



Georges LE DILASSER

Né le 11 Mars 1901 à Paris

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

Matricule FAFL 30.130

« Disparaît en mer Méditerranée » le 9 mai 1942 au large de la Palestine



Pilote à la « Section de Liaison Air » de l'Etat-Major de Beyrouth au Liban



« Mort pour la France » à l'âge de 41 ans





Ce travail biographique a été réalisé dans le cadre du projet mémoriel 2017-2022 conduit par l'Association AMFAFL (*pour la Mémoire des Forces Aériennes Françaises Libres*) qui a eu pour objectif d'honorer la mémoire des 123 membres des FAFL (*Forces Aériennes Françaises Libres*) déclarés « porté disparu » durant la Seconde guerre mondiale.

Ce projet a abouti avec la création en Seine-Maritime du « Mémorial du Tréport » en faisant ériger en bord de mer une stèle dont la cérémonie inaugurale a eu lieu le samedi 25 juin 2022 en présence du Général de brigade aérienne Julien SABÉNÉ représentant le chef d'Etat-Major de l'Armée de l'air et de l'espace.



L'historique de ce Mémorial est consultable sur le site internet de la *Fondation de la France libre* à l'aide du lien suivant : <https://www.france-libre.net/hommages-aux-123-membres-des-fafl-disparus/>

Les 123 biographies, dont fait partie celle-ci, ont été réalisées avec le concours de :

Jean-Claude AUGST, Frédéric BENTLEY, Frédéric BRUYELLE, Yves DONJON, Jean-Pierre FITAMEN, Bertrand HUGOT, Yves MORIEULT et Hervé PIERROT mémorialistes des FAFL ; Michel BOUCHI-LAMONTAGNE mémorialiste des FNFL ; Lucien MORAREAU mémorialiste de l'Aéronautique navale ; David PORTIER mémorialiste des Parachutistes de la France Libre ; Mike CLOSE mémorialiste de la Royal Air Force ; Pierre TILLET mémorialiste des actions du BCRA ; Sylvain CORNIL-FRERROT responsable des recherches historiques à la Fondation de la France libre.

Ces biographies sont consultables sur le site internet de la *Fondation de la France libre* à l'aide du lien suivant : <https://www.france-libre.net/les-123-fafl-declares-porte-disparu/>

Parmi les ressources documentaires qui ont alimenté ce travail, il y a :

- Le Service Historique de la Défense de Vincennes (94), de Caen (14) et de Pau (64).
<https://www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr/>
- Le site internet du Ministère des Armées : « Mémoire des Hommes » :
<https://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/fr/>
- Le site internet « Mémorial Gen Web » :
<https://www.memorialgenweb.org/index.php>
- La Fondation de la France libre :
<https://www.france-libre.net/>
- Le site internet « Français.libres.net » :
<http://www.francaislibres.net/liste/liste.php>
- Les archives de la Royal Air Force :
www.nationalarchives.gov.uk
- Les archives familiales des disparus.



Agir pour la Liberté



Le parcours d'un Terrifortain ayant rejoint les Forces Aériennes Françaises Libres

Biographie présentée par Frédéric Bentley
Président de l'Association pour la Mémoire des FAFL (AM-FAFL)
avec la collaboration de
Jean-Pierre Fitamen vice-président de l'AM-FAFL
(02/2023)



Association pour la Mémoire des Forces Aériennes Françaises Libres
Fondation de la France-Libre

16 Cour des Petites Ecuries, 75010 PARIS
Email : amfafl.contact@gmail.com



1- SES DEBUTS

1901 – SA NAISSANCE - Le 11 mars 1901 à l'hôpital Lariboisière, du 10^{ème} arrondissement de Paris au 2 Rue Ambroise, est né à midi un enfant prénommé *Georges*, fils de Jean-Marie LE DILASSER et de Juliette Antoinette BOLET.

Son père s'est installé au 103 Rue des Champs Élysées à Paris où il est employé.

Passionné d'aviation, Georges entre à École de pilotage de l'Aéroparc Louis Blériot à Buc près de Versailles.



Aéroparc Louis Blériot à BUC (fondation-patrimoine.org)

SON ENGAGEMENT dans l'ARMÉE de l'AIR

Le **14/02/1921**, Georges LE DILASSER devance son appel au service militaire en se présentant à l'Intendance Militaire du Bourget (93). Il est engagé dans l'aviation au titre du 34^e Régiment d'Aviation du Bourget.

AFFECTATION au 2^e RAC de STRASBOURG

Le **02/03/1921**, le soldat de 2^{nde} Classe Georges LE DILASSER est affecté à la 6^e Escadrille du 2^e Régiment d'Aviation de Chasse (RAC) de Strasbourg.



Terrain d'aviation de Strasbourg (haju68.com)

Le **01/08/1921**, Georges est nommé au grade de caporal.

Le **01/01/1922**, il est nommé au grade de sergent.

Le **24/01/1923**, la période du service militaire terminée, il demande à être rengagé pour une année devant l'Intendant Militaire de Strasbourg.

Sur le terrain d'aviation de Strasbourg, Il fait la connaissance d'Edouard PINOT chef-pilote (*qu'il retrouvera en 1939 à L'école de pilotage du Mans*).

Le sergent-chef Georges LE DILASSER participe à bord d'un avion de chasse **Nieuport-Delage NiD 29** aux premiers essais de missions de nuit.



Avion de chasse Nieuport-Delage NiD 29 (aviationsmilitaires.net)

Le **11/02/1924**, il demande à être réengagé pour une année supplémentaire devant l'Intendant Militaire de Metz (57).

1924 - SON MARIAGE - Le **21/06/1924**, à Strasbourg Georges LE DILASSER prend pour épouse Mademoiselle Yvonne Annette Françoise BOYON, fille de Alfred Jean Baptiste BOYON décédé et de Pauline Charlotte VUILLEUMIER sa veuve domiciliée à Besançon (25).

RETOUR à la VIE CIVILE

Le **01/03/1925**, Georges retourne à la vie civile, après avoir terminé sa période d'engagement militaire.

1929 – Il est installé à Belfort où il exerce le métier de Représentant de commerce dans les Vins & Spiritueux pour la Société Pernod & Fils et est le représentant régional de la Société des Champagnes Piper-Heidsieck. Avec son épouse, ils sont domiciliés au 8 rue Guillaume Tell à Belfort (90).

Le **31/12/1930**, Georges est nommé au grade de sergent-chef dans le cadre de la réserve.

1932 – En octobre, il dirige la Section de vol et d'entraînement à l'**Aéroclub de Belfort** nouvellement créé et devient le premier instructeur du club.



Georges LE DILASSER Instructeur de vol à l'Aéroclub de Belfort (Coll.F Gaussin)

1935 - Moniteur de vol à l'école de pilotage, il a formé treize pilotes au cours de l'année.



Georges LE DILASSER et ses élèves à l'Aéroclub de Belfort en 1937 – (Coll.F Gaussin)

1939 - Il réside toujours à Belfort au 8 rue Guillaume Tell.

2- LA FRANCE entre EN GUERRE

Le **02/09/1939**, Georges est mobilisé pour la durée de la guerre, il est alors âgé de 38 ans. Il est envoyé dans la Sarthe, à l'École de Pilotage n°23 du Mans en qualité de Moniteur-Instructeur de vol.

Le **03/09/1939**, la France, suivant la Grande-Bretagne, déclare la guerre à l'Allemagne après l'invasion de la Pologne.

MONITEUR–INSTRUCTEUR à l'ÉCOLE de PILOTAGE n°23 du MANS

Fin mai 1940, face à l'invasion des troupes allemandes au nord de la France au début du mois de mai, l'École de Pilotage n°23, sous les ordres du lieutenant PINOT, doit se replier et rejoindre l'École de pilotage n°26 installée sur le terrain de Ploujean près de Morlaix en Bretagne.

Le **01/06/1940**, l'École de Pilotage n°23, après être passé par Laval, arrive au terrain de Ploujeau-Morlaix. Sur place est déjà présente en repli une partie de l'École de pilotage n°27 de Vannes avec eux les éléments de l'École n°21 de Bernay qui les avaient rejoint fin mai. Sont également présents en replis les éléments de l'École de pilotage n°25 de St-Brieuc. Ensemble ils vont fusionner sous les ordres du Lieutenant PINOT.

Le **10/06/1940**, Georges LE DILASSER écrit une lettre à son épouse ... ce sera la dernière de France.

Le **17/06/1940**, la situation est devenue confuse face à l'invasion fulgurante des troupes allemandes à travers le pays. Un ordre de repli général a été ordonné mais les instructions tardent à venir. Selon celles reçues de la *3ème Subdivision Aérienne*, le lieutenant PINOT doit organiser un repli sur le terrain de *Pluguffan* près de *Quimper*. Il prend l'initiative de rassembler l'ensemble des élèves-pilotes sous ses ordres.

A **12h30**, le Maréchal PÉTAIN dans son discours radiophonique demande un arrêt des hostilités.

Le **18/06/1940**, l'ensemble des élèves-pilotes des diverses écoles quittent le terrain de Ploujean-Morlaix à 7 heures du matin, sous les ordres du lieutenant PINOT et du sous-lieutenant Pierre BERTHIER, pour se replier sur le terrain d'aviation de *Pluguffan* près de *Quimper*.

L'échelon roulant arrive au terrain vers midi dans le plus grand ordre, tandis que les moniteurs, aux commandes de leurs avions, se sont posés plutôt dans la matinée.

Les nouvelles deviennent franchement mauvaises. On dit les Allemands à *Rennes* et remontant sur *Saint-Malo* et *Saint-Brieuc*. On ne peut plus parvenir à *Lorient*. Avant de faire décharger les camions et procéder à l'installation, le lieutenant PINOT tente en vain de téléphoner à sa hiérarchie pour rendre compte. Impossible d'obtenir cette liaison téléphonique, mais par contre le sous-lieutenant BERTHIER à sa grande surprise se retrouve, tout à coup, en communication avec les Allemands...

PINOT demande par téléphone aux autorités maritimes de *Brest* si elles peuvent faire embarquer l'École pour la replier, par mer, au sud de la Loire ou au Maroc. Réponse : La Marine ne peut rien.

Sur le terrain de *Pluguffan*, arrive son ami Robert BESASIER, pilote sur la BAN de *Lanvéoc-Poulmic*, voulant tenter par la route sans ordre de mission de rejoindre la BAN d'Hourtin. Il s'est retrouvé stoppé à *Quimper* par la Gendarmerie, un entretien avec le gradé de la place a fini par lui donner l'autorisation de rejoindre le terrain de *Pluguffan* où l'on sait que des avions se sont posés dans la matinée.



Pendant ce temps PINOT, par téléphone toujours, consulte les autorités militaires et civiles de la région. Personne ne sait rien, personne n'a d'ordre et personne ne veut en donner. Le Préfet de *Quimper* répond même qu'il n'a aucune instruction de repli pour qui que ce soit et que chacun doit rester à sa place et attendre ! Tout ceci ne satisfait aucunement le lieutenant PINOT.

BERTHIER part en auto à *Brest* pour voir sur place et trouver coûte que coûte un bateau. En cours de route, il rencontre des officiers de Marine qui, consultés, lui conseillent de voir au port de *Douarnenez*. Ces officiers l'accompagnent et à *Douarnenez* ils rencontrent François L'HELGUEN, le patron-pêcheur du langoustier *Le Trébouliste*. Un accord est aussitôt conclu. *Le Trébouliste* peut embarquer toute l'école, mais avec le minimum de bagages et à condition d'avoir cinq jours de vivres.

3- SON DÉserter pour aller COMBATTRE

De retour à *Quimper*, BERTHIER rend compte à PINOT qui rassemble tout le personnel et leur dit :

« Mes petits gars, on nous demande de désarmer, d'attendre les Boches, afin de nous livrer à eux la corde au cou. Est-ce que vous croyez qu'on peut faire ça, nous autres ? ... Les Boches sont à trois heures de nous. Nous sommes quelques-uns de vos chefs et de vos moniteurs qui sommes décidés à partir. ... Je dois dire que le voyage comportera des risques : bombardements, mines, sous-marins, arraisonnements ; les dangers ne manqueront pas. Autant dire que nous avons un certain nombre de chances d'y rester. ... Mais à mon avis, tout vaut mieux que de tomber aux mains des Boches. ... Voilà ce que j'avais à vous dire ».

Il y eut un peu de flottement parmi les mécanos et les conducteurs de camions et de voitures, ainsi que parmi les "divers". Quelques pilotes moniteurs décident de tenter leur chance au petit jour pour rejoindre le sud de la France avec les avions "Caudron-Luciole" disponibles. Sans hésiter tous les élèves-pilotes acceptèrent de partir pour la Grande-Bretagne. PINOT donne des instructions pour faire réquisitionner les vivres en conséquence. L'ordre est donné de se tenir prêt à partir en fin de soirée.

DÉPART pour l'ANGLETERRE

A **21h30**, dans un calme remarquable, en colonne de convoi, comme à la manœuvre, le personnel des Écoles de pilotage quitte enfin le terrain de *Pluguffan* et arrive, sans lumières dans la nuit, au port de *Douarnenez*. La marée est basse et il faut attendre avant de commencer l'embarquement.

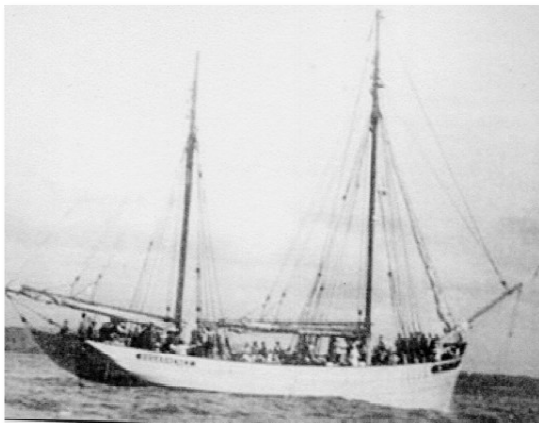
A **23h15**, l'embarquement peut commencer au moyen de petits bateaux faisant la navette vers *Le Trébouliste* qui, par manque d'eau, ne peut accoster. Les armes (fusils Gras et les quatorze mitrailleuses Lewis de l'école), les munitions et les vivres sont embarqués en premier, puis suivent les bagages. BERTHIER annonce à tous une dernière fois que le but du voyage est l'Angleterre et que chacun est libre de partir ou de rester. Des Écoles de pilotage, ils sont cent-huit à embarquer dont deux officiers, vingt-et-un sous-officiers, quatre-vingt-cinq caporaux et soldats, ainsi que le jeune aumônier le Père Vincent GODARD.



Avec eux se sont joints quatre "divers" (aérostier et aéronautique navale), plus trois pilotes : le sergent de NUCHEZE (? il semblerait qu'il ait choisi finalement de rejoindre l'Angleterre par un autre moyen), le sergent Jules JOIRE (†) qui était soigné à l'Hôpital de Douarnenez et le sergent Maurice BOYER (†).

Le **19/06/1940** à **1h30** du matin, le lieutenant PINOT et le sous-lieutenant BERTHIER montent les derniers à bord du *Trébouliste*. Des civils se sont joints également à eux, c'est environ cent-trente passagers qui se trouvent maintenant à bord du bateau de pêche. Les officiers de marine, qui ont réglé le départ, donnent *Newlyne* comme destination, c'est le premier port anglais qui se trouve à l'extrémité ouest de la Pointe des Cornouailles. L'ancre est levée et les élèves-pilotes prêtent la main à la manœuvre pour une sortie à la voile le plus silencieusement possible.

Lorsque le bateau s'éloigne du rivage, au loin apparaissent les lueurs de l'arsenal de Brest en feu. En adieu à la terre de France, une vibrante "*Marseillaise*" éclate et certains ne peuvent retenir leurs larmes. Deux mitrailleuses, les seules qui fonctionnent à peu près normalement, sont installées l'une à bâbord, l'autre à tribord, pour parer à une attaque éventuelle d'avions ennemis, voire même d'un sous-marin lorsque le jour se lèvera.



Le Trébouliste
(francaislibres.net) Coll. Boyer-Thomas

Le jour s'est levé. La mer est bien mauvaise au cours de cette première journée de navigation. Le *Trébouliste* roule et tangué, presque tous les jeunes gens sont malades.

A plusieurs reprises des avions sont aperçus sans pouvoir les identifier, rendant nerveux les passagers craignant à chaque fois d'être la cible d'une attaque.

Le **20/06/1940**, le jour s'est levé et le ciel apparaît tout bleu. Après quarante-deux heures de navigation la terre britannique est aperçue au loin. L'espoir d'aller poursuivre le combat gonfle tous les cœurs.

ARRIVÉE en ANGLETERRE

Le **20/06/1940**, à **12h00** « Le Trébouliste » mouille à 800m au large de *Newlyn* sur les instructions d'une petite vedette venue l'identifier. Le sous-lieutenant BERTHIER, dont la connaissance de la langue anglaise est infiniment précieuse, descend à terre pour avoir des instructions.

A **15h00**, il est de retour avec la consigne de rejoindre le port de *Falmouth*. L'appareillage se fait aussitôt mais le vent est contraire. L'attention est au maximum car il faut éviter les mines. Le temps passe et *Falmouth* est encore à 50km, heureusement un vapeur anglais, le *Lady-Estelle*, les prend en remorque.

Ils arrivent à **22h00**. Un remorqueur de la marine anglaise les aborde et les prend à bord avec tout leur matériel.

Le **21/06/1940**, à **0h30** le débarquement se fait aussitôt dès leur accostage au port de *Falmouth*. Les passagers complètement exténués se couchent sur le quai et s'endorment à la belle étoile.



Port de Falmouth – 1940 (oldukphotos.com)

A leur réveil les *Services anglais* font tout ce qu'ils peuvent pour accueillir les Français : distribution de gâteaux, cigarettes...

Un élève témoigne : « *Premier repas anglais : thé, "corned beef", pommes. Ce n'est pas bon, mais ils sont tous si gentils...* ».

A **14h00**, tous les hommes sous les ordres du lieutenant PINOT reçoivent l'instruction de rejoindre le camp à *Trentham Park*, près de *Stoke on Trent*. C'est près de 500km qu'ils vont parcourir en train pour rejoindre le centre de l'Angleterre.

Il est minuit à l'arrivée et la nuit s'achève péniblement dans le train.

Le **22/06/1940**, à **6h00** les Français sont dirigés vers un camp installé à *Trentham Park*. Il y a là plus de 5000 hommes revenus de la bataille de Norvège et des détachements de toutes les armes : Légion Etrangère, Marins, Chasseurs, Chars.

On installe tout le matériel de campement fourni par les Anglais dans un temps record. Il pleut, il faut monter des tentes, une tente pour onze hommes. Il y a tout ce qu'il faut pour faire la cuisine, c'est le sergent-chef Marc HAUCHEMAILLE qui est désigné responsable de l'organisation et de la discipline. Dans la journée le bruit court qu'en France les accords de l'Armistice ont été signés. Certains dans ces conditions parlent de vouloir retourner en France pour rentrer chez eux.

Durant les jours suivants des clans se forment entre ceux qui veulent rentrer en France et les autres qui veulent se battre auprès des anglais pour chasser l'envahisseur.

Un élève témoigne : « *Qu'est-ce que j'ai entendu dire ? On est des rebelles ? Alors ça, c'est le comble, nous voulons continuer à nous battre, et on nous insulte !* ».

De tous ceux qui sont venus en Angleterre sur *Le Trébouliste*, quarante demandent à repartir, dont seulement quinze de l'Ecole (Sur les 90 restants, 50 seront morts pour la France avant la victoire finale).

Le **27/06/1940**, une bonne nouvelle arrive enfin, tous les aviateurs français qui veulent continuer le combat doivent se regrouper et rejoindre la gare. Il est 8h30, le train quitte *Trentham* pour une destination inconnue. Les élèves-pilotes apprennent au cours du voyage qu'ils sont dirigés vers le Pays-de-Galles sur une base aérienne de la R.A.F (Royal Air Force) près de *Cardiff* à *Saint-Athan*, où sont regroupés tous les aviateurs français arrivés en Grande-Bretagne.

ARRIVÉE à la BASE RAF de SAINT-ATHAN au PAYS-de-GALLES

A **19h00** le train arrive enfin à la gare du village de *Saint-Athan*. Les français sont conduits en car jusqu'à la base aérienne. Là, ils sont accueillis par le capitaine OTTENSOOSER (*dit Commandant CHARLES*) qui a rejoint, lui aussi, l'Angleterre le 17 juin par avion, avant même l'appel du Général de GAULLE, avec dix autres volontaires : Pol CHARBONNEAUX, Christian FOUCHER, Henri de la BRIERE, Roger MALBRANQUE (†), Simon STOLOFF, Xavier HAHN (†), Jacques BENTLEY, Jacques BACHY, LEFÈVRE. Le commandant CHARLES va porter beaucoup d'attention à ces jeunes déracinés.

La base aérienne est commandée par l'Air Commodore J.D. BOYLE, vétéran de la Première guerre mondiale. C'est une des plus modernes et importantes base aérienne de Grande-Bretagne, elle compte plus de 1500 personnels de la RAF. On y trouve deux églises, un cinéma, une piscine, un gymnase, une salle de musculation, des cours de tennis ... Pour accueillir les aviateurs français et belges venus combattre, les anglais ont libéré une série de bâtiments du Camp Est.





« East Camp » Baraquements en bois où sont hébergés les aviateurs belges et français. (coll AM-FAFL)

Après quelques jours à *St-Athan*, chacun subi un interrogatoire pour connaître définitivement leur intention :

- souhaitez-vous retourner en France pour être démobilisé ?
- souhaitez-vous rester et continuer le combat ?
- souhaitez-vous vous engager dans la Royal Air Force ?

4- SON RALLIEMENT A LA FRANCE LIBRE

Georges fait le choix de répondre à l'Appel du Général de GAULLE. Il signe son engagement dans les Forces Françaises Libres et demande à servir dans l'aviation. Désormais âgé de 39 ans, de taille 1m75, yeux bleu et cheveux roux hérités de ses origines bretonnes, il porte des cicatrices au visage, au sourcil droit et à la base du menton.

Incorporé dans les FAFL (Forces Aériennes Françaises Libres) en qualité sergent-chef pilote avec le grade de sergent, le matricule FAFL n°30.130 lui sera attribué.

Bien que les conditions d'hébergement à Saint-Athan soient très bonnes, les jeunes français sont très impatients, soit de devenir pilote pour les novices, soit pour les expérimentés de pouvoir être intégrés rapidement dans une escadrille opérationnelle de la RAF. Mais les choses ne sont pas aussi simples, ils doivent d'abord obtenir le brevet de pilote de la RAF après avoir suivi le parcours indispensable du cycle de formation. En commençant, pour la plupart, par l'apprentissage et la maîtrise de l'anglais, étape indispensable à leur intégration dans l'aviation britannique. Saint-Athan va être rapidement surnommée « Sainte Attente ». Confrontés à cette impatience certains vont demander à être incorporés chez les parachutistes, espérant ainsi pouvoir entrer plus rapidement en action pour aller combattre les allemands. Cependant la vie n'est pas aussi paisible que cela puisse paraître car régulièrement en fin de journée retentit une alerte annonçant un bombardement imminent de l'aviation allemande.

Chaque soir des *Free French* descendent en autobus à BARRY ou à CARDIFF, pour passer un moment dans les « pub », ou les « dancings » forts prisés des jeunes aviateurs. A BARRY, il y a un pub bien connu des *Free-French* qui s'appelle le *Bindle's*. Certain soir un brave "clergyman" organise au

Camp de St Athan des soirées dansantes, où il est possible de rencontrer des jeunes filles. Une généreuse initiative, dont l'alerte aérienne quasi quotidienne de 11 heures du soir assure la bonne moralité, car elle oblige garçons et filles à rentrer chez eux...

Presque toutes les nuits un ou deux bombardiers allemands viennent larguer leurs bombes sur la base, fort heureusement bien souvent sans gravité. Un jour, les anglais ont installé des lumières mal camouflées sur le terrain de golf situé près de St Athan. La nuit suivante les bombardiers allemands sont pris au piège, ils larguent leurs bombes sur le terrain de golf. Le lendemain les anglais se disent ravis d'avoir ainsi gratuitement de nouveaux « bunkers » sur leur parcours.

L'accueil réservé aux jeunes français en exil par les civils comme par les soldats britanniques est véritablement chaleureux. À *Cardiff*, ville située à environ vingt kilomètres à l'est de *St Athan* se trouve un comité local de la Croix-Rouge et la Société franco-anglaise de la ville animé par *Monsieur Ragody*, un homme parfaitement francophone, qui organise pour le plus grand nombre possible de ces jeunes français loin de leur pays un accueil dans une famille anglaise le temps d'une *cup of tea*, d'un diner ou d'un week-end. Plusieurs réunions sont organisées au « Club Français » et les femmes des familles anglaises qui y sont inscrites s'efforcent d'offrir de multiples cadeaux ; l'une d'elles ayant réussi à se procurer, en ces temps de pénurie et de restrictions, un coupon de tissu, ces "secondes mamans" confectionnèrent des pyjamas, un luxe princier pour ces jeunes aviateurs français en exil.

Le **24/07/1940**, la radio de la BBC annonce que des équipages français ont participé à une mission de la RAF pour aller bombardier l'Allemagne.

Le **25/07/1940**, Alerte dans la nuit. Les projecteurs anti-aériens illuminent le ciel de toutes parts pour repérer les bombardiers ennemis annoncés qui malgré cela ne manqueront pas de lâcher leurs chapelets de bombes. Passage à St Athan du commandant Lionel de MARMIER, officier de réserve, qui vient exposer son projet de former des unités françaises avec des avions français. Il n'arrive pas à convaincre les pilotes qui sont impatients de pouvoir reprendre le combat auprès des anglais,

Le **31/07/1940**, il peut lire dans les journaux britanniques sa « condamnation à mort », en effet on peut lire la nouvelle suivante : « *Tous les militaires déclarés rebelles qui ont rejoint une armée étrangère pour continuer à combattre sont condamnés à mort s'ils ne sont pas retournés en France avant le 15 août* », cette déclaration provient du texte de loi du 29 juillet 1940 voté par le gouvernement de Vichy.

Le **01/08/1940**, Georges LE DILASSER est nommé au grade d'adjudant.

Le **01/08/1940**, le bruit court d'un prochain déplacement vers un autre camp près d'Aldershot à l'ouest de Londres. C'est le Camp d'ODIHAM sur lequel serait transféré une grande partie du personnel présent à St Athan ainsi que les avions français qui y sont rassemblés. Le lendemain distribution d'une nouvelle tenue « anglaise ».



DÉPART pour la BASE RAF d'ODIHAM

Le **03/08/1940**, l'ordre est donné pour un nombre important d'aviateurs FAFL de leur transfert vers la Base de la RAF d'Odiham située à 75km au sud-ouest de Londres. Georges en fait partie

Le personnel se prépare à voyager par le train. Le Capitaine SOUFFLET est chargé d'assurer le convoyage de plusieurs avions français qui se trouvent à St-Athan sur ce nouveau terrain: un Goéland, un Potez 540 et un Potez 63 et les Simoun.

Le lendemain débute l'opération du transfert vers Odiham. C'est le départ tôt le matin, les hommes se dirigent vers la gare de Gileston pour embarquer dans le train qui va les amener à Odiham, via Cardiff, Bristol, Westbury, Salisbury, Basingstoke et Hook.

Sur cette base doit être mise en place très prochainement une École de formation franco-belge encadrée par des moniteurs de vols et des instructeurs belges, français et anglais. Un officier britannique, le Wing Commander WYNN, a été nommé pour en prendre le commandement.



Base RAF d'Odiham (coll. AM-FAFL)

Georges LE DILASSER, surnommé « le Colonel », va pouvoir reprendre ses activités de moniteur de vol. Avec lui, Edouard PINOT dit « Bouboule », Julien LE TESSIER dit « Tonton », Marcel OLLIVIER dit « Pépère », GAUDARD dit Pierre Dac, Eugène SIGNEUX dit « Sisi », Edward LE METAYER dit « Sacha », et d'autres.

Le camp militaire d'Odiham ressemble à un vrai petit village avec ses rues, ses places, ses pelouses de gazon, ses terrains de tennis, ses bâtiments de brique, telles des maisons, pour abriter les mess, le PC, un poste de garde, un magasin ... Sous des tôles ondulées s'ouvrent les escaliers qui mènent aux abris anti-aériens. Le terrain est admirablement camouflé avec des bosquets, des haies artificielles faites de traînées de goudron sur la piste, les hangars recouverts d'immenses filets verts. Ce dispositif de

maquillage est efficace à tel point que l'on dit qu'à 300 mètres d'altitude on ne fait pas la différence avec le reste de la campagne environnante. C'est le premier terrain de la RAF à avoir bénéficié d'une piste en béton réalisée en 1938.

La vie au terrain d'Odiham continue monotone et peu active. La plus facile et la plus habituelle des distractions en fin de journée, est le cinéma d'Odiham.

Le **14/08/1940**, ce soir, à Londres est organisé pour les français libres « le bal des condamnés à mort », en effet c'est aujourd'hui que se termine l'ultimatum du gouvernement franco-germanique qui doit condamner à mort tous les militaires qui n'auraient pas baissé les armes et rejoint la France. Ici à Odiham, en ce qui concerne « les condamnés à mort » ... tout le monde se porte bien.

Les élèves pilotes belges sont sous la responsabilité de leur officier le capitaine CAJOT pour un effectif d'une trentaine d'élèves. Quant aux élèves pilotes français ils sont sous la responsabilité du capitaine de RANCOURT, nouvellement affecté, pour un effectif également d'une trentaine d'élèves. Un officier britannique, le Flight-Lieutenant DAVIES, est nommé responsable de l'entraînement en vol. L'enseignement en vol sera assuré par des moniteurs français et belges. Des britanniques sont responsables de l'enseignement de l'anglais.



George LE DILASSER dit le colonel (Coll.M.Eude)

Le **29/10/1940**, l'Ecole franco-belge d'Odiham est officiellement créée. L'école est prévue pour accueillir une centaine d'hommes à divers stades d'instruction. Elle est équipée des avions français : quatre *Morane 230* et *Morane 315*, trois avions *Simoun*, et plusieurs *Miles-Magister* qui vont être très prochainement fournis par la RAF

Le **07/11/1940**, arrivée des premiers « Miles-Magister » fournis par la RAF. Communément appelé le « *Maggy* », c'est est un petit avion monoplane à aile basse, propulsé par un moteur Gipsy-Major de 130 chevaux. Une douzaine d'avions au total sont attendus.



*Miles-Magister fournis par la RAF à l'école de pilotage franco-belge de Odiham.
On aperçoit le drapeau belge et le drapeau français
(Coll. AM-FAFL)*

Le **18/11/1940**, l'Ecole franco-belge d'Odiham est désormais opérationnelle et ça vole ! Parmi les moniteurs il y a des aviateurs belges : Léon PREVOT, Henri GONAY, Giovanni DIEU, C. GOETHALS, G. VAN-CROMPHOUT et Jacques D'URSEL, les 3 premiers ayant participé à la bataille d'Angleterre.

Le programme de formation de l'ITW va durer six semaines. Il est conçu pour améliorer la discipline, la forme physique, fournir une connaissance de base solide de la Royal Air Force. Les cours sont menés dans diverses disciplines en anglais : reconnaissance des avions, armement, exercice et entraînement physique, hygiène, droit et discipline, administration et organisation, mathématiques, météorologie, navigation, moteurs, principes de vol, signaux de communication.



Odiham durant l'hiver 1940-41 (Coll. AM-FAFL)

(†) Le **17/12/1940**, triste nouvelle de la mort du moniteur **Sébastien ALBERT** âgé de 23 ans victime d'un accident lors d'un vol d'entraînement avec **Victor DUGOURGEL** qui se trouve sérieusement blessé.

Le **25/12/1940**, c'est « Christmas » ... pour fêter ce jour de Noël de nombreux pilotes répondent aux invitations de toutes parts proposées par des familles anglaises.

Le **27/12/1940**, retour du chien « pilou » qui vient de subir la mise en quarantaine obligatoire pour tout chien « no british », la mascotte de l'école du Mans qui avait embarqué lui aussi sur *Le Trébouliste*.

Le **07/02/1941**, à Odiham, Georges LE DILASSER signe son acte d'engagement définitif. Il indique comme personne à prévenir en cas d'accident : son épouse Mme Yvonne LE DILASSER-BOYAN domiciliée dans le département du Doubs à la Villa des clématites à Montrapon près de Besançon.



Ollivier, Le Dilasser, Le Métayer, Signeux (Coll. M.Eude)

Le **15/03/1941**, il est nommé au grade d'adjudant-chef.

Le **23/05/1941**, Georges est envoyé au Camp de Camberley avant un départ pour le Moyen-Orient.

ENVOYÉ au CAMP de CAMBERLEY

Camberley est une ville de garnison située dans le Comté de Surrey à environ 50km à l'ouest-sud-ouest de Londres. Cette ville abrite outre l'École des cadets de Sand-hurst, (l'équivalent en France de l'École de Saint-Cyr), et le Staff Collège (l'équivalent en France de l'École de Guerre).

En réalité le Centre d'Instruction de « Old Dean Camp » se situe à environ 3km du centre de la ville de Camberley, tout près du petit village de « Old-Dean » qui donna tout naturellement son nom à celui du camp : « Old Dean Camp ». Situé sur un plateau en pleine nature, *Old Dean Camp* a été construit durant l'hiver 1940 dans le but d'y installer un Centre d'accueil et de transit ainsi qu'un Centre d'instruction pour les volontaires voulant rejoindre les Forces Françaises Libres. Les travaux de génie civil et la construction des bâtiments ont commencé le 30 octobre 1940 et furent réalisés avec le concours de soldats anglais du *Royal-Engineers* et un groupe précurseur constitué d'éléments de la *Brigade de Chasseurs Alpains* des FFL.

Tout autour du camp il y a des bois de pins, des collines, des grandes pistes sablonneuses. La construction du camp fut très difficile, rien n'existait. Il avait fallu creuser les routes, tracer des chemins, amener l'eau, l'électricité, tout cela en période hivernale avec de la pluie et de la neige. Les hommes durent patauger dans une boue épaisse et gluante. Exposés à tous vents les pionniers avaient surnommé l'endroit : « Les Hauts de Hurlevent ».

Des baraquements mis en place, appelés « bidons » par les français, sont des constructions préfabriquées sur un concept développé au cours de la première guerre mondiale par les britanniques. Dénommés « Nissen hut » ces bâtiments en forme de demi-tube possèdent une structure en bois et sont recouverts de tôles ondulées.



Construction des baraquements (Archives AMFAFL)

Les baraquements ont été disposés tout autour d'un immense terrain vague qui est devenu un magnifique « Parade-ground » avec en son centre, un mât immense où flottent désormais le drapeau français et la flamme à croix de Lorraine.



« Parade-ground » du camp de Camberley (Coll. Y Morieult)

Les « bidons » qui sont utilisés comme dortoirs accueillent environ une quinzaine d'hommes. Sur le chemin qui mène à la patte d'oie a été élevé le carré des officiers et le parc à voitures, à l'extrémité opposée et près du raccourci qui mène à Camberley le carré des sous-officiers. Dans une allée latérale, la chapelle, la salle des fêtes, l'infirmerie, le poste de police.

COMPAGNIE D'INSTRUCTION DE L'AVIATION

Une « Compagnie d' Instruction de l'aviation », **désigné également sous le nom de « Centre d'Instruction Air »**, a été créée à Old Dean Camp sous la direction du commandant OTTENSOSER, appelé « commandant CHARLES », son nom d'emprunt pour la guerre.



Camp de Camberley (Coll. J.P Fitamen)

Cette compagnie a pour objectif d'instruire les volontaires souhaitant rejoindre les Forces Aériennes Françaises Libres. Ces hommes envoyés à Old Dean Camp sont de toutes origines, de toutes les régions de la métropole et de l'empire, de l'étranger même; de toutes les armes, de tous les grades, de toutes les professions. La durée d'une formation complète peut atteindre dix semaines. Chaque jour, des exercices consacrés à l'instruction militaire sont organisés dans la campagne environnante avec ses bois, ses collines... marches à la boussole, croquis d'itinéraire, marches d'entraînement, exercices de nuit ... , visites médicales et surtout des cours élémentaires de langue anglaise.

Le **27/05/1941**, Georges confirme son engagement dans la FAFL en signant à Londres un second acte d'engagement et reste dans l'attente d'une possibilité de départ pour rejoindre le Moyen-Orient.

SON ARRIVÉE au MOYENT-ORIENT

À son arrivée au Moyen-Orient, Georges LE DILASSER est enregistré à la Compagnie de l'Air n°2 qui va lui attribuer le matricule FAFL n°40.274.

Les accords de l'armistice signés à Saint-Jean-d'Acre le 14 juillet dernier ont signifié l'arrêt des affrontements au « Pays du Levant » entre l'armée française du Gouvernement de Vichy d'une part et d'autre part les troupes britanniques avec à ses côtés des troupes des Forces Françaises Libres.

Dès lors les F.A.F.L prennent position dans les divers terrains d'aviation du Liban et de la Syrie : Beyrouth, Damas, Rayack, Palmyre, Alep, ...

Le **23/09/1941**, Georges est affecté à l'État-Major à Beyrouth, en qualité de pilote à « **La Section de Liaison Air** », installée sur le terrain d'aviation de *Bir Hassan* près de la ville.

Le **31/03/1942**, il est rattaché à l'unité administrative du Quartier Général des FAFL en Moyen-Orient, sous la direction du sous-lieutenant Henri DROUILH.

Le **09/05/1942**, Georges doit effectuer un vol de liaison « Le Caire – Beyrouth ».

Il ne le sait pas encore ... ce sera son dernier vol.

5- SA DERNIERE MISSION

Samedi 9 mai 1942, l'adjudant-chef Georges **LE DILASSER** prend les commandes du « **Caudron-Simoun n°595** » de "l'Escadrille des avions de liaison" qui va le mener à Beyrouth. Pilote expérimenté avec plus de 2766 heures de vol à son actif, il totalise 65 heures sur ce type d'avion.

À ses côtés le sergent-chef mécanicien Guy **ARCAM** et, en qualité de passager, le lieutenant Albert **FRELON**, qui vient d'être affecté à Damas au L.A.M (Lignes Aériennes Militaires) en qualité de navigateur.



Caudron-Simoun (passionair1940.fr)

Il est **9h20** au moment du décollage. Les conditions météorologiques sont médiocres avec un ciel particulièrement brumeux. La distance à parcourir est de 630km.

Le vol ne doit pas présenter de difficulté de navigation. Le pilote devra prendre le cap au nord-est jusqu'à la côte méditerranéenne puis longer le littoral vers le nord jusqu'à l'approche de Beyrouth. Le temps de vol est estimé à 2h30.

A **13h00**, on remarque déjà l'absence de l'avion attendu à Beyrouth. Aucun contact radio n'a pu être établi. Les heures passent. On apprend qu'il a été aperçu pour la dernière fois au-dessus de Haïffa, on imagine alors que le pilote ait dû faire un atterrissage forcé sur son chemin.

Deux jours et demi après, des débris de l'avion sont repérés dans la baie d'Haïffa à 300m du rivage à environ 3 km au sud de Saint-Jean-d'Acre. Aucune trace des membres de l'équipage n'a pu être observée.

Albert FRELON âgé de 33 ans, **Guy ARCAM** âgé de 21ans et **Georges LE DILASSER** âgé de 41 ans, seront officiellement déclarés « **porté disparu** ».

Leurs corps ne seront jamais retrouvés.

Estimation du lieu de la disparition à 3km au sud de Saint-Jean-d'Acre et 300m du littoral.



L'adjudant-chef Georges LE DILASSER

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

« Disparaît en mer Méditerranée » le 9 mai 1942 au large de la Palestine



« **Mort pour la France** »

à l'âge de 41 ans

Il totalisait plus de 2325h de vol sur 42 types d'avions différents

6- CITATION

CITÉ à l'Ordre de l'Armée l'Air le 22 août 1942.

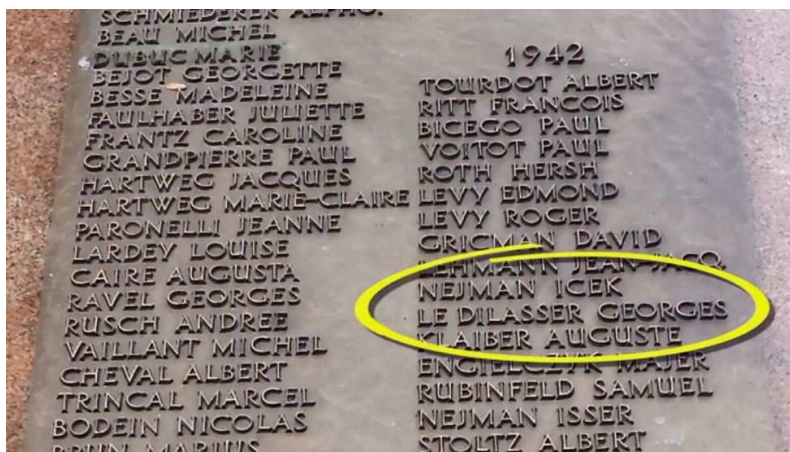
7- LES DÉCORATIONS

- Médaille de la Résistance française (décret du 31/3/47 et JO du 26/7/47)
- Médaille commémorative des services volontaires dans la France-Libre



8- LES HONNEURS

- **BELFORT**, Territoire de Belfort (90), son nom est inscrit sur une plaque commémorative au pied du Monument aux Morts situé Square du Souvenir.



(Coll. M. Dumas)



(monumentsmorts.univ-lille.fr)

- **LE TREPORT**, département de la Seine-Maritime (76), son nom est inscrit sur la stèle du « **Mémorial des FAFL disparus** », érigée au bord de la falaise par l'association AM-FAFL, à la mémoire des 123 membres des FAFL disparus pendant la Seconde guerre mondiale, dont la cérémonie inaugurale s'est déroulée le samedi 25 juin 2022.

<https://www.france-libre.net/hommages-aux-123-membres-des-fafl-disparus/>



(Coll. AM-FAFL)

9- LA FAMILLE

1901 – SA NAISSANCE - Le 11 mars 1901 à l'hôpital Lariboisière 2 Rue Ambroise Paris 10^{ème} à midi, est né un enfant prénommé *Georges*, fils de Jean-Marie LE DILASSER et de Juliette Antoinette BOLET. Sa famille est d'origine bretonne du côté de Plévin (22).

1908 – Décès le 5 juillet 1908 à Paris de son père Jean-Marie LE DILASSER né à Maël-Carhaix (Côtes du Nord), fils de Jean Marie LE DILASTER (le vrai patronyme avant erreur de transcription) et de Marianne DANIEL.

1924 – SON MARIAGE - Le 21/06/1924, Georges LE DILASSER se marie à Strasbourg avec Mademoiselle *Yvonne Annette* Françoise BOYON, fille de *Alfred Jean Baptiste* BOYON décédé et de *Pauline Charlotte* VUILLEUMIER sa veuve domicilié à Besançon.

1934 – Décès de sa mère Juliette Antoinette BOLET le 4 avril 1934 à Tours, née à Saché (Indre & Loire) le 17/12/1881, fille de Léon BOLET et de Ambiance TESSIER.

1941 – Son épouse reçoit des nouvelles de Georges en Angleterre par une lettre du 9/01/41, puis un télégramme envoyé le 09/02/1941 lui indiquant comme adresse G. LEDY-LASSER chez Mrs NELMS (WELMS) High-Street à Odiham Hants, England.

1942 - Son épouse Mme Yvonne LE DILASSER-BOYAN est domiciliée 8 rue Guillaume Tell à Belfort (90). Mr TOUIN, camarade de régiment de Georges, domiciliée 221 rue Championnet à Paris 18^e recherche à obtenir des nouvelles de Georges.

1944 - Son épouse a dû quitter son domicile, elle est actuellement réfugiée à BESANÇON rue Alphonse Delacroix.

1946 – L'acte de décès de Georges LE DILASSER avec la mention « Mort pour la France » est transcrit à la Mairie de Belfort le 11/06/1946.

1946 - Son épouse Mme Yvonne LE DILASSER-BOYAN, est toujours domiciliée 8 rue Guillaume Tell à Belfort.



Sources documentaires supplémentaires:

Archives Marc DUMAS – Archives Frédéric GAUSSIN
Archives BOYER-THOMAS - Revue Icare n°166 – Archives M.EUDE – Livre Bonsoir Nadette - Archives AM-FAFL

Sites WEB : france-libre.net - aviationmilitaires.net - asisbiz.com - oldukphotos.com - monumentsmorts.univ-lille.fr
passionair1940.fr - fondation-patrimoine.org -

Pour connaître les circonstances de la disparition de chacun des 123 inscrits sur le
« MÉMORIAL des FAFL DISPARUS »

<https://www.france-libre.net/hommages-aux-123-membres-des-fafl-disparus/>

