

**LES VIEILLES TIGES**  
**DE L'AVIATION BELGE**  
ASBL



**Léon Prévot**  
**1916 - 1994**

Jean Buzin

## Léon Prévot

(6 Jan 1916 — 28 Avr 1994)

*Jean Buzin*

Quand dans l'après-midi du 24 octobre 1946, vingt-deux Spitfires arborant les cocardes belges se posent sur l'aérodrome de Beauvechain c'est aux ordres du Wing Commander Léon Prévot DFC qu'ils se trouvent.

### Pilote à l'Aéronautique Militaire

Figure marquante des « ailes » belges au sein de la RAF, Léon Prévot est né à Tours (FR) le 6 janvier 1916. Ayant terminé ses humanités scientifiques, il s'engage comme élève-pilote le 7 mai 1934 et rejoint l'École de pilotage à Wevelghem. Breveté le 31 août 1935, le sergent-pilote Léon Prévot est affecté initialement au 1<sup>er</sup> Rgt Aé (Observation de Corps d'Armée) sur Fairey Fox avant de passer, le 18 août 1936, au 3<sup>e</sup> Rgt Aé (Reconnaissance et Bombardement), toujours sur Fairey Fox.

Le 30 octobre 1937, il réussit les épreuves de sous-lieutenant de réserve et dans le cadre de sa formation d'officier, il suit les cours de l'École d'observation.

Le 6 mars 1939, il rejoint à nouveau l'École de pilotage, cette fois comme élève-moniteur. Il obtiendra la qualification le 1 février 1940.

### La Deuxième Guerre mondiale

Le 10 mai 1940, au moment de l'agression nazie, Léon Prévot est moniteur à la 3<sup>e</sup> Esc de pilotage de Deurne. Cette escadrille est en charge de la formation des moniteurs et de ce fait dispose d'un parc avions diversifié. Dès l'aube, les plans de dispersion sont appliqués. L'escadrille doit se



*Dans le Stampe & Vertongen SV22 immatriculé V-26 ; Léon Prévot obtint son brevet militaire le 31 août 1935 comme ses nombreux camarades de la 70<sup>e</sup> promotion. (L. Prévot)*

redéployer sur le terrain de campagne de Zwevezele. Léon Prévot décolle à bord d'un Koolhoven alors que les premières bombes tombent sur la plaine. Dans l'après-midi, il effectuera à bord d'un « vieil » Avro un vol de reconnaissance vers Tirlemont où est basée la 5<sup>e</sup> Escadrille de pilotage qui aurait dû, elle aussi, rejoindre Zwevezele et dont on est sans nouvelles. Et pour cause, tous les avions ont été détruits ou endommagés au sol lors de l'attaque initiale de la Luftwaffe. Léon Prévot rentre à Zwevezele et se pose quelques minutes avant que le terrain ne soit à son tour attaqué.

Le lendemain, les moniteurs de l'escadrille tenteront encore, en vain, de livrer quelques Fairey Fox de l'effectif à Neerhespen, terrain de campagne où était redéployée une escadrille du 3<sup>e</sup> Rgt.





Léon Prévot prend la pause près du Renard R-31 (immatriculé N-6). (AELR)

Le 12 mai, toutes les escadrilles de l'École de pilotage reçoivent l'ordre de se replier sur la France. Le personnel au sol et le matériel doivent faire mouvement par la route, avec le charroi toujours disponible, et par chemin de fer. Les avions décollent pour Tours en passant par Amiens et Chartres. Léon Prévot a récupéré son Koolhoven. La destination finale en France sera la base de Caen/Carpiquet où toute l'École de pilotage se trouve finalement réunie le 20 mai 1940, date à laquelle elle reçoit l'ordre de faire mouvement vers le Maroc. La base de Oujda est sensée l'y accueillir et le commandement de notre Aéronautique militaire espère y poursuivre la formation de nos élèves-pilotes.

Une véritable odyssée débute ; Léon Prévot en sera.



Léon Prévot a été affecté à la 1<sup>ère</sup> Escadrille / 1<sup>er</sup> Groupe / 3<sup>ème</sup> Régiment d'aéronautique en 1935, laquelle était équipée de Fairey Fox III destinés aux missions de reconnaissance nocturne.



Une belle assemblée de moniteurs détachés de l'école de pilotage de Wevelgem pour opérer temporairement depuis Anvers-Deurne en mars 1939 avec des Avro 504N. Ces détachements permettaient de former un plus grand nombre de jeunes pilotes que la seule école de pilotage. L. Prévot est agenouillé à gauche. (AELR)

## En Afrique du Nord

Les avions sont démontés et embarqués avec le charroi et le matériel à bord du cargo « Algérie » mis à la disposition de l'Aé Mil par les autorités françaises. Le 22 mai, tout le personnel embarque dans un train spécial à destination de Marseille où il arrive le 25 mai.

Le passage vers la rive africaine de la Méditerranée aura lieu les 28 et 29 mai à bord de deux cargos. Arrivée à Oran le 31 mai suivie du transfert par chemin de fer vers Oujda à la frontière algéro-marocaine où l'installation débute le 1 juin 1940. L'attente commence, les conditions d'hébergement sont souvent précaires et un climat de fronde, déjà latent au sein de la troupe depuis l'annonce de la capitulation de l'Armée des Flandres le 28 mai, s'installe ouvertement.

Ce n'est que le 23 juin que le cargo acheminant avions, charroi et matériel accoste à Oran. Les avions une fois débarqués devront être acheminés vers la base de La Senia pour y être remontés. Mais le 24 juin la France signe un armistice avec l'Allemagne. Après quelques hésitations, les forces françaises d'Afrique du Nord se rallient au Maréchal Pétain... et le projet d'implanter l'École de pilotage à Oujda tourne court. Si la volonté de poursuivre la lutte reste intacte parmi une grande partie du cadre et des élèves-pilotes, pour la majorité de la troupe constituée essentiellement de « rappelés », une seule chose compte désormais : rentrer en Belgique. Le climat devient explosif, la désinformation règne en maître. Aucune directive précise n'est obtenue de l'EM de l'Aé Mil replié à Montpellier. Certains pensent à rejoindre l'Angleterre ou encore le Congo belge. Le gouvernement belge qui se trouve à Limoges a une position ambiguë, il condamne implicitement tout départ d'unités constituées vers la Grande-Bretagne et les autorités françaises, se retranchant derrière les clauses de l'Armistice, « torpillent » un projet qui aurait permis à la majorité des moniteurs et des élèves-pilotes de rejoindre la Colonie à bord de sept avions de transport de la SABENA qui avaient été réquisitionnés.

Finalement, cédant aux pressions, le commandement de l'École se laissera convaincre. Une soixantaine de moniteurs et élèves-pilotes sous la direction du capitaine Cajot recevront l'autorisation de tenter d'atteindre l'Angleterre par leurs propres moyens, non sans avoir été placés au préalable en congé sans solde !

Le 3 juillet, le groupe embarque à bord d'un train à destination de Casablanca où il arrive le 4 juillet. Quelques-uns choisiront alors de rejoindre



Léon Prévot embarqué en juillet 1940 à bord du SS David Livingstone à Casablanca est en route vers l'Angleterre via Gibraltar afin de poursuivre la lutte contre l'ennemi. (Léon Prévot)

le Congo mais la majorité parviendra à embarquer le 10 juillet à bord du « David Livingstone » qui via Gibraltar rejoindra, en convoi, l'Angleterre où le groupe débarque à Cardiff le 5 août 1940.

Le sous-lieutenant Léon Prévot était du voyage.

## Pilote à la RAF

Le 14 août, il est incorporé dans la *RAF Volunteer Reserve*, au moment où la Bataille d'Angleterre entre dans sa phase décisive.

Léon Prévot est un pilote expérimenté, le type même dont la RAF a un urgent besoin en cette période de crise pour étoffer ses escadrilles, non seulement celles du *Fighter Command* mais aussi

celles du *Coastal Command*. En effet, la volonté allemande d'éliminer la chasse anglaise n'était que la phase préparatoire à l'opération « Seelöwe » : l'invasion de l'Angleterre. Effectivement, le débarquement se prépare. Péniches de débarquement, chalands automoteurs, engins spéciaux sont rassemblés dans les ports de la Mer du Nord. Il appartient aux équipages du *Coastal Command* de surveiller les concentrations et les mouvements de la flotte ennemie mais aussi d'assurer la couverture aérienne des convois alliés.

Plusieurs pilotes belges expérimentés, anciens moniteurs pour la plupart, seront ainsi affectés au *Coastal Command* dont les escadrilles sont appelées à opérer souvent dans des conditions météorologiques difficiles. Gageons que c'est avec une pointe d'envie qu'ils verront certains de leurs compagnons d'arme rejoindre les OTU et les escadrilles du *Fighter Command*, mais la volonté de poursuivre la lutte à tout prix passe au premier plan. Léon Prévot rejoint l'OTU Blenheim n° 1 à Silbath (Prestwick) où il découvre les subtilités du vol sur bimoteur et les exigences du vol en équipage. Le Blenheim est le cheval de bataille, la bonne-à-tout-faire du *Coastal Command*. Bimoteur léger qui ressemble à s'y méprendre au Junkers Ju-88, il est à la fois bombardier, mouilleur de mines, torpilleur, avion de reconnaissance et même chasseur... avec sa mitrailleuse .303 logée dans l'emplanture de l'aile gauche. En patrouille, il affiche un rayon d'action impressionnant de 1.300 Nm mais en se « traînant » à 155 Kts !

Le *Pilot Officer* Léon Prévot s'adapte vite si l'on en juge par les notes qui lui sont attribuées à l'issue du cours : « ... *an experienced pilot of above average capability. His formation flying is exceptionally good and his general handling of the aircraft is very satisfactory.* »

Le 21 septembre 1940, après 13 heures de vol de conversion, Léon Prévot rejoint le 235 Sqn du *Coastal Command* à Bircham Newton dans l'estuaire du Wash, base à laquelle ont été affectés pas moins de 14 pilotes et observateurs belges.

Le squadron est engagé dans des missions de protection de convois et de reconnaissance au-dessus de la Mer du Nord. Le 8 octobre 1940, Léon Prévot part en patrouille avec H. Gonay, autre pilote belge lui aussi ancien moniteur à Deurne. La patrouille intercepte deux hydravions Heinkel He-60. Après un court engagement, nos deux pilotes épingleront chacun une première victoire à leur tableau de chasse. Le séjour de Léon Prévot au sein du *Coastal Command* sera cependant de courte durée. En effet, une école de pilotage franco-belge a été mise sur pied à Odiham, elle doit assurer notamment la formation de nos élèves-pilotes « échappés » d'Oujda.

Le 21 octobre 1940, Léon Prévot s'y retrouve comme moniteur en compagnie d'ailleurs de H. Gonay lui aussi « arraché » au 235 Sqn. Le 1 décembre, Léon Prévot est nommé *Flight Commander*. Mais l'école de Odiham aura une existence éphémère, la proximité de la zone des opérations pénalisant par trop la régularité de l'entraînement. Ce qui donnera à Léon Prévot l'occasion d'un retour espéré en opérations, au sein du *Fighter Command*



En novembre 1940, devenu temporairement moniteur à l'école de pilotage franco-belge établie à Odiham, Léon Prévot donne ses dernières directives aux élèves avant la mise en route des moteurs des Miles Magister. (INBEL)



En 1942, l'un des Belges du Squadron 64 de la RAF, Léon Prévôt, pose devant son Spitfire Mk.V avec l'indicatif radio SH-1 sur lequel il a fait peindre le dragon, emblème de son escadrille à l'Aviation Militaire belge de 1935 à 1940 (1/1/3 Aé). (Archives JP Decock)

opposant de choix va faire son apparition : le Focke-Wulf 190. Rapidement, Léon Prévôt a su se faire apprécier, son expérience a été reconnue et dès septembre 1941, il est nommé *Flight Commander*.

Le 4 mai 1942, il est nommé *Squadron Leader* et passe au 122 Sqn dont il prend le commandement. Il est ainsi après Daniel Le Roy du Vivier, le deuxième pilote belge auquel la RAF confie le commandement de l'une de ses escadrilles.

Le squadron opère à partir de Hornchurch. Au-dessus du continent, les engagements avec les Fw-190 deviennent de plus en plus fréquents. Malgré l'infériorité opérationnelle du Spitfire Mk.V qui équipe le 122 Sqn, le tableau de chasse de Léon Prévôt s'étoffe :

- le 17 mai 1942, il abat un Fw-190 ;
- le 2 juin 1942, il est crédité de 2 Fw-190 endommagés et d'un Fw-190 probablement abattu ;
- le 30 juillet 1942, c'est à nouveau un Fw-190 qui tombe sous les coups de Léon Prévôt, mais ce même jour, la chance tourne : il est porté disparu ainsi qu'en témoigne l'extrait du *Circumstantial Report* établi par le commandant de la base de Hornchurch :

*"S/Ldr Prévôt is missing from operations over enemy occupied France at approximately 19.30 hours on 30th July 1942 whilst leading 122 Squadron which was operating with the Hornchurch Wing. The Squadron entered France, west of Gravelines en route for a target in the St Omer district. About 10 miles from the coast, NE of St Omer, the Squadron was engaged by a supe-*

cette fois. C'est ainsi que le 23 juin 1941, il rejoint un OTU Spitfire à Grangemouth et y découvre le merveilleux chasseur conçu par Reginald Mitchell. Après un passage par le 123 Sqn (Post OTU Sqn) où il « peaufine » la formation reçue en OTU, Léon Prévôt est affecté le 10 août 1941 comme pilote de chasse au 64 Sqn.

Le 64 Sqn est déployé à Turnhouse/Drem près d'Edimburgh, loin de la zone du Channel et donc des opérations mais dès le mois de novembre, il fait mouvement vers le sud de l'Angleterre. Equipé tout d'abord du Spitfire Mk.IIa, ensuite du Spitfire Mk.V, le squadron est engagé de façon systématique dans des missions de « sweep » et d'escorte de bombardiers sur le continent au cours desquelles un



Le Flight Lieutenant Léon Prévôt dans la RAF Volunteer Reserve en 1942. (Léon Prévôt)

rior force of Fw-190's at about 7.000 feet and individual "dog fights" ensued. S/Ldr Prévot was seen just as the engagement commenced but there is no definite news or evidence of him having been seen subsequently... ". \*

Que s'est-il passé ? Laissons la parole à Léon Prévot en découvrant la relation qu'il fera des circonstances de sa "disparition" :

*Au cours d'une mission, le 30 juillet 1942 vers 19.00 hrs, je suis désigné pour conduire le Wing de Hornchurch afin d'effectuer une mission d'attaque sur les aérodromes de la région de St Omer. Arrivés en territoire français, nous sommes attaqués par la chasse ennemie. Nous sommes un contre cinquante et il s'ensuit un combat acharné au cours duquel je descends un avion ennemi. Me retrouvant seul, je me dirige vers St Omer pour protéger deux bombardiers qui étaient en difficulté et qui appelaient à l'aide par radio.*

*À proximité de St Omer, mon avion est touché par un obus de DCA et les commandes sont brisées. Je saute en parachute mais je heurte du dos la queue de l'avion. Je me pose sur le chemin de halage du canal au sud de St Omer. En dépit de la douleur intense au dos, d'une fièvre tenace, des recherches qui ont démarré, je parviens à me diriger vers la forêt de Clairmarais en passant 3 ou 4 fois devant des militaires allemands qui ne s'attendaient sans doute pas à me voir passer en plein village de Renescure avec une fourche sur l'épaule, fourche que j'avais récupérée au pied d'un silo. J'arrive à la lisière du bois au crépuscule et toute la nuit, à pas hésitants, je me dirige au travers de la forêt pour en ressortir à l'aube. Mon calvaire dure jusque vers midi. J'arrive alors à une gare et je prends le train pour Lille. Je fais la route Lille-Tournai à pied où j'arrive le surlendemain après avoir passé la nuit dans un champ et avoir passé la frontière sous le nez des douaniers. Mon dos me fait souffrir terriblement et j'ai une fièvre de « cheval ». À Tournai, je prends le train pour Bruxelles et là, je vais à pied jusque chez des amis qui me cachent et me soignent pendant une vingtaine de jours. Après quoi je parviens en passant par Charleroi, Namur et de nouveau Bruxelles à trouver un organisme qui m'aide à rentrer en Angleterre.*



Squadron Leader Léon Prévot. (Coll G. Nadon)

C'est grâce au réseau d'évasion « Comète » dont l'âme était une jeune belge, Andrée de Jongh « Little Cyclone », que Léon Prévot parviendra en compagnie de quatre autres aviateurs alliés à traverser la France, les Pyrénées et à prendre contact avec le Consulat britannique à Bilbao qui assurera son rapatriement vers l'Angleterre.

Le 15 octobre 1942, il est repris en force au dépôt RAF n° 1 d'Uxbridge.

Le 30 octobre 1942, il est honoré de la *Distinguished Flying Cross* avec la citation suivante :

*"Has completed a large number of operational sorties both as a flight and squadron commander, and his skilful leadership has been a source of inspiration to his pilots. He has destroyed at least 3 and probably a further 2 enemy aircraft".*

La période de repos qui suit cette aventure sera courte. Dès le 5 novembre 1942, Léon Prévot reprend contact avec la vie opérationnelle en étant affecté au 65 Sqn de Drem et le 21 novembre, il est désigné comme premier C.O. du 197 Sqn nouvellement constitué sur cette même base et qui se voit doté du Typhoon Mk.IB.

Fin janvier 1943, le 197 Sqn a terminé sa conversion opérationnelle et se déploie dans le sud de l'Angleterre, à Tangmere.

Le Typhoon Mk.IB dont le développement avait été accéléré pour contrer la menace du Fw-190, avait connu de gros problèmes de mise au point : avion lourd, à la charge alaire élevée, il s'était révélé inférieur à son adversaire au-dessus de 10.000 pieds. Très vite, l'essentiel des missions de chasse qui lui seront dévolues et dont le 197 Sqn s'acquittera, consistera en patrouilles de combat à basse altitude au-dessus de la Manche pour tenter d'intercepter des petites formations de Fw-190 qui menaient des opérations de harcèlement sur les villes et les installations portuaires du sud de l'Angleterre. Le squadron sera également engagé dans le cadre de missions d'escorte d'autres Typhoon reconvertis en chasseurs-bombardiers, rôle dans lequel l'avion pourra donner sa pleine mesure, ou encore dans l'exécution de reconnaissances armées au-dessus du continent.

Le 14 juin 1943, Léon Prévot cède le commandement du 197 Sqn au S/Ldr Corbett. Il passe à l'OTU comme moniteur sur Typhoon Mk.I. Il en profite pour suivre un cours d'instructeur de tir à la Central Gunnery School de Sutton Bridge du 1 juillet au 4 août 1943. Il en sortira avec la mention « *above average* ».

Il ne restera pas éloigné longtemps des opérations. Le 28 décembre, il succède au S/Ldr Albert Boussa à la tête de la « 350 ». Notre première escadrille nationale au sein de la RAF vient d'être dotée du Spitfire Mk.IX ; elle opère à partir de Hornchurch. Elle est engagée principalement dans des missions d'escorte de bombardiers et ce jusqu'au 9 mars 1944. A cette date, l'escadrille « troque » ses Spit Mk.IX pour de « vieux » Spit Mk.V et est envoyée en Ecosse, à Peterhead, pour y préparer une opération majeure dont elle ignore encore tout : le débarquement.



Léon Prévot en conversation avec le Commodore Wouters, Inspecteur de la Section Belge de la RAF depuis mars 1944. (AELR)

Mais Léon Prévot ne sera pas à la tête de l'escadrille lors de l'opération Overlord. Le 24 mars, il a été nommé Wing Commander et a cédé le relais au S/Ldr Michel Donnet. Il passe à l'État-major de l'*Air Defence of Great Britain*, ensuite à l'Inspectorat de la RAF - Section du *Training Command*. Il y restera en fonction jusqu'au 24 février 1945, date à laquelle son passé de

moniteur le rattrape une nouvelle fois : il est désigné pour la *RAF/Belgian Training School* de Snailwell en fonction de commandant du *Flying Wing*.

En octobre 1945, il passe à l'Inspectorat de la Section belge de la RAF, puis en janvier 1946, il est désigné comme officier de liaison auprès de *l'Air Ministry* et à ce titre y prépare la constitution du Wing belge qui doit réunir les 349 et 350 Squadrons. Le 10 juin 1946, il rejoint le 160 (Belgian) Wing en cours de formation au sein du 135 Wing à Fassberg, comme second du Wing Commander Daniel Le Roy du Vivier. Il lui succédera comme commandant du Wing en juillet 1946 et préparera activement le retour de nos deux escadrilles à Beauvechain le 24 octobre 1946.

Il n'aura cependant pas la satisfaction d'être à la tête du dispositif aérien lors du retour. En effet, le 5 octobre, il avait été contraint d'effectuer un atterrissage forcé près de Münster suite à une panne de moteur de son Spit Mk.XVI. Contusionné, il avait dû être évacué sur *l'Army Hospital* établi dans la ville.

### **À la Force Aérienne belge**

Le Wing Commander Prévot assumera le commandement du « A » Wing de Beauvechain jusqu'en décembre 1946, avant de céder le relais à Remi Van Lierde.

Il poursuivra sa carrière au sein de la Force Aérienne, perdant au passage le grade de Wing Commander que la RAF lui avait conservé après la cessation des hostilités pour services rendus. Le major Prévot occupera différentes fonctions tant au sein des unités d'entraînement que des unités opérationnelles ainsi qu'en État-major. Citons entre autres ses fonctions de commandant de l'EPA, d'OSN du 10<sup>e</sup> Wing Ch B (F-84E), d'OSN du 7<sup>e</sup> Wing Ch (Meteor F.8), de Chef du Service Études et Prévention des Accidents à l'EM FAé.

Du 1 février 1955 au 31 décembre 1957, il sera détaché en Grande-Bretagne auprès de *l'Air Ministry* comme Directeur-adjoint de la prévention des accidents.

Léon Prévot terminera sa carrière comme officier d'opérations auprès de *l'Air Ops Division* du QG AirCent de Fontainebleau. Il sera admis à la retraite le 1 janvier 1964.

Le Wing Commander Léon Prévot DFC est décédé le 28 avril 1994.

## Distinctions Honorifiques

Croix de Commandeur de l'Ordre de la Couronne

Croix de Commandeur de l'Ordre de Léopold II

Croix d'Officier de l'Ordre de Léopold

Croix d'officier de la Légion d'Honneur (FR)

Croix Militaire de 1<sup>ière</sup> Classe

Croix de Guerre 1940 avec 4 palmes

Médaille Commémorative de la guerre 1940-1945 avec 2 sabres croisés

Distinguished Flying Cross (UK)

1939-1945 Star (UK)

Atlantic Star (UK)

Air Crew Europe Star with one silver rose (UK)

France and Germany Star (UK)

Croix de Guerre 1939-1945 avec palme (FR)

Médaille de la France libérée (FR)



*Distinguished Flying Cross*