

Robert Liefoghe, pilote belge au « Bomber Command »

par Dirk Decuyper

Robert Liefoghe voit le jour dans le Nord de la France, à Arques, le 26 juin 1920, à peine dix-huit mois après la fin de la Première Guerre mondiale. [i] Lors de l'invasion allemande en 1914, une grande partie de la population s'est enfuie – plus particulièrement en provenance de la région d'Ypres – et de nombreuses familles belges résident encore à ce moment en France. La plupart d'entre elles ne rentrera définitivement au pays que plusieurs mois, voire des années après la fin des hostilités.

« Où les extrêmes se touchent ».

Pendant les mois qui suivent la fin du premier conflit mondial, la vie semble sourire à Robert Liefoghe. Par contre, au cours des derniers mois de la Deuxième Guerre mondiale, il échappe par miracle à la mort. Dans la nuit du 16 au 17 mars 1945, lors de sa 28^e mission opérationnelle, le Lancaster bourré de bombes qu'il pilote est touché par un obus d'un chasseur de nuit. L'avion explose au-dessus de Schwäbisch Hall (au nord-est de Stuttgart). Quelques minutes plus tard, pendu à son parachute, le Flight Lieutenant Liefoghe heurte violemment le sol. Il est le seul survivant.

Ypres – Ostende – Southampton

Grâce à Guy De Win et ses '*R.A.F. Squadrons: Belgian Aircrew Files*' nous découvrons que Robert Liefoghe suit l'enseignement primaire à l'école communale d'Ypres de 1926 à 1933 et qu'en 1934, il poursuit ses études, toujours à Ypres, à l'école technique St-Joseph.

En 1936, il suit une formation à l'école d'état de la Marine à Ostende et va ainsi pouvoir naviguer jusqu'en mai 1940 sur les malles qui relient Ostende à l'Angleterre. Le 18 mai 1940 – alors que le Blitzkrieg fait toujours rage en Belgique et le Nord de la France – le SS Prince Léopold accoste au port de Southampton dans le sud de l'Angleterre.

Robert Liefoghe y débarque en compagnie de nombreux réfugiés parmi lesquels figurent ses parents. Alors que ceux-ci trouvent refuge et travail à Londres, Robert poursuit son activité à la marine marchande belge au départ de Southampton.

Fin 1940, il essaye d'entrer à la Royal Air Force ce qui est loin d'être évident vu que pour les Britanniques tous les '*aliens*' (étrangers) sont de potentiels espions allemands. Robert va donc subir de sévères interrogatoires et sera même interné à la prison de Cardiff. Le 28 janvier 1941 il est toutefois incorporé dans les rangs des forces belges en Grande-Bretagne.

Quelque trois mois plus tard, le 6 mai 1941, il est officiellement enrôlé sous le N°1432792 comme *Aircraftman/Pilot/Observer* avec le grade d'*Aircraftman 2nd*

Class à la *Royal Air Force Volunteer Reserve*. En janvier 1942, il traverse l'Atlantique et séjourne jusqu'à la fin 1943 au Canada et aux États-Unis pour y poursuivre sa formation.

Le 9 octobre 1942, il reçoit ses 'wings' tant convoitées et est nommé Pilot Officer. Lors du D-Day 1944, il se trouve au *No. 83 Operational Training Unit* et débute ses *Operational flying duties* le 30 octobre 1944 au sein du *170 Squadron*, avant de passer dès le 8 novembre au *550 Squadron*.



P/O Robert J. Liefoghe, novembre 1943. (Eileen & Suzanne Liefoghe)

Marraines de guerre

Le conflit s'éternisant, très naturellement les Belges et militaires d'autres régions occupées ressentent un profond sentiment de nostalgie du bon temps passé en famille. Pour compenser ce manque – cette idée n'est pas vraiment nouvelle – nos garçons sont « adoptés » par des « marraines de guerre » britanniques aussi appelées « godmothers ».

Les militaires peuvent leur écrire et même passer leurs périodes de repos au sein des familles de ces dames. Ces correspondances sont régulièrement accompagnées de petits cadeaux.

Ces contacts (entre autres ?) ont été mis sur pied par *The British Allies' Comforts and Victims of War Fund*, dont une certaine Mrs. Hastings-Ord, O.B.E. est la fondatrice et la secrétaire.

L'organisation jouit de la protection d'un grand nombre de « vips » de la noblesse et du clergé ainsi que d'un général français et d'un général belge, à savoir le Général de Gaulle et le Général Chevalier Van Strydonck de Burkel.

“Dear Madam, It is very kind of you to say you will 'adopt' a lonely man and write to him. Will you please send to: F/O Robert J. Liefoghe, Queen Hotel, Harrogate, Yorks.”

C'est par ces mots qu'Eileen J. Humphries, 23 ans, devient en novembre 1943 la marraine de guerre de Robert Liefoghe. Eileen a des sœurs et ensemble elles sont

les 'godmothers' de quatre autres Belges. On peut donc supposer que les rencontres chez les Humphreys sont fort animées.

Robert rencontre Miss Eileen Humphries pour la première fois fin 1943, lors de son retour des États-Unis.

Un mariage pendant les opérations

Eileen Humphreys a sans aucun doute vite ressentit une sympathie particulière pour Robert Liefoghe ; elle en tombe amoureux. Tous deux ont d'ailleurs le même âge, 23 ans.

Les amoureux n'attendront pas la fin de la guerre pour se marier. Le 6 janvier 1945, ils se retrouvent devant l'autel de l'église catholique de St. Mary à Wednesbury, Staffordshire. À ce moment, Robert a déjà effectué onze missions opérationnelles en Lancaster.

Par son mariage avec un non-britannique, Eileen Humphries est considérée comme une étrangère ('alien'). Elle reçoit un passeport spécial (*Aliens Identity Card*) et doit toutes les six semaines se présenter devant les autorités locales !



Le 6 janvier 1945, Robert Liefoghe & Eileen Humphries convolent en justes noces.

(Eileen & Suzanne Liefoghe)

Lors de sa première mission opérationnelle, un raid sur Düren le 11 novembre 1944, Robert est second pilote du F/Lt Shaw. Dans son logbook, on peut lire comme déjà précisé, qu'il a déjà effectué dix autres raids avant son mariage : Wanne-Eickel (18/19-11-44), Aschaffenburg (21/22-11-44), Freiburg (27/28-11-44), Karlsruhe (4/5-12-44), Merseburg (6/7-12-44), Ludwigshafen (15/16-12-44), Koblenz (22/23-12-44), Köln (nuit de Noël 1944), Mönchengladbach (28/29-12-44) et Nürnberg (2/3-1-45). Il s'est donc marié trois jours après cette dernière mission.

Le 14 janvier 1945, soit huit jours après son mariage, le F/Lt Robert Liefoghe décolle à nouveau pour un raid sur Nürnberg. Suivent des attaques sur Merseburg

(14/15-1-45), Zeitz (16/17-1-45) et Hamborn (22/23-1-45). Fin janvier, Liefoghe a un *grand total* de quatorze missions opérationnelles et quelque 1.322 heures de vol.

North Killingholme, 550 Squadron et le Lancaster Mk. I NG 336 “BQ-B”

Retournons dans le temps pour faire connaissance avec l'escadrille dont Robert fait partie, la base dont il opère et le Lancaster qui lui tient beaucoup à cœur.

550 Squadron a vu le jour le 25 novembre 1943 au sein du *1 Group* et l'escadrille vole sur Lancaster au départ des bases de Grimsby et North Killingholme.

En mars 1945, North Killingholme (aussi appelé *13 Base*) abrite les escadrilles 103, 166 et 550. Différents équipages belges en font partie. Notamment Georges de Menten de Horne (*550 Squadron*) qui au cours de la nuit du 1/2 janvier 1944 va perdre la vie à l'atterrissage de son Lancaster au retour d'une mission au-dessus de Berlin. [ii]

C'est également le cas de Florent Van Rolleghe, qui deviendra au sein du *103 Squadron* le premier pilote belge confirmé sur le Lancaster ED905 PM-X. [iii]

Le **Lancaster NG336 BQ-B** piloté par Liefoghe a été construit par la firme Armstrong Whitworth et est équipé de quatre moteurs Rolls Royce Merlin Mk.24.

En février 1945, Liefoghe participe (à l'exception d'un vol), à neuf missions opérationnelles à bord de son BQ-B, notamment lors des bombardements sur Ludwigshafen (1/2-2-45), Wiesbaden (2/3-2-45), Kleve (7/8-2-45), Pölitz (8/9-2-45), Dresden (13/14-2-45), Chemnitz (14/15-2-45), Dortmund (20/21-2-45), Duisburg (21/22-2-45) et Pforzheim (23/24-2-45).

C'est également à bord de son Lancaster BQ-B qu'il effectue les cinq missions suivantes au mois de mars 1945 : Dessau (7/8-3-45), Kassel (8/9-3-45), Essen (11-3-45), Dortmund (12-3-45) et sa dramatique dernière mission sur Nürnberg (16/17-3-45). Le F/Lt Liefoghe a donc effectué treize de ces 28 missions opérationnelles à bord du Lancaster NG 336 BQ-B.



Robert Liefoghe dans son cockpit. (Eileen & Suzanne Liefoghe)

Dresden

En février 1945, notre pilote belge du Bomber Command a donc participé à neuf raids et la mission sur Dresden dans la nuit du 13/14 février n'est certainement pas la moins turbulente. Cette nuit-là, la R.A.F. a envoyé près de 800 Lancaster en deux vagues successives sur Dresden. 1.478 tonnes de bombes « *high explosive* » et 1.182 bombes incendiaires ont été larguées sur la ville culturelle. Le jour suivant, 311 B-17 américains larguaient encore 771 tonnes d'explosifs.

16/17 mars 1945 – Le raid sur Nürnberg

Au cours de cette dramatique nuit du 16 au 17 mars 1945, quelque 300 appareils décollent de l'Angleterre avec Nürnberg comme destination : 231 Lancaster du *1 Group*, et 46 Lancaster et 16 Mosquito du *8 Group*. Pas moins de 24 Lancaster, tous du *1 Group*, seront victimes des attaques effectuées essentiellement par la Chasse de nuit allemande qui parviendra à s'infiltrer au sein des formations de bombardiers. Cela signifie que 8,7 % des Lancaster impliqués dans cette mission seront éliminés ! Selon les informations reprises dans le Volume 6 de W.R. Chorley, *Royal Air Force Bomber Command Losses of the Second World War*, le nombre de Lancaster abattu au cours du raid sur Nürnberg s'élève à 32 appareils tombés en territoire allemand, un avion tombé en France et un Lancaster disparu en Mer du Nord peu après le décollage. Un Lancaster gravement touché après l'attaque de Nürnberg a réussi à effectuer un atterrissage forcé en France.; tous les membres d'équipage étaient sains et saufs.

Le raid sur Nürnberg sera le dernier bombardement effectué sur cette ville par le Bomber Command. Selon le rapport local d'un certain Dr Erich Mulzer, la ville a surtout été frappée dans la partie sud et sud-est, ainsi que dans le centre historique qui avait déjà été réduit en ruine par des bombardements précédents. La gare centrale ainsi que la fabrique de gaz urbain ont été la proie des flammes, cette dernière restant inactive jusqu'à la fin des hostilités. Mais bien plus grave, une fois de plus, de nombreuses victimes (estimées à 529) sont à déplorer

Sur le *Battle Order Serial No. 43* du **550 Squadron** figurent 20 Lancaster dont dix-huit participent à la mission sous le commandement du Squadron Leader Caldow. Le F/Lt Robert Liefoghe décolle de North Killingham aux environs de 18.30 h. L'appareil emporte quinze bombes : 1 x 4.000 lb HC, 6 x CP No. 16 en 8 x CP No. 14 (ces dernières sont des bombes incendiaires)

Liefoghe est accompagné par cinq des six membres de son équipage traditionnel. Robert Anderson, son 'air gunner' depuis novembre 1944, est depuis peu en congé de maladie suite à une infection aux oreilles et a été remplacé par le Sergeant Self. Le Lancaster BQ-B NG336 décolle donc avec l'équipage suivant :

F/O Robert J. LIEFOOGHE (Pilot)
Sgt Ivor JONES (Flight Engineer)
F/Sgt Albert Edward HIGGINS (Navigator)
P/O Robert Emrys HUGHES ((Air Bomber)
F/S Vincent Campbell DAVIDSON (Wireless Operator/Air Gunner)
Sgt Frederick Edward SELF (Middle Upper Gunner)
Sgt David ANTHONY (Rear Air Gunner)



Cette photo de l'équipage du F/Lt Robert Liefoghe (550 Squadron RAF) a été prise vers la Noël 1944. À l'arrière de G. à Dr : un Américain, Wireless Operator V.C. Davidson, Navigator A.E. Higgins, Flight Engineer I. Jones, Air Gunner R. Anderson (ne vole pas le 16.03.1945), Air Gunner Anthony. Au premier rang de G. à Dr. : Robert Liefoghe, Air Bomber E. Hughes, un Américain. (Mrs. Davidson via Eileen & Suzanne Liefoghe)

“Wir mußten unsere Menschen schützen...” (Nous devons protéger les nôtres)
 C'est ce que pense le **Lieutenant Helmut Bunje** (*Nachtjagdgeschwader 6*) lorsqu'il décolle de la base d'Hessental près d'Hamburg, la nuit du 16/17 mars 1945.
 Et Helmut Bunje de préciser : « De la folie, cette sale guerre criminelle commencée par nos propres dirigeants ; nous en sommes encore aujourd'hui parfaitement conscients. Par ailleurs, les chasseurs de nuit avaient l'obligation morale de protéger jusqu'au dernier moment notre population et nos villes contre les bombardements meurtriers des Alliés. Ceux-ci n'étaient nullement justifiés et peuvent également être qualifiés de « criminels ».
 Dès le débarquement en Normandie, les chasseurs de nuit ont réalisé que la guerre était perdue. Mais il n'était pas question de désertir car encore plus de villes auraient été détruites et il y aurait encore eu plus de victimes. »

La mission opérationnelle du 16/17 mars 1945 sera la dernière grande action des chasseurs de nuit d'Hessental. Au cours de cette nuit, l'ensemble du 'geschwader' – dont un 'Gruppe' est stationné à Schwäbisch Hall – a mis 23 chasseurs en œuvre. Le

Ju 88 G-6 de Helmut Bunje décolle à 20.25h en direction de Strasbourg. Le pilote parvient à un certain moment en compagnie d'autres chasseurs à s'infiltrer au sein du flot des avions Lancaster avec les conséquences dramatiques que l'on peut imaginer. Entre Strasbourg et Nürnberg, ou plus précisément entre Strasbourg et Würzburg pas moins de vingt Lancaster sont abattus.

Quatre bombardiers britanniques s'écrasent dans les environs de Schwäbisch Hall. Deux de ces appareils sont descendus par le Lieutenant Helmut Bunje, un troisième par le Gruppenkommandeur Helmuth Schulte. [iv]

Bunje raconte : « À 21.14h, j'ai eu un Lancaster dans mon viseur. L'appareil volait un rien plus haut, à peine à une centaine de mètres devant moi et j'ai tiré sans hésiter avec mes quatre canons de bord. Une explosion terrifiante s'en est suivie. Je n'avais jamais vu chose semblable. Nous étions enrobés d'un halo d'une lumière éblouissante. »

Le Lieutenant Bunje a-t-il abattu le Lancaster BQ-B ? La question reste posée encore aujourd'hui. Il est toutefois certain que le F/LT Robert Liefoghe a été expulsé de son appareil. Frank Pritchard, son « squadron mate », explique pourquoi selon lui Liefoghe sera le seul survivant : "Il portait le parachute du pilote et le déplacement d'air provoqué par l'explosion de la 'cookie' de 4.000 lb (= 1.816 kg) l'a tout simplement éjecté de l'avion. Aucun autre membre d'équipage n'avait l'habitude de porter un parachute, à l'exception peut-être du mitrailleur de queue, mais le déplacement d'air aurait certainement tué ce dernier. »

Selon Pritchard seuls trois pilotes du 550 Squadron ont survécu à une éjection de leur bombardier. Robert Liefoghe est l'un d'eux. Il a atterri entre Michelbach et Herlebach (au sud-est de Schwäbisch Hall). Lorsqu'il touche le sol, il se foule le pied et est incapable de marcher voire de courir...[v]

Impossible de fuir...

Bien que Liefoghe souffre énormément et soit encore sous le choc de l'explosion, il parvient à cacher son parachute sous un arbre abattu dans le bois où il a atterri. Il arrache ses badges belges et les enfouit dans le sol avec le foulard en soie sur lequel sont inscrits les objectifs de ses missions opérationnelles récentes.

Les premières lueurs du jour pointent à l'horizon. Le bois où il a atterri n'est pas très touffu et il rencontre à plusieurs endroits des débris de son Lancaster. Liefoghe entame une marche vers « *nowhere* » : avec un pied foulé, un pantalon déchiré, sans souliers et un visage ensanglanté..., il est illusoire d'imaginer une longue échappée.

Finalement, Liefoghe va frapper à la première demeure qu'il rencontre et demande s'il peut être soigné. Le lendemain, il est placé sous les verrous par le bourgmestre et la police du village tout proche de Sulzdorf. Un officier allemand lui annonce dans un premier temps le décès de quatre des membres de son équipage et peu après il

apprend que ses cinq équipiers sont morts. Il demande à les voir et propose même en contrepartie de dévoiler l'endroit où était caché son parachute. Les Allemands refusent.

Plusieurs jours plus tard et après diverses haltes, Liefoghe est emmené avec d'autres aviateurs britanniques au Stalag Luft V(a) de Ludwigsburg. Le 2 avril 1945, à l'approche des troupes alliées, le camp est abandonné. Débute pour lui l'une de ces terribles « marches de la mort ». Heureusement, la Libération est proche et le 8 mai 1945, Liefoghe est rapatrié en Angleterre.

Eileen Liefoghe, son épouse, avait été informée le 18 mars 1945 par le Squadron Leader Caldwell du 550 Sqn que son époux n'était pas rentré de mission du raid sur Nürnberg et était porté disparu. Le 9 mai 1945, le lendemain de son arrivée en Angleterre, elle recevra d'un policier local de Wednesbury un télégramme annonçant son retour... la première bonne nouvelle concernant Robert depuis le 18 mars.

Le “Nikolai-Friedhof (Schwäbisch Hall)” et le “War Cemetery”

Les autres membres de l'équipage de Robert Liefoghe n'ont donc pas survécu à l'explosion de l'appareil. Le 19 mars 1945, ils ont été enterrés au *Nikolai-Friedhof* de Schwäbisch Hall. Dans ce même cimetière, de la terre fraîche recouvre les tombes du pilote allemand de la Chasse de nuit Fritz Gries et de ses équipiers Georg Henrich, Werner Hirsch et Heinrich Eberle.

Deux nuits auparavant, après un combat contre des bombardiers britanniques, lors de l'atterrissage, les avions ont crashé et les pilotes sont restés coincés dans les cockpits de leurs appareils en feu.

Après la guerre, le *Commonwealth War Graves Commission* a ramené les six membres d'équipage du BQ-B au *British Military Cemetery* de Dürnbach, un village bavarois situé à seize kilomètres à l'est de la ville de Bad Tolz.

Ivor JONES, David ANTHONY, Robert Emrys HUGHES et le Sgt Frederick Edward SELF ont été enterrés individuellement (respectivement tombes 7.K.20 jusque. 23), alors que les dépouilles (sans doute parce que non identifiables) du Wireless Operator Vincent Campbell DAVIDSON et du navigateur Albert Edward HIGGINS ont été enterrées dans une '*joint grave*'. [vi]

Robert Anderson, l'air gunner' qui ne faisait pas partie de l'équipage à la suite d'une infection à l'oreille et qui fut remplacé par le Sergeant Self a, selon sa fille, vécu jusqu'à sa mort en 1998 avec la conviction que personne n'avait survécu le crash de l'appareil.

Ce n'est que quelques jours après la mort de son père, qu'elle apprit par Eileen Liefoghe qu'un courrier lui avait été adressé à plusieurs reprises (mauvaise adresse?), malheureusement sans succès. Après la cérémonie funéraire de Robert Anderson en 1998, ses cendres – selon son souhait – ont été dispersées par son fils et sa fille près du Memorial Stone du 550 Squadron à North Killingholme.

Retour en Belgique et à la Force Aérienne

Au cours de l'automne 1945, Robert Liefoghe s'engage à nouveau à la Royal Air Force (*refresher courses, flying duties* auprès du 525 Squadron). Le 16 octobre 1946, il démissionne et passe à la *Heavy Conversion Units* à Syerston et Wymeswold, où il rencontre d'autres Belges avec lesquels il rentre finalement en Belgique.[vii]

Le 18 décembre 1946 commence sa période belge à Evere au sein du 169^e Wing/366 Squadron (le 31 mai 1947, il passe au 367 Squadron).

Après le changement d'appellation de l'unité et de l'escadrille, il fait partie du 1^{er} mai 1948 au 14 février 1952 de la 20^e Escadrille du 15^e Wing Tpt & Coms et vole sur DC-3.

Par la suite, il fait mutation vers la Côte et devient instructeur sur Oxford à l'École de Chasse de Coxyde. (Avant de voler sur Meteor, le premier jet bimoteur de la Force Aérienne, les jeunes pilotes reçoivent quelques heures de vol sur Oxford pour s'acclimater à un bimoteur)

L'année suivante, en février 1953, Liefoghe est muté à la 9^e Escadrille du 7^e Wing à Chièvres et vole sur Meteor.

Le 26 décembre de la même année, il est nommé au grade de Commandant.

Le 22 février 1954, Robert Liefoghe quitte la 9^e Escadrille à la suite d'une inaptitude médicale au vol et passe au Groupement Instruction et Entraînement de la Force Aérienne à Bruxelles. Il va y passer huit années avant d'être mis à la pension le 1^{er} avril 1962.

Peu après, il rejoint l'Angleterre avec son épouse et ses deux enfants (Suzanne et Pierre). Il rendra encore de nombreux services comme professeur de français dans une *private school* à Walsall. Il deviendra le grand-père de la petite Sarah. Il décède le 5 juillet 1988 à Sutton Colfield.

[i] Georges Liefoghe (Ledeberg 1890, + Sterrebeek 1959) est le père de Robert, et sa mère, la Française Clara Marie Rebere (Lys de Lannoy 1897, + 1965).

[ii] Cfr. Jean-Louis Roba, *Deux Belges des quadrimoteurs (1): Georges de Menten de Horne*, dans *Contact*, jg. 4, nr. 15, octobre 1999, pp. 24-26.

[iii] Frank Pritchard (ex-air gunner 550 Squadron) se souvient que les drapeaux belges et anglais avaient été peints sur le nez du Lancaster ED 905 PM-X. Lors de son premier vol opérationnel (avec Van Rollegem comme pilote) l'appareil a Duisburg comme destination et le 12 mai 1943 – après que d'autres pilotes en aient pris les commandes – il arrive au 166 Squadron à Kirmington avec AS-X comme immatriculation. En juin 1944, l'appareil aboutit finalement au 550 Sqn et vole à partir de North Killingholme avec le numéro de série BQ-F.

Pritchard se souvient également d'avoir volé avec le *upper gunner* belge C.A. De Laveleys (+ 7/3/45), lors d'une mission effectuée parmi l'équipage de Cyril Jones (RCAF).

Selon Josette Demey, ex-W.A.A.F., les *Air Gunners* Charles J. Falleur et K.H. de Lengerke (+ 27/28.5.44) faisaient également partie du 550 Sqn.

[iv] Selon l'historien aéronautique Theo Boiten, le *Leutnant* Helmut Bunje a remporté onze victoires lors de ses missions à la Chasse de nuit.

[v] Jack Harris (ex-550 Sqn) a envoyé les commentaires suivants à Suzanne Walters-Liefooghe, ce qui nous permet d'imaginer ce qui a pu arriver à l'équipage du Lancaster BQ-B "Night fighters were very active that night and using the upward firing cannon, they would creep underneath the bombers and fire from quite close range so that the first burst was usually fatal. If the aircraft was carrying bombs, a burst into the bomb bay would cause the bombs to explode. There was a danger to the night fighter if this happened. Therefore the night fighters usually aimed at the wing between the two engines on one side. This attack could be equally lethal because the fuel tanks in the wing could explode with the same catastrophic consequences.

Pilots had seat type parachutes - i.e. - they were always strapped to their chutes. The other crew members had "chest type" parachutes - their parachutes were stored close by them in the aircraft and before jumping they had to clip them on two hooks on the chest part of the harness they were wearing. The fact that Robert survived and the other 6 crew members are all buried in the Dürnbach War Cemetery in Germany does tend to support a mid-air explosion."

[vi] *Dürnbach War Cemetery* : ce cimetière a été construit peu après la guerre par les Britanniques et les Américains. Ici reposent essentiellement les aviateurs dont les appareils ont été abattus au-dessus de la Bavière, le Württemberg, Hessen et Thüringen ainsi qu'au-dessus de l'Autriche. D'autres militaires décédés dans les camps ou lors de marches de la mort y reposent également.

[vii] Le 16 mars 1945, le F/Lt Robert Liefooghe totalise un grand total de 1.353 Hr 10 Min, dont 216.45 effectuées au cours des 28 missions opérationnelles (desquelles 85% sont des heures de nuit).

Sources :

'Wir mussten unsere Menschen schützen...', in *Sonderausgabe des Haller Tagblatt vom 23. Februar 1995, Schwäbisch Hall, p. 23. [Verfassung Michael S. Koziol]*

Aders Gebhard, History of the German Night Fighter Force 1917-1945, Crécy, 1992.

Boiten Theo, Nachtjagd War Diaries Vol. 2 April 1944- May 1945, Wing Leader, 2011

Chorley W.R., R.A.F. Bomber Command Losses of the Second World War, Vol. 6, Aircraft & Crew Losses 1945, Midland Counties Publ., 1998.

De Win Guy, R.A.F.-Squadrons: Belgian Aircrew Files.

Middlebrook M., Everitt C., The Bomber Command War Diaries, Viking, Bungay, 1987.

Archives de famille d'Eileen J. Liefoghe-Humphries & Suzanne Liefoghe-Walters, (avec e.a. la correspondance avec Lt Helmut Bunje, H.T.N. Ling (Bomber Command Association), Peter Menges (BRD), Wing Cdr Jack Harris (ex-RAF 550 Sqn), Frank Pritchard (ex-RAAF).

Mes remerciements à Cynrik De Decker, André Vandenameele et au Lieutenant-général Aviateur e.r. Michel Mandl.

© Tous droits réservés - Dirk Decuypere, Robert Liefoghe, pilote belge au « Bomber Command »