que nous citons le nombre de ces glorieuses récompenses s'est depuis largement augmenté.

Allemand (Joannès-Emile), sous-lieutenant mécanicien de dirigeable (breveté), né le 3 juillet 1891 à Courtenay (Isère). Médaille militaire, croix de guerre.

Fait prisonnier le 10 septembre 1914, interné à Friedrichsfeld.

Evadé le 17 novembre 1914.

« Evadé du camp durant la nuit, il prend la direction de la frontière hollandaise au nord, passe la Lippe, affluent du Rhin et atteint à pied la frontière aux environs de Winterscoyck (Hollande).