

Lucien Leboutte, Lieutenant-général aviateur, DFC Premier Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne 1946-1956 Membre d'honneur des Vieilles Tiges de l'Aviation belge

Michel Mandl et Georges Castermans

I. Sa personnalité

Né à Hodister (province du Luxembourg), le 5 mars 1898.
Humanités scientifiques à Arlon (Ste-Marie).
Diplôme de comptabilité.
Diplôme de géomètre arpenteur.
Prisonnier politique en 1917-1918.
Engagé à l'Artillerie en 1919.
Sous-lieutenant d'Artillerie, le 26 juin 1921.
Carrière aéronautique (voir ci-dessous).
Décédé à Uccle, le 28 octobre 1988.

Sa carrière aéronautique

Cours d'observateur aérien en 1923.
Lieutenant le 26 juin 1924
Breveté pilote en 1925 (27e promotion).
Pilote de chasse à Nivelles.
Commissionné Capitaine d'Aéronautique le 26 décembre 1929
Commandant d'Escadrille en 1930.
Capitaine Aviateur, le 26 juin 1932.
Major Aviateur le 26 septembre 1935
Etablissements d'Aéronautique en octobre 1938 (Direction des Essais en vol)
Muté au Congo belge de janvier à mai 1940.
Evadé de Belgique en février 1941.
Interné en Espagne de mai à septembre 1941
Arrivé en Angleterre en octobre 1941.
Admis à la Royal Air Force en janvier 1942 (Pilot Officer/SousLieutenant !).
141 Squadron RAF (Chasse de Nuit) en août 1942.
Flying Officer, le 01 octobre 1942.
Acting Flight Lieutenant, le 26 avril 1943.
Victoire aérienne JU 88, le 12 mai 1944.
Acting Wing Commander, le 01 juin 1944.
Squadron Leader, le 01 septembre 1944.
Acting Group Captain, le 28 septembre 1944.
Désigné pour l'Inspectorat / Chef du Service Aviation en novembre 1944.
Colonel Aviateur, le 26 septembre 1945.
Aide de camp du Prince Régent, le 22 novembre 1945.
Chef d'Etat-Major Général de l'Aviation, le 30 novembre 1946.
Général Major Aviateur, le 26 mars 1948.
Aide de camp du Prince Royal, le 28 août 1950.
Lieutenant-Général Aviateur, le 26 décembre 1950.
Admis à la retraite, le 31 mars 1956.



II. Distinctions honorifiques exceptionnelles

Distinguished Flying Cross (DFC).

Octroyée par S.M. le Roi Georges VI, le 24 mai 1944. « Flight Lieutenant Leboutte has participated in 32 operational sorties during which he has displayed outstanding ability, courage and fortitude. He has destroyed one enemy aircraft and severely damaged three locomotives.»

Croix de Guerre 1940 avec Palme.

Cité à l'ordre du jour de l'Armée par le 1er Ministre et Ministre de la Défense Hubert Pierlot à Londres le 26 mai 1944.

« Officier supérieur, brillant aviateur. S'est échappé de Belgique et, après maintes difficultés, arrive en Grande-Bretagne en fin 1941 où il rejoint la section belge de la RAF. Animé du plus grand désir de combattre, il vainc par son opiniâtreté toutes les difficultés qu'il rencontre, eu égard à son âge, pour être admis en opérations. Versé dans une escadrille de chasse de nuit, il effectue de nombreuses missions de perturbations au-dessus du Continent au cours desquelles il fait preuve des plus belles qualités d'allant, de persévérance et de courage. L'accomplissement sans défaillance de son devoir le conduit au succès. Dans la nuit du 11 au 12 mai 1944, abat en combat aérien un Junker 88 au-dessus du Continent.»

Officier de la Légion d'Honneur et Croix de Guerre avec Palme.

Distinctions conférées par Monsieur le Président du Gouvernement Provisoire de la République Française le 13 novembre 1945.

Commandeur de l'Ordre de la Couronne avec Palme.

« Officier supérieur d'aviation, s'évade de Belgique dès le début de 1941 dans un ardent désir de reprendre la lutte contre l'envahisseur. Après plusieurs mois de captivité, arrive en Grande-Bretagne et quoique dépassant la limite d'âge insiste et passe dans une escadrille de chasse de nuit où il effectue un premier tour d'opérations au cours duquel il détruit notamment quatre trains. Sollicite l'honneur d'en effectuer un second au cours duquel il totalise 37 sorties, abattant en combat aérien de nuit un JU 88 au cours de sa 32e mission».

III. Biographie succincte

Lucien Leboutte est né à Hodister (province de Luxembourg), le 5 mars 1898. Il est le fils de Léopold-Joseph, instituteur et de Marie-Louise Jeuniaux. Après avoir satisfait au programme des humanités scientifiques à l'Institut Sainte-Marie à Arlon de 1911 à 1917, il obtient un diplôme de comptabilité et celui de géomètre arpenteur. Arrêté par l'occupant, et incarcéré en France, il parvient à s'évader et tente en compagnie de son frère Norbert de rejoindre l'armée de campagne via la Hollande. Intercepté à la frontière, il est emprisonné à Aachen puis déporté dans un camp à Montmédy en France jusqu'à la fin des hostilités.

Il s'engage dès le 30 avril 1919 en qualité de volontaire de carrière au 4e régiment d'Artillerie pour une durée de trois ans. Cet engagement est prolongé de deux ans par la suite.

À l'issue de deux années de cours au 12e CISLAA (Cours d'instruction pour sous-lieutenant d'active artilleurs), il est nommé sous-lieutenant le 26 juin 1921.

Le jeune officier se distingue par une intelligence éveillée, un dévouement exceptionnel, un moral supérieur et une très bonne éducation. Sa conduite est exemplaire.

Volontaire pour suivre les cours d'observation aérien en octobre 1923 et 1924, il reste détaché à l'aviation militaire à l'issue de ceux-ci. Il passe ensuite à la 27e promotion de l'école de pilotage où il décroche son brevet d'aviateur.

Devenu pilote de chasse à Nivelles, il se fait remarquer par ses qualités de pilotage et de leadership. Il crée la première patrouille acrobatique belge qu'il présente aux meetings de Bruxelles, Liège, Charleroi et Anvers en 1930. Cette patrouille est appelée « Les cinq doigts du Capitaine Leboutte » et se spécialise par une mise en vrille simultanée des cinq appareils.

Ses qualités lui valent d'être muté en 1934 aux Établissements Aéronautiques d'Evere comme Directeur des Essais en Vol. Nommé commandant du 3e Régiment d'Aéronautique, il assure la réception des premiers Fairey Battle en 1935.

En 1939, le Ministre des Colonies De Vleeshouwer demande à son collègue de la Défense nationale de détacher le Major Leboutte au Congo pour étudier l'installation d'une aviation militaire dans la Colonie. Il s'y rend en janvier 1940, mais demande à être déchargé de cette mission dès le 10 mai et il rentre en France en juin 40. Malgré le désir manifesté par beaucoup de rejoindre l'Angleterre, le Ministre de la Défense (le Général Denis) et le Général Legros, commandant de l'Aéronautique militaire, chargent le Major Leboutte de rapatrier ses compatriotes vers ce qui s'avérera la captivité. Lucien Leboutte parvient toutefois à y échapper en se déclarant officier de réserve.

La suite de la carrière militaire de Lucien Leboutte est décrite dans le chapitre des faits marquants.

Admis à la retraite en 1956, le Général Leboutte continuera à s'investir dans de nombreuses activités liées de près et de loin à l'aviation. Il s'occupe de l'Association belge pour le développement pacifique de l'énergie nucléaire, il conserve la présidence des Cadets de l'Air qu'il assume depuis 1955 et jusqu'en 1984, dans le but d'encourager les jeunes vers une carrière à l'aviation. Dieu sait s'ils furent nombreux et le sont encore aujourd'hui les Cadets de l'Air qui ont embrassé la carrière de pilote à la Force Aérienne.

Il est administrateur de l'Aéroclub et de la Maison des Ailes dès 1946 et il assumera la présidence de celle-ci de 1955 à 1986. En hommage à cette haute figure, la Maison des Ailes créera le 7 juin 1990 le Fonds Général Leboutte « pour l'encouragement et l'aide à la carrière aéronautique ».

Apprécié par ses chefs et par les autorités civiles, reconnu par ses pairs et admiré par tous ceux qui ont eu le privilège de servir sous ses ordres, le Général Leboutte a mis au profit de l'aviation en général et de la Force Aérienne en particulier, toute l'intelligence, la force de caractère, la détermination et le courage qui le caractérisaient.

Le Lieutenant-Général Aviateur Lucien Leboutte décède à Uccle le 28 octobre 1988.

IV. Les faits marquants

Revenu en Belgique, après la capitulation, Lucien Leboutte n'est pas homme à se contenter d'attendre la suite des événements. Dès janvier 41, il s'échappe vers l'Espagne où, près d'atteindre le Portugal, il est arrêté et interné à Badajoz d'abord et ensuite à Miranda de Ebro. Heureusement, cet épisode est relativement bref et libéré en tant que « canadien » après quatre mois, il arrive enfin en Grande -Bretagne en octobre 41. Pressé de rejoindre les rangs de la RAF, il refuse un poste administratif ainsi qu'un renvoi au Congo.

Après avoir essuyé un premier refus du fait de son âge (43) et du port de lunettes, il falsifie sa carte d'identité en se rajeunissant de dix ans et obtient de pouvoir joindre la chasse de nuit comme Pilot Officer (!), lui qui est Major depuis 1935.

Muté en escadrille après un cours de perfectionnement, il y effectue un premier tour d'opérations sur bimoteur Bristol Beaufighter. Ses qualités exceptionnelles de pilotage et ses connaissances techniques lui permettent de maîtriser avec sang-froid, parfois dans des circonstances difficiles, cette machine réputée très délicate.

À l'issue de ce premier tour, il se porte immédiatement volontaire pour un second qu'il effectuera sur Mosquito. Le 12 mai 1944, à 46 ans, il abat enfin son «Boche » comme il aimait le dire, un Junker 88 qu'il ajoute à son palmarès prestigieux de locomotives, bateaux, aérodromes, postes de DCA, etc.. tous attaqués de nuit. (voir récits personnels en annexes B, C, D et E).

Sa victoire et l'ensemble de ses prestations lui vaudront l'octroi de la célèbre DFC et de la Croix de Guerre avec Palme (voir ci-dessus). Le relevé de son Logbook de début 1942 à mi-1944 est assez impressionnant avec pas moins de 990 heures de vol (33 hr par mois – voir annexe G).

Malgré son âge et son expérience, Lucien Leboutte a toujours refusé de quitter son escadrille pour un poste administratif avant d'avoir enregistré « sa » victoire. Enfin récompensé, il accepte en novembre 1944 de rejoindre le Cabinet du Ministre de la Défense belge pour y préparer la renaissance d'une aviation militaire nationale.

La Belgique libérée, il est muté comme Group Captain à l'Inspectorat et il rentre à Bruxelles où avec le futur Général De Soomer, Chef de Cabinet du Ministre, il sera le principal artisan de la création d'une Force Aérienne « indépendante », après avoir convaincu les autorités civiles ainsi que les généraux de la Force Terrestre (voir les citations du Premier Ministre et du Ministre de la Défense à Londres en annexe A).

En 1946, son ancienneté et sa conduite exemplaire durant la guerre vont convaincre les autorités de le désigner comme Chef d'Etat-Major Général de l'Aviation Militaire qui



deviendra bientôt la Force Aérienne (F.Aé).

Sous sa houlette, celle-ci va connaître un développement majeur dans le cadre des traités de l'OTAN avec l'aide du Plan Marshall et du MDAP (Mutual Defence Assistance Programme) avec la formation de plusieurs Wings et Escadrilles de Chasse, Chasseurs-Bombardiers, Reconnaissance et transport aérien. C'est lui aussi qui reprenant ses dossiers de 1940, va être l'avocat de l'implantation de la F.Aé au Congo belge où il créera une école de pilotage à Kamina et une base à Kitona à l'entrée du fleuve Congo. Cette implantation nécessitera également une importante force de transport qui se révélera très utile par la suite dans les circonstances difficiles de l'indépendance de notre colonie.

En 1956, le Lieutenant-Général Aviateur Lucien Leboutte, premier Chef d'État-Major de la Force Aérienne, est mis à la retraite à l'âge de 58 ans.

V. **Appréciation par les parrains du Mémorial**

Michel Mandl

En tant que Président des Vieilles Tiges de l'aviation belge et dernier Chef d'État-Major de la Force Aérienne, je considère que c'est un honneur pour moi de pouvoir, à l'initiative de Georges Castermans, présenter ce Mémorial dédié au premier Chef d'État-Major de la Force, le Lieutenant-Général Lucien Leboutte.

La Force Aérienne belge a vu le jour en 1946 grâce à la vision, l'intelligence et l'obstination de son fondateur qui s'est inspiré de l'exemple de l'indépendance de la RAF, imité d'ailleurs par la USAF en 1947.

Plus de 60 ans après la création de la Force Aérienne, j'ai la faiblesse de croire que l'esprit, insufflé par le Général Leboutte dès les premières et difficiles années d'après-guerre, est toujours présent aujourd'hui. Même si les structures organisationnelles ont évolué depuis, le « core business » de la Force est resté intact. Les hommes et les femmes, qui en font aujourd'hui partie, sont conscients de l'héritage qui leur a été légué par les anciens et plus particulièrement par des hommes aussi exceptionnels que le Général Leboutte. Nous nous devons de lui rendre cet hommage plus que mérité.

Georges Castermans

Je revis encore régulièrement avec plaisir les souvenirs inoubliables que m'a laissés le Général Leboutte et entre autres chronologiquement ceux-ci :

Jeunes pilotes brevetés rentrant des Etats-Unis en mai 1952, toute la promotion 52-C est reçue à l'État-Major dès la descente d'avion. À son entrée dans la salle de conférence de l'EMG, le Général Leboutte demande : « Castermans, c'est qui ? » Glacé d'effroi, je lève timidement la main pour m'entendre dire : « Vous pouvez quitter immédiatement la réunion car votre frère se marie aujourd'hui et vous êtes attendu à la maison ! ».

Désigné par le Général Ceuppens, Chef d'Etat-Major comme son représentant au Conseil d'Administration de la Maison des Ailes en 1966, j'ai eu la chance et le bonheur de vivre cette expérience exceptionnelle sous la présidence du Général Leboutte durant près de 20 ans. Son ascendant, sa sagesse et son bon sens étaient magiques.

J'avais invité le Général Leboutte à ma remise de commandement du 3e Wing de Bierset au Colonel Paul Jourez, le 13 août 1980. Je garderai toujours vivante à l'esprit l'image du Général, âgé de 82 ans, assis sur un tabouret de bar aux environs de minuit, sirotant son whisky et racontant sa guerre au Sous-lieutenant Avi Melon, le plus jeune des pilotes du Wing qui devait avoir à l'époque à peine vingt ans.

VI. Bibliographie

- **Dossier Personnel Officier** - Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire.
- **Biographie Lucien Leboutte**, Académie Royale des Sciences, des Lettres et des Beaux-Arts de Belgique, Nouvelle Biographie Nationale, Vol 6, 2001 ; Mike Terlingen.
- **Les Belges de la RAF 1940-1945** , R. Anthoine et J.-L. Roba Ed. J.-M. Collet, 1989, Bruxelles.
- **Historique de la Maison des Ailes**
- **Historique et Livre d'Or des Vieilles Tiges de l'aviation belge**
- **Comité National Belge du Souvenir**

VII. Annexes: Documents & photos

Annexe A. Lettres d'éloges et distinctions

Lettre d'éloges de Monsieur Hubert Pierlot, Premier Ministre, Ministre de la Défense

15

Le Major LEBOUTTE,

actuellement commissionné Lieutenant-Colonel,
a été mis en fonction d'attaché au cabinet du ministre de la
Défense Nationale à Londres, au cours de l'année 1944, après
avoir brillamment participé, en qualité de pilote chasseur de
nuit, aux opérations aériennes. A marqué son désir de n'accep-
ter les fonctions d'attaché de cabinet, et n'y a été appelé,
qu'après avoir abattu un avion ennemi.

De caractère droit, spontané, enthousiaste, le
major Leboutte a donné au Ministre une collaboration éclairée.
Sa profonde connaissance de l'aéronautique et des méthodes en
usage dans la guerre moderne de l'air, le signale pour prendre
rang au premier plan de ceux qui auront la tâche de diriger,
dans l'avenir, l'aviation militaire belge.

Hubert Pierlot

1ÈRE SECTION
INDICATEUR

- 9 JUIL 1944 ✓

no J. P. H. / I. / L. / 836

Bureau 1/2

Notification de l'attribution de la "Distinguished Flying Cross"

Sleane 0611
~~XXXXXXXXXX~~
TELEPHONE: Extn. 25
Any communications on the subject of this letter should be addressed to:-
THE UNDER SECRETARY OF STATE,
and the following number
ed:- C. 6531/40/A.F.L.2. / 3726



AIR MINISTRY,
~~XXXXXXXXXXXXXX~~

Seaford House,
37, Belgrave Square,
London, S.W.1.

8th June, 1944.

Inspectorate General of the
Belgian Air Force,
107, Eaton Square,
London, S.W.1.

Die 10/11

115419 Flight Lieutenant L.J.G. LEBOUTTE

We are pleased to inform you that His Majesty the King has approved the award of the Distinguished Flying Cross to the above named Belgian officer with effect from the 24th May, 1944. The official citation accompanying the award reads as follows:-

"Flight Lieutenant LEBOUTTE has participated in 32 operational sorties during which he has displayed outstanding ability, courage and fortitude. He has destroyed one enemy aircraft, and severely damaged three locomotives".

You will be officially notified of this award through the diplomatic channels under reference A.630616/44/S.10(a) dated the 6th June, 1944.

BELGIAN AIR FORCE
INSPECTORATE
ENTD 9 JUN 1944
Kramer 8174

Flight Lieutenant,
Director of Allied Air Co-operation and
Foreign Liaison



Croix de guerre 1940 avec palme, Commandeur de l'Ordre de la Couronne avec palme



334 2..

Désigné pour IG/Belgium Air Force	1.6.44
" " Cabinet du Min. de la Déf.Nat.	1.6.44
" " Belgian Recruiting Mission SHAEP (RAF)	7.11.44

Grands commandements.

Aide de Camp de S.A.R. le Prince Régent
Chef d'EMG de l'Aviation Militaire
Aide de Camp du Prince Royal

Distinctions honorifiques.

Officier de la Légion d'Honneur avec attributions de la Croix de guerre avec palme
Croix des Evadés
Croix de guerre 1940 avec palme (1)
Distinguished Flying Cross (2)
Commandeur de l'Ordre de la Couronne avec palme (3)

- 1) Officier supérieur, brillant aviateur. S'est échappé de Belgique et, après maintes difficultés, arrive en Grande-Bretagne en fin 1941 où il rejoint la Section Belge de la RAF. Animé du plus grand désir de combattre, il vainc par son opiniâtreté toutes les difficultés qu'il rencontre, eu égard à son âge, pour être admis en opérations. Versé dans une escadrille de chasse de nuit, il effectue de nombreuses missions de perturbations au-dessus du Continent au cours desquelles il fait preuve des plus belles qualités d'allant de persévérance et de courage. L'accomplissement sans défaillance de son devoir le conduit au succès. Dans la nuit du 11 au 12 mai 1944, abat en combat aérien un Junker 88 au-dessus du Continent.
- 2) Flight Lieutenant LEBOUTTE has participated in 32 operational sorties during which he has displayed outstanding ability, courage and fortitude. He has destroyed one enemy aircraft and severely damaged three locomotives.
- 3) Officier supérieur d'aviation, s'évade de Belgique dès le début de 1941 dans son ardent désir de reprendre la lutte contre l'envahisseur. Après plusieurs mois de captivité, arrive en Grande-Bretagne et quoique dépassant la limite d'âge insiste et passe dans une escadrille de chasse de nuit où il effectue un premier tour d'opérations au cours duquel il détruit notamment quatre trains. Sollicite l'honneur d'en effectuer un second au cours duquel il totalise 37 sorties, abattant en combat aérien de nuit un J 88 au cours de sa 32^e mission.

Octroi du grade d'Officier de la Légion d'Honneur



**MINISTÈRE
DE LA
DÉFENSE NATIONALE**

Bruxelles, le 10 12 1945
Avenue Capitaine Crespel, 2

20

Direction Générale
du Personnel Militaire

3e Direction
2^{me} Bureau

N° D.G.P.M. / III-2/BEP/5840

Rappeler en marge dans la réponse, le
vica, la Direction ou Section, le Bureau,
Subdivision, le numéro et la date de la
présente.

NOTE pour la 1ère Direction
(Matricule des Officiers)

ANNEXE

RÉPONSE

MINISTÈRE de la DÉFENSE NATIONALE
Direction Générale du Personnel Militaire
3e Direction
INCIDENCE SUR
11/12 1945
N° D.G.P.M. / III-2/BEP/5840
Bureau 4 B

Objet: Octroi d'une distinction honorifique
étrangère

J'ai l'honneur de vous faire connaître que, par Décret en date du 13 novembre 1945 Monsieur le Président du Gouvernement Provisoire de la République Française a conféré le grade d'Officier de la Légion d'Honneur, avec attribution de la Croix de guerre avec palmes, au colonel d'aviation LEBOURTE, Lucien-Joseph-Ghislain, aide de Camp de S.A.R. le Prince Régent.

Le Major A. DE BAENE
Directeur

14/12
12
- 12

Annexe B. Ma première mission sur le continent

par le Lieutenant-Général Aviateur Lucien Leboutte, DFC

En 1942, la chasse de nuit dans la RAF était entièrement confinée sur le territoire de la Grande-Bretagne; il était strictement interdit aux équipages de s'éloigner de plus de dix miles de la côte anglaise, en raison du radar de bord, très secret, qui équipait nos avions.

Par suite de nombreuses pertes subies au cours de l'année écoulée, voilà qu'en janvier 1943, le 141 Squadron reçoit une dizaine de nouveaux équipages, pilotes et navigateurs-radar, frais émoulus d'un centre d'entraînement (O.T.U.). De ce fait, l'escadrille est déclarée "non-opérationnelle" et transférée dans un secteur tranquille, comme ignoré de l'ennemi ; c'était à Predannack, près de Penzance, au sud-ouest de l'Angleterre.



Bristol Beaufighter

Les nouveaux venus allaient pouvoir s'entraîner chaque nuit à effectuer des interceptions au radar, mais bien sûr, les pilotes et navigateurs chevronnés n'étaient pas très heureux d'être stationnés dans une base inactive. Et le Wing-Co Bob Braham qui, à l'époque était l'as des as de la chasse de nuit, maugréait car il n'aurait plus aucune occasion de s'attribuer une victoire. Fort des hautes distinctions qui l'honoraient, il s'était rendu au Fighter Command où il avait protesté violemment, en élevant la voix. Pour l'apaiser, les grands chefs lui avaient dit "Bob, keep our wool on (calme-toi), on va te donner une nouvelle mission. Et c'est ainsi que le 141 Squadron fut chargé d'effectuer les premières missions "Ranger Operations", appelées ultérieurement "Intruders de nuit".

L'opération consistait à aller rechercher des objectifs sur le continent et visait particulièrement à aller attaquer et démolir des trains et des locomotives.

Pendant tout le mois de février et le début de mars, j'ai volé presque tous les soirs dans un secteur voisin du nôtre, au bénéfice de deux nouvelles batteries anglaises de projecteurs à l'entraînement, et j'ai acquis de ce fait une expérience de valeur, qui me sauvera la vie à plusieurs reprises.

Le 15 mars, les instructions arrivent du Fighter Command. La Bretagne est choisie comme secteur d'opération. La mission Intruders prendra cours le 18 mars, et s'effectuera pendant une période de sept nuits englobant la pleine lune, afin de voir et de pouvoir suivre les lignes de chemin de fer.

Les équipages traverseront l'Atlantique à basse altitude - moins de cent pieds - car il faut rester hors de portée des radars allemands; toutefois, la traversée comporte plus de 200 kilomètres.

La mission s'effectuera à l'altitude de 2.500 pieds. Un silence radio complet est imposé, ce qui implique l'interdiction formelle d'utiliser la radio de bord, sauf au retour, à partir de la côte anglaise. Il faut absolument éviter d'alerter les postes d'écoute ennemis. Toute l'installation ra-

dar, qui constitue l'équipement essentiel des chasseurs de nuit, est enlevée des Beaufighters. Comme on considère en haut lieu qu'il s'agit d'une opération d'essai, trois équipages seulement y participeront, mais je suis l'un des pilotes désignés pour l'accomplir.



Chacun des équipages reçoit sa mission particulière. La nôtre consiste à survoler pendant quinze minutes seulement la grande ligne de chemin de fer Brest-Paris, à partir de Landerneau vers l'est, donc vers Paris; mais on nous fixe un point d'entrée en Bretagne à Brignogan, petit port de pêche sur un estuaire minuscule.

Avec mon navigateur Harry Parot, j'étudie la carte avec soin, et bien vite nous réalisons tous deux que sans aide radio, nous avons bien peu de chance d'arriver à notre point d'entrée. Toutefois, sur cette carte, nous découvrons, à quelques kilomètres à l'ouest de Brignogan, un point de repère immanquable: Il est constitué de trois petits estuaires parallèles, inclinés nord-ouest/sud-est.

Nous décidons de l'utiliser. En abordant la côte de Bretagne, quel que soit le point d'impact, je virerai à droite, donc vers l'ouest.

Les 18 et 19 mars, le temps est exécrable, il pleut. On ne vole pas. Le 20 mars, il fait meilleur, les nuages ne couvrent plus que la moitié du ciel; on effectue un vol d'essai dans l'après-midi, et on est placé en position d'alerte.

A 23.00 heures, le Wing-Co Bob Braham prend le départ. A 23.20 h. je décolle à mon tour. Le Flight-Lieutenant Mac Andrew s'envole à 23.45 heures.

Voler de nuit, dans le silence, sans aucun contact avec la tour de contrôle ni avec aucune autre station radio, c'est déroutant. Mais on s'y fait. Mon navigateur est debout derrière mon siège, un chronomètre pendu au cou. Il tient dans ses mains une carte et une lampe de poche occultée, mais qui laisse passer un minuscule rayon de lumière.

Au bout d'une demi-heure de vol, à vingt mètres au-dessus des vagues, nous abordons les côtes de Bretagne et j'aperçois juste devant moi une petite ville qui pourrait bien être Brignogan, mais je ne peux pas y croire et, comme décidé, je vire à droite. Quelques instants plus tard, je vois parfaitement mon repère infailible, les trois petits estuaires très visibles.

Je fais demi-tour en grim pant à 2.500 pieds et je retrouve Brignogan: C'est bien mon point d'entrée. Nous identifions la ville et le port, et nous apercevons bien vite la ligne de chemin de fer qui part vers le sud, vers Landerneau.

L'officier de renseignement nous a assuré qu'il n'existait aucune défense entre ces deux villes. Alors nous suivons le chemin de fer, et nous nous sentons heureux de survoler la France pour la première fois. Nous apercevons même de temps en temps, les rails qui brillent dans la clarté de la lune, et nous nous congratulons mutuellement pour notre bonne navigation quand, tout à coup, six shrapnells éclatent autour de nous et six projecteurs s'allument au sol et nous cherchent.

Le temps de dire l'un à l'autre "que se passe-t-il ?" six autres obus éclatent à proximité et six projecteurs s'éclairent et nous captent. Déjà le Beaufighter est en piqué, plein gaz, au grand pas des hélices. Cinquante projecteurs s'allument comme des soleils, nous accrochent, et nous suivent. Les éclats d'obus remplissent le ciel, il y en a partout, un vrai feu d'artifice.

Je vois les balles traçantes des mitrailleuses qui montent vers le ciel, puis qui s'inclinent vers nous. J'exécute des virages brutaux à gauche, à droite, dans tous les sens, et je descends en zig-zags continus. Notre avion danse une sarabande infernale, et mon navigateur ne crie: "We are hit" (Nous sommes touchés).

Impossible de faire demi-tour dans cet enfer, ce serait un suicide, ce serait tomber de Charybde en Scylla, alors je plonge dans le gouffre, à toute vitesse, et je me trouve bientôt au niveau du toit des maisons.. Alors, de crainte de percuter un clocher d'église ou une cheminée d'usine, et pour sortir de la nuée de balles qui nous entourent, j'effectue un puissant bond vers le haut, puis je replonge aussitôt droit devant moi. Je redresse mon avion au ras de l'eau, au beau milieu du port , de Brest, car nous sommes à Brest ! Par erreur, évidemment, mais quelle erreur tragique.

Brest est le nid bien défendu des sous-marins allemands de tout l'Atlantique. Devant moi, je vois les murs du môle, et, sur quatre d'entre eux, une gerbe de balles traçantes monte à la verticale. Les mitrailleurs ne visent même pas, c'est un rideau de feu tendu devant nous.

Alors, poussant mon avion sur la tranche, je fonce dans la passe navigable au milieu du môle, entre deux faisceaux de balles lumineuses. Je rétablis ma position au ras des eaux de l'Atlantique. Les faisceaux de projecteurs se sont couchés sur l'horizontale, les canons cessent le feu, les mitrailleuses se taisent. Je m'éponge le front dont la sueur me coule dans les yeux, je ramène mes moteurs au régime de croisière, je vérifie les pressions d'huile et les pressions d'essence des quatre réservoirs. Tout me paraît normal.

A tout hasard , j'entame un grand virage à gauche sur l'océan, en regagnant de l'altitude. Pendant ce temps, mon navigateur scrute sa carte et après quelques instants m'annonce: "Je vois la gaffe que nous avons faite: Entre Brignogan et Landerneau, nous sommes passés à Lesneven et là, il y avait un embranchement de chemin de fer. A cause des nuages, nous n'avons pas vu la branche de gauche et nous avons suivi celle de droite, à quelques degrés plus à l'ouest, et elle nous a menés à Brest".

Sortant du virage, je remets le cap au nord, et je remonte sur les terres de Bretagne. Bientôt, j'aperçois un gros bourg; il est au bout d'une baie, il y a marée basse, les boues luisent sous la lune. Cela pourrait être Landerneau. ... On l'identifie. C'est bien cela, c'est Landerneau ! Nous l'abordons par le sud, après l'avoir manqué par le nord.

Alors, nous allons commencer notre mission. Nous apercevons sans peine la grande ligne de chemin de fer qui va vers l'est, et nous la suivons, vérifiant au chronomètre tous les détails de son parcours. Mais après quinze minutes de vol, il n'y a pas un train en vue, pas une locomotive, rien. Alors je dis à mon navigateur : "Nous avons eu bien trop chaud à Brest pour abandonner aussi vite. Je continue vers l'est'. »

Au bout de quinze autres minutes de survol, toujours rien, pas le moindre trafic. Déçus et peinauds, il faut bien se décider à rentrer. Et pendant que Harry Parrot fait un calcul sommaire du cap à prendre, j'aperçois une ligne de chemin de fer qui, partant de la ligne principale, remonte vers le nord. C'est celle qui passe à Lannion et aboutit à Perros-Guirec. C'est à peu près notre direction de retour. Nous survolons évidemment cette ligne et après deux minutes à peine, j'aperçois un beau panache de fumée qui me révèle un train. Je pique aussitôt vers ce convoi, mais au même instant, nous sommes entourés de balles traçantes. Des gerbes lumineuses passent à vingt mètres à ma droite, d'autres à trente mètres à ma gauche, et d'autres encore devant moi. Trois postes de mitrailleuses jumelées installées sur le train tirent vers nous.

Après une succession de zigzags très serrés et en piqué, j'arrive à bonne portée de tir à l'arrière du convoi. J'aligne posément le train dans mon collimateur et j'ouvre le feu de mes dix armes automatiques. Je vois mes balles traçantes filer vers l'objectif et je vois mes obus explosifs (un sur quatre) qui éclatent sur les wagons. Je maintiens le tir sur la locomotive pendant une seconde, mais une seconde représente quarante obus de 20 mm et 150 balles de mitrailleuse.

Je vois la locomotive qui éclate, la vapeur qui se répand de toutes parts et le train qui s'arrête. Je

fais demi-tour, un peu à l'écart du convoi mais sans le quitter des yeux, et je reprends de l'altitude. Je reviens vers l'arrière du train puis l'arrose de nouveau de bout en bout, de toute la puissance de mes armes.

A ma grande satisfaction, plus aucune mitrailleuse ne tire vers nous. Je recommence la même manœuvre et, pour la troisième fois, je viens cribler ce train d'obus et de balles. Mais cette fois, je n'arrive plus jusqu'à la locomotive car mes canons sont vides: j'ai tiré 600 obus et 2.500 balles de mitrailleuse.

J'abandonne ce convoi fumant, et je reprends ma ligne de chemin de fer vers le nord. Je remonte à l'aise à 2.500 pieds, mais j'y suis à peine d'une minute que six projecteurs s'allument brusquement et nous captent du premier coup. Nous survolons, sans le savoir bien sûr, l'aérodrome de Lannion. Les mitrailleurs, habitués sans doute à viser des avions en vol, tirent avec précision et frénésie. Je vois les gerbes de balles traçantes qui passent juste au bout de mes ailes et je crie à mon navigateur: "This time, we are hit" (Cette fois-ci, nous sommes touchés). Je me défends comme un beau diable, je vire, je plonge et je passe en trombe très bas au niveau du toit d'un hangar, puis je me retrouve en rase campagne.

L'alerte a été chaude! Inquiet, je crains des dégâts à l'avion, mais les moteurs tournent toujours bien. Je reprends un peu d'altitude et après quelques minutes, nous repassons la côte de Bretagne à Perros-Guirec. Je continue à grimper jusqu'à 3.000 mètres pour me sentir un peu plus en sécurité. Jamais le vrombissement des moteurs ne m'a paru aussi agréable et aussi rassurant. Le ciel s'est éclairci et après un peu de patience, la côte anglaise apparaît. Dès que je la franchis, j'enclenche la radio et demande un vecteur d'urgence. A quelques degrés près, nous sommes sur la bonne voie. Je pousse un "ouf" en atterrissant à ma base à Predannack, mais nous avons un gros retard sur l'horaire: On nous croyait déjà manquants (missing). Dès que j'arrête les moteurs et que nous sortons de l'avion, les mécanos sont là et remarquent que nous avons tiré. "Oui", dit Parrot, "nous avons un train".

Le Wing-Co, rentré depuis longtemps, est heureux: Il a attaqué et démoli un train, et détruit une locomotive. En apprenant notre succès, il se précipite, et me serrant dans ses bras, m'interpelle: "Good show ! Have a drink !"

"Moment", dit l'officier de renseignement qui doit établir le rapport, "d'abord me raconter votre petite histoire". Je la lui conte, mais bientôt il m'interrompt: "Comment dit-il "un train défendu par trois postes de mitrailleuse? Mais c'est un train de troupes ! C'est la troupe elle-même qui organise sa défense. Les trains les plus importants, ceux qui transportent des munitions ou du carburant, quand défendus, ne le sont jamais que par une seule mitrailleuse". Bien ! Je continue le récit de notre aventure, et pendant ce temps, les mécanos procèdent à une inspection de l'avion. Résultat: Il n'y a pas un trou, pas un éclat d'obus, pas une égratignure ! Tout le monde s'en étonne et s'en réjouit, mais Parrot veut ajouter sa version au compte-rendu. "J'ai vu", dit-il, "toutes nos balles traçantes qui s'échelonnaient d'un bout à l'autre du convoi; toutes nos munitions ont atteint l'objectif, car à chacune de nos attaques les obus explosifs éclataient bien au milieu des wagons". "Bravo", dit l'officier de renseignement, "c'est du bon travail, vous avez tué dans ce train plus de 150 hommes et vous en avez blessé certainement le même nombre". J'en étais ébahi. Mais en pensant, qu'ainsi que la plupart de mes concitoyens, j'avais longtemps souffert des lourdes contraintes de l'ennemi, j'étais très satisfait d'avoir pu, enfin, lui asséner un coup efficace.

Au cours des mois suivants, les 17 et 20 avril, j'ai encore eu la chance de démolir deux trains en Bretagne, dont un deuxième train de troupes au sud-ouest de Lamballe.

J'avais alors quarante-cinq ans.

Annexe C. Mon premier combat

par le Lieutenant-Général Aviateur Lucien Leboutte, DFC

Enfin, j'étais pilote à la chasse de nuit !

Depuis mon départ de Belgique, en janvier 1941, j'avais subi bien des avatars : Temps perdu à Montpellier pour chercher une voie d'évasion, traversée des Pyrénées à pied et de nuit, incarcéré pendant deux mois à Badajoz, interné pendant cinq mois au camp de Miranda, expulsé d'Espagne via Gibraltar et enfin arrivé en Grande-Bretagne.

Là, malgré l'opposition de notre Attaché Militaire et de l'Air, qui voulait me donner le commandement d'une école belge, je persiste à vouloir entrer dans la R.A.F. Je me présente dans un centre de pilotes brevetés, par lequel sont passés la plupart des Belges, mais là, on me refuse, me déclarant : "Sorry, vous êtes trop vieux". J'avais 43 ans. Catastrophe ! Désespoir !

Je rentre à Londres, anéanti. Je raconte mes malheurs à un ami, un lieutenant des Chasseurs Ardennais, Paul Goormachtig, qui me demande ma carte d'identité. Il la falsifie et me la rend le lendemain. Il m'avait rajeuni de dix ans!

J'apprends qu'il existe un centre de recrutement de pilotes de chasse de nuit et je m'y rends trois jours plus tard. C'était à Uxbridge. Pour tenter de réussir, je fais valoir tous mes atouts: Pilote expérimenté, plus de douze cents heures de vol, ayant commandé une escadrille de chasse et même un groupe. On regarde à peine ma carte d'identité, on me fait passer un examen médical : Je suis reconnu « perfectly fit » et engagé sur l'heure, mais comme simple "pilot officer", alors que j'étais major-aviateur depuis 1935 !



Après trois mois d'un excellent entraînement sur différents bimoteurs, je passe en O.T.U. (Operational training unit). C'était à Charter Hall, en Ecosse. Il y avait là des pilotes et aussi des navigateurs-radar qui venaient d'obtenir leur qualification dans une école spéciale. Les pilotes choisissent leur navigateur, et me voilà fort embarrassé, seul belge, pas un français, et assez isolé à cause de mon anglais "petit nègre". Alors un jeune sergent anglais de 21 ans, Harry Parot, m'interpelle: "Sir, dit-il, je parle un petit peu le français et, si vous n'avez pas encore choisi un navigateur, j'aimerais voler avec vous, car je pourrais ainsi améliorer un peu mon français".

Toc ! C'est fait ! Enchanté, l'équipage est formé.

On effectue des vols de nuit pendant lesquels on s'entraîne à faire des interceptions au radar. Et en août 1942, nous sommes versés à la 141 Sq. (Night fighters squadron) basée à Ford, près de Little Hampton, dans le sud de l'Angleterre, pas loin de l'île de Wight.

Je vole sur Bristol Beaufighter, gros bimoteur formidablement armé de quatre canons de 20 mm sous le nez du fuselage, et de six mitrailleuses dans les ailes. Nous sommes en opérations une nuit sur deux, parfois deux nuits d'affilée, effectuant des patrouilles en bord de mer entre l'île de Wight et Beachy Head, Hastings.

Nous volons toujours à deux avions, car pendant les patrouilles, on effectue des exercices d'interception de nuit. L'un des avions joue le rôle de chasseur et l'autre, celui de "target", l'enne-

mi. On change de rôle toutes les vingt minutes, et ce sont surtout les navigateurs qui s'exercent à utiliser leur radar.

Cependant, au bout de quinze jours d'euphorie, je commence à désenchanter.

En effet, vers la fin 1942, les Allemands ne viennent plus fréquemment au-dessus de l'Angleterre. De temps en temps, quelques Ju. 88 (Junkers 88), quelques Messerschmit 110 ou même des Messerschmit 109 monoplaces, viennent larguer quelques bombes sur un port, une centrale électrique ou une usine et font demi-tour aussitôt après l'attaque.

Je m'aperçois bientôt avec déconvenue que lorsqu'il y a alerte, c'est le Wing-Co, un Squadron Leader et un Flight Lieutenant qui décollent en vitesse et sont pris en charge par les contrôleurs. Même quand j'attends en alerte au dispersal, je suis toujours dans la deuxième vague, et bien vite je me rends compte que jamais il n'y aura un boche pour moi.

Toutefois, une nuit que j'étais en patrouille et donc en exercice le long de la côte sud, le contrôleur m'appelle par radio: "Blackburn 27, bandit for you". « Blackburn 27 », c'est mon indicatif. Bandit signifie un chasseur de nuit ou un bombardier moyen ennemi. Sur ma réponse "OK", le contrôleur ajoute "Increase speed, up thousand feet, 86 degrees". Sur le champ j'exécute, je pousse mes moteurs à plein gaz, je grimpe de mille pieds et je prends mon cap.

On nous dirige vers l'est, et tout de suite j'aperçois loin devant moi une sorte d'illumination. Il n'y a pas de doute, c'est Douvres qui subit un bombardement. Je vois les bombes qui explosent au sol, les projecteurs qui braquent leurs faisceaux vers le ciel, les obus de la Flak qui éclatent de toutes parts.

Dans mon avion, c'est le pilote qui parle avec le sol, mais par l'intercom, le navigateur entend tout. Au bout de deux minutes, mon navigateur me crie: "Contact". Il y a donc un écho sur son radar. Je répète au sol: "Contact", et à partir de ce moment, c'est mon navigateur-radar qui me donne des instructions. "Increase speed, up hundred feet, two degrees left". J'obéis, sauf que je suis déjà en plein régime de mes moteurs.

Bientôt, Parot me crie: "Nous approchons, il est à environ trois mille pieds, vous pourriez peut-être déjà le voir". Je scrute le ciel devant moi, j'écarquille les yeux, et j'aperçois une vague silhouette. Immédiatement, je communique à mon navigateur "Je l'ai, venez vite près de moi pour l'identifier avant que je ne tire".

Dans le Beaufighter, le navigateur est installé à cinq ou six mètres derrière le pilote, dans le milieu du fuselage. Pendant qu'il arrive, je me suis rapproché de l'ennemi, la silhouette devient



Bristol Beaufighter

plus distincte. Tout d'un coup, je me trouve en pleine transpiration, les nerfs à vif. Mon cœur bat la chamade et je me dis: "J'ai un boche, est-ce possible ? Quelle chance"! Parot est là, debout derrière moi, sa tête collée contre la mienne. Il scrute l'horizon, examine la silhouette et quelques instants après, il me dit: "C'est un Ju 83 (Junkers 88), il a pris des "evasive actions", il a été recherché par les projecteurs et il s'est trouvé dans la zone des obus de la Flak, c'est un Ju 88".

Je me rapproche, l'ennemi se trouve à douze cents pieds, distance à laquelle je peux ouvrir le feu, car mes canons, mes mitrailleuses, ma mi-photographique et mon collimateur, le tout est réglé en convergence à douze cents pieds. Mais je réfléchis: Si c'est un chasseur de nuit allemand, cela ne peut être qu'un Messerschmitt 110 ou un Ju 88, mais certains de ces avions sont équipés d'une tourelle arrière armée de deux mitrailleuses calibre 7,65 mm.

Peut-être est-ce le cas. D'un coup, je décide de laisser à l'ennemi la possibilité d'ouvrir le feu. J'ai été observateur et je connais l'imprécision de ces tourelles arrières. S'il ouvre le feu, il s'identifie avec certitude et un quart de seconde plus tard, il est mort. Je tiens en effet ma cible en plein centre de mon collimateur, le doigt sur la gâchette de mes dix armes automatiques. Il ne peut plus m'échapper; il peut entreprendre toutes les manœuvres qu'il veut, je suis plus fort que lui, il est à moi, il est déjà mort.

J'arrive à onze cents pieds, puis à mille pieds. Il n'ouvre pas le feu, moi non plus. Je distingue alors mieux la silhouette et je vois que cela n'est pas un Messerschmitt 110, cela ne peut être qu'un Ju 88. A huit cents pieds, j'aperçois les "exhausts", les pots d'échappement, et je reconnais que ce ne sont pas les exhausts d'un Ju 88. Alors, me rapprochant toujours, j'arrive à six cents pieds, puis à cinq cents, et je dis à mon navigateur: "Eh bien, qu'est-ce que c'est ?". "Ah oui", dit-il, excusez-moi, j'ai fait une erreur, c'est un Beaufighter".

Je m'approche, et je viens voler côte-à-côte avec mon ennemi présumé. Je fais signe au pilote de la main, et alors qu'il me répond, le contrôleur m'appelle: "Blackburn 27, go home ". Je fais demi-tour, et je rentre à ma base à Ford. Quand j'arrive près du hangar, je constate une grande effervescence. Tout le monde est dehors sur le tarmac.

J'arrête mes moteurs et je descends de mon avion. Mon chef de Flight, le Squadron Leader Joy est là qui m'attend. "Alors", dit-il, "vous avez eu un combat ? ". Je lui réponds: "Non, pas un combat, mais une poursuite". "Vous avez tiré " me dit-il ? "Non, je n'ai pas tiré". On vérifie: Mes munitions sont à bord, tout y est. Sur le débouché des canons, il y avait des plaques ovales, collées sur le fuselage, pour empêcher l' "icing", le gel de la graisse des canons. Ces toiles s'arrachent par le premier obus tiré des canons. Mes toiles étaient intactes.

Rentré au dispersal, j'apprends que mon chef de section, le Flight-Lieutenant Dilems avait été descendu avec son navigateur à peu près à l'endroit où je me trouvais. Alors, une rumeur s'était répandue à l'escadrille. "C'est sans doute ce bleu, ce « foreigner » étranger qui l'a abattu: J'étais donc soupçonné, mais je n'avais pas tiré. Une heure plus tard on apprenait que Dilems et son navigateur étaient sains et saufs. Ils avaient atterri en parachute.

Et puis on apprenait que le pilote qui les avait descendus était un Wing-Commander anglais, commandant d'une autre escadrille de nuit.

C'était mon premier combat... Et quelle déception !!

Annexe D. Ma mission la plus dangereuse ou ma traversée miraculeuse de la Ruhr

par le Lieutenant-Général Aviateur Lucien Leboutte, DFC

Depuis la fin mai 1943, mon escadrille, la 141 Squadron volait sur Mosquito.

En effectuant des missions “ d’Intruders de nuit “ sur le continent, le plus souvent au-dessus de l’Allemagne, notre tâche principale consistait à protéger les bombardiers lourds au moment où ils étaient le plus vulnérables, c’est-à-dire à l’instant où ils arrivaient sur leur objectif, ainsi que quelques minutes avant qu’ils ne l’abordent et quelques minutes après qu’ils l’avaient quitté.



A partir de novembre, il était arrivé que nos radars de bord, fonctionnaient mal ou même tombaient en panne. Cette défection provenait d’un mauvais entretien systématique de ces radars par nos mécaniciens , mais on n’a découvert la faute que plus tard. Alors, en décembre 1943 on a retiré pour un bon mois tous les Mosquitos de l’escadrille et on nous a rendu nos vieux Beaufighters, mais les missions n’ont pas changé.

A cette époque le Bomber Command avait décidé d’aller bombarder Osnabrück, ville située à l’Est de la Ruhr. Il y avait là deux fabriques de locomotives et un très important dépôt ferroviaire allemand. Les Anglais y mettaient le paquet mille gros bombardiers quadrimoteurs.

Comme chasseur de nuit, je partais individuellement et j’arrivais sur Osnabrück une demi-minute avant les bombardiers. Ceux-ci qui formaient un « stream », un convoi long de dix à douze kilomètres, survolaient la Baltique, comme s’ils se dirigeaient vers Hambourg, mais, à un moment précis le chef de convoi lançait des « flares », bombes éclairantes, et toute la colonne changeait de cap, virait au Sud pour tomber sur Osnabrück où on ne les attendait pas.

En dix minutes, tous les bombardiers étaient passés sur l’objectif et avaient largué leurs bombes, puis ils s’en retournaient par une voie choisie au sud de la Ruhr.

Aussitôt après le passage des bombardiers, les chasseurs de nuit allemands arrivaient mais ils étaient en retard. C'est à ce moment que mon navigateur percevait sur son radar des contacts sur les ennemis. Alors mon travail commençait; la poursuite des chasseurs de nuit allemands.

Nous avions le plus vieux radar anglais : le Mark IV, dont le « range », la portée, était faible, mais on ne pouvait exposer les derniers radars sophistiqués.

Me voilà donc en chasse plein gaz, pour arriver à portée de vue ou de tirs des ennemis, mais ceux-ci disparaissaient l'un après l'autre. Après une demi-heure de vol à plein régime et dans toutes les directions, mon navigateur m'annonce " C'est fini, je n'ai plus de contact, nous pouvons rentrer ". Je lui réponds « Il est grand temps car les gauches d'essence ont fortement baissé ». Je suis heureusement à une altitude de plus de cinq mille mètres. Je plonge vers l'ouest, mon avion en piqué, plein gaz au grand pas des hélices.

Un véritable feu d'artifice se déclenche, des centaines d'obus éclatent partout dans nos environs. De toutes parts, je vois les coups de départ des canons et l'éclatement des projectiles. Deux cents projecteurs nous accrochent par douzaine à la fois, nous passent de batteries en batteries et ne nous lâchent plus. Je vole de zigzags en zigzags, je fais varier à chaque instant l'altitude, la direction et la vitesse. Mon avion vibre à tout casser, les moteurs tournent au delà du régime permis. Le ciel est complètement embrasé, les obus éclatent à une cadence de dix à la seconde. Certains sont bien près de nous, mais beaucoup d'autres sont loin, on en voit à cinq kilomètres devant nous, à trois kilomètres derrière nous et de chaque côté. C'est hallucinant. Tous les canons de la Ruhr pour un seul avion.

Toujours en piqué, toujours en virage, je suis descendu à deux mille mètres. Alors, ce sont les mitrailleuses qui entrent dans la danse. Je vois les gerbes de balles traçantes qui montent et s'inclinent vers moi, qui me précèdent ou qui me suivent. Je les évite par des écarts brutaux et des plongées affolantes. C'est un enfer inimaginable. Après dix à douze minutes les projecteurs commencent à s'incliner vers l'horizontale et les éclats d'obus diminuent, puis tout s'arrête, je suis sorti de la Ruhr et à cent mètres du sol.

Je ramène mes moteurs au régime de croisière, je vérifie mes instruments, mes pressions d'huile et d'essence et j'aperçois une rivière, c'est la Meuse. J'arrive au-dessus de Visé et j'aperçois la grande tache noire de Liège. Mon navigateur est plus mort que vif, il pousse des " ouf ", " ouf »

Ne connaissant pas exactement l'endroit où je me trouvais, je prends un cap plein ouest, 270 °, mais après une minute de vol, six shrapnels éclatent autour de nous et six projecteurs s'allument au sol. Je me dis j'arrive sans doute déjà au-dessus de la Ruhr, mais je vais prendre mon cap de retour au nord de cette région et je vire de 90° plein Nord, mais immédiatement six autres obus éclatent très près de nous et deux autres batteries de projecteurs s'allument. Qu'à cela ne tienne me dis-je, je vais rentrer par le Sud de la Ruhr et je vire de 180° plein Sud, et la même chose se produit. Alors je crie à mon navigateur; "Il n'y a plus à tergiverser, sinon nous tomberons en panne d'essence, il faut foncer » et il me dit " nous avons durement encaissé, c'est étonnant que tout marche encore. »

Je reprends de l'altitude et je repasse la côte belge à Knokke où deux salves de la Flak arrivent vers nous, mais loin. C'est la ration habituelle à chaque passage, cela ne nous émeut plus.

Nous atterrissons à notre base à West Rainham. Il reste douze gallons d'essence dans les réservoirs et nous racontons notre aventure.

Les mécaniciens se couchent sur les ailes et sous le fuselage et inspectent l'avion avec leurs lampes de poche. Il n'y a pas un trou, pas un éclat d'obus, pas une égratignure. C'est un miracle.

C'était mon dernier vol en Beaufighter, et le lendemain, je retrouvais mon bon Mosquito, bien plus rapide.

Annexe E. Enfin une victoire aérienne !

par le Lieutenant-Général Aviateur Lucien Leboutte, DFC

Au début de mai 1944, j'arrivais à la fin de mon deuxième tour d'opérations : plus de cinquante raids de nuit sur le continent, de nombreuses poursuites d'ennemis pendant un an.

J'étais assez désappointé, j'étais comme un chasseur de gros gibier qui n'a jamais eu sa bête. J'avais bien obtenu quelques succès lors de mon premier tour d'opération, car j'avais démoli trois trains, dont deux trains de troupes, mais je n'avais pas tiré la grosse bête que j'avais poursuivie si souvent : un avion ennemi.

Une explication plausible m'en fut donné en 1977. J'assistais à Salzbourg à une conférence internationale pour l'échange de Cadets de l'Air, et j'y ai rencontré un chasseur de nuit allemand. C'était en fait un major aviateur autrichien qui n'avait jamais été nazi et avec lequel j'ai sympathisé. Il était stationné pendant la guerre à Nivelles, il volait sur Messerschmitt 110 et il m'a déclaré avec un léger sourire " chaque fois que nous étions poursuivis par un des vôtres, le radar du sol nous avertissait " achtung, Mosquito derrière vous " ; alors nous disparaissions soit en rentrant dans un nuage, soit en piquant vers le sol.



De Havilland Mosquito

Je m'en étais bien rendu compte mais j'ignorais la tactique allemande qui nous frustrait de toute victoire.

Revenant au début mai 1944, j'allais être irrémédiablement mis au repos, quand, juste au bon moment, arrive une décision du Commandement du 10ème groupe, auquel mon escadrille appartenait : elle annonce que les équipages bien côtés et qui en expriment la demande, sont autorisés à effectuer deux missions supplémentaires.

Je saute de joie et je m'inscris immédiatement, mais mon navigateur abandonne. Le chef d'escadrille m'en donne un autre, le Flying Officer Jo Hallett.

A cette époque l'équipement radar du mosquito avait été sensiblement amélioré. Nous avions toujours le vieux Radar Mark IV, mais on lui avait accolé un appareil appelé le Surrate. Cet instrument était une copie du radar allemand dont on avait capturé un exemplaire sur un Junkers 88 qui avait été forcé d'atterrir en Angleterre. Sur le Surrate, nous recevions des contacts sur les chasseurs de nuit allemands dès qu'ils enclenchaient leur radar.

Ces contacts assez médiocres en altitude et en azimut, nous donnaient au moins une direction à longue distance, ce qui nous permettait de nous rapprocher et de nous amener dans la portée du Mark IV.

Dans la nuit du 11 au 12 mai 1944, la chance enfin veut bien me sourire où la tactique allemande est mise en défaut. C'était ma deuxième mission avec mon nouvel observateur. Cette nuit là, cinq à six cents bombardiers allaient attaquer Bourg Léopold où une division blindée allemande était en formation et deux ou trois cents gros porteurs allaient déverser leurs bombes sur la gare de formation de Louvain, où devait se trouver une partie du matériel de cette division.

Avant de me rendre sur l'objectif, j'avais une longue patrouille à effectuer, je franchissais la côte française à Fécamp et je me dirigeais vers Fontainebleau, puis là, je virais au Nord vers Beverloo. Arrivé aux environs de la frontière franco-belge, mon navigateur m'annonce " J'ai un contact sur le Serrate, juste devant nous, mais loin, augmentez la vitesse " .

J'étais à cinq mille mètres d'altitude et je volais au régime de croisière. Aussitôt, je mets plein gaz au grand pas des hélices et je pique légèrement pour gagner de la vitesse. Après six ou sept minutes, mon navigateur me dit " j'ai failli le perdre, il a fait demi-tour, il est reparti vers le Sud. Je vire immédiatement de 180 degrés et je continue ma poursuite. Après six longues minutes, mon navigateur m'avertit " il a de nouveau fait de demi-tour, et il remonte vers le Nord, il est toujours très loin, mettez toute la vitesse possible." Je vire moi aussi vers le Nord, Je pique légèrement et je dépasse même un peu la vitesse limite permise pour les moteurs. Quelques minutes plus tard, mon navigateur me crie, tout excité " je l'ai sur le Mark IV, le contact grossit très fort, nous le rattrapons, il a diminué sa vitesse, nous arrivons sur lui, nous volons trop vite nous allons faire un " overshoot » un dépassement, coupez tous les gaz, vous devez, le voir . »

Bien sûr, je scrute le ciel devant moi, j'aperçois la silhouette, en moins d'une seconde je l'identifie, c'est un Junkers 88, je vise, et je tire. Son moteur droit prend feu, puis son moteur gauche explose et tout l'avion s'enflamme, mais je suis si près de lui que, pour éviter de lui rentrer dedans, je dois faire un brusque écart vers la droite et vers le haut.

Le Junkers vole encore une centaine de mètres sur sa lancée puis s'abat comme une pierre et tombe à la verticale.

Comme je voulais avoir un beau film de combat, je pique derrière lui aussi à la verticale, mais j'ai oublié de sélectionner mi-photo des canons et je lui envoie encore deux ou trois rafales d'obus de 20 mm. Il n'en avait vraiment pas besoin, il percute au sol et éclate comme une bombe.

J'effectue quelques virages autour de lui en reprenant de l'altitude et je me dirige vers Bourg-Léopold. Le bombardement est terminé; mon navigateur ne perçoit plus aucun écho sur le Radar et nous rentrons. Hallett est aux anges, il avait effectué un tour complet d'opérations avec un autre pilote, mais sans succès.

Quand nous sortons de la salle de « debriefing " le rapport deux mécaniciens nous attendaient et ils me remettent deux morceaux de toile d'environ douze à treize centimètres de diamètre, brûlés sur la circonférence, ils proviennent de l'avion allemand et étaient collés sur les grilles de protection des prises d'air de mes deux moteurs.

Lorsque le matin suivant, on a développé le film de ma Mi-photo, on a pu voir que j'avais cessé le feu à 48 pieds (seize mètres) derrière l'avion allemand.

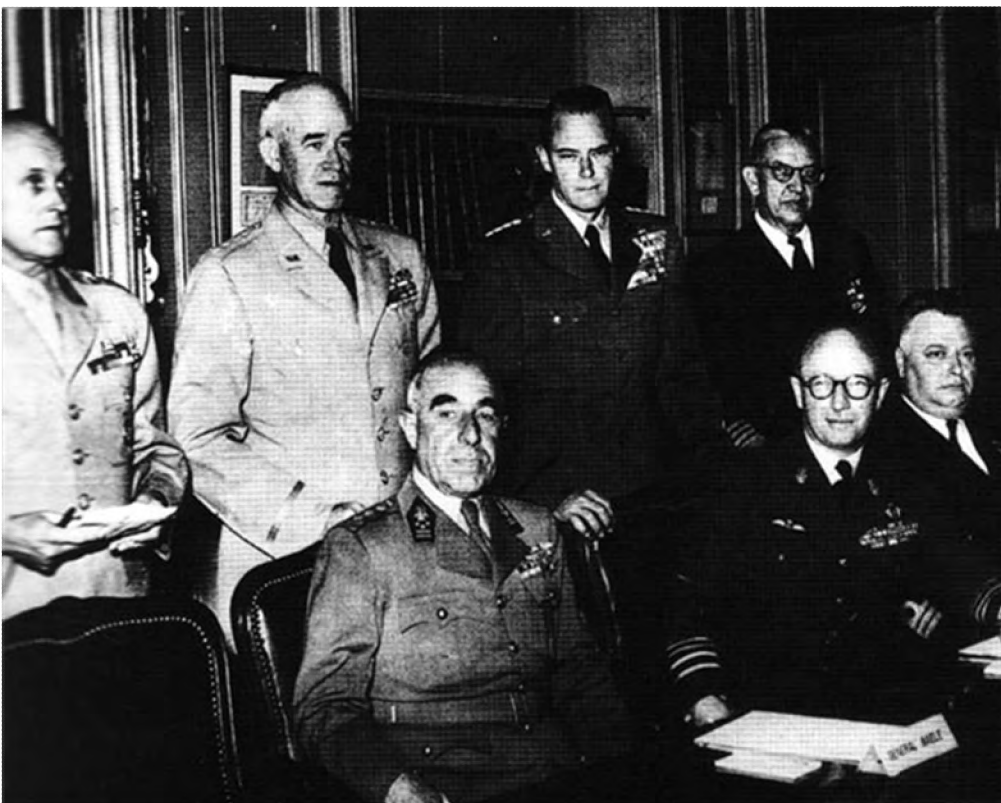
J'avais à cette époque 46 ans bien sonnés et j'étais le pilote en opérations régulières le plus âgé dans toutes les forces aériennes interalliées.

Annexe F: Photos 1945 - 1960



Le Group Captain Guillaume, DFC et le Group Captain Leboutte, DFC.

Vol de Hendon (NW de Londres) à Snailwell (Newmarket) en juillet 1945



Le Lieutenant-Général Leboutte à Washington le 4 avril 1949
Signature du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN)



Juillet 1949. Le Lieutenant-Général Aviateur Leboutte remet les ailes aux premiers pilotes A.O.P. de la 15ème Escadrille. De g à d : le Capitaine Goidts, le Capitaine Lejeune et le Capitaine Verbruggen



L'Aumônier principal de la Force Aérienne, Clément Boone en compagnie des généraux Leboutte et Henry

Annexe G. Relevé des prestations aéronautiques d Lieutenant-Général aviateur
Lucien Leboutte de 1940 à 1947

FORCE AERIENNE

Stat-Major Général

Direction Supérieure de l'Instruction
et de l'Entraînement

Direction Entraînement du Personnel
Navigant.

Caserne Prince Baudouin Pl. Dailly
BRUXELLES
Tél. 33.96.80. Ext. 633

entrée le 05-11-1958 2251A

OBJET. ~~Prise de Carrière Aéronautique - Reaffectation.~~
Supputation des états de service dans le P.N.

Réf. D.M. V G N - CD 734.0 - N° 3042 du 13.9.1953
Etats de Service dans le P.N.

Relevé mensuel du 1.3.40 au 31.12.47. des prestations aéronautiques
- établi suivant "LOG-BOOK (1)
- établi suivant déclaration de l'intéressé (1)

NOM: LEBOUTTE

Prénoms: Lucien Joseph Ghislain

Grade et Position: Lieut. Gen. av. Chef P.E.M.G.-F.A.

N° Matricule: 22677

MOIS	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947
Janvier	6 ^h 10		8 ^h 10	42 ^h 00	43 ^h 45	8 ^h 10	4-10	3 ^h 40
Février	4 ^h 30		10 ^h 30	46-20	25-10	4-30	5-20	5-15
Mars	12-10		9-15	40-10	38-20	3-10	4-20	4-10
Avril	14-20		12-15	46-30	46-40	4-40	3-40	4-35
Mai	5-15		16-20	42-20	45-50	13-30	4-30	3-25
Juin	18-40		24-10	37-15	28-20	6-20	4-50	4-45
Juillet			25-15	45-10	6-00	12-40	3-50	3-50
Aout			18-30	28-20	5-20	16-50	5-00	6-10
Septembre		RAF;	20-20	44-30	14-10	4-15	5-10	4-05
Octobre		5	28-20	49-40	7-20	6-25	4-45	3-45
Novembre		4 ^h 30	30-40	45-30	12-40	4-10	4-15	4-20
Décembre		6-20	28-10	39-15	9-15	4-40	4-20	4-15

Légende: X prestations aéronautiques dans le courant du mois considéré
- pas de prestations aéronautiques dans le courant du mois considéré.

N.B. Le présent état est établi en deux exemplaires, dont un pour le Ministère de la Défense Nationale
et un à classer au D.P. (fiche B-Ad)
V G N

(1) Biffer la mention inutile
suivant Log-Book. 2. Nov. 1941
à partir 1944

Fait à Bruxelles le 23 Décembre 1953
Certifié sincère et exact

le (grade). Lieut. Gen. av. . .
NOM et Prénoms. LEBOUTTE, Lucien
Signature: L. Leboutte

CD 7340

Annexe H: Photos 1923-1940

Le temps de l'Aéronautique militaire



Pilotes de la 7ème Escadrille de Chasse à Nivelles en 1927, devant un Nieuport-Delage ND29C
Sur le fuselage : Albert De Becker – Dans la carlingue : Victor Winants
De g à d : Léon Jude, Désiré Guillaume, Augustin Folie, Gustave Merckx, Lucien Leboutte,
Achille Lekeuche, René Deridder et Gaston Verton
(Noter que les pilotes ne portent pas encore l'uniforme bleu)



Pilotes de la 5ème Escadrille de Chasse de Nivelles
Le Lieutenant Leboutte est le 7ème à compter de la gauche, derrière Jean Braun, accroupi
(Coll. Georges Lecomte - Album J. Braun)



La patrouille acrobatique sur Firefly au meeting de Gosselies – Leader : Lucien Leboutte
 De g à d : Robert Hutten, Robert Deligne, Elie Français, Lucien Leboutte, Paul Dubois, Marcel Vincent et
 Franz Delvigne (Col. G. Destrebecq)



Pilotes des 5ème et 7ème Escadrilles de Chasse à Nivelles en 1930. Le Capitaine L. Leboutte commande
 la 5ème Escadrille
 De g à d André Moulin, Max Gorge, Gabriel Merckx, Augustin Folie, Lucien Leboutte, Frédéric de Woel-
 mont (Commandant du II° Groupe), Norbert Leboutte (Commandant de la 7ème Escadrille et frère de Lu-
 cien), Martin Charlier, Maurice Acke, Marcel Vincent, Louis De Coninck, et Jules Tahon
 Assis : Georges Van Pottelbergh, André Raurif, Etienne Devalck, Paul Dubois, ?, André Ninane et Fernand
 Nessel. (Coll. Georges Lecomte)



Nivelles – 4ème Escadrille de Chasse. Le Capitaine Lucien Leboutte avec à sa droite, Agustin Folie porteur du fanion de l'escadrille, la Cocotte rouge (Coll. Georges Lecomte)



Nivelles – II° Groupe du 2ème Régiment d'Aéronautique. Echange de képi entre le Capitaine Leboutte (à droite) et un officier pilote hollandais
A gauche : Lucien Truyers, Jean de Callatay et Martin Charlier (Coll. Georges Lecomte)



Evere 1935 – III^e Groupe du 3^eme Régiment Aéronautique. Le Major Leboutte, Commandant du III^e Groupe, 4^eme à compter de la gauche. (Coll. Georges Lecomte)



Evere – III^e Groupe du 3^eme Régiment d' Aéronautique. Au centre avec brassard noir, le Colonel de Woelmont, commandant le 3^eme Régiment d' Aéronautique. A sa gauche, le Major Lucien Leboutte, commandant le III^eme Groupe du 3^eme Régiment d' Aéronautique. (Coll. Georges Lecomte)