

Lucien Leboutte, Luitenant-Generaal Vlieger, DFC Eerste Stafchef van de Luchtmacht (1946-1956) Erelid van de Vieilles Tigres van de Belgische Luchtvaart

Michel Mandl en Georges Castermans

Vertaling Wilfried De Brouwer

I. De Persoon

Geboren in Hodister (provincie Luxemburg) op 5 maart 1898

Wetenschappelijk Humaniora in Aarlen (Ste-Marie)

Diploma van boekhouder

Diploma van ingenieur landmeter

Politiek gevangene in 1917-1918

In de artillerie ingelijfd op 26 juni 1921

Luchtvaartloopbaan (zie verder)

Overleden te Ukkel op 28 oktober 1988



Luchtvaartloopbaan

Cursus van luchtwaarnemer in 1923

Luitenant benoemd op 26 juni 1924

Piloot gebrevetteerd in 1925 (27e promotie)

Jachtpiloot in Nijvel

Aanstelling kapitein van het vliegwezen op 26 december 1929

Smaldeelcommandant in 1930

Kapitein Vlieger op 26 juni 1932

Majoor Vlieger op 26 september 1935

Luchtvaart Instellingen in oktober 1938 (Bestuur Testvluchten)

Overgeplaatst naar Belgisch Kongo van januari tot mei 1940

Ontvlucht uit België in februari 1941.

Opgesloten in Spanje van mei tot september 1941

Aankomst in Engeland in oktober 1941

Aangenomen bij de Royal Air Force (RAF) in januari 1942

(Pilot officer/onderluitenant)

141 Smd RAF (nachtjacht) in augustus 1942

Flying Officer op 01 oktober 1942

Dienstdoende Flight Lieutenant op 26 april 1943

Ju 88 neergehaald op 12 mei 1944

Dienstdoende Wing Commander op 01 juni 1944

Squadron Leader op 01 september 1944

Dienstdoende Group Captain op 28 september 1944

Aangeduid voor het Inspectoraat/Chef Luchtvaartdienst in november 1944

Kolonel Vlieger op 26 september 1945

Aide de Camp van de Prins Regent op 22 november 1945

Stafchef van het Vliegwezen op 30 november 1946

Generaal-Majoor Vlieger op 26 maart 1948

Aide de Camp van de Kroonprins op 28 augustus 1950

Luitenant-Generaal Vlieger op 26 december 1950

Op pensioen gesteld op 31 maart 1956

II. Buitengewone onderscheidingen

Distinguished Flying Cross (DFC)

Toegekend door ZM King Georges VI op 24 mei 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.»

Oorlogskruis met Palm

Vermeld in het Dagorder door de Eerste Minister en de Minister van Defensie, Hubert Pierlot, te Londen op 26 mei 1944. “ Hoger Officier, briljant vlieger. Is ontsnapt uit België en, na heel wat moeilijkheden, einde 1941 aangekomen in Groot Brittannië, waar hij de Belgische sectie bij de RAF vervoegt. Gestuwd door zijn groot verlangen om deel te nemen aan de gevechten, overwint hij, dank zij zijn overtuiging, alle moeilijkheden in verband met zijn leeftijd om tot de operaties toegelaten te worden. Opgenomen in een nachtjacht smaldeel voert hij heel wat storingsvluchten uit boven het continent tijdens dewelke hij blijk geeft van hoogstaande kwaliteiten zoals inzet, doorzettingsvermogen en moed. Zijn onwankelbare prestatiedrang leidt tot succes. Tijdens de nacht van 11 op 12 mei 1944 haalt hij een Junkers 88 neer tijdens een luchtgevecht boven het Continent”.

Officier van het Erelegioen en Oorlogskruis met Palm

Onderscheidingen toegekend door de Heer President van de Voorlopige Regering van de Franse Republiek, op 13 november 1945

Commandeur in de Kroonorde met Palm

“ Hoger Officier van het Vliegwezen, uit België ontsnapt begin 1941 met de stelligste overtuiging om de strijd te hervatten tegen de bezetter. Komt aan in Groot Brittannië, na meerdere maanden gevangenschap, en wordt opgenomen in een nachtjacht smaldeel, ondanks het feit dat hij niet voldoet aan de ouderdomslimiet. Bij zijn eerste operationele beurt vernietigt hij drie treinen. Dringt aan op een eervolle tweede beurt waarin hij 37 vluchten uitvoert en haalt een Junkers 88 neer tijdens een luchtgevecht bij zijn 32^{ste} zending.”

III. Korte Biografie

Lucien Leboutte wordt geboren in Hodister (Provincie Luxemburg) op 05 maart 1898. Hij is de zoon van Léopold-Joseph, leraar, en van Marie-Louise Jeuniaux. Na het wetenschappelijk humaniora van 1911 tot 1917 in het Instituut Sainte-Marie te Aarlen haalt hij het diploma van boekhouder en dat van ingenieur landmeter. Aangehouden door de bezetter wordt hij opgesloten in Frankrijk maar hij slaagt erin te ontsnappen met zijn broer Nobert. Zij trachten het operatietheater te bereiken via Nederland maar worden aan de grens aangehouden. Hij wordt opgesloten in Aken om nadien gedeporteerd te worden tot het einde der vijandelijkheden naar een kamp in Montmédy in Frankrijk.

Op 30 april 1919 wordt hij ingelijfd als beroepsvrijwilliger voor een duur van drie jaar bij het 4^e Regiment Artillerie. Op het einde wordt deze verbintenis met twee jaar verlengd. Na een

cursus van twee jaar in de 12e CISLAA (Cours d'instruction pour sous-lieutenant d'active artilleurs) wordt hij op 26 juni 1921 tot onderluitenant benoemd.

Deze jonge officier valt op door zijn heldere intelligentie, uitzonderlijke toewijding, uitstekend moreel en zeer goede opvoeding. Zijn gedrag is voorbeeldig.

Na het vrijwillig volgen van de cursus luchtobservatie van oktober 1923 tot 1924, blijft hij na afloop deel uitmaken van het militair vliegwezen. Vervolgens gaat hij over naar de vlieg-school waar hij zijn brevet van piloot behaalt.

Als jachtpiloot in Nijvel valt hij op door zijn vliegkwaliteiten en leadership. Hij richt de eerste acrobatische patrouille op, die in 1930 demonstraties geeft op de meetings van Luik, Charleroi en Antwerpen. De naam van deze patrouille is "De vijf vingers van Kapitein Leboutte" dewelke zich onderscheidt door het gelijktijdig uitvoeren van een tolvlucht met vijf vliegtuigen.

Wegens zijn kwaliteiten wordt hij aangeduid als directeur van de testvluchten in de Luchtvaart Instelling van Evere. Hij wordt benoemd tot commandant van het 3^e Regiment van het Vliegwezen en ontvangt de eerste Fairey Battle's in 1935.

In 1939 vraagt De Vleeshouwer, Minister van Koloniën, aan zijn collega van Defensie om majoor Leboutte af te delen naar Kongo om het militair vliegwezen op te richten in de kolonie. Dit gebeurt in januari 1940 maar op 10 mei 1940 vraagt hij ontslagen te worden van deze opdracht waarna hij naar Frankrijk reist. Ondanks de betrachting van velen om naar Engeland te vluchten vraagt de Minister van Defensie (generaal Denis) en generaal Legros, commandant van het Militair Vliegwezen, dat majoor Leboutte naar het vaderland zou terugkomen wat onvermijdelijk tot gevangenschap zou leiden. Nochtans kan Lucien Leboutte hieraan ontsnappen door zich voor te doen als reserveofficier.

Het vervolg van de militaire loopbaan van Leboutte is beschreven in het hoofdstuk *Merkwaardige Feiten*.

Na zijn pensionering in 1956 zal generaal Leboutte zich inzetten voor talrijke activiteiten die min of meer verbonden zijn met luchtvaart. Zo was hij betrokken bij de Belgische vereniging die zich inzette voor de vreedzame ontwikkeling van kernenergie en bleef hij voorzitter van de Luchtcadetten van 1954 tot 1984. Deze vereniging heeft als doel de interesse voor een luchtvaartloopbaan bij de jongeren te stimuleren. Het moet duidelijk zijn dat langs deze weg heel wat jongeren hun loopbaan zijn begonnen bij de Luchtmacht.

Vanaf 1946 is hij bestuurslid bij de Aeroclub van het Huis der Vleugels en zal Voorzitter worden van 1955 tot 1986. Als eerbetoon aan deze markante figuur zal het Huis der Vleugels op 7 juni 1977 het "Fonds Generaal Leboutte" oprichten "ter aanmoediging en steun aan een luchtvaartloopbaan".

Gewaardeerd door zijn chefs en burgerautoriteiten, erkend door zijn gelijken en door allen die het voorrecht hadden onder zijn orders te kunnen dienen, heeft Generaal Leboutte zijn intelligentie, karaktersterkte en overtuiging ten dienste gesteld van de Luchtvaart in het algemeen en van de Luchtmacht in het bijzonder.

Luitenant Generaal Vlieger Lucien Leboutte is overleden te Ukkel op 28 oktober 1988.

IV. Opmerkelijke feiten

Eens terug in België na de capitulatie, was Lucien Leboutte niet de man die zou berusten en het vervolg der gebeurtenissen afwachten. Reeds in januari 1941 ontsnapt hij naar Spanje en toen hij bijna in Portugal was, werd hij aangehouden en geïnterneerd, eerst in Badajoz en later in Meranda de Ebro. Gelukkig blijft dit een relatief korte periode en na vier maanden wordt hij vrij gelaten als “Canadees”. In oktober 1941 komt hij eindelijk aan in Groot-Britannië. Omdat het zijn betrachting was de RAF te verwoegen, weigert hij een administratieve functie en alsook een terugkeer naar Kongo.

Na een eerste afkeuring wegens zijn leeftijd (43) en zijn zicht (hij draagt een bril) vervalst hij zijn identiteitskaart en wordt hij als 10 jaar jongere kandidaat aanvaard in de nachtpacht als Pilot Officer; te noteren dat hij reeds majoor was sinds 1935!

Na een vervolmakingcursus gaat hij over naar een smaldeel voor een eerste operationele beurt op de tweemotorige Bristol Beaufighter. Zijn bekwaamheid als piloot en zijn technische kennis laten hem toe dit moeilijk handelbaar toestel met de nodige koelbloedigheid te besturen in moeilijke omstandigheden.

Na zijn eerste beurt meldt hij zich onmiddellijk aan voor een tweede; ditmaal op Mosquito. Als 46-jarige slaagt hij erin om op 12 mei 1944 zijn eerste “Mof” - zoals hij die zelf pleegde te noemen - neer te halen. Het betrof een Junkers 88 die hij aan zijn prestigieus nachtpalmares van locomotieven, boten, vliegvelden en DCA stellingen kon toevoegen. (zie eigen verhalen in bijlagen B, C, D en E).

Deze overwinning en het geheel van zijn prestaties volstonden voor de toekenning van het fameuze DFC en het Oorlogskruis met Palm (zie hierboven). Zijn logboek van begin 1942 tot midden-44 oogt vrij indrukwekkend, met niet minder dan 990 vluchten, zowat 33 uren per maand (zie bijlage G).

Ondanks zijn leeftijd en ervaring weigerde Lucien Leboutte het smaldeel voor een administratieve functie te verlaten vooraleer “zijn” overwinning te boeken. Toen dit gebeurde heeft hij een functie aanvaard in het kabinet van de Minister van Landsverdediging om er de heroprichting van het nationaal militair vliegwezen voor te bereiden.

Na de Bevrijding keert hij terug naar Brussel en wordt hij als Group Captain overgeplaatst naar het Inspectoraat. Samen met de toekomstige generaal De Soomer, kabinetchef van de Minister, wordt hij de voornaamste bewaker van de oprichting van een onafhankelijke Luchtmacht. Hiervoor diende hij eerst de burgerautoriteiten en de landmachtgeneraals te overtuigen (zie citaten van de Eerste Minister en de Minister van Landsverdediging in Londen in bijlage A)



Zijn anciënniteit en zijn uitzonderlijk gedrag waren de maatstaf voor de autoriteiten om hem in 1946 aan te stellen als Stafchef van het Militair Vliegwezen, dat even later de Luchtmacht zou worden.

In het kader van het NAVO verdrag en met de steun van het Marshall plan en het hieraan gekoppeld MDAP (Mutual Defence Assistance Programme) zal de LuM onder zijn hoede een belangrijke expansie kennen met de uitbouw van meerdere Wings met jachtvliegtuigen, jagerbommenwerpers, alsook luchtverkenning- en luchttransportsmaldelen. Ook zal hij, met behulp van zijn dossiers van 1940, de motor zijn van de LuM inplanting in Belgisch Kongo. Hij zal er een vliegschool oprichten in Kamina alsook een basis in Kitona, aan de monding van de Kongostroom . Deze inplanting vereiste ook een belangrijke luchttransportvloot die achteraf zeer nuttig zal blijken in de moeilijke omstandigheden tijdens de onafhankelijkheidsperiode van onze kolonie.

Luitenant Generaal Vlieger Leboutte, de eerste stafchef van de Luchtmacht, wordt in 1956 op de leeftijd van 58 jaar op pensioen gesteld.

V. Oordeel van de Peters van het Gedenkboek

Michel Mandl

Als Voorzitter van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart en laatste Stafchef van de Luchtmacht, beschouw ik het als een eer om, op initiatief van Georges Castermans, dit gedenkboek van Luitenant Generaal Lucien Leboutte, eerste stafchef van de Luchtmacht, te kunnen voorstellen.

De Luchtmacht is in 1946 ontstaan dank zij de visie, intelligentie en halsstarrigheid van zijn oprichter die zich geïnspireerd heeft op het voorbeeld van de RAF, zoals trouwens later ook de USAF in 1947 zou doen.

Meer dan 60 jaar na de oprichting van de Luchtmacht heb ik de neiging om te geloven dat de geest van Leboutte vanaf de moeilijke jaren na de oorlog tot op heden nog steeds aanwezig is. Zelfs met gewijzigde structuren is de “core business” van de Luchtmacht nog steeds intact. De mannen en vrouwen die er deel van uitmaken zijn zich bewust van de erfenis die hen door de anciens, en meer bepaald generaal Leboutte, werd nagelaten. We zijn hem dit meer dan verdiend eerbetoon schuldig.

Georges Castermans

Ik herleef nog regelmatig de onvergetelijke herinneringen die generaal Leboutte ons heeft nagelaten. Hieronder een paar anekdotes in chronologische volgorde:

Toen de pas gebrevetteerde piloten van de promotie 52-C, in mei 1952 uit het vliegtuig stapten bij hun terugkomst uit de Verenigde Staten, werden zij ontvangen in de Generale Staf . Bij zijn intrede in de conferentiezaal vraagt generaal Leboutte: Wie is Castermans? Verstijfd van schrik steek ik mijn hand omhoog en hoor hem zeggen: “ Je kunt onmiddellijk de verga-

dering verlaten, je broer trouwt vandaag en men verwacht u thuis”.

Toen ik door de stafchef, generaal Ceuppens aangeduid werd als zijn vertegenwoordiger in het Huis der Vleugels heb ik de kans en het geluk gehad om deze unieke ervaring gedurende 20 jaar te kunnen beleven onder het voorzitterschap van generaal Leboutte. Zijn invloed, wijsheid en gezond verstand waren magisch.

Op 13 augustus 1980 had ik generaal Leboutte uitgenodigd op mijn bevelsovername van de 3^e Wing te Bierset aan Kolonel Paul Jourez. Het beeld van de 82-jarige generaal ligt mij nog vers in het geheugen. Rond middernacht zat hij op een taboeret in de bar, slurpend aan zijn whisky, terwijl hij oorlogsverhalen opdiepte aan onderluitenant vlieger Melon, de jongste piloot van de Wing, die toen nauwelijks 20 jaar was.

VI. Bibliografie

- Persoonlijk dossier: Koninklijk Museum van de Krijgsmacht en Militaire Geschiedenis
- Bibliografie Lucien Leboutte: Koninklijke Academie van Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België, Nieuwe Belgische Nationale Biografie, Vol 6, 2001; Mike Terlinden
- Les Belges de la RAF 1940-1945 R. Anthoine et J.-L. Roba Ed. J.-M. Collet, 1989, Bruxelles.
- Historiek van het Huis der Vleugels
- Historiek en Gulden Boek van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart
- Nationaal Herinneringscomité

VII. Bijlagen: Documenten en Foto's

Bijlage A. Lofbrief en onderscheidingen

Lofbrief van de Heer Hubert Pierlot, Eerste Minister, Minister van Defensie

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'accepter 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 1945

N° S. P. H. / I / L. 2 / 836

Bureau

1/I

Notificatie van de toekenning van het "Distinguished Flying Cross"

Sleane 0611
TELEPHONE: ~~XXXXXXXXXX~~ 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,
~~LONDON, XXXXX~~

Seaforth 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.

Dickson

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
ENTR 9 JUN 1944
Kramer 8174

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



Vermeldingen, Oorlogskruis 1940 met Palm, Commandeur in de Kroonorde met Palm



33A 2.-

Désigné pour IG/Belgium Air Force	1.6.44
" " Cabinet du Min. de la Déf.Nat.	1.6.44
" " Belgian Recruiting Mission SHAEF (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 32e mission.



**MINISTÈRE
DE LA
DÉFENSE NATIONALE**

Bruxelles, le 10 12 1945
rue Capitaine-Crespel, 2

20

Direction Générale
du Personnel Militaire

3e Direction
2^{me} Bureau

N° D.O.P.M. / III-2/Etr/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
INCISSEUR
11/12 1945
N° D.O.P.M. III M/5970
Bureau 4B

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 LESOUTTE, Lucien-Joseph-Ghislain, Aide de Camp de S.A.R. le Prince Régent.

Le Major A. DE BAENE
Directeur

tu
72
- 12

12/12

Bijlage B. Mijn eerste zending boven het Continent

door Luitenant-Generaal Vlieger Lucien Leboutte, DFC

In 1942 waren de operaties van de RAF nachtzicht beperkt tot het grondgebied van Groot Brittannië. Vanwege de zeer geheime boordradar, waarmee de vliegtuigen waren uitgerust, was het de bemanningen strikt verboden om zich verder dan 10 mijl van de Engelse kust te verwijderen.

Wegens de hoge verliezen van het voorbije jaar kwamen in januari 1943 een aantal nieuwe bemanningen, het 141 Smaaldeel versterken. Zij kwamen pas uit het trainingscenter, de OTU. Hierdoor werd het smaldeel “niet operationeel” verklaard en verplaatst naar een kalme sector, onbekend bij de vijand. Het betrof Predannack, bij Penzance, in het zuidwesten van Engeland.



Bristol Beaufighter

Zo konden de nieuwe bemanningen elke nacht radarintercepties oefenen. De ervaren piloten en navigators waren echter niet gelukkig met hun stationnering op een niet-operationele basis. En de Wing Co, de top ace Bob Braham, mopperde omdat hij de gelegenheid niet meer kreeg om een overwinning te boeken. Aangemoedigd door zijn belangrijke onderscheidingen ging hij zijn beklag doen bij het Fighter Command. Om hem gerust te stellen susten de grote chefs hem “Bob keep your wool on”, blijf kalm, we gaan U een andere opdracht geven. En zo werd aan het 141 Squadron de eerste zendingen “Ranger Operations” toegekend, die later zouden omgedoopt worden tot “*Night Intruders*” .

De operatie bestond uit het opsporen van doelen op het continent en beoogde vooral de vernietiging van treinen en locomotieven. Tijdens de ganse maand februari en het begin van maart vloog ik bijna elke avond in een aanpalende sector in het zuidwesten van Engeland. Dit was om twee nieuwe projectorbatterijen te trainen. Dit zou mij toelaten heel wat ervaring op te doen die mij later meerdere malen het leven zou redden.

Op 15 maart kregen we de instructies van Fighter Command dat Bretagne werd aangewezen als operatiesector. De *Intruder* zending zou plaats vinden vanaf 18 maart om gedurende een periode van 7 dagen met min of meer volle maan de spoorwegen te kunnen vinden en volgen.

De oversteek van de Atlantische Oceaan over meer dan 200 km moest uitgevoerd worden op lage hoogte – lager dan 100 voet – om buiten de detectie-enveloppe van de Duitse radars te blijven. De zending zelf gebeurde op een hoogte van 2500 voet. Er werd radiostilte opgelegd, hetgeen betekent dat het absoluut verboden was de radio te gebruiken, behalve bij de terugvlucht vanaf de Engelse kust. We dienden absoluut de vijandelijke luisterposten te vermijden. De radar die de voornaamste uitrusting van de Beaufighter uitmaakte, werd verwijderd.

Omdat het hoger echelon dit als een proefoperatie beschouwde mochten hier slechts drie bemanningen aan deelnemen. Ik had het geluk dat ik één van hen was.

Elke bemanning kreeg een specifieke zending. De onze bestond uit het overvliegen gedurende 15 minuten van de grote spoorlijn Brest Parijs, vanaf Landerneau naar het Oosten, dus richting Parijs. Het aanvangspunt was Brignogan in Bretagne, een kleine vissershaven aan de monding van een riviertje.



Samen met mijn navigator, Harry Parrot bestudeerden we zeer nauwgezet de kaart en spoedig beseften we dat we zonder radiohulp weinig kans maken om het aanvangspunt te vinden. Nochtans vonden we een onmisbaar merkpunt op enkele kilometers van Brignogan, bestaande uit drie kleine parallelle riviermondjes, georiënteerd noordwest/zuidoost. We besloten deze te gebruiken. Wanneer we waar dan ook de Bretoense kust zouden bereiken, zou ik naar rechts, dus naar het westen draaien. Wegens afschuwelijk weer vlogen we niet op 18 en 19 maart. Op 20 maart was het beter, de hemel was half bewolkt. In de namiddag voerden we een proefvlucht uit en werden we op stand-by gezet.

Wing Co Bob Braham stijgt op om 23.00 u. Ik vertrek op mijn beurt om 23.20 u, en Flight Lieutenant Mac Andrew volgt om 23.45 u.

Nachtvlucht in totale stilte zonder enig contact met de controletoren of enig ander station is zenuwslopend, maar toch doet men het. Mijn navigator staat recht achter mijn zetel met de chronometer aan een halssnoer. Hij houdt een kaart in de hand die hij met een verduisterd lampje verlicht, maar toch voldoende ruimte laat voor een minuscuul lichtstraaltje.

Na een half uur vlucht op 20 meter boven de golven bereiken we de Bretoense kust en ik zie vlak voor mij een klein stadje dat misschien Brignogan zou kunnen zijn. Maar ik kan het niet geloven en, zoals gepland, draai ik naar rechts. Na enkele ogenblikken zie ik, goed zichtbaar, mijn referentiepunt, de drie kleine riviermondingen, .

Ik doe rechtsomkeer, klim naar 2500 voet en vind Brignogan. Dit is wel degelijk mijn aanvangspunt. We identificeren de stad en de haven en vinden zeer vlug de spoorlijn naar het zuiden, naar Landerneau.

De officier van de inlichtingendienst had ons verzekerd dat er geen verdediging was opgesteld tussen deze twee steden. We volgen dus de spoorweg en hebben een opgewekt gevoel omdat we voor het eerst boven Frankrijk kunnen vliegen. Af en toe zien we zelfs de sporen die het maanlicht weerkaatsen. We wensen mekaar geluk met onze uitstekende navigatie wanneer plotseling twee granaten ontploffen in onze onmiddellijke omgeving, samen met zes projectoren die oplichten en ons opzoeken.

De tijd om aan mekaar te zeggen 'wat gebeurt er' ontploffen zes andere granaten in onze buurt en we worden gevangen in het licht van de zes projectoren. De Beaufighter gaat onmiddellijk in duikvlucht, vol gas en met grote schroefpas. We worden ontdekt en gevolgd door vijftig oplichtende projectoren met de intensiteit van het zonlicht. De hemel is vol van ontploffende granaten; een echt vuurwerk. Ik zie lichtkogels van mitrailleurs die sporen in de hemel spuwen en zich naar ons richten. Ik begin steile bochten uit te voeren, naar links en rechts en naar alle kanten en duik in zig-zag naar beneden. Ons vliegtuig is in hels inferno en mijn navigator roept: "We are hit" (We zijn geraakt).

In deze hel rechtsomkeer maken zou zelfmoord betekenen, van kwaad tot erger, van Charybde

tot Scylla; ik duik tollend naar beneden tot op de hoogte van de daken. De schrik om een kerk-toren of een schouw te raken doet mij optrekken maar de kogelregen verplicht mij om opnieuw rechtdoor naar beneden te duiken. Ik krijg mijn vliegtuig terug onder controle boven het water in de haven van Brest, want dat was de plaats waar we waren. Uiteraard per ongeluk, maar wat een vergissing!

Brest is een sterk verdedigd nest, een haven van Duitse duikboten die de ganse Atlantische Oceaan bestrijken. Voor mij zie ik de muren van de havendam van waarop een viertal bundels van lichtkogels vertikaal in de lucht worden gespuwd. De mitrailleurs mikken zelfs niet, ze trekken een vuurgordijn op, vlak voor onze neus.

Ik zet mijn vliegtuig op zijn kant en duik in volle vaart naar de vaargeul in het midden van de dammen, tussen twee bundels van lichtkogels. Ik stabiliseer mijn vliegtuig vlak boven het wateroppervlak van de oceaan.

De lichtbundels van de projectoren dalen neer naar de horizon, de kanonnen stoppen met vuren en de mitrailleurs zwijgen. Ik veeg het zweet van mijn voorhoofd dat in mijn ogen liep en breng de motoren terug naar het kruisregime. Ik controleer de olie-en benzinedruk van de vier vergaarbakken. Alles lijkt mij normaal.

Op goed geluk maak ik een wijde bocht naar links en begin te klimmen. Mijn navigator bestudeert zijn kaart en laat mij weten ' Ik zie waar we de vergissing hebben gemaakt. Tussen Brignogan en Landerneau, zijn we langs de spoorwegsplitsing van Lesneven voorbijgevlogen. Wegens de wolken hebben we linkse afslag niet gezien, en we hebben de spoorweg een paar graden meer naar het Westen naar rechts gevolgd en die heeft ons tot in Brest gebracht.

Ik stop met draaien en neem richting noord, naar de streek van Bretagne. Weldra zie ik een groot dorp op het einde van de baai. Het is laagwater en de boeien glanzen in het maanlicht. Dit zou Landerneau kunnen zijn ... We gaan dit na. Het is wel degelijk Landerneau. We vinden het vanuit het zuiden, nadat we het gemist hebben vanuit het noorden.

We kunnen eindelijk onze opdracht aanvatten. We vinden zonder moeite de grote spoorweg naar het oosten en volgen die terwijl we met de chronometer in de hand alle details noteren. Maar na een kwartier vlucht hebben we nog niets gevonden, geen trein, geen locomotief, niets. Ik laat mijn navigator weten dat we "na wat we hebben doorgemaakt in Brest, niet mogen opgeven". Ik vlieg verder naar het oosten.

Nog eens een kwartier later: niets, niet het minste verkeer. Ontgoocheld en beteuterd beslissen we terug te keren. Terwijl Harry Parrot vlug een koers berekent merk ik een zijspoor dat naar het noorden gaat. Het is deze die via Lannion tot Pierros-Guirec leidt en dit is ongeveer de richting die we moeten nemen om terug te keren. Vanzelfsprekend volgen we die spoorweg en na nauwelijks een paar minuten zie ik een mooie rookpluim, afkomstig van een trein. Ik duik onmiddellijk naar dit konvooi maar tegelijkertijd worden we door spoorkogels omringd. Lichtende bundels passeren op nauwelijks 20 meter rechts van ons, een andere bundel op 30 meter links, andere recht voor mijn neus. We worden beschoten vanaf de trein door drie gekoppelde mitrailleursposten.

Na een aantal scherpe zigzags in duikvlucht kom ik in de juiste schootsafstand van het achterste gedeelte van het konvooi. Ik breng de trein in mijn vizier en open het vuur met mijn tien boordkanonnen. Ik zie mijn spoorkogels naar het doel spinnen en de ontploffende kogels (1 op 4) inslaan op de wagons. Gedurende een seconde houd ik het vuur gericht op de locomotief; een seconde betekent veertig projectielen van 20 mm en 150 mitrailleurkogels.

Ik zie dat de locomotief ontploft in een alles omvattende stoomwolk. De trein komt tot stilstand. Op een bepaalde afstand, maar zonder het konvooi uit het oog te verliezen maak ik rechtsomkeer in klimvlucht. Ik val de trein opnieuw aan vanaf de achterzijde en besproei hem met een kogelregen van achter naar voor.

Tot mijn grote voldoening is er geen enkele mitrailleur die nog vuurt vanaf de trein. Ik herhaal hetzelfde manoeuvre en voor de derde keer vuur ik voluit met mijn kanonnen en mitrailleurs. Maar ditmaal kan ik niet meer vuren tot de locomotief; mijn volledige voorraad van 600 granaaten en 2500 kogels is uitgeput.

Ik laat het rokend konvooi achter mij en volg de spoorweg naar het noorden. Ik klim langzaam tot 2500 voet maar na nauwelijks een minuut op die hoogte zie ik zes schijnwerpers aanflitsen die ons onmiddellijk in het vizier hebben. Zonder het te beseffen vlogen we boven het vliegveld van Lanion. Het is te merken dat de mitrailleurs ervaring hebben bij het beschieten van vliegtuigen, zij vuren uitbundig en precies. Ik kan vlagen van spookkogels aan mijn vleugels zien voorbijflitsen en schreeuw tot mijn navigator: "this time we are hit" (ditmaal zijn we geraakt). Ik weer mij als een duivel in een wijwatervat, draai, duik, en al vallend schuur ik voorbij het dak van een hangar om in scheervlucht te eindigen boven het terrein.

Het was een "close call". Ik ben ongerust en verwacht dat het vliegtuig zou beschadigd zijn, maar de motoren blijven vlot ronddraaien. Ik klim wat hoger en na enige minuten zijn we terug aan de Bretoense kust boven de Perros-Guirec. Om mij wat veiliger te voelen klim ik tot ongeveer 3000 meter. Maar het motorgebrom klinkt vrij regelmatig en geruststellend. De hemel is opgeklaard en na enige minuten doemt de Engelse kust op. Van zodra ik die voorbij ben roep ik op via de radio en vraag een veiligheidskoers. Op enkele graden na, zijn we op de juiste koers: Ik slaak een zucht van verlichting wanneer ik op mijn thuisbasis Predannack land, maar we zijn ruim te laat op ons schema. Men dacht al dat we vermist (missing) waren. De mecaniciens zijn er vlug bij na het stilleggen van de motoren en merken onmiddellijk dat we gevraagd hebben. "Jawel," zegt Parrot "en we hebben een trein".

De Wing Co was reeds enige tijd op de grond en was opgetogen. Hij had een trein aangevallen en de locomotief vernietigd. Toen hij hoorde van ons succes stormde hij eraan en sloot mij in zijn armen met de woorden: "Good show! Have a drink"!

"Ogenblikje", zegt de inlichtingsofficier, die een verslag moet maken, "vertel mij eerst uw verhaal". Ik begin te vertellen, maar na enige tijd onderbreekt hij mij. "Wat", zegt hij, "een trein die verdedigd wordt door drie mitrailleursposten? Dit is een troepentrein. Zij organiseren zelf hun verdediging. Meer belangrijke treinen, die munitie of brandstof vervoeren, hebben maar één mitrailleurspost wanneer zij verdedigd worden". Goed! Ik ga verder met mijn verhaal terwijl de mecaniciens het vliegtuig grondig nakijken. Resultaat: geen kogelgaten, granaatbeschadigingen of krassen! Iedereen is verbaasd en verheugd maar Parrot wil zijn versie toevoegen aan het verhaal. "Ik heb gemerkt dat al onze spookkogels en munitie van achter naar voor het konvooi hebben geraakt omdat bij elke aanval de granaten wel degelijk in het midden van de wagons zijn ingeslagen". "Bravo", zegt de inlichtingsofficier, "dit is goed werk, jullie hebben meer dan 150 vijanden gedood en zeker evenveel gewond. Ik sta paf. Maar zoals vele van mijn medeburgers denk ik aan het grote leed dat zij ons hebben aangedaan en ik ben opgezet dat ik hen op mijn beurt een zware slag heb kunnen toebrengen.

Tijdens de daaropvolgende maanden heb ik op 17 en 20 april nog de kans gehad om twee treinen te vernietigen in Bretagne. De tweede was een troepentransport ten zuidwesten van Lamballe.

Ik was toen vijfenveertig jaar.

Bijlage C. Mijn eerste gevecht

door Luitenant Generaal Vlieger Lucien Leboutte, DFC

Eindelijk was ik piloot bij de Nachtjacht.

Sinds mijn vertrek uit België in januari 1941 kende ik heel wat tegenslagen. Tijd verloren in Montpellier om een ontsnappingsweg te vinden, te voet door de Pyreneeën, gedurende twee maanden opgesloten in Badajoz, gedurende vijf maanden geïnterneerd in het kamp van Miranda, uitgewezen uit Spanje en eindelijk via Gibraltar in Groot Brittannië geraakt.

Eens ter plaatse, ondanks het verzet van onze Militaire Attaché die mij het bevel wou geven over een Belgische school, dring ik aan om de RAF te vervoegen. Ik klop aan in een centrum van gebrevetteerde piloten waar de meeste Belgen waren gepasseerd, maar ik word geweigerd met de woorden: “Sorry maar je bent te oud”. Ik was toen 43 jaar. Catastrofe. Wanhoop.

Ik kom uitgeput aan in Londen. Ik vertel mijn tegenslagen aan een vriend; Paul Goormachtig, een Ardeense Jager. Hij vraagt mijn identiteitskaart, vervalst ze, en wanneer ik ze 's anderendaags terug krijg ben ik tien jaar jonger!

Ik verneem dat er een rekruteringscenter is van piloten voor de nachtjacht en ik ga drie dagen later een kijkje nemen. In mijn poging om te slagen leg ik al mijn troeven op tafel. Ervaren piloot met meer dan 1200 vlieguren die het bevel heeft gehad over een Smaldeel en zelfs een Groep. Men kijkt nauwelijks naar mijn identiteitskaart en onderwerpt mij aan een medisch onderzoek. Ik wordt “perfectly fit” verklaard en onmiddellijk aangeworven als “pilot officer”, terwijl ik reeds majoor vlieger was sinds 1935!

Na drie maanden hoogstaande training op meerdere tweemotorige vliegtuigen, slaag ik in de OTU (Operational Training Unit). Dit is in Charter Hall, in Schotland. Daar zijn ook radar-navigators die hun kwalificatie in een speciale school hebben bekomen. De piloten moeten hun navigator kiezen wat voor mij, als enige Belg, zeer vervelend was. Er is zelfs geen Fransman en ik spreek Engels zoals een klein negertje. Ik word echter aangesproken door een 21-jarige Engelse sergeant, Harry Parot die mij zegt” Sir, ik spreek een weinig Frans en indien U nog geen navigator hebt gekozen zou ik graag met U vliegen. Ook om mijn Frans te verbeteren”.

Ziezo, 't is gebeurd! De bemanning is vlot samengesteld !

We voeren gedurende een paar weken nachtvluchten uit om radar intercepties te oefenen. En in augustus 1942 worden wij opgenomen in het 141^e Smd nachtjacht gelegerd in Ford, bij Little Hampton in het Zuiden van Engeland, niet ver van het eiland Wight.

Ik vlieg op de grote tweemotorige Bristol Beaufighter, indrukwekkend uitgerust met vier kanonnen 20mm onder de neus van de romp, en zes mitrailleurs in de vleugels. We opereren één nacht op twee, soms twee opeenvolgende nachten, om patrouilles uit te voeren boven de kust tussen Wight en Beachy Head, Hastings.

We vliegen telkens met twee vliegtuigen omdat we interceptieoefeningen uitvoeren tijdens de patrouilles. Eén vliegtuig fungeert als jager, het ander als vijandelijk doel. We wisselen om de 30 minuten van rol en het zijn vooral de navigators die zich bekwamen in het gebruik van de radar.



Nochtans, na twee weken euforie, begin ik te wanhopen.

Inderdaad, op het einde van 1942 kwamen de Duitsers niet vaak meer boven Engeland. Af en toe kwamen er een paar Ju. 88 (Junkers 88), Messerschmit 110 of zelfs Messerschmit 109 éénzitters een haven, elektrische centrale of fabriek bombarderen. Zij keerden echter onmiddellijk na hun aanval terug naar hun thuisbasis.

Ik stel spoedig vast dat het telkens de Wing Co, een Squadron Leader of een Flight Lieutenant zijn die het eerst opstijgen en door de controle opgevangen worden. Zelfs wanneer ik in alarmstaat in het dispersal ben, mag ik slechts in de tweede golf opstijgen. Ik kom tot de bevinding dat ik nooit een “mof” op mijn rekening zal kunnen schrijven.

Echter, op een bepaalde nacht was ik op oefenpatrouille langs de zuidkust wanneer een controleur mij oproept: Blackburn 27, bandit for you”. Blackburn 27 was mijn oproepnummer. Bandit betekent een vijandelijke jachtjager of middelgrote bommenwerper. Op mijn “OK” antwoord voegt de controleur er aan toe:” Verhoog snelheid, klim duizend voet en draai richting 086. Ik reageer onmiddellijk, geef volle gas, klim duizend voet en draai naar de opgelegde richting.

Men stuurt ons naar het Oosten en ik zie dadelijk, ver voor mij, een soort verlichting. Geen twijfel mogelijk, Dover wordt gebombardeerd. Ik zie de inslag van bommen en de projectoren die met hun lichtbundels de hemel afzoeken en de granaten die rondom ontploffen.

In mijn vliegtuig is het de piloot die met de controleur spreekt, maar de navigator hoort alles via intercom. Na tien minuten roept hij mij: “Contact”. Hij ziet dus een echo op zijn radar. Ik verwittig de controleur: Contact” en vanaf dan is het mijn navigator die mij richtlijnen geeft: “Meer snelheid, honderd voet hoger, twee graden naar links”. Ik gehoorzaam , behalve dat ik op dat ogenblik reeds vol gas vloog.

Weldra roept Parot mij toe: “we komen dichterbij, hij is op ongeveer drieduizend voet, u kunt hem misschien zien”. Ik speur de hemel af, spalk mijn ogen en zie een vaag silhouet. Ik meld mijn navigator: “Ik heb hem, en ik ga dichterbij om hem te identificeren vooraleer ik het vuur open”. In de Beaufighter bevindt de navigator zich op vijf tot zes meter van de piloot, ongeveer in het midden van het vliegtuig. Terwijl ik de vijand nader zien we het silhouet duidelijker. Ik voel plotseling dat het zweet mij uitbreekt en ik word uiterst zenuwachtig. Mijn hart gaat hard kloppen en ik tracht mijzelf te overtuigen: “ik heb een mof, is dit wel mogelijk? Wat



een geluk!” Parot staat recht achter mij, zijn hoofd geplakt tegen het mijne. Hij speurt de horizon af en bekijkt het silhouet en verzekert mij enkele ogenblikken later: het is een Ju 88 (Junkers 88), hij heeft uitwijkingsmanoeuvres gedaan; hij werd opgespoord door de schijnwerpers en hij bevindt zich nu in de zone van de luchtafweergranaten, het is een Ju 88”.

Ik nader de vijand die zich op 1200 voet bevindt, de afstand waarop ik het vuur kan openen en waarop mijn mitrailleurs, mijn mikstelsel en camera gesynchroniseerd zijn. Maar ik denk na, indien dit een Duitse nachtjager is kan dit enkel een Messerschmitt 110 zijn, dus niet een Ju 88. Maar bepaalde van die vliegtuigen zijn uitgerust met een koepel achteraan met twee 7.65 mm kanonnen.

Misschien is dit wel het geval. Ik neem plotseling de beslissing om de vijand de gelegenheid te geven eerst te vuren. Ik was waarnemer geweest en ik kende de onnauwkeurigheid van die torentjes achteraan. Indien hij het vuur opent identificeert hij zichzelf en een kwart seconde later is hij dood. Inderdaad, ik hou mijn mikstelsel op het doel en de vinger op de trekker van de twee automatische wapens. Hij kan mij niet meer ontsnappen, hij mag allerhande manoeuvres uithalen, ik ben sterker dan hem, hij is van mij, hij is reeds dood.

Ik kom op 1100 voet, even later duizend voet, hij opent het vuur niet en ik ook niet en ik zie nu beter het silhouet en merk dat het geen Messerschmitt is, het kan een Ju 88 zijn. Op 800 voet merk ik de exhaust van de uitlaat en ik kom tot de bevinding dat het niet de uitlaat kan zijn van een Ju 88. Ik kom dichtbij, tot 600 voet, dan op vijfhonderd en vraag aan mijn navigator: “Wel, welk vliegtuig is dit?” “Ah”, zegt hij, “mijn excuses, ik heb mij vergist, dit is een Beaufighter”.

Ik kom naderbij, ga naast mijn vermeende vijand vliegen, en groet de piloot met een handsignaal. Hij beantwoordt mijn gebaar en toen hoor ik de stem van de controleur: Blackburn 27, go home”. Ik maak rechtsomkeer en keer terug naar Ford, mijn basis. Wanneer ik bij de loods kom merk ik een grote opschudding; iedereen is buiten op de tarmac.

Ik leg de motoren stil en stap uit het vliegtuig. Mijn flight commandant, Squadron Leader Joy wacht mij op en vraagt: “Wel, was je betrokken in een luchtgevecht”? Ik antwoord hem: “Neen, maar wel in een achtervolging”. “Heb je gevuurd”, vraagt hij: “Neen, ik heb niet gevuurd”. Men ziet dit na, alle munitie is nog aan boord. Op de uitlaat van de kanonnen zijn ovale beschermstukken geplaatst om ijsaanetting en bevrozing van het kanonnensmeer te voorkomen. Deze beschermstukken worden afgerukt bij het vuren van het kanon. De stukken zijn nog intact.

Terug in het smaldeel hoor ik dat mijn sectiechef, Flight Lieutenant Dilems met zijn navigator werden neergehaald ongeveer op de plaats waar ik mij bevond. Het gerucht over mijn mogelijke betrokkenheid deed de ronde in het smaldeel. Het is wellicht de nieuwkomer, de vreemdeling die hem neergehaald heeft. Ik werd dus verdacht maar had niet gevuurd. Een uur later vernemen we dat Dilems en zijn navigator zich met de parachute gered hebben.

Nadien hoorden we dat de piloot die hen neergehaald had een Engelse Wing Commander van een ander nachtjacht smaldeel was.

Het was mijn eerste luchtgevecht ... wat een ontgoocheling!!

Annex D. Mijn gevaarlijkste zending of mijn miraculeuze doortocht van het Roergebied.

Door Luitenant Generaal Vlieger Lucien Leboutte DFC

Vanaf eind mei 1943 vloog mijn smaldeel, het 141^{ste}, op Mosquito.

Onze taak bestond uit het uitvoeren van *night-intruder* zendingen, meestal boven Duitsland, om onze zware bommenwerpers te beschermen tijdens de meest kwetsbare fase. Deze was op het moment dat zij boven het doel kwamen, alsook tijdens de fase onmiddellijk voor en na hun aanval.



Vanaf november stelden wij vast dat onze boordradars niet goed of helemaal niet meer werkten. De oorzaak van dit defect was het gebrek aan systematisch onderhoud door onze specialisten. Deze tekortkoming werd veel te laat ontdekt. Aldus werden onze Mosquito's gedurende meer dan een maand in onderhoud gestuurd en kregen we onze verouderde Beaufighters terug. Echter, onze opdracht veranderde niet.

Dit was in de periode dat het *Bomber Command* beslist had om Osnabrück te bombarderen, ten oosten van de Ruhr. Er waren twee fabrieken die locomotieven produceerden en het was een zeer belangrijk Duits spoorwegknooppunt. De Engelsen stuurden er het pakket van duizend zware viermotorige bommenwerpers op af.

Als nachtjager was ik ook van de partij en ik vertrok alleen naar Osnabrück om er een halve minuut voor de bommenwerpers aan te komen. Deze vormden een *stream*, een konvooi van tien tot twaalf kilometer lang dat boven de Baltische Zee vloog. Dit gaf de indruk dat zij op weg naar Hamburg waren maar op een bepaald ogenblik vuurde de leader flares (vuurpijlen) af; dit was het teken dat het konvooi van richting veranderde om naar Osnabrück te vliegen waar men hen niet verwachtte.

Binnen de tien minuten hadden de bommenwerpers hun bombardement volbracht en konden zij via een route ten zuiden van de Ruhr terugkeren.

Onmiddellijk na de overvlucht van de bommenwerpers doken de Duitse jagers op, maar zij kwamen te laat. Op dat ogenblik zag mijn navigator meerdere vijandelijke echo's op zijn radar. Dit was het signaal dat mijn taak kon beginnen, de achtervolging van de Duitse nachtjagers.

We hadden de oudste Engelse radars: de Mark IV waarvan de range, de reikwijdte beperkt was, omdat we de technologie van de laatste nieuwe radars niet mochten in gevaar brengen.

Daar was ik dan, met vol gas op jacht, om binnen de visuele schietafstand van de vijand te komen maar deze verdwenen één voor één. Na een half uur vlucht aan vol gas in alle richtingen laat mijn navigator mij weten: "Het is over, ik heb geen enkel contact meer, we kunnen terugkeren". Ik antwoord hem: "Het is hoogtijd, het brandstofpeil is fel gezakt". Gelukkig ben ik op een hoogte van meer dan vijfduizend meter. Ik duik naar het westen, vol gas en met grote schroevenpas.

Plotseling barst er een waar vuurwerk los, honderden obussen ontploffen in onze omgeving. Ik zie overal vuurmonden van kanonnen en ontploffingen van projectielen. Tweehonderd schijnwerpers hebben ons in hun greep, met dozijnen tegelijk, we passeren batterij na batterij en ze laten ons niet meer los. Ik vlieg in zigzag en verander constant van hoogte, richting en snelheid. Mijn vliegtuig trilt op het breken na en mijn motoren draaien boven hun toegelaten toerental. De hemel staat in vuur en vlam en de obussen ontploffen aan een cadans van tien per seconde. Sommige zijn vlak bij, andere op grotere afstand tot vijf kilometer voor ons, drie kilometer achter ons en ook links en rechts. Het is hallucinant. Alle kanonnen van de Ruhr, gericht op één vliegtuig.

Nog steeds duikend en draaiend daal ik tot tweeduizend meter. Nu is het de beurt aan de mitrailleurs. Ik zie trossen van spookkogels die opstijgen die naar mij toebuigen, voor mij en achter mij. Ik vermijd ze met bruuske bewegingen en gewaagde duikvluchten. Het is een onvoorstelbare hel. Na tien tot twaalf minuten dalen de lichtbundels tot de horizon en verminderen de ontploffingen van de obussen. Dan valt alles stil, ik verlaat de Ruhr op honderd meters boven de grond. Ik breng de motoren op kruisregime, controleer mijn instrumenten, mijn olie en benzinedruk en zie een rivier. Het is de Maas; ik kom boven Visé en zie de grote zwarte vlek van Luik. Mijn navigator, meer dood dan levend, slaakt een zucht: "Oef, oef".

Niet precies wetend waar ik was, neem ik een westerse koers van 270 graden, maar na twee minuten zie ik twee granaten in onze omgeving ontploffen en zes projectoren die oplichten op de grond. Ik dacht dat ik reeds aan de Ruhr was, en met de intentie mijn terugvlucht te doen ten noorden van dit gebied, draai 90 graden naar het noorden. Maar onmiddellijk ontploffen zes andere obussen vlak bij ons en twee andere batterijen projectoren worden aangestoken. "Dit heeft geen zin", zeg ik, ik vlieg terug ten Zuiden van de Ruhr, draai naar 180 graden, maar met hetzelfde resultaat. Ik zeg tot mijn navigator: "We moeten hier niet meer rondhangen, zo niet vallen we zonder brandstof, we moeten doorduwen "waarop hij zegt:"We hebben het hard te verduren gehad, het is verbazend dat alles nog werkt".

Ik neem terug hoogte en kom voorbij de Belgische kust te Knokke waar we opnieuw twee Flak salvo's zien, maar dit keer ver van ons. Dit is het normaal rantsoen en beroert ons niet. We landen op onze basis te West Rainham. We hebben nog twaalf gallons in onze reservoirs en vertellen ons avontuur. De mecaniciens kruipen onder de vleugels en de romp en inspecteren het vliegtuig met hun zaklampen. Geen enkel kogelgat, geen enkele granaatscherf, geen enkele schram; een mirakel.

Het was mijn laatste vlucht op Beaufighter, daags nadien vloog ik terug op de veel snellere Mosquito.

Bijlage E. Eindelijk een overwinning!

Door Luitenant Generaal Lucien Leboutte, DFC

Einde mei 1944 naderde ik het einde van mijn tweede operatiebeurt: gedurende één jaar, meer dan vijftig nachtzendingen boven het continent en talrijke achtervolgingen van de vijand. Nochtans was ik ontgoocheld, zoals een jager op groot wild, die nog nooit een prooi heeft geschoten. Ik had wel wat succes geboekt tijdens mijn eerste operatiebeurt; ik had drie treinen vernietigd, waaronder twee troepentransporten; maar ik had geen grote prooi die ik zo dikwijls had achtervolgd; een vijandelijk vliegtuig.

Ik kreeg een mogelijke uitleg in 1977 toen ik deelnam aan een internationale samenkomst over uitwisselingen van luchtcadetten. Ik ontmoette er een Duitse piloot van de nachtzicht met wie ik vrij spoedig gesympathiseerd heb. Hij was in feite een Oostenrijkse piloot die nooit nazi was geweest. Tijdens de oorlog vloog hij op Messerschmitt 110 en was gestationeerd in Nijvel. Hij verklaarde mij met een glimlach: "Telkens wanneer we achtervolgd werden door één van jullie, werden we door de grondradar verwittigd - achtung, Mosquito achter U. Toen verdwenen we in een wolk of doken we naar de grond". Ik had dit wel beseft maar de Duitse tactiek die ons elke overwinning ontzegde kende ik niet..

Terug naar het begin van 1944; ik moest onvermijdelijk op rust toen op het gepaste ogenblik een beslissing kwam van het Commando van de 10^{de} Groep waartoe mijn smaldeel behoorde. Zij lieten toe dat de bemanningen die goed gequoteerd waren, en hierom vroegen, twee bijkomende zendingen mochten uitvoeren.

Ik maakte een sprong in de lucht en schreef mij onmiddellijk in, maar mijn navigator gaf het op. De smaldeelbevelhebber wees mij een andere toe; Flying Officer Jo Hallet.

Op dat ogenblik had men de radaruitrusting van de Mosquito aanzienlijk verbeterd. We hadden nog de oude radar Mark IV, maar men had er een toestel aan toegevoegd dat Surrate noemde. Dit instrument was een kopie van een Duitse radar, gerecupereerd van een Junkers 88 die verplicht was geweest in Engeland te landen. Met de Surrate konden we de Duitse nachtzagers opmerken van zodra zij hun radar inschakelden.



De Havilland Mosquito

Deze contacten waren zeer vaag in hoogte en azimut maar gaven ons ten minste een idee van de richting op lange afstand en lieten ons toe te naderen tot op de reikwijdte van onze Mark IV.

Tijdens de nacht van 11 op 12 mei 1944 lacht het geluk mij eindelijk toe en wordt de Duitse tactiek voor schut gezet. Het was mijn tweede zending met mijn nieuwe observator. Die nacht gingen 500 tot 600 bommenwerpers Leopoldsburg bombarderen waar een Duitse gepantserde divisie gevormd werd. Bovendien gingen 200 tot 300 zware bommenwerpers het station van Leuven bestoken waar zich een belangrijk deel van het materiaal van deze divisie bevond.

Vooraleer ik naar het doel vloog moest ik een lange patrouille uitvoeren. Ik overschreed de Franse kust bij Fécamp en vloog naar Fontainebleau waarna ik naar het Noorden vertok, richting Beverloo. Aan de Frans Belgische grens meldt mijn navigator mij dat hij een contact heeft op zijn Serrate, vlak voor ons, maar tamelijk ver. Hij vraagt mij om de snelheid te verhogen.

Ik vlieg op vijfduizend meter hoogte aan kruissnelheid en geef onmiddellijk volle gas met de neus beneden de horizon om snelheid te nemen. Na zes of zeven minuten meldt mijn navigator dat hij hem bijna kwijt was: "Hij heeft rechtsomkeer gemaakt en is naar het zuiden vertrokken". Ik draai onmiddellijk naar 180 graden en ga verder met de achtervolging. Opnieuw na zes lange minuten zegt mijn navigator mij: "Hij is opnieuw gedraaid en is nog ver, vlieg zo snel mogelijk". Ik draai terug naar het noorden en duik lichtjes waarbij ik enigszins de snelheidslimiet van de motoren overschrijdt. Enige minuten later roept mijn navigator zeer geëxciteerd: "OK heb hem op de Mark IV, een groot sterk contact, we halen hem in, hij heeft zijn snelheid verminderd, we naderen hem, we gaan te snel en gaan een "overshoot" maken, hem voorbijsteken, gas terug, u moet hem voor u zien".

Ik speur het luchtruim voor mij af en zie een silhouet dat ik op minder dan één seconde identificeer; het is een Junckers 88. Ik mik en schiet. Zijn rechtse motor vat vuur en onmiddellijk daarop ontploft zijn linkse motor die het ganse vliegtuig in een vlammenzee omzet. Ik ben zeer dicht bij hem en om hem te vermijden ben ik verplicht een bruske klimmende bocht te maken.

De Junckers vliegt in zijn vaart ongeveer nog 100 meter verder en valt dan als een steen vertikaal naar beneden.

Omdat ik een mooie gevechtsoptname wil duik ik achter hem, maar ik was vergeten mijn schakelaar op camera te selecteren zodat ik hem nog een paar 20mm salvo's heb nagestuurd. Dit was echt niet nodig, hij stort neer en ontploft als een bom.

Ik maak nog een aantal bochten rond hem, en begin opnieuw te klimmen, richting Leopoldsburg. Het bombardement is reeds voorbij, mijn navigator ziet niets meer op zijn radar en we keren terug naar de thuisbasis. Hallet is in de hemel. Hij had een volledige beurt met een andere piloot achter de rug en had geen succes gehad.

Wanneer we uit de *debriefing* zaal kwamen kregen we het verslag van twee mecaniciens. Ze gaven mij twee stukken zeildoek van ongeveer 12 tot 13 cm diameter die op de randen verbrand waren. Zij waren afkomstig van het Duits vliegtuig en zaten gekneld in de beschermingsrooster van de inlaten van mijn twee motoren.

Wanneer we de volgende morgen de film van mijn Mi-foto bekeken, zagen we dat ik gestopt was met vuren op 48 voet (16 meter) achter het Duits vliegtuig.

Ik was op dat ogenblik ruim 46 jaar en de oudste piloot in vaste operationele dienst van alle geallieerde luchtmachten.

Bijlage F: Foto's 1945 - 1960



Group Captain Guilaume, DFC en Group Captain Leboutte, DFC.

Vlucht van Hendon (NW van Londen) naar Snailwell (Newmarket) in juli 45.



Luitenant-Generaal Leboutte in Washington op 4 april 1949
Ondertekening van het Noord Atlantisch Verdrag (NAVO)



Juli 1949. Luitenant-Generaal Vlieger Leboutte overhandigt de vleugels aan de eerste piloten AOP van het 15^{de} smaldeel. V.l.n.r. Kapitein Goidts, Kapitein Lejeune en Kapitein Verbruggen



Clément Boone, hoofdaalmoezenier van de Belgische Luchtmacht met de generaals Leboutte en Henry

Bijlage G. De vliegprestaties van Lucien Leboutte van 1940 tot 1947

FORCE AERIEENNE

Etat-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 30 05-11-1958

22677

OBJET. ~~Prime de Coefficient Aéronautique - Désignation.~~

Supputation des états de service dans le P.N.

Réf. D.M. VGN - CD 734.0 - N° 3041 du 13.2.1953
Etats de Service dans le P.N.

Relevé mensuel du 1.5.40 au 31.12.47. des prestations aéronautiques

- établi suivant "LOG-BOOK" (1)

- établi suivant déclaration de l'intéressé (1)

NOM: *L. LEBOUTTE*

Prénoms: *Lucien Joseph Ghislain*

Grade et Position: *Lieut. Gen. v. 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 10	43 ^h 45	9 ^h 10	4.10	3 ^h 40
Février	4 ^h 30		10 ^h 30	46.20	45.10	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	42.00	45.50	13.30	4.30	3.25
Juin	12.40		24.10	37.15	38.30	6.20	4.50	4.45
Juillet			25.15	45.10	6.00	12.40	3.50	3.50
Août			17.30	28.20	5.30	16.50	5.00	6.10
Septembre		<i>RAF</i>	20.20	44.30	14.10	4.15	5.10	4.05
Octobre		<i>S</i>	22.50	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.D. Le présent état est établi en deux exemplaires, dont un pour le Ministère de la Défense Nationale
et un à classer au D.P. (fardé B-Ad)
VGN

(1) Biffer la mention inutile

*suivant Log. Book, 2. Nov. 1941
à juin 1944*

Fait à *Bruxelles* le 23 décembre 1953

Certifié sincère et exact

le (grade) *Lieut. Gen. v.*

NOM et Prénoms: *LEBOUTTE, Lucien*

Signature:

L. Leboutte

Bijlage H: Foto's 1923-1940

Ten tijde van het Militair Vliegwezen



Piloten van het 7^{de} jachtmaaldeel in Nijvel in 1927 voor een Nieuport-Delage ND29C
Op de romp : Albert De Becker – In de cockpit: Victor Winants
V.l.n.r. Léon Jude, Désiré Guillaume, Augustin Folie, Gustave Merckx, Lucien Leboutte, Achille Lekeu-
che, René Deridder et Gaston Verton (noteer dat de piloten nog geen blauw unifom dragen)



Piloten van het 5^{de} jachtmaaldeel in Nijvel
De luitenant Leboutte is de 7^{de} tellende van links achter Jean Braun, gehurkt
(Verz. Georges Lecomte - Album J. Braun)



Het acro team op Firefly tijdens de meeting te Gosselies – Leader : Lucien Leboutte
 V.l.n.r. Robert Hutten, Robert Deligne, Elie François, Lucien Leboutte, Paul Dubois, Marcel Vincent
 en Franz Delvigne (Verz. G. Destrebecq)



Piloten van het 5^{de} en het 7^{de} jachtmaaldeel in Nijvel in 1930. De kapitein L. Leboutte is commandant van het 5^{de} maaldeel.
 V.l.n.r. André Moulin, Max Gorge, Gabriel Merckx, Augustin Folie, Lucien Leboutte, Frédéric de Woelmont (commandant van de II^{de} Groep), Norbert Leboutte, (commandant van het 7^{de} maaldeel en broer van Lucien).
 Martin Charlier, Maurice Acke, Marcel Vincent, Louis De Coninck, en Jules Tahon
 Gehurkt: Georges Van Pottelbergh, André Raurif, Etienne Devalck, Paul Dubois, ?, André Ninane en
 Fernand Nessu (Verz. Georges Lecomte)



Nijvel – 4^{de} jachtmaaldeel. De kapitein Lucien Leboutte met rechts van hem Agustin Folie, vaandeldrager van het maaldeel, het rode paardje (Verz. Georges Lecomte)



Nijvel – II^{de} Groep van het 2^{de} Regiment van het Vliegwezen. Uitwisseling van kepi's tussen Kapitein Leboutte (rechts) en een Nederlandse officier piloot. V.I.n.r. Lucien Truyers, Jean de Callatay en Martin Charlier (Verz. Georges Lecomte)



Evere 1935 – III^{de} Groep van het 3^{de} Regiment van het Vliegwezen. Majoor Leboutte, Commandant van de III^{de} Groep, 4^{de} van links (Verz. Georges Lecomte)



Evere – III^{de} Groep van het 3^{de} Regiment van het Vliegwezen
 In het midden, met de rouwband, de Kolonel de Woelmont, commandant van het 3^{de} Regiment van het Vliegwezen. Links van hem, de majoor Lucien Leboutte, commandant van de III^{de} Groep van het 3^{de} Regiment van het Vliegwezen. (Verz. Georges Lecomte)