Jean LECOINTRE alias John André NOILECTRE

Né le 23 octobre 1920 à Suèvres (41)

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

Matricule FAFL 30.163

« Disparaît en mer du Nord » le 19 août 1942

Pilote de chasseur-bombardier au « 236 SQUADRON » de la RAF

✝

« Mort pour la France » à l'âge de 21 ans

Ce travail biographique a été réalisé dans le cadre du projet mémoriel 2017-2022 conduit par l'Association AM-FAFL *(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 jeune Tourangeau 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
(07/2023)

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 DÉBUTS

1920 – SA NAISSANCE – Le 23/10/1920 à Suèvres, département du Loir & Cher, est né un enfant prénommé *Jean Ernest André*, fils d'André Joseph LECOINTRE 23 ans mécanicien et de Madeleine Maria Ernestine CLEMENT couturière, domiciliés à Mer (Loir & Cher).

Jean LECOINTRE suit de brillantes études qui lui permettent d'obtenir un Certificat d'Aptitude Professionnelle de Dessinateur.

1938 - Il réussit le concours d'entrée à l'Ecole d'électricité BRÉGUET.

2- La FRANCE déclare la GUERRE

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

Jean débute sa 2ème année d'études à l'École BRÉGUET le préparant au diplôme d'ingénieur.

Le **16/01/1940,** il décide d'arrêter ses études et de s'engager comme volontaire dans l'Armée de l'Air en se présentant à l'intendance militaire de Tours. Il est dirigé vers le Bataillon de l'Air 109 de la Base Aérienne de Tours où il se présente le lendemain.

ÉCOLE de PILOTAGE de QUIMPER

Le **30/01/1940**, il est envoyé en qualité d'élève-pilote rejoindre « l'École de Pilotage n°26 » sur le terrain d'aviation de Pluguffan près de Quimper.

Quelques semaines plus tard il est nommé au grade de caporal-chef.

Le **11/05/1940**, après huit mois d'attente, durant la période nommée « la drôle de guerre », l'armée allemande lance son offensive d'invasion du nord de la France après avoir franchi les frontières de la Belgique et du Luxembourg, c'est de début de la « Bataille de France ».

Fin mai 1940, face à l'invasion fulgurante de l'armée allemande, l'avenir est incertain pour les élèves-pilotes de Quimper.

Le **15/06/1940,** Jean est nommé au grade de sergent.

Le **17/06/1940**, à 12h30, au cours d'une allocution radiophonique, le Maréchal PÉTAIN, devenu Président du Conseil après la démission de Paul REYNAUD deux jours auparavant, annonce à tous les français qu'il demande l'arrêt des hostilités. La situation est devenue confuse face à progression des troupes allemandes. Un ordre de repli général a été ordonné mais les instructions tardent à venir.

Le **18/06/1940,** suivant les instructions de repli reçues de la *3ème Subdivision Aérienne* un ensemble d'élève-pilotes de diverses écoles de pilotage (EPP de Morlaix, du Mans, de Vannes, de St-Brieuc, de Bernay) arrivent dans la matinée sur le terrain d'aviation de Pluguffan, venant de Morlaix, sous les ordres du lieutenant PINOT et de son adjoint le sous-lieutenant Pierre BERTHIER qui ont pris le commandement. Quant à leur échelon roulant, il arrive 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'Ecole pour la replier, par mer, au sud de la Loire ou au Maroc. Réponse : La Marine ne peut rien. Par téléphone toujours, il 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-pécheur du langoustier *Le Tréboulíste.* Un accord est aussitôt conclu. *Le Tréboulíste* peut embarquer toute l'école, mais avec le minimum de bagages et à condition d'avoir cinq jours de vivres.

3- 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.

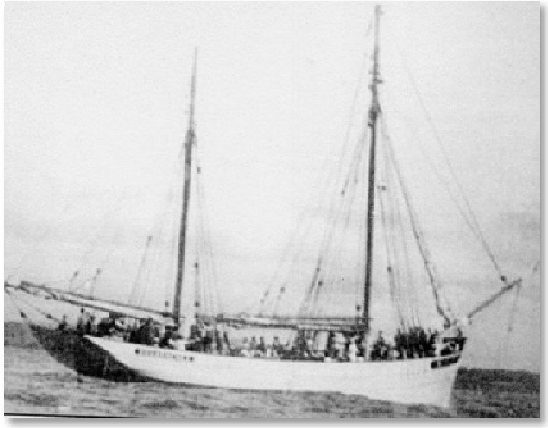
DÉPART pour l'ANGLETERRE

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 Tréboulíste* 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 *Tréboulíste*. 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.



Le Tréboulíste *(francaislibres.net) (Coll. Boyer-Thomas)*

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 jour s'est levé. La mer est bien mauvaise au cours de cette première journée de navigation. Le *Tréboulíste* roule et tangue, 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 Tréboulíste » mouille à 800m au large de *Newlyne* 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 l a 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 Tréboulíste*, 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 au PAYS-de-GALLES sur la Base RAF de ST-ATHAN

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 connaitre 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

Jean LECOINTRE fait le choix de répondre à l'Appel du Général de GAULLE et demande à servir dans l'aviation. Il va être incorporé dans les FAFL (Forces Aériennes Françaises Libres) en qualité d'élève-pilote. Le matricule FAFL n° 30163 lui sera attribué.

Pour ces jeunes militaires considérés désormais en France comme des déserteurs, ils risquent la peine capitale. Afin d'éviter des représailles auprès de leur famille, certains demandent à prendre un nom de guerre pour ainsi changer de patronyme. A cette occasion Jean demande à changer son nom par celui de « **John André NOILECTRE** ».

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 maitrise 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 paraitre 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 animée 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 bombarder 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.

« John » garde espoir d'être incorporé dans la RAF.

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 **03/08/1940**, un groupe d'aviateurs FAFL est désigné pour être transféré le lendemain par voie ferroviaire sur la Base RAF d'Odiham, située à 75km au sud-ouest de Londres, où doit être créé une école de pilotage franco-belge. Le capitaine Jacques SOUFFLET est chargé d'assurer le convoyage sur ce nouveau terrain des avions français qui se trouvent à St-Athan : un Goéland, un Potez-540 et un Potez-63 et les Caudron-Simoun. Jean doit encore patienter, il ne fait pas partie de ce groupe.

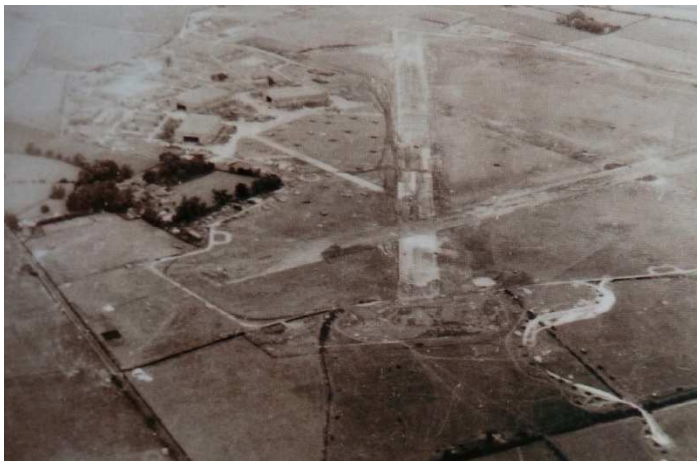
Le **14/08/1940**, ce soir, à Londres est organisé pour les français libres « le bal des condamnés à mort », en effet c'est aujourd'hui que se termine l'ultimatum du gouvernement franco-germanique qui doit condamner à mort tous les militaires qui n'auraient pas déposé les armes et rejoint la France.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

Après treize semaines d'attente, il quitte le Pays-de-Galles pour rejoindre l'Ecole franco-belge d'Odiham.

AFFECTATION à l'ÉCOLE franco-belge d'ODIHAM

Le **02/11/1940,** le jour tant attendu arrive enfin, il est affecté à Odiham qu'il rejoint en train via Cardiff, Bristol, Westbury, Salisbury, Basingstoke et Hook.

Le **03/11/1940,** il arrive à l'école élémentaire de pilotage franco-belge opérationnelle depuis le 28 octobre à Odiham, est située 75km à l'ouest de Londres. Un officier britannique, le Wing Commander WYNN, a été nommé pour en prendre le commandement.



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

Le camp militaire d'Odiham ressemble à un vrai petit village avec ses rues, ses places, ses pelouses, ses terrains de tennis, ses bâtiments en 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 trainées de goudron sur la piste, les hangars recouverts d'immenses filets verts. Ce dispositif de camouflage 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.

Odiham durant automne 1940 *(Coll. Eude)*

L'Ecole est encadrée par des moniteurs de vol belges, français et anglais. Les élèves-pilotes belges seront sous la responsabilité de leur officier le capitaine CAJOT pour un effectif d'une trentaine d'élèves. Quant aux élèves-pilotes français ils seront sous la responsabilité de leur officier le 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'entrainement en vol. L'enseignement en vol sera assuré par des moniteurs français et belges. Des Britanniques sont responsables de l'enseignement de l'anglais.

Le **07/11/1940,** les premiers vols ont lieu après la réception de quelques avions « **Miles-Magister** » pour l'initiation au pilotage. Le « *Maggy* », communément appelé, est un petit avion monoplan à aile basse, propulsé par un moteur Gipsy-Major de 130 chevaux, qui peut atteindre 200km/h. Une douzaine d'avions au total sont attendus.

Le **18/11/1940,** l'école 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.

Parmi les moniteurs français il y a Georges LE DILASSER, surnommé « le Colonel », Édouard PINOT dit « Bouboule », Julien LE TESSIER dit « Tonton », Marcel OLLIVIER dit « Pépère », GAUDARD dit Pierre Dac, Eugène SIGNEUX dit « Sissi », Edward LE METAYER dit « Sacha », et d'autres.

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

Le programme de formation correspond à celui de l'ITW (Initial Training Wings) de la RAF. Il va durer six semaines. Il est conçu pour améliorer la discipline et la forme physique. Les cours théoriques sont menés en anglais dans diverses disciplines: reconnaissance des avions, armement, exercice et entraînement physique, hygiène, droit et discipline, administration et organisation de la RAF, mathématiques, météorologie, navigation, moteurs, principes de vol, signaux de communication…

Odiham durant l'hiver 1940-41 *(Coll. Eude)*

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'entrainement 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 n°23 du Mans qui avait embarqué lui aussi sur *Le Tréboulist*e.

Jean obtient de bons résultats aux épreuves théoriques et de pratique au vol qui lui permettent d'atteindre l'étape suivante de sa formation afin obtenir son brevet de pilote en étant affecté à l'école n° 11 FTS (Flying Training School).

AFFECTATION au n° 11 F.T.S de SHAWBURY.

Le **26/04/1941,** il arrive à la **Base RAF de Shawbury** située à 60 km au nord-ouest de la ville de Birmingham. Il va suivre la formation au sein de la n°11 FTS (Flying Training School) afin d'obtenir leur brevet de pilote de la RAF.

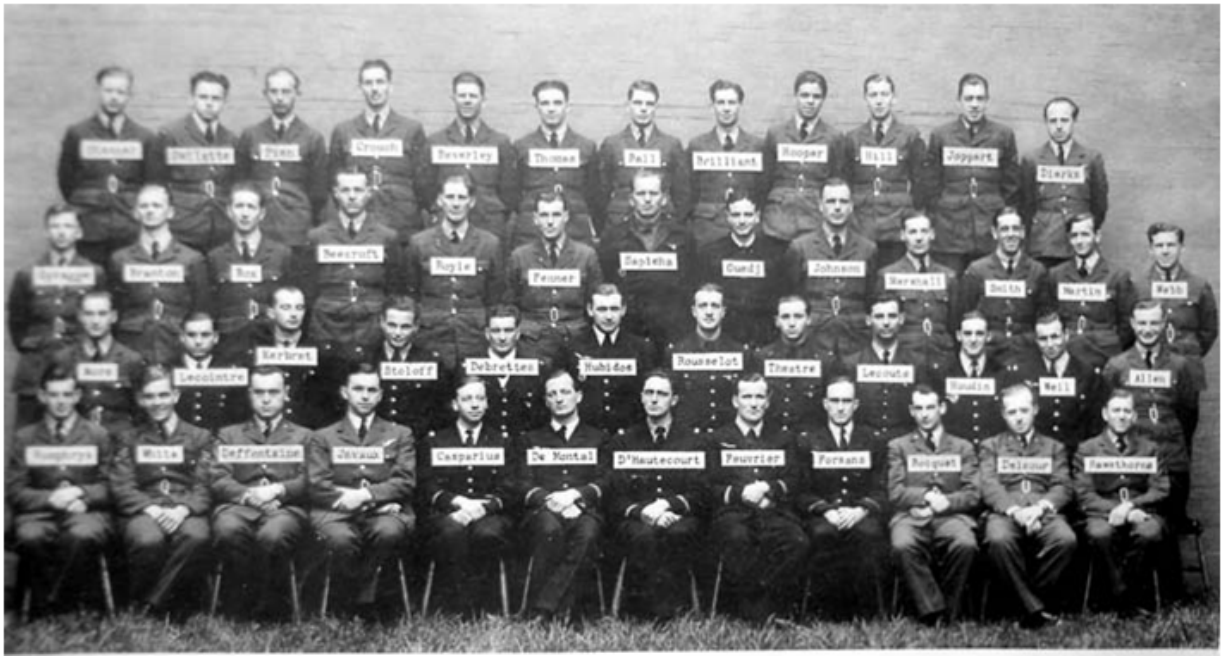
L'entrainement en vol commence sur avion **Miles-Magister**, puis ensuite se fait exclusivement sur avion bimoteur « **Airspeed-Oxford** » utilisé pour la formation des pilotes, des navigateurs, des mitrailleurs et des bombardiers. Cet avion peut voler à 290 km/h et atteindre une altitude 5800m. L'entrainement est intense jour et nuit.

Avion bimoteur Airspeed-Oxford *(fr.wikipedia.org)*

Cours et examens se passent en anglais. Les entrainements en vol sont principalement axés sur le vol en formation et le vol aux instruments.

Le **16/07/1941**, il est nommé au grade de sergent-chef.

Le **16/08/1941,** il obtient le Brevet de pilote bimoteur de la RAF n°102.GB.



N°11 FTS de Shawbury – Cour n°33

<u>En tenue sombre de gauche à droite : 1er rang à partir du 5e</u> : René CASPARIUS († disp.); Henri de MONTAL (†); Joseph D'HAUTECOURT (†); Charles FEUVRIER ; Jean FORSANS.

<u>2nd rang à partir du 2e :</u> Jean LECOINTRE († disp.); Alain KERBRAT ; Simon STOLOFF ; Philippe de BRETTE (†); Paul HUBIDOS (†) ; Marcel ROUSSELOT ; Eugène THÉATRE († disp.) ; René LEGUIE ; Gérard HOUDIN († disp.) ; Gérard WEIL.

<u>3ème rang à partir du 7e au centre :</u> Charles SAPIEHA († disp.); Max GUEDJ († disp.).

À la fin du stage de formation, les élèves posent pour la traditionnelle photo de groupe et les pilotes brevetés reçoivent, lors d'une cérémonie traditionnelle, leur insigne de pilote de la RAF : « the wings », qu'ils vont s'empresser de coudre sur leur tenue.

Insigne de pilote de la RAF « the wings »

Ils ne sont pas encore prêts pour les opérations aériennes. Ils possèdent sans doute le savoir, mais manquent d'expérience. Les aviateurs diplômés vont être dirigés vers une des unités d'entraînement opérationnel (Operational Training Unit ou O.T.U) qui va les préparer à la réalité des combats sur les avions qu'ils seront appelés à utiliser.

Jean et ses camarades Eugène THÉATRE, Gérard HOUDIN, Max GUEDJ et Charles SAPIEHA reçoivent leur affectation au n° **3 O.T.U** pour achever leur formation.

En attendant que des places se libèrent, ils doivent séjourner quelques jours dans un centre d'accueil du personnel et rejoindre le n°3 PRC (Personnel Reception Centre).de Bournemouth

DIRIGÉ vers le n° 3 P.R.C de BOURNEMOUTH

Le **25/07/1941** ils arrivent à Bournemouth situé en bord de mer sur la côte sud de l'Angleterre à 40km au sud-ouest de Southampton. Ce « **C**entre de **R**éception du **P**ersonnel » vient tout juste d'ouvrir.
Sont présents avec lui :

> Henri De MONTAL (†), René CASPARIUS (†disp.), Henry D'AMBRAY de son vrai nom BUNDERVOET D'HAUTECOUR (†), Charles FEUVRIER, Jean FORSANS, Yves LAMY (†), Philippe de BRETTES (†), Max GUEDJ (†disp.), Jack GAEL de son vrai nom Gérard HOUDIN (†disp.), Jack LE CHOUCAS de son vrai nom KERBRAT Alain, Charles SAPIEHA (†disp.), Dunny KEY de son vrai nom Jean LECOUTÉ, Simon STOLOFF et Jack BURSTON de son vrai nom Eugène THÉATRE (†disp.).

Dans quelques jours, dès que des places se seront libérées, « John » et Gérard HOUDIN seront envoyés au n°3 OTU de Chivenor.

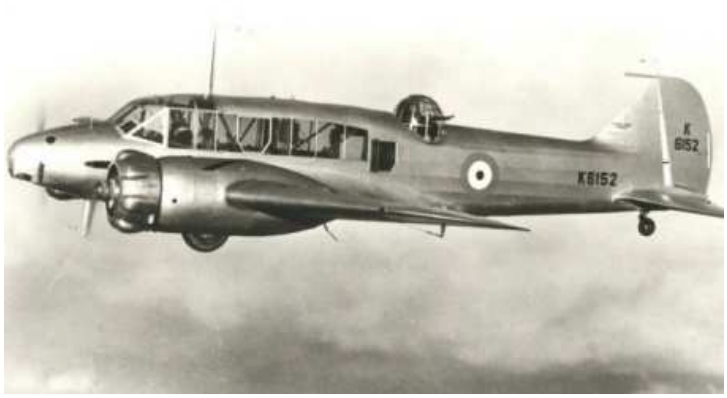
AFFECTATION au n° 5 OTU de CHIVENOR

Le **27/08/1941**, « « John André NOILECTRE » » et Gérard HOUDIN arrivent à l'école d'entrainement opérationnel du n° **5 OTU.** Le n°3 OTU vient d'être restructuré le 1er août et rebaptisé 5 OTU installé sur la Base RAF de Chivenor située sur la côte nord de l'extrême sud-ouest du pays.

Sont déjà présents leurs camarades venant du n°11 FTS de Shawbury : Robert MOIZAN et Ottino SABBADINI arrivés le 16 août avec Charles SAPIEHA, suivis quelques jours plus tard de Max GUEDJ, Eugène THÉATRE, Gérard WEIL. (De ces huit pilotes, seuls WEIL et SABBADINI survireront à la guerre)

Cette école a vocation de former les pilotes sur chasseur-bombardiers bimoteur de type « **Avro-Anson** » ou « **Bristol-Beaufort** » destinés davantage à la défense côtière et la surveillance maritime. Le Capitaine Robert MOIZAN est désigné Chef du détachement des aviateurs FAFL.

Les cours pratiqués en anglais sont intensifs. Théorie et pratique s'enchainent sans relâche. Se succèdent des séries de vols d'entrainement en patrouille serrée, en altitude, en rase-motte, de tirs, de courses poursuites, de navigation par radio, de recherches de sauvetage, de combats.



Avro-Anson *(baesystems.com*

Bristol-Beaufort *(fr.wikipedia.org)*

(† † † †) Le **28/08/1941**, **Charles SAPIEHA** ne rentre pas d'un vol d'entrainement au-dessus de la mer Celtique. L'équipage est officiellement déclaré « **porté disparu** ». Son équipage était composé du Sergeant **Walter DOUGLAS** un jeune écossais âgé de 20 ans, du Sergeant **Peter BULL** et du Sergeant **Edward JONES,** tous trois radio-mitrailleurs. Les corps de ces trois derniers seront rendus par la mer quelques jours plus tard. Charles était âgé de 21 ans, son corps n'a jamais été retrouvé.

Le **07/10/1941**, une réorganisation du **5 OTU** est mise en place, les pilotes FAFL vont être réaffectés dans une autre école de perfectionnement pour être formés sur une autre type d'avion : le chasseur bombardier ***Bristol-Beaufighter*.**

AFFECTATION temporaire au n°50 GROUP de la RAF

Le **14/10/1941**, en attendant que des places se libèrent dans cette nouvelle école, Gérard HOUDIN et Jean LECOINTRE sont affectés au Quartier Général du Commandement de l'Entrainement au pilotage de la RAF.

AFFECTATION au n° 2 F.OTU C.C de CATFOSS

Le **16/11/1941,** pour compléter leur formation, ils sont mutés au « n°**2 FOTU CC** » (Fighter Operational Unit Costal Command) sur la Base RAF de Catfoss, située dans le Comté du Yorkshire à 20 km au nord de la ville de Hull sur la côte Est de l'Angleterre.. Ils retrouvent leurs camarades René CASPARIUS et Eugène THÉATRE arrivés deux semaines plus tôt, ainsi que GUEDJ, MOIZAN et SABBADIN.

Ils intègrent aussitôt le « Cours n°12 », dernière étape de la formation pour ces pilotes. A Catfoss, les pilotes n'apprécient guère cette base qu'ils trouvent peu agréable durant cette période hivernale, qui plus est isolée de tout, le mess est à 5 km du terrain d'aviation.

Second au 2ème rang en partant de la gauche : GUEDJ, MOIZAN, CASPARIUS.
Second au 1er rang en partant de la gauche : SABBADINI, THÉATRE

Ils vont apprendre à voler sur un nouvel appareil : le chasseur bombardier **Bristol-Beaufighter**, dernière étape de la formation avant de rejoindre une unité opérationnelle. La formation débute pour une durée 10 semaines.

Chasseur-bombardier Bristol-Beaufighter (avionslegendaires.net)

Le *Bristol-Beaufighter* est un avion bimoteur. Doté d'un radar, il est particulièrement conçu pour des missions de nuit à long rayon d'action. Equipé d'une torpille ou de deux bombes, avec ses deux canons dans les ailes, plus une tourelle dorsale équipée de quatre mitrailleuses, cet avion est redoutable pour les attaques au sol et de navires en mer. Certain modèles furent équipés de huit roquettes.

Cockpit du Bristol-Beaufighter Mk I (en.wikipedia.org)

La formation terminée, les pilotes sont désormais opérationnels prêts à être affectés en unité combattante. René CASPARIUS et Ottino SABBADINI sont affectés au « 235 Squadron ». Robert MOIZAN, Eugène THEATRE et Max GUEDJ sont affectés au « 248 Squadron ». Jean LECOINTRE alias John NOILECTRE et Gérard HOUDIN alias Jack GAEL sont affectés au « 236 Squadron ».

AFFECTATION au « 236 SQUADRON »

Le **25/02/1942,** après vingt mois de formation, Jean est affecté en unité opérationnelle en qualité de pilote de chasseur-bombardier sur avion bimoteur au « 236 Squadron ».

Ce Squadron vient de s'installer au début du mois sur la **Base RAF de Wattisham** situé dans le Comté du Suffolk à 50 km à l'Est de Cambridge. Il est actuellement « non opérationnel » en attente de recevoir de nouveaux avions *Bristol-Beaufighter*. John et Gérard HOUDIN sont réaffectés au n°1 FTU.

AFFECTATION au n° 1 F.T.U

Le **06/03/1942,** ils arrivent au **n° 1 F.T.U** (Flying Training Unit) installé sur la **Base RAF d'Honeybourne** située dans le Comté du Worcestershire à 40 km au sud de Birmingham. Cette unité forme les pilotes au transport des avions vers des théâtres d'opérations extérieurs. A leur arrivée ils apprennent que l'unité est sur le point de déménager.

La BASE RAF de FILTON

Le **09/03/1942,** Jean transite par la **Base RAF de Filton** située dans la banlieue nord de la ville de Bristol à l'ouest de l'Angleterre.

TRANSFERT sur la BASE RAF de TREBULZUE

Le **15/03/1942,** il arrive sur la **Base RAF de Trebulzue**, située plus au sud de l'Angleterre, sur un terrain satellite de la Base RAF de St Mawgan, située à l'extrême sud-ouest de l'Angleterre, sur la pointe des Cornouailles.

Après deux semaines passées, c'est maintenant l'heure des séparations, Gérard HOUDIN est affecté au « 272 Squadron » en partance pour la Méditerranée, quant à Jean il est réaffecté au « **236 Squadron** » qu'il avait quitté le mois dernier.

AFFECTATION au « 236 SQUADRON »

Le **27/03/1942,** il arrive au « *236 Squadron* » en cours de rééquipement. Le Squadron est toujours installée à la **Base RAF de Wattisham** à l'Est de Cambridge.
Les nouveaux appareils « **Bristol-Beaufighter Ic** » commencent à arriver. Dans ces conditions le commandement choisi d'envoyer *John* se perfectionner sur avion bimoteur au « *143 Squadron* ».

AFFECTATION au « 143 SQUADRON »

Le **17/04/1942,** il arrive au « *143 Squadron* » qui vient de s'installer à la **Base RAF de Limavady** située en Irlande du Nord sur le littoral nord du pays à 20km à l'est de la ville de Londonderry.
Le Squadron est spécialisé dans la défense maritime. Actuellement au repos il est devenu une unité d'entrainement non opérationnelle. Il est équipé d'avions « **Blenheim IV F** » utilisés comme chasseur de nuit. Le code de marquage des avions est : « **HO** ».

Cet avion, initialement conçu pour le bombardement, peut transporter 500kg de bombes, armé d'une mitrailleuse 7,7mm dans une tourelle dorsale et quatre mitrailleuses fixes tirant vers l'avant, avec une autonomie de 2300kms, une vitesse de 400km/h, équipé d'un radar d'interception, il s'avère fort efficace pour les opérations nocturnes.

Avion Bristol-Blenheim IV *(aviadrix.blogspot.com)*

Après deux mois de présence au *143 Squadron*, *John* est réaffecté au *236 Squadron*.

RETOUR au « 236 SQUADRON »

Le **15/06/1942,** il retourne au « *236 Squadron* » redevenu unité opérationnelle pour des missions de reconnaissance et d'escorte de convois maritimes en mer du Nord.

Le Squadron vient de se faire particulièrement remarquer au cours d'un raid audacieux mené la semaine précédente. Le vendredi 12 juin, l'équipage A.K. GATWARD / G. FERN à bord de leur *Beaufighter* a réussi comme prévu à atteindre Paris en milieu de journée où, après avoir effectué son virage autour de la Tour Eiffel, a largué un 1er drapeau tricolore au dessus de l'Arc de Triomphe et le second au-dessus du Ministère de la Marine situé Place de la Concorde.
Il acheva sa mission en mitraillant le bâtiment du Quartier Général de la Gestapo installée Rue Lauriston. Le retour en Angleterre ayant pu se faire sans incident.

Le **01/07/1942,** Jean est nommé au grade d'adjudant.

DÉMENAGEMENT sur la BASE RAF de OULTON

Le « 236 Squadron » quitte la Base RAF de Wattisham pour aller s'installer plus au nord à la **Base RAF d'OULTON** située proche du littoral de la mer du Nord à 20km de la ville de Norwich. C'est le début des premières missions à longues portées consistant à mener des attaques de navires ennemis au large des côtes néerlandaises et allemandes.

Le **19/08/1942**, Jean LECOINTRE va participer à une mission d'escorte maritime.

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

5- LA DERNIERE MISSION

Mercredi 19 août 1942 - Deux avions du « **236 Squadron** » sont désignés pour effectuer une patrouille d'escorte maritime en Mer du Nord. Le Flight-Sergeant pilote Jean LECOINTRE participe avec son navigateur anglais le Sergeant Raymond CHARLTON.

Il est **10h00,** lorsque Jean, aux commandes du « ***Beaufighter "ND-Q" 5251*** » décolle de la Base RAF de OULTON. Avec lui le second « *Beaufighter "ND-O" EL322* » avec à son bord le Pilote-Officer S. V. ASH et son navigateur le Sergeant MARSH.

Chasseur bombardier Bristol-Beaufighter du 272e SQUADRON *(aircrewremembered.com)*

Il est environ **12h30** lorsque le pilote du « *Beaufighter "O"* », rencontrant des problèmes électriques sur son avion, décide de stopper la mission et trouver un terrain pour se poser.

Il est **13h25** lorsqu'il réussit à se poser sur le terrain d'Acklington au nord-est de l'Angleterre.

À OULTON, on s'inquiète de ne pas avoir de nouvelle du « ***Beaufighter "Q" 5251*** ». Lorsque l'on interroge l'équipage, qui s'est posé à Acklington, celui-ci signale l'avoir aperçu pour la dernière fois à **10h55** lors d'un changement de cap.

Sans aucune nouvelle de l'équipage, **Jean LECOINTRE** âgé de 21 ans
et son navigateur anglais **Raymond CHARLTON** âgé de 20 ans
seront officiellement déclarés « **porté disparu**».

Leurs corps ne seront jamais retrouvés.

Estimation du lieu de la disparition en mer du Nord

L'adjudant Jean LECOINTRE alias John André NOILECTRE

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

« Disparaît en mer du Nord » le 19 août 1942

✞

« **Mort pour la France** »

à l'âge de 21 ans

Il totalisait plus de 120 h de vol et 14 missions de guerre

6- CITATION

CITE à l'Ordre de l'Armée de l'Air à titre posthume le 2 septembre 1942

« Jeune sous-officier pilote, très énergique, modeste et travailleur, avait acquis l'estime de tous. Titulaire de 120h de vol en opérations et plus de 14 missions de guerre. A été porté disparu alors qu'il participait à un combat.»

Cette citation porte l'attribution de la Croix de guerre avec palme de bronze

ÉPITAPHE du général Martial VALIN, chef d'état-major des FAFL, évoquant les pilotes de Beaufighter en mars 1943 :

«... sur le terrible Beaufighter, ils vont faire en haute mer la chasse aux appareils de bombardement et de reconnaissance de l'ennemi. En les interceptant, ils participent ainsi, dans une large part, à la protection des convois. Ils se sont spécialisés dans ce travail sur bimoteur, au temps où je n'avais pas encore créé le groupe « Lorraine » et je les ai laissés là suivant le désir exprimé par eux-mêmes et par le Coastal Command, qui appréciait beaucoup leurs services. La mission est périlleuse. En cas de rencontre avec l'ennemi, il faut vaincre car bien minimes sont les chances de salut de ceux qui sont vaincus. Songez en effet à l'avion touché dans ses œuvres vives à 2 ou 300 kilomètres des côtes de France ou d'Angleterre. Si les membres de l'équipage ont été tués en plein vol, c'est fini : mourir pour la France sur mer, c'est le sort dont nos marins sont fiers. Mais souvent, en tout ou en partie, ils ont pu quitter le bord et sauter en parachute. Pendant quelques minutes encore, la fumée de traînée noire, dont l'avion en feu a marqué le ciel, marque le point de chute, et puis deux ou trois canots pneumatiques seront gonflés au gré des flots, sur une mer dont la guerre a chassé tous les navires. La radio, s'il a eu le temps, aura certainement donné la position en lançant un SOS mais le secours est loin, la navigation quelquefois imprécise et les courants marins entraînent vite ces pauvres points perdus dans l'immense infini des vagues. Au début, c'est l'espoir que donnent les fusées qu'on lance, puis vient la nuit interminable dans le froid qui vous glace le corps et l'angoisse qui vous glace le cœur. Depuis deux ans, six d'entre nos pilotes ont disparu en mer et n'ont sans doute pas vu se lever le soleil, le lendemain du jour qui les vit s'envoler plein de confiance et d'ardeur »

7- LES DECORATIONS

- Croix de Guerre 39-45 avec palme de bronze (2/9/42)
- Médaille de la Résistance française (décret du 11/3/47 – JO du 27/3/47)
- Médaille commémorative des services volontaires dans la France-Libre

8- LES HONNEURS

- **DIEPPE,** département de la Seine-Maritime (76), le nom de Jean LECOINTRE est inscrit sur une plaque commémorative en l'honneur des pilotes FAFL morts le 19 août 1942, durant les opérations du débarquement de DIEPPE. Cette plaque est placée en front de mer, fixée sur le mur de la rotonde à l'extrémité du Boulevard de Verdun.

(francaislibres.net)

- **DIEPPE** (76), son nom est inscrit sur une stèle implantée à l'entrée l'Aéro-club de Dieppe/Saint-Aubin-sur-Scie. Cet Aéro-club a été baptisé Aéro-club Commandant FAYOLLE, le 26 juin 1993.

(aerosteles.net)

- **SUEVES,** département du Loir & Cher (41)**,** sa commune de naissance, une allée porte son nom, située en centre-ville près de la salle des sports : «**Allée Jean Lecointre** ».

- **LE TREPORT** (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)

- En **ANGLETERRE,** le nom de son navigateur, Raymond Cyril Frederick CHARLTON âgé de 20 ans, fils de *Richard* CHARLTON et *Elsie Edith Aderlaide* CHARLTON de Walderslade, matricule RAF 552446, est inscrit sur le panneau n°73 du monument de ***Runnymede Air-Force-Mémorial*** situé près d'Egham en Grande-Bretagne à 40 km à l'ouest de Londres.

9- LA FAMILLE

1914 – **SA NAISSANCE** – Le 23/10/1920 à Suèvres (Loir et Cher), est né à 4h30 un enfant prénommé *Jean Ernest André*, fils de André Joseph LECOINTRE 23 ans mécanicien, et de Madeleine Maria Ernestine CLEMENT couturière, domiciliés à Mer (Loir & Cher). Déclaration faite à la Mairie en présence de Charles RODOLLE et d'Ernest CLEMENT, cultivateurs à Suèvres.

1940 – Le **13/04/1940**, décès de son père André Joseph LECOINTRE, grand-blessé de la guerre 14-18, né à Suèvres le 04/03/1897, fils d'Honoré Alphonse LECOINTRE et de Marie Désirée TROUSSELET.

1941 – Jean LECOINTRE par l'intermédiaire de la Croix Rouge fait parvenir de ses nouvelles à Melle Paulette GOUACHE résidant à Vanves au 19 rue Raphael (Seine), et à sa mère Madame LECOINTRE résidant à Tours au 12 quai Port Bretagne (Indre & Loire).

1941 – Son oncle, Mr ESPINASSE réside en région parisienne, à Vanves au 1 rue Raphael (Seine).

1942 - Octobre 1942, sa famille par l'intermédiaire de la Croix Rouge cherche à obtenir de nouvelles de Jean, s'inquiétant de ne plus en avoir depuis juin 1941.

1947 – Sa mère Mme veuve LECOINTRE, sinistrée après les bombardements, a du déménager dans la même rue et réside désormais au n°4 Quai Port Bretagne à Tours (Indre & Loire), elle travaille à la Préfecture de Tours.

1947 – L'acte de décès de Jean LECOINTRE avec la mention « Mort pour la France » est transcrit à la Mairie de Tours le 15/03/1947.

Sources documentaires supplémentaires:

Archives famille Boyer-Thomas

Sites WEB : francaislibres.net - aircrewremembered.com - iwm.org.uk - aerosteles.net - memorialgenweb.org - halifax346et347.canalblog.com - aviadrix.blogspot.com

Pour connaitre 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/