

Amiral,

28 MARS 1953

N° 145

Haïphong, le 15 Mars 1953

L.V. Le Boëté  
N.A. Vulcan

B 22.4.53

Vous avez eu la bonté de dire à mon père, le Colonel Le Boëté, que vous receviez volontiers de moi une lettre adressée directement et vous exposant mes déceptions de carrière. M'autorisant de cette marque de bienveillance, je me permets donc de venir vous importuner par le récit de mon curriculum vitae depuis le début de la guerre.

Entré à l'Ecole Navale en septembre 1936, je suis sorti de l'Ecole d'Application en 1939 avec un classement qui, je le reconnais, était loin d'être brillant, et qui ne valut d'être placé "en non-activité par suspension d'emploi pour une période d'un mois". Mon camarade Barberot, encore moins bien partagé, fut l'objet d'une sanction plus sévère: "non-activité par retrait d'emploi pour une durée indéterminée", et ne reprit du service qu'à la mobilisation de septembre 1939. Sans vouloir prétendre aux mérites exceptionnels que s'est ensuite acquis Barberot par sa brillante conduite au feu, je crois cependant pouvoir en conclure que le rang de sorti de l'Ecole n'est pas inévitablement considéré comme devant marquer d'une tache ineffaçable toute la carrière d'un officier.

En novembre 1939, étant embarqué sur le cuirassé PARIS, je saisis l'occasion - qui s'offrait à moi pour la première fois - de prendre une part plus active aux événements de la guerre en demandant à suivre le cours des officiers brevetés d'aéronautique. Ma candidature fut reçue sans aucune objection et je commençai à Versailles, en mars 1940, le cours de pilotage de début. Je faisais partie d'un groupe de vingt-trois officiers de Marine qui eurent l'appellation de "Brigade H".

Transféré à Royan au début de mai, le cours fut suspendu par l'armistice de juin 1940, et la "brigade H" fut évacuée sur l'Afrique du Nord. Après avoir séjourné un mois et demi à la base aérienne d'Oran-la Senia, le groupe fut disséminé: les douze officiers les plus anciens furent affectés à des formations de l'Aéronautique et les autres répartis entre l'Artillerie de Côte et la D.C.A. de Toulon.

Pendant les quelque trois mois qu'avait duré le cours, j'avais effectué sans aucun incident environ quarante-huit heures de vol, dont treize heures "en solo". Comme tous mes camarades de la "brigade H", je reçus à titre de consolation le certificat d'observateur d'aviation maritime, et l'assurance de poursuivre l'entraînement au pilotage dès que cela serait à nouveau possible.

Mon affectation à l'Artillerie de Côte de Toulon, pour provisoire qu'elle fût, ne devait pas durer moins de seize longs mois à l'issue desquels je fus destiné au bâtiment de ligne STRASBOURG en qualité d'observateur aérien. Je n'avais cessé pendant tout ce temps de multiplier les démarches en vue de reprendre le cours interrompu, ne recevant pour toute réponse que des exhortations à la patience.

Maré en octobre 1942, je fus "démobilisé provisoirement" quelques jours après le sabordage de la Flotte. Mon premier soin fut alors de conduire ma femme à Versailles, où résidaient nos deux familles, afin de pouvoir en



② toute liberté d'esprit envisager les moyens de reprendre une activité militaire.  
C'est ainsi que je fus arrêté par les Allemands à Tarascon-sur-Ariège le 11 mars 1943 en essayant de quitter le territoire français. Mon frère René, alors lieutenant de l'Armée de l'Air, fut arrêté en même temps que moi, mais réussit le 20 mars une évasion acrobatique et put gagner l'Angleterre à la voile dans le courant du mois de juin. Les mauvais traitements que m'aurait infligés le "Sicherheitsdienst" (vulgo dictus Gestapo) à la prison de Toulouse m'avaient mis hors d'état de pouvoir profiter comme lui d'un transfert en chemin de fer pour tromper la vigilance de nos gardiens.

Interné le 20 mars à Romainville, le 23 à Compiègne ("Polizeihaftlager Frontstalag 122"), je fus déporté le 9 septembre 1943 vers le "SS Kommando EISENBERG" (Tchécoslovaquie). Je ne sortis de ce dernier camp que le 7 mai 1945 pour arriver douze jours plus tard à Versailles, où je pus voir pour la première fois ma fille aînée, venue au monde le 20 septembre 1943.

En me présentant dès mon arrivée au Ministère de la Marine, je m'empressai d'exprimer le désir d'obtenir le plus tôt possible le brevet d'Aéronautique. Je ne demandais là ni faveur, ni récompense d'aucun ordre. Aussi pouvais-je penser que la satisfaction d'un désir aussi légitime ne rencontrerait pas la moindre réticence. Mes anciens camarades de la "brigade H" ont tous reçu le brevet d'Aéronautique sans que fussent pris en considération leur âge, leurs états de service ou leur conduite pendant l'occupation. Seul d'entre eux à avoir été déporté par les Allemands, je ne pouvais croire que, par une regrettable coïncidence, je dusse être aussi ~~le~~ seul évincé, et c'est cette conviction qui me fit persévérer dans mes tentatives.

Il serait trop long de vouloir seulement énumérer celles-ci : elles furent pratiquement ininterrompues pendant cinq ans. J'ai présenté, en particulier, deux demandes officielles pour être admis à l'École des Officiers brevetés de l'aéronautique. La première, qui date de juillet 1946, reçut seulement une réponse officielle dont l'imprécision m'autorisait quelque espoir, d'autant plus qu'elle coïncidait avec une désignation pour un poste à attributions aéronautiques (Porte-Avions DIXMODE). Pour la seconde (septembre 1947), la réponse négative me fut seulement notifiée verbalement. J'avais pris soin, cette fois, de me ménager une porte de sortie en demandant - en second lieu - mon admission à l'École Supérieure d'Electricité. Ceci me fut également refusé, mais on m'accordait le droit de faire acte de candidature pour une école de spécialité d'officiers, rien qu'ayant dépassé les conditions d'ancienneté réglementaires. Ce n'était pas une bien grande faveur, mais j'avais seulement deux semaines pour réfléchir : en refusant,



③

je m'interdisais définitivement toute possibilité de spécialisation. En acceptant, j'abandonnais motiquement ma vocation aéronautique. C'est donc avec une certaine tristesse que j'entrai, le 2 novembre 1947, à l'École T.E.R. de Longuevilles.

Je n'avais cependant pas encore renoncé à tout espoir et c'est pourquoi, à la sortie de l'école, j'acceptai avec joie une affectation fort peu misee : celle d'officier de transmissions d'une B.A.N. (HOURTIN). En juillet 1950, à la veille de la dissolution de cette base, j'avais eu enfin comprendre que j'étais maintenant trop âgé pour insister plus longtemps, et je présentai une nouvelle demande d'admission à l'École Supérieure d'Electricité. Cette demande ne reçut aucune réponse, et je fus presque aussitôt désigné pour la B.A.N. d'Agadir, toujours comme officier de Transmissions. Mais alors, contrairement à toute attente et à toute logique, je fus informé officiellement de ce que mon vœu si souvent exprimé allait enfin être exaucé : on m'envoyait au Maroc pour y reprendre le cours de pilotage. J'attendis quelques jours à Agadir mon départ pour thouribga, puis ce faux espoir s'évanouit à son tour.

J'ai donc terminé mon affectation à Agadir, pour rejoindre ensuite le Navire Atelier Vulcaïn, où je suis embarqué comme officier en second depuis le 13 décembre dernier. Ayant dû renouer - bien malgré moi - à faire carrière dans l'aéronautique, j'avais espéré un embarquement qui me fit reprendre contact avec la mer. Le Vulcaïn, qui passe à quasi la presque totalité du temps, n'est pas précisément ce genre d'embarquement.

En faisant maintenant le bilan de ma carrière, je ne puis me défendre d'éprouver beaucoup d'avarice. Si j'avais, en 1943, observé comme tant d'autres un tranquille attentisme au lieu de me lancer dans une aventure hasardeuse, je ne pourrais me trouver plus mal loti que je ne le suis. J'ai reçu la Légion d'Honneur en 1952, et c'était ma première décoration ! En arrivant à Saïgon le 10 décembre dernier pour une campagne de deux ans, une nouvelle découverte m'attendait à la lecture du Tableau qui venait de paraître. Mon inscription à ce tableau ne m'aurait guère avancé quant à la date de ma promotion, puisque je dois passer cette année à l'ancienneté. Elle m'aurait donné à penser qu'une fois au moins l'attention de mes chefs s'était portée sur mes services.

Je devrais avoir l'âme assez conciliante pour ne pas me laisser abattre par ces diaptiques répétées. Mais mon désarroi est tel



que j'ai sérieusement songé à quitter la Marine sans pourtant avoir  
au dehors des moyens d'existence assurés. Profondément blessé dans  
mon amour-propre personnel autant que dans mon sentiment de  
la justice, je souffre de ne pouvoir offrir à mon foyer autre chose  
que le spectacle d'une carrière humiliée.

Je souhaiterais mener ici une vie moins stagnante. Toute aide  
que vous pourriez m'apporter, tout conseil que vous pourriez me  
donner me seraient précieux. Je vous suis en tout cas très  
reconnaissant de m'avoir permis de m'exprimer, et je vous  
demande, Amiral, d'agréer l'expression de mes respectueux  
remercements

Le Boëté

L.V. Le Boëté  
Navire-Atelier VULCAIN  
Poste Navale Française