



André-Paul VILBOUX

Né le 29 janvier 1921 à Rennes (35)

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

Matricule FAFL 30.330

« Disparaît dans la Manche » le 19 août 1942 au large de Dieppe



Pilote de Chasse au « 611 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 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.

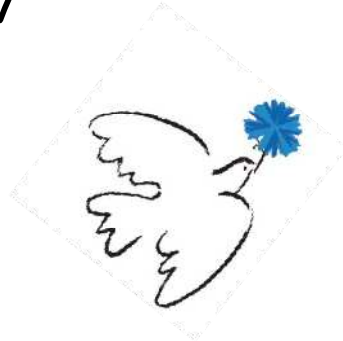
Ces biographies sont consultables sur le site internet de la *Fondation de la France libre* à l'aide du lien suivant : <https://www.france-libre.net/les-123-fafl-declares-porte-disparu/>

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 jeune Breton 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

1921 – SA NAISSANCE - Le 29 janvier 1921 à Rennes, département de l'Ille-et-Vilaine (35), est né au domicile un enfant prénommé *André Paul François*, fils de Louis Marie Joseph VILBOUX et de Maria Françoise BRIAND, domiciliés au 58 de la Rue Paul Feval.

André VILBOUX suit sa scolarité à Rennes au Collège Saint-Vincent.

Le **05/07/39**, André passe avec succès les épreuves de philosophie du baccalauréat.

LA FRANCE entre EN GUERRE

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

Novembre 1939, André, alors âgé de 18 ans ayant terminé ses études secondaires en juin dernier, demande à son père l'autorisation de s'engager dans l'Armée de l'air.

Ce dernier lui fait remarquer la dangerosité de son choix, à quoi André lui répond :

« C'est l'aviation qui gagnera cette guerre, et si je tombe ce sera une belle mort pour moi, dont vous pourrez être fier ! ».(sic)

ENGAGEMENT dans l'ARMÉE de L'AIR

Le **26/12/1939**, c'est au bureau de recrutement de Rennes qu'André VILBOUX va signer son engagement volontaire pour la durée de la guerre et demande à servir dans l'aviation. Il est alors dirigé vers le Bataillon de l'Air n°131 de la base aérienne de Caen-Carpiquet (14).

Janvier 1940, retenu comme candidat élève-pilote, il doit rejoindre l'École de pilotage n° 23 du Mans commandée par le lieutenant Edouard PINOT. C'est à cette époque qu'André se lie d'amitié avec Roger SIMON et Lucien GUILLOUX, dans quelques mois ils se retrouveront ensemble en Angleterre.

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 le début de la Bataille de France.

Fin mai 1940, face à l'invasion des troupes allemandes au nord de la France, l'Ecole de Pilotage n°23 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 passée par Laval, arrive au terrain de Ploujeau-Morlaix. Sur place est déjà présente en repli une partie de l'Ecole 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'Ecole de pilotage n°25 de St-Brieuc. Ensemble ils vont fusionner sous les ordres du lieutenant PINOT.

Le **17/06/1940**, à 12h30, au cours d'une allocution radiophonique, le Maréchal PÉTAÏN, 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.

2- DÉserter pour ALLER COMBATTRE

Le **18/06/1940**, départ de Morlaix à 7 heures du matin, l'ensemble des élève-pilotes des diverses écoles (EPP de Morlaix, du Mans, de St-Brieuc, de Vannes) se sont regroupés sous les ordres du lieutenant PINOT et de son adjoint le sous-lieutenant Pierre BERTHIER. Suivant les instructions de repli reçues de la *3ème Subdivision Aérienne*, ils vont rejoindre Quimper. Dans la matinée ils arrivent sur le terrain d'aviation de Pluguffan-Quimper, suivi vers midi dans le plus grand ordre, par l'échelon roulant, tandis que les moniteurs aux commandes de leurs avions se sont posés plutôt.

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-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.

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.

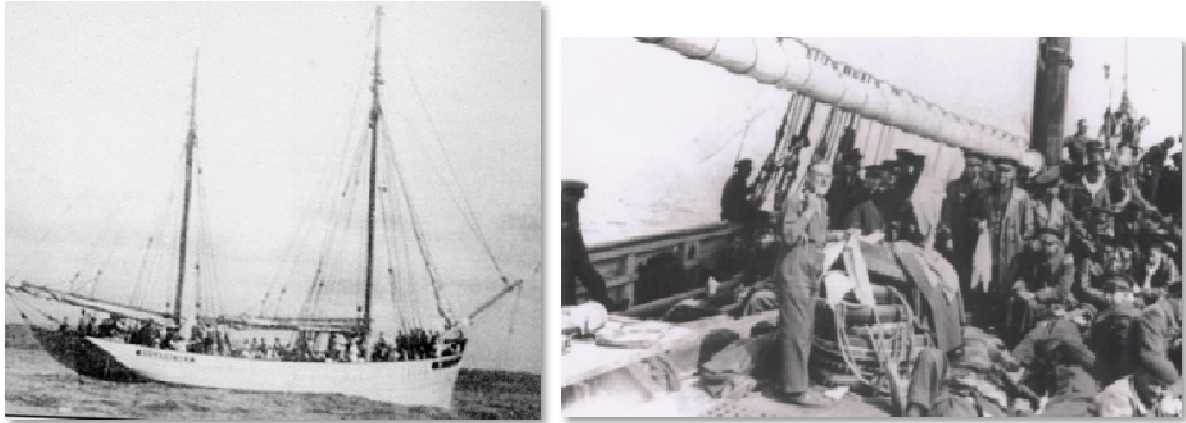
A **23h15**, l'embarquement peut commencer au moyen de petits bateaux faisant la navette vers *Le Trébouliste* qui, par manque d'eau, ne peut accoster. Les armes (fusils Gras et les quatorze mitrailleuses Lewis de l'école), les munitions et les vivres sont embarqués en premier, puis suivent les bagages. 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 jour s'est levé. La mer est bien mauvaise au cours de cette première journée de navigation. Le *Trébouliste* roule et tangue, presque tous les jeunes gens sont malades.



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

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 *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 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.



Port de Falmouth – 1940 (oldukphotos.com)

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.

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 au PAYS-de-GALLES sur la BASE RAF de SAINT-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)

Le **29/06/40**, arrive un officier de la RAF, le Flight-Lieutenant RUSSELL, il vient interroger chacun des aviateurs présents sur le camp :

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

3- SON RALLIEMENT à LA FRANCE LIBRE

André-Paul fait le choix de répondre à l'Appel du Général De GAULLE et s'engage dans les Forces Françaises Libres et demande à servir dans l'aviation. Il déclare être célibataire et avoir à son actif 43 h de vol sur avion Luciole. Incorporé dans les FAFL (Forces Aériennes Française Libres) en qualité de soldat de 2^{nde} Classe élève-pilote, le matricule FAFL n°30330 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...



André-Paul VILBOUX (Coll. Famille Vilboux-Gipoulou)

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 dîner 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 **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.

André 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 baissé les armes et rejoint la France. Ici à Saint-Athan, en ce qui concerne « les condamnés à mort » ... tout le monde se porte bien.

AFFECTATION à l'ÉCOLE franco-belge d'ODIHAM

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

Le **03/11/1940**, André arrive à l'École élémentaire de pilotage franco-belge nouvellement formée à Odiham 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 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 trainées 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.



Odiham durant automne 1940 (Coll. Eude)

L'Ecole est encadrée par des moniteurs de vols et des instructeurs 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'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.

Le **07/11/40**, 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.



*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 **18/11/40**, 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.

Le programme de formation correspond à celui de l'ITW (Initial Training Wing) 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. 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 n°23 du Mans qui avait embarqué lui aussi sur *Le Trébouliste*.

Le **05/05/1941** André signe à Londres son engagement définitif n° 2784D dans les Forces Aériennes Françaises Libres à compter du 01/07/1940.

A ODIHAM, les candidats retenus pour devenir pilotes sont dirigés vers une des Écoles de pilotage élémentaire E.F.T.S (Elementary Flying Training School) réparties à travers le pays.

Le **31/05/1941**, les bons résultats aux épreuves théoriques et de pratiques au vol, permettent à André d'atteindre l'étape suivante de la formation en étant affecté au n°6 **EFTS de Sywell**.

AFFECTATION au n° 6 EFTS de SYWELL

Le **01/06/1941**, André VILBOUX arrive au n°6 EFTS installé sur la Base RAF de Sywell située à 120km au nord de Londres entre Birmingham et Cambridge.

Avec André VILBOUX, trente autres engagés FAFL sont présents:

BERNARD Jacques, BERRE Jean (†), BIZIEN Marcel Yves (†disp), BODART Jacques, BOROSI Paul (†disp), BOURGEOIS Pierre (†disp), ECHIVARD Jean (†), GALLAY Pierre, GODIN Jean, GUILLERMIN Roger (†), GUILLOUX Lucien, GUINAMARD François, LACOUR Georges, INGOLD Charles (†), de la POYPE Roland, JAFFRE Louis, LEBLOND Roland, LEGUIE René, LE METAYER Edouard, LEPEL COINTET Marc (†disp), Pierre MATHILLON (†disp), LE PEUTREC Maurice (†), LE POULENNEC Roger (†), MASSÉ Louis (†), MATHILLON Pierre (†disp), PORTOCARRERO André, ROCHE Michel (†), de SAXCE Arnaud (†), MARRAUD de SIGALONY Georges (†), SIMON Roger, VAILLANT Gilbert (†).

Les élèves-pilotes vont s'entraîner sur avion **Miles-Magister**.

Pendant les huit semaines du stage, l'aspirant pilote doit effectuer au moins 50 heures de vol, dont la moitié en solo. Après huit heures de vol avec son instructeur, le stagiaire doit être capable d'effectuer son premier vol en solo. En plus des manœuvres normales de décollage, d'atterrissage, décollage, de vol en palier, d'approche avec ou sans moteur etc...., les apprentis sont initiés au vol acrobatique.





Miles-Magister (wikipedia.org)

Au sol, 180 heures d'instruction permettent au futur pilote d'approfondir ses connaissances des moteurs et des cellules d'avions, de la théorie du vol, de la navigation, de radiocommunication, des armes. L'entraînement au tir de mitrailleuses complète le programme.

Le **22/06/1941**, la BBC annonce qu'à 4h00 ce matin que HITLER à ordonné l'attaque de la Russie ... un tournant dans l'histoire de cette seconde guerre mondiale.

Les pilotes, qui réussissent le programme de l'EFTS, vont pouvoir poursuivre leur formation en étant assignés à l'une des Écoles de pilotage militaire F.T.S ou S.F.T.S (Service Flying Training School).

Le **23/07/41**, André VILBOUX est affecté au n° 5 S.F.T.S de Ternhill.

AFFECTATION au n° 5 SFTS de TERNHILL

Le **26/07/41**, il arrive au n° 5 SFTS installé sur la Base RAF de Ternhill située à 200km au nord-ouest de Londres entre Liverpool et Birmingham. André intègre le Cours n°64.

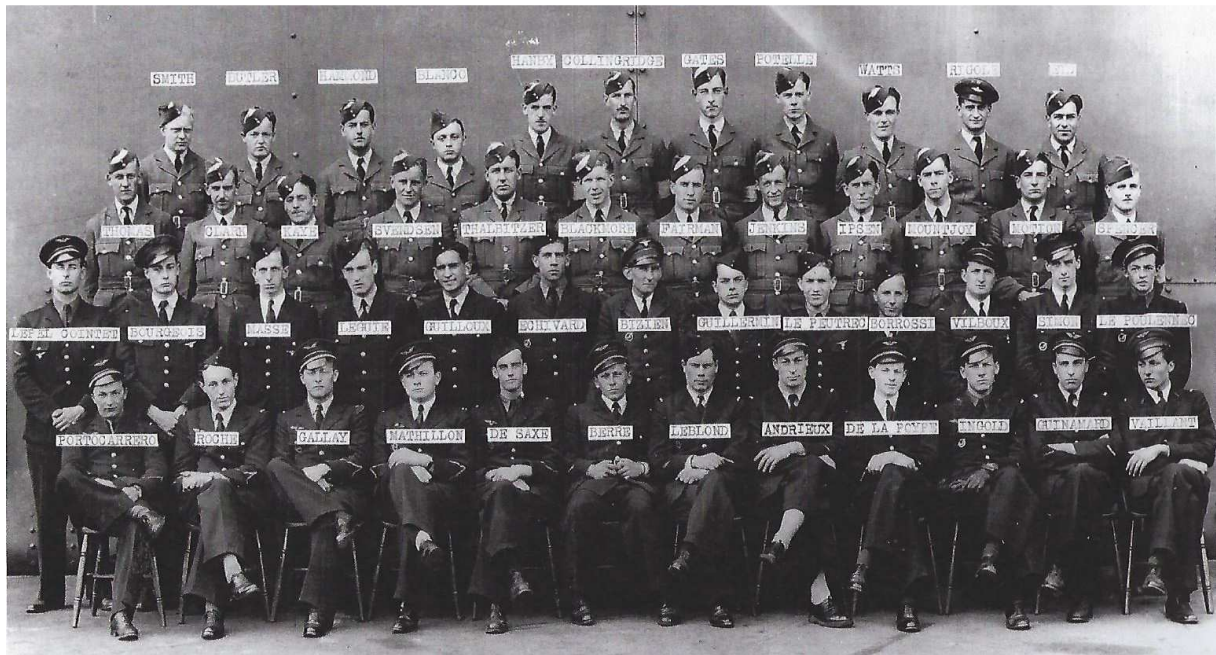
Parmi les vingt-cinq élèves-pilotes français du Cours n°64, seize trouveront la mort avant la victoire finale.

Les vols ont rapidement commencé. L'entraînement se fait sur avion **Miles-Master II**, un avion biplace à aile basse et train « rentrant » qui vole à 400km/h !

Les avions font sans trêve une ronde infernale. L'entraînement est intense jour et nuit.

Le **15/08/41**, André est promu au grade de caporal-chef.

Cours et examens se passent en anglais. Les entraînements en vol sont pratiquement axés sur le vol en formation et le vol aux instruments. Les cours d'anglais, de navigation, de signaux radio sont intensifs. Dans l'ensemble le niveau d'exigence est élevé, les risques d'accidents en vol sont réels, plus de seize tués parmi les dernières promotions.



Cours n° 64 du n° 6 EFTS de Sywell (Coll. Famille Vilboux-Gipoulou)

1^{er} rang : André PORTOCARRERO ; Michel ROCHÉ (†) alias Max DELLY ; Pierre GALLAY alias Peter LAGLAY ; Pierre MATHILLON (†disp) ; Arnaud de SAXCE (†) ; Jean BERRE (†) ; Roland LEBLOND ; Jacques ANDRIEUX ; Roland de LA POYPE ; Charles INGOLD (†) alias Henry MAGO ; François GUINAMARD ; Gilbert VAILLANT (†).

2nd rang : Marc LEPEL COINTET (+disp) ; Pierre BOURGEOIS (†disp) ; Louis MASSE (†) ; René LEGUIE ; Lucien GUILLOUX ; Jean ECHIVARD (†) ; Marcel-Yves BIZIEN (†disp) ; Roger GUILLERMIN (†) ; Maurice LE PEUTREC (†) ; Paul BORROSSI (†disp) ; André VILBOUX (†disp) ; Roger SIMON ; Roger LE POULENNEC (†).



Miles-Master II (avionslegendaires.net)



Miles-Master III (avionslegendaires.net)

Au cours du stage des pilotes repérés par leur moniteur sont désignés pour faire leur apprentissage sur avion de chasse Hurricane. Cette 1^{ère} expérience de vol avec un moteur d'une puissance 1100 chevaux laisse aux élèves pilotes un souvenir inoubliable.

En fonction des résultats obtenus enfin de formation, les stagiaires sont habilités à devenir pilote de chasse, ou pilote de bombardier (bimoteur). Les diverses évaluations portent sur la maîtrise du pilotage habileté à l'atterrissage, l'acrobatie, la connaissance du cockpit, le vol aux instruments, vol de groupe en formation, vol de nuit, navigation/lecture de carte.



Hurricane Mk I (aresgames.eu)

Le **22/10/1941**, André est promu au grade de Sergent.

Le **28/10/1941**, il reçoit le brevet de pilote de chasse monomoteur de la RAF n°138-GB.

Les pilotes brevetés reçoivent, lors d'une cérémonie traditionnelle, leur insigne de pilote de la RAF : « the wings ». Insigne qu'ils vont s'empressez de coudre sur leur tenue.



Insigne de pilote de la RAF « the wings »

À la fin du stage de formation, André totalise environ 20h de vol en double-commande et 40h en solo sur avion Miles-Master.

Ces jeunes pilotes ne sont pas encore prêts pour les opérations aériennes. Ils possèdent sans doute le savoir, mais manquent d'expérience. Les aviateurs diplômés vont être assignés à rejoindre 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.

André reçoit son affectation pour rejoindre l'OTU de Llandow, dernière étape avant l'intégration dans une unité combattante.

AFFECTATION au n° 53 OTU de LLANDOW

Le **29/10/1941**, André rejoint le n°53 OTU sur la Base RAF de Llandow située sur le littoral sud du Pays de Galles, à 20 km à l'ouest de Cardiff non loin de Saint-Athan.

Destiné à devenir pilote de chasse, André va devoir s'accoutumer désormais au pilotage du **SPITFIRE** qui va être le type d'avion avec lequel il va combattre prochainement.

Parmi le groupe de stagiaire il y a vingt pilotes FAFL (*ci-après soulignés*), douze trouveront la mort avant la victoire finale.



53^e OTU de Llandow - Novembre 1941 (Coll. Famille Vilboux-Gipoulou)

Rand du fond de gauche à droite :

Sgt. Paul BORROSSI (†disp.), Sgt Charles INGOLD (†), Sgt. Roland de la POYPE, Sgt Arnaud de SAXCE (†), Sgt G.W. ANDREWS, Sgt Jean Marcel BERRE (†), Sgt Marcel-Yves BIZIEN (†disp.), Sgt Lucien M. GUILLOUX, Sgt Quentin BOURGEOIS (†disp.) alias H. Koenig, Sgt Roger GUILLERMIN (†) alias Carter, Sgt Pierre MATHILLON (†disp.), Sgt Jacques ANDRIEUX, Sgt Roger A. SIMON, Sgt André P. VILBOUX (†disp.), Sgt Gilbert VAILLANT (†), Sgt Pierre GALLAY alias Laglay, Sgt Michel R. ROCHÉ (†) alias Max Delly.

Rand du milieu de gauche à droite :

Sgt G. CLARKE, Sgt R.S. COOKE, Sgt Roger Le POULENNEC (†) alias A. Clive, Sgt I.M. MUNDY, Sgt François GUINAMARD, Sgt Roland LEBLOND, Sgt I.M. DAWSON, Sgt P.A. JARDINE, Sgt P. LAMBERT, Sgt D.L. MAXWELL, Sgt A.S. EDINGTON, Sgt R. GREYVENSTEYN, Sgt W.I.H. MAGUIRE, Sgt René LEGUIE.

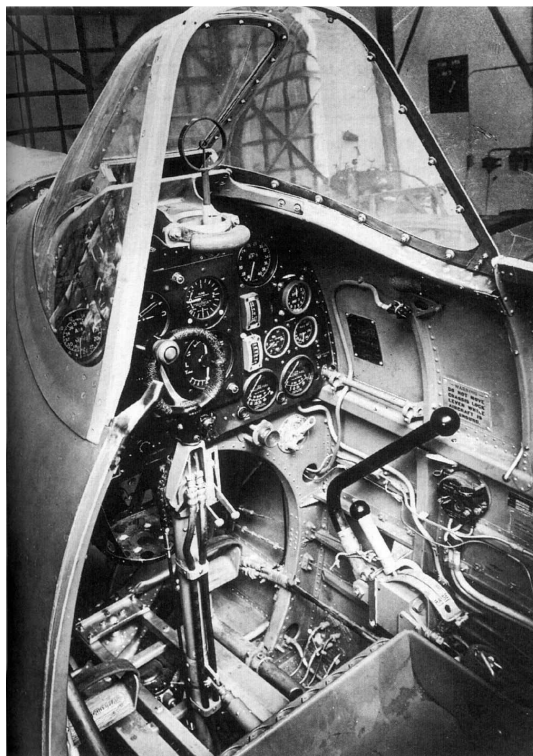
Devant de gauche à droite :

Sgt S.M. DUIGAN (pow), P/O D.E. CLAERT, P/O D.E. BRUCE, P/O E.W. MITCHELL, Squadron-Leader G.L. RITCHER, Wing-commander John A. KENT, Goup-captain James I.T. JONES, Squadron-Leader Arthur V. CLOWES, F/Lt J.S. MORGAN, P/O G.F. NEWTON, P/O J.R. MINARD, P/O J.T. MAY, P/O S.E. McMANN, P/O C.R. BIRBECK.

Les cours pratiqués en anglais sont intensifs. Théorie et pratique s'enchaînent sans relâche. Son premier vol d'entraînement a lieu sur avion « Miles-Master II » en double commande avec un moniteur anglais. Ensuite, sur le même avion, le pilote va pratiquer plusieurs décollage et atterrissages qui sont observés par le moniteur de vol. Puis le pilote est « lâché » pour son 1er vol sur **Spitfire Mk.I**. Se succèdent par la suite une longue série de vols d'entraînement en patrouille serrée, en altitude, en rase-motte, de tirs, courses poursuite, acrobaties, de navigation par radio, de recherche de sauvetage, de combat...



Spitfire Mk 1 (spitfireassociation.com.au)



Cockpit du Spitfire Mk1 (ww2aircraft.net)

L'entraînement opérationnel n'est pas sans danger :

(†) Le **21/11/41**, décès du pilote FAFL Jean **Marcel BERRE** lors d'un accident par mauvais temps dans le secteur de Llantvrit Major en percutant une montagne. Il était âgé de 21 ans.

(†) Le **28/01/42**, décès d'un autre pilote **Michel René ROCHÉ** alias Max DELLY lors d'un accident aérien dans le secteur de Casteltown (? Ile de Man). Il était âgé de 21 ans.

Après huit semaines d'entraînement la formation est sur le point de se terminer. Les résultats des épreuves permettent à André d'être affecté dans une unité opérationnelle de la RAF, pour lui se sera le « 131 Squadron ».



André-Paul VILBOUX (Coll. Famille Vilboux-Gipoulou)

AFFECTATION au «131 County of Kent SQUADRON»

Le 23/12/1941, il arrive sur la **Base RAF de Atcham** pour rejoindre le « **131 County of Kent Squadron** ». Il se présente au Squadron-Leader *Michael G.F. PEDLEY*.



Badge du « 131 Squadron »
sa devise en latin : « *Invicta* » : *Invaincu*

Le « **131 Squadron** », réactivé en juin 1941, est en phase d'entraînement avant de devenir opérationnel. Il est équipé de **Spitfire Mk Vb**, ses appareils portent le code de marquage « **NX** ».

Atcham est situé au sud-est de la ville de Shrewsbury dans le Comté de Shropshire, à l'est de l'Angleterre proche de la frontière galloise. La Base a ouvert ses portes le 20 août 1941 et le « **131 Squadron** » est le premier à s'y être installé le 27 septembre. Il a pour mission d'assurer la défense aérienne du secteur.

André-Paul VILBOUX est affecté à l'escadrille « A Flight » commandée par le Flight-Leader Frank BIRCHFIELD.



Spitfire du « 131 Squadron » (en.wikipedia.org Vb)

Le **14/01/1942**, le Flight-Lieutenant Raymond H. HARRIES prend le commandement du « A Flight ». C'est le début des missions opérationnelles. Six sorties au cours du mois seulement en raison de l'enneigement du terrain pendant six jours le rendant impraticable.

DÉPLACEMENT sur la BASE RAF de LLANBEDR

Le **09/02/1942**, le « 131 Squadron » déménage pour aller s'installer sur le terrain de la Base RAF de Llanbedr située en bord de mer au nord-ouest du Pays de Galles.



Spitfire Vb - NX-A du Squadron-Leader Michael PEDLEY (raf-in-combat.com)

Au cours du mois de février, le « 131 Squadron » aura effectué 101 sorties.

DÉPLACEMENT sur la BASE RAF de VALLEY

Le **04/03/1942**, le « 131 Squadron » déménage pour s'installer 50km plus au nord sur le terrain de la Base RAF de Valley, située sur l'île d'Anglesey.

Le **05/03/1942**, André est l'un des premiers à effectuer un vol d'entraînement sur ce nouveau terrain.



André-Paul VILBOUX aux commandes de son Spitfire Vb (raf-in-combat.com)

Le **12/03/1942**, au cours d'une mission d'interception, **André VILBOUX** aux commandes de son **Spitfire Vb BL233**, revendique lors d'un combat aérien avoir endommagé un bombardier allemand **Junker Ju88** à 57km au sud-est de Valley Cette **1^{ère} victoire** est confirmée en collaboration avec son leader le Flight-lieutenant Raymond HARRIES.

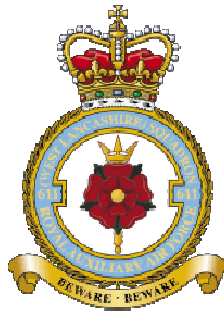
Au cours du mois de mars, le « 131 Squadron » aura effectué 161 sorties.

André VILBOUX est muté au « 611 Squadron ».

AFFECTATION au « 611 West-Lancashire SQUADRON »

Fin mars 1942, André rejoint le « 611 Squadron » sur la Base RAF de Drem située à 30km à l'Est d'Edimbourg en Écosse.

Le « **611 Squadron** » est commandé par le Squadron-Leader Douglas Herbert WATKINS depuis novembre 1941. Il est équipé de **Spitfire Vb**. Les avions ont le code de marquage « **FY** ».



Badge du 611^e Squadron

sa devise : « Beware, Beware » (*méfiez vous, méfiez vous !*)
 La rose symbolise le Comté de Lancaster et le trident la ville de Liverpool

Début avril 1942 un second pilote FAFL rejoint le Squadron, il s'agit d'André IMBERT, sortant du 53^e OTU de Llandow.

Le **09/04/1942**, André effectue un vol de liaison jusqu'à la Base RAF de Turnhouse située à l'ouest d'Edimbourg, avec le Flight/Sergent NEILL.

Le **24/05/1942, ALERTE**, il est 6h20 lorsqu'André décolle du terrain de Drem aux commandes du **Spitfire Vb AD452**. Il est de retour à 7h20.

DÉPLACEMENT sur la BASE RAF de KENLEY

Le **03/06/1942**, le « 611 Squadron » a quitté l'Ecosse pour s'installer sur la Base RAF de Kenley, située à 20 km au sud de Londres, après un voyage de nuit en train.

Deux amis d'André, de l'École de pilotage n°23 du Mans, viennent d'être également affectés au « 611 Squadron » : Lucien GUILLOUX et Roger SIMON. Les pilotes au « 611 Squadron » sont d'origines très diverses : Anglais, Australien, Néozélandais, Russe, Américain, Tchèque et « Free french ».



Spitfire Vb du "611 Squadron" (*aircrewmembers.com*)

Le **08/06/1942**, les 1^{ères} victoires de l'année 1942 pour le « 611 Squadron » : le Pilot-Officer M. GRAHAM endommage un avion ennemi Fw190 dans le secteur de Saint-Omer et le Squadron-Leader Douglas WATKINS un second.

Le **20/06/1942**, le Pilot-Officer T. FELK endommage un avion ennemi Fw190, probablement détruit dans le secteur du Havre.

Le **01/07/1942**, André est promu au grade de sergent-chef.

Le **05/08/1942**, il participe à une mission de protection d'une formation de bombardiers devant opérer sur le territoire français dans le secteur du Crotoy en baie de Somme. Le « 611 Squadron » décolle à 14h55. Il est de retour à Kenley à 16h15.

Le **08/06/1942**, de retour d'une mission de protection aérienne d'une formation de bombardier pour l'opération « Circus 191 » sur le territoire français, le **Spitfire V - BM303** du « 611 Squadron » est manquant. Il s'agit de celui du Sergeant John E. MISSELDINE qui a dû effectuer un atterrissage forcé, aperçu pour la dernière fois dans le secteur de Saint OMER.
(Récupéré par un réseau de résistance il retournera en Angleterre trois mois plus tard en passant par Gibraltar).

Le **11/06/1942**, André participe à une patrouille aérienne aux commandes du **Spitfire BM122** (ou 211), le « 611 Squadron » décolle de Kenley à 13h50. Il est de retour à 15h10.

Le **20/06/1942**, il participe à une patrouille nocturne aux commandes du **Spitfire BM143**, il décolle de Kenley à 21h45. Il est de retour à 23h05.

Le **21/06/1942**, il participe à une patrouille aérienne dans le secteur de l'île de Wight aux commandes du **Spitfire BM301**, il décolle de Kenley à 8h40. Il est de retour à 9h55.



Spitfire du 611^e Squadron (aircrewmemo.com)

Le **22/06/1942**, il participe à une patrouille aérienne aux commandes du **Spitfire BM413**, il décolle de Kenley à 7h50. Il est de retour à 8h50. Dans l'après-midi, André participe à une seconde patrouille aérienne aux commandes du **Spitfire BM418**, il décolle de Kenley à 16h20. Il est de retour à 17h35.

Le **26/06/1942**, il participe à une patrouille aérienne aux commandes du **Spitfire BL422**, il décolle de Kenley à 12h00. Il est de retour à 13h40.

Le **28/06/42**, André participe à une **mission de sauvetage** aux commandes du **Spitfire BM190**, il décolle de Kenley à 22h30. La mission consiste à retrouver la trace de son fidèle ami **Lucien GUILLOUX**. Il a dû procéder à un atterrissage forcé de son **Spitfire Vb BM301** vers 21h30 dans le secteur de Eastbourne entre Brighton et Hastings après un combat aérien lors d'une sortie pour une mission d'interception avec l'aviation allemande de la Jagdeschwader JG26. Lucien GUILLOUX est finalement repéré et récupéré souffrant d'une fracture au bras et de multiples ecchymoses.

Le **29/06/1942**, André participe à une mission de protection d'un convoi maritime aux commandes du **Spitfire BM143**, il décolle de Kenley à 19h15. Il est de retour à 20h55.

Le **30/06/1942**, il participe à une mission de protection d'un convoi maritime aux commandes du **Spitfire BL422**, il décolle de Kenley à 9h30. Il est de retour à 11h15.

Le **02/07/1942**, ALERTE, il est 15h55 lorsqu'André décolle de Kenley aux commandes du **Spitfire BM510**. Aucun avion ennemi observé, il est de retour à 16h45.

(† †) **Les premières pertes** pour le « 611 Squadron », Le **05/07/1942**, au cours d'un vol d'entraînement sur avion biplace **Magister**, le pilote Alexander WALTON 25 ans, et le mécanicien Victor WHEELER 24 ans, sont mortellement blessés lors du crash de l'avion dans les environs de Kenley.

Le **06/07/42**, André participe à une mission de protection aérienne d'un convoi maritime aux commandes du **Spitfire BM189**, il décolle à 10h45. Il est de retour à 12h50.

Le **07/07/1942**, il participe à une mission de protection aérienne d'un convoi maritime aux commandes du **Spitfire BM413**, il décolle à 21h30. Il est de retour à 23h30.

Le **09/07/1942**, en début de nuit, il participe à une mission de protection aérienne d'un convoi maritime aux commandes du **Spitfire BM305**, il décolle à 22h15. Il est de retour à 23h30.

Le **12/07/1942**, au milieu de la journée, cinq avions du « 611 Squadron » sortent pour une mission « Sweep » ayant pour but d'aller provoquer l'aviation allemande au-dessus du territoire français dans le secteur de la Somme, André y participe.



Le **13/07/1942**, une partie du « 611 Squadron » est détachée pour une durée d'une semaine, sur la côte Est de l'Angleterre, sur la Base RAF de Martlesham-Heath situé dans le Comté du Suffolk près de la ville de Ipswich, pour un stage de tirs aériens. L'échelon roulant de son côté quitte Kenley pour se rendre sur la Base RAF de Redhill où va être transféré le Squadron.

DÉPLACEMENT sur la BASE RAF de REDHILL

Le **20/07/1942**, le « 611 Squadron » déménage pour aller s'installer à 15km plus au sud sur le terrain de la Base RAF de Redhill.

Le **23/07/1942**, le « 611 Squadron » participe à une mission « Rhubarb » au nord de la France dans le Pas-de-Calais pour chasser l'ennemi dès qu'il est aperçu. **André VILBOUX** y participe au sein du Flight « A ». Il décolle aux commandes du **Spitfire BM305**, il fait équipe avec le Pilot-Officer GRAHAM. Dans le secteur du Touquet ils aperçoivent des soldats allemands et tirent sur eux, ainsi que des engins motorisés et des postes de communications.

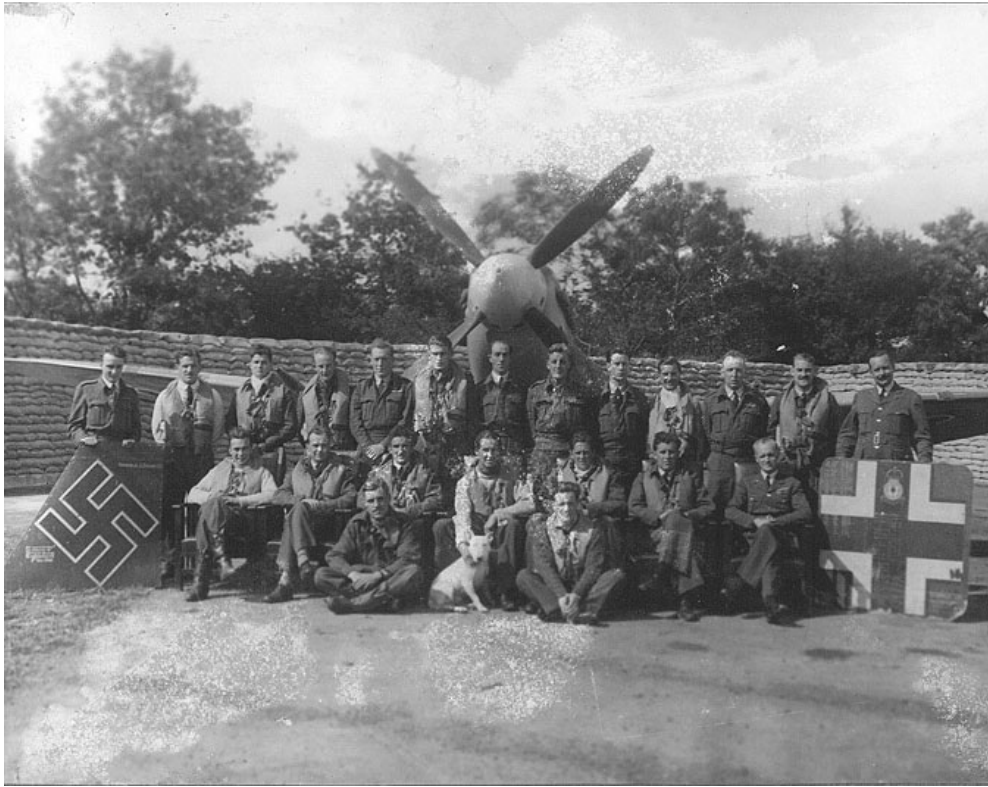
Le **24/07/1942**, le Squadron réceptionne ses premiers **Spitfire Mk.IX**, il est le quatrième à percevoir ces nouveaux appareils. Les pilotes vont enfin pouvoir rivaliser avec les avions de chasse allemands jusque-là plus performants.



Arrivée au « 611 Squadron » des nouveaux Spitfire IX (worldwarphotos.info)

Le **26/07/1942**, André participe à une mission de protection aérienne d'un convoi maritime aux commandes du **Spitfire BM305**, il décolle à 15h30. Il est de retour à 16h45.

Le **27/07/1942**, une partie du « 611 Squadron », composée de neuf Spitfire IX et huit Spitfire V, est détachée pour une durée de cinq jours sur la côte Est de l'Angleterre à la Base RAF de Martlesham-Heath située à 120km au nord-est de Londres près de la ville de Ipswich.



Pilotes du 611^e Squadron – Base RAF de Redhill – Août 1942 (611squadronrafax.co.uk)

Dernier rang :

Albert Hugo FRIDAY (†), B.M.L TAPLEY (NZ), R.G. WILLIAMS (USA), John BADCOCK (NZ) (†), NICHOLSON, D.E. HOGAN (NZ), R.H.P GRIFFITHS, WEIR, GRIFFIN (Canada), WALKER, L.Joseph MORSHEIMER (USA), Victor S. NEILL (†), MALLINSON.

Rang du milieu:

I. THOMPSON, M.P. SIMS, William Vernon CRAWFORD-COMPTON (NZ), Squadron-leader Douglas Herbert WATKINS, William M. GILMOUR, M. GRAHAM, L.O. LUDGATE.

Devant : Robert G. KLEIMEYER (NZ), le chien "Joker", John Alexander C. AIKEN.

Le **30/07/1942**, le détachement du « 611 Squadron » est de retour à la Base RAF de Redhill. André VILBOUX totalise désormais 358h50 de vol. Ces amis, Lucien GUILLOUX de retour de l'hôpital et Roger SIMON sont mutés au « 72 Squadron », André IMBERT (†) lui est muté au « 41 Squadron ». André VILBOUX reste le seul français au sein du « 611 Squadron ».

Le **14/08/1942**, le « 611 Squadron » retourne temporairement sur le terrain de la Base RAF de Kenley pour une participer à « un exercice à grande échelle ».

Le **15/08/1942**, André VILBOUX participe à une mission de protection aérienne d'un convoi maritime aux commandes du **Spitfire Mk.IX - BR622**, il décolle à 9h40. Il est de retour à 11h35. C'était pour André sa première mission aux commandes d'un Spitfire IX.

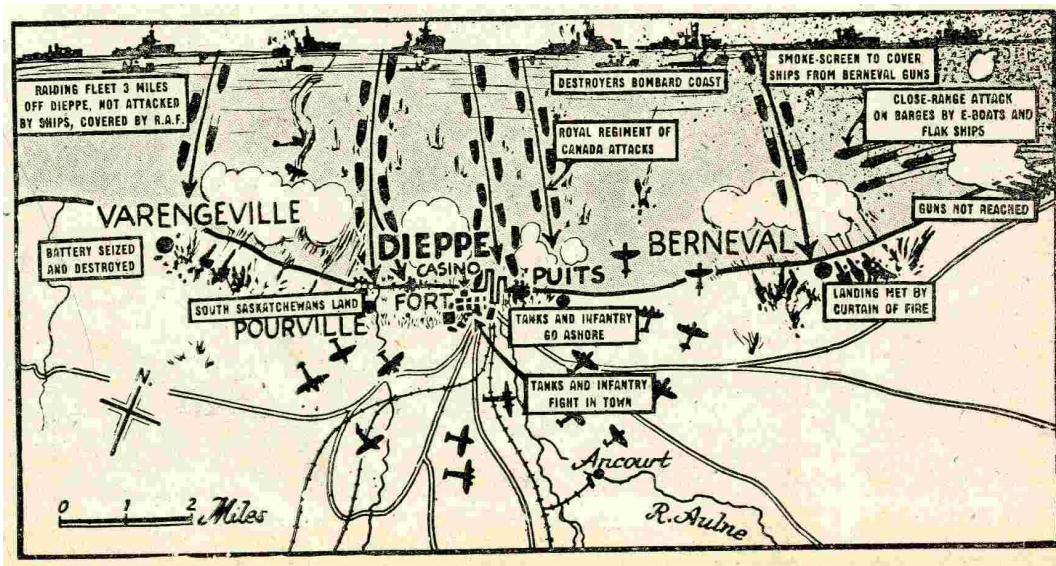


Personnel du 611 Squadron à Redhill – 11/8/42

Le **18/08/1942**, quatre avions du « 611 Squadron » participent à une mission « Rodeo » de protection aérienne d'une formation de bombardiers dans le secteur entre Dieppe et Étretat. A 15h15, ils décollent du terrain de Redhill. André est aux commandes de son **Spitfire IX BS179**. Ils sont de retour à 16h30.

OPÉRATION JUBILEE – DÉBARQUEMENT de DIEPPE

Le **18/08/1942 - 18h00**, Briefing ! Une grande opération de débarquement anglo-canadien est annoncée pour le lendemain dans le secteur de Dieppe, l'opération est baptisée « JUBILEE ». Le « 611 Squadron » est désigné pour en faire partie. Le déroulement de la mission est présenté aux pilotes, ils devront assurer une protection aérienne au-dessus des navires de débarquement. Avant la traversée de la Manche, ils devront être au rendez-vous à la pointe de Beachy-Head pour rejoindre le « 602 Squadron » venant de Biggin-Hill.



Carte du raid de Dieppe (forces-war-records.co.uk)

Avant de se coucher vers 22h00, André écrit une lettre destinée à ses parents (*Ces derniers finiront par la recevoir quelques mois plus tard sans se douter que ce sera la dernière*).

Demain, André-Paul ne le sait pas ... ce sera sa dernière mission.

4- SA DERNIERE MISSION

Mercredi 19 août 1942 - Opération JUBILEE

- **04h35**, réveil pour le petit déjeuner. Il fait encore nuit, le ciel étoilé laisse présager une belle matinée. Les pilotes du « 111^eSquadron » s'apprêtent déjà à décoller pour leur 1^{ère} mission.
- **05h15**, les onze appareils du « 611 Squadron », conduits par le Squadron-Leader Douglas WATKINS, décollent du terrain de Redhill pour la 1^{ère} des quatre sorties prévues de la journée.

André-Paul VILBOUX est aux commandes du **Spitfire IX BS179 - FY-S**, il forme avec trois autres camarades une section de quatre. Le soleil pointe à l'horizon au-dessus de la France au moment de leur passage sur la pointe de Beachy-Head. La navigation est très simple pour les pilotes qui se contentent de suivre la longue file de barges et navires se dirigeant vers Dieppe.

Une section de quatre avions vole à 450m d'altitude tandis qu'une autre vole à 1500m. Après quelques minutes, les pilotes aperçoivent au loin la zone autour de Dieppe recouverte de petites péniches de débarquement ainsi que les tirs et les explosions du combat qui fait rage sur la côte française.



Spitfire IX du 611^e Squadron (611squadronrauxaf.co.uk)

Surgit alors la chasse allemande avec des **Focke-Wulf Fw190** qui prennent à partie le « 611 Squadron » en s'engageant dans un violent combat aérien.

Un **Fw190**, abattu par le Squadron-Leader Douglas WATKINS, s'écrase à l'ouest de Dieppe. Deux autres **Fw190** sont endommagés, l'un par le Flight/Lt William CRAWFORD-COMPTON et le second par le Flight/Lt tchèque Juri MANAK.

Au cours du combat aérien, André VILBOUX se retrouve pourchassé par un avion ennemi. Au cours d'une manœuvre d'évitement à 500m d'altitude, il est touché par les tirs de son assaillant. L'avion d'André est aperçu tombant en vrille au-dessus de la mer.

Les pilotes allemands finissent par rompre le combat et regagnent le continent.

06h10, les Squadrons devant assurer la relève sont là, il est temps pour le « 611 Squadron » de rejoindre sa base.

07h05, le dernier avion du « 611 Squadron » se pose à Redhill. Un avion est manquant, il s'agit du **Spitfire FY-S**, celui d'André VILBOUX.

Le Flight-Sergeant **André-Paul VILBOUX** sera officiellement déclaré « **disparu en mer** ».

Son corps n'a jamais été retrouvé.

Estimation de l'endroit de sa disparition au large de Dieppe



Au cours de cette journée du 19 août 1942, 48 pilotes FAFL, répartis dans seize Squadrons, auront participé à cette opération de débarquement sur Dieppe.

De manière globale cette opération est un échec qui aura occasionné de nombreuses pertes, débutée à 3h00 du matin avec les opérations aéroportées, puis à 5h30 avec les premières vagues de débarquement et enfin à 11h00 débute le rembarquement.

Bilan du côté des forces alliées : 1421 tués, 1600 blessés, 1946 prisonniers ; coté civil 48 morts et 100 blessés. Du côté allemand : 345 morts et 268 blessés.

Pour l'aviation : 106 appareils alliés abattus contre 48 appareils allemands.

En plus d'André VILBOUX trois autres pilotes des FAFL ont trouvé la mort ce jour-là :

- † Gérard DARBINS du « 340 Squadron » âgé de 21 ans,
- † Maurice HALNA du FRETAY du « 174 Squadron » âgé de 22 ans, disparu,
- † Émile FAYOLLE commandant le « 174 Squadron » âgé de 25 ans, disparu.

Le sergent-chef André-Paul VILBOUX

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

« Disparaît dans la Manche » le 19 août 1942 au large de Dieppe



« **Mort pour la France** »

à l'âge de 21 ans

il totalisait plus 360h de vol dont 150h de vols de guerre en 32 missions
avec à son actif 1 victoire aérienne en collaboration.

5- CITATION

CITÉ à l'Ordre de l'Armée de l'Air le 3 septembre 1942,

le sergent-chef **VILBOUX André-Paul** pour le motif suivant :

« Passionné par l'aviation, avait rejoint les Forces Aériennes Françaises dès la première heure, venant en Angleterre avec son unité. Devenu pilote de chasse avait su par sa conduite, ses qualités de gentillesse et sa modestie, se faire apprécier de ses chefs et ses camarades. Titulaire de 150 heures de vol d'opérations et de 32 missions de guerre, a été porté disparu au cours de l'attaque alliée sur Dieppe à laquelle il prit part avec son unité le 19 août 1942. »

Fait à Londres, signé Général Martial VALIN Cdt les FAFL.

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

Extrait de la lettre envoyée par le Révérend Père Godard aumônier des FAFL à la famille :

« ... Nous étions très liés et je puis vous assurer qu'il était resté très chrétien. Il était prêt pour paraître devant le Bon Dieu. Je l'avais vu à Londres peu de temps avant sa disparition et nous avions causé longuement ... ».(sic)

Extrait de la lettre du lieutenant-colonel PINOT, son ancien commandant de l'École de pilotage du Mans en 1940, envoyée à la famille:

« ... C'est avec un profond serrement de cœur que nous avons appris sa disparition. Nous savions tous quel camarade franc et dévoué, quel ami courageux nous perdions. Il s'était tout de suite imposé par son intelligence, sa vigueur, l'amour de son métier d'aviateur. Et personnellement, éprouvant pour lui une sympathie naturelle, je le considérais comme un des meilleurs éléments de mon école. ... ».(sic)

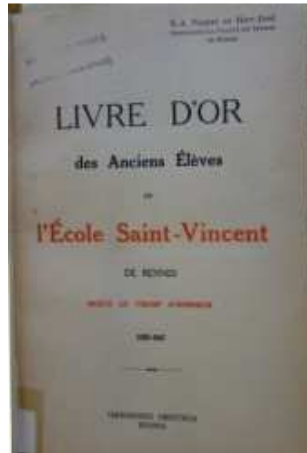
6- LES DECORATIONS

- Médaille Croix de guerre 39-45 avec palme de bronze (3/9/42)
- Médaille de la Résistance française (décret 31/3/47 – JO 26/7/47)
- Médaille commémorative des services volontaires dans la France-Libre



7- LES HONNEURS

- **RENNES**, département de l'Ille-et-Vilaine (35), son nom apparait parmi les 71 inscrits dans le Livre d'Or des Anciens Elèves de l'Ecole Saint-Vincent de Rennes « Morts au champ d'honneur » édité en 1947 (Archives municipales de Rennes).



(memorialgenweb.org)

- **MONTFORT-sur-MEU**, département de l'Ille-et-Vilaine (35), le nom de A.VILBOUX est inscrit sur le Monument aux Morts situé Place de l'église.



(mesvoyagesenfrance.com)

- **MONTFORT-sur-MEU** (35), le nom de « A.VILBOUX » est inscrit sur une plaque commémorative à l'intérieur de l'église Saint-Louis-Marie-Grignon-de-Montfort.



(en.geneanet.org)

- **DIEPPE**, département de la Seine-Maritime (76), le nom de Paul VILBOUX 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)

- **SAINT-AUBIN-SUR-SCIE** près de DIEPPE (76), le nom de Paul VILBOUX 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 commémorative se trouve sur le parking de l'aéroclub.



(aerostèle)

- **LE TRÉPORT**, 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)

8- LA FAMILLE

1916 – Naissance à Vitré (35) de sa sœur aînée le 04/10/1916, prénommée *Michèle Francine*.

1917 – Son père Louis VILBOUX, engagé dans la Première guerre mondiale, reçoit sur le champ de bataille, le 14 juillet 1917, la Médaille militaire à Clairvoy (60).

1921 – SA NAISSANCE - Le 29/01/1921 à Rennes, département de l'Ille-et-Vilaine (35), (35) est né un enfant prénommé *André Paul François*, fils de Louis Marie Joseph VILBOUX âgé de 45 ans Adjudant-chef au 6^{ème} Régiment du génie, et de Maria Françoise BRIAND âgée de 42 ans, domiciliés au 58 de la rue Paul Feval. Acte de naissance établi en présence du père et des témoins Georges Le HELLOCO 32 ans adjudant au 7^{ème} Régiment d'Artillerie domicilié au 47 Bld de la Tour d'Auvergne, et de Paul RIVIERE 35 ans adjudant au 7^{ème} Régiment d'Artillerie domicilié au 12 Quai Duguay-Trouin.

1939 – Son père, Mr Louis VILBOUX est agent de la Banque de Bretagne à Montfort-sur-Meu (35).

1944 – Décès de sa mère, le 12/06/1944 à Montfort-sur-Meu, victime de l'effondrement de son immeuble lors du bombardement de la ville par des bombardiers américains. Son père, grièvement blessé, devra subir une grave intervention chirurgicale.

1945 – La famille est officiellement avertie le 20 février 1945, par le Maire de Montfort-sur-Meu, de la disparition d'André-Paul.

1946 - Adresse de la famille : Mr Louis VILBOUX, Villa André-Paul au 7 boulevard Carnot à Montfort-sur-Meu.

1947 – L'acte de décès d'André-Paul VILBOUX est transcrit le 04/10/47 à la Mairie de Montfort sur Meu avec la mention « Mort pour le France » obtenue le 17/07/1947.

2002 - Décès de sa sœur, Michèle VILBOUX épouse GIPOULOU, le 01/06/2002 à Montfort-sur-Meu.



Sources documentaires supplémentaires:

Archives famille Vilboux-Gipoulou – Extraits du livre 131^e Sqn by Phil Listermann

Sites WEB : 611squadronrauxaf.co.uk - mesvoyagesenfrance.com - halifax346et347.canalblog.com - en.geneanet.org - memorialgenweb.org - forces-war-records.co.uk - en.wikipedia.org - raf-in-combat.com - avionslegendaires.net - aresgames.eu - worldwarphotos.info - aircrewremembered.com - wingleader.co.uk - commons.wikimedia.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/>

