



Jacques JOUBERT des OUCHES

Né le 2 mai 1920 à Meudon (92)

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

Matricule FAFL 30529

« Disparaît dans la Manche » le 6 juin 1944 au large du Cotentin



Pilote de chasse au « 345 SQUADRON " BERRY" »

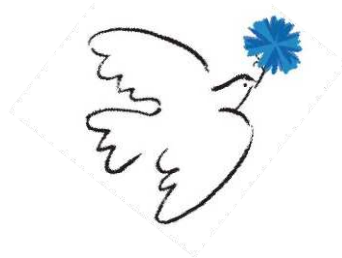
Compagnon de la Libération



« Mort pour la France » à l'âge de 24 ans



Agir pour la Liberté



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

Biographie proposée 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
(08/2023)



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 2 mai 1920 à Meudon (Hauts-de-Seine) est né un enfant dénommé *Jacques Henri*, fils de Jean JOUBERT des OUCHES et de Germaine AVICE de MOUGON de SURIMEAU.

Le jour de son baptême, son parrain, le lieutenant Henry ROGET, héros de l'aviation de Chasse de la guerre 14-18, dira de lui : "*Cet enfant sera aviateur !*".(sic)

Jacques est né dans une famille d'officiers de carrière. Fils, petit-fils et arrière-petit-fils d'officier, il paraît évidemment prédestiné à la carrière des Armes.

À l'âge de 11 ans, il quitte Paris pour Casablanca. Il va passer une partie de son enfance au Maroc où son père se trouve en poste et notamment à Meknès en qualité d'officier dans un Régiment d'artillerie.

À l'adolescence Jacques se passionne pour les « machines volantes ».

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. A cette époque Jacques est étudiant à Paris. Il exprime alors à ses parents son vœu le plus cher : " s'engager dans l'aviation de chasse ".

Le **29/02/1940**, il signe, devant l'Intendant Militaire, un engagement volontaire dans l'Armée pour la durée de la guerre et demande à servir dans l'aviation. Il est dirigé vers la Base aérienne de Tours où il est incorporé au Bataillon de l'Air 109 en qualité d'élève pilote, affecté à la 1^{ère} Compagnie.

ÉCOLE de PILOTAGE

Le **10/03/1940**, il est envoyé dans le Finistère à l'Ecole de Pilotage n° 26 de Quimper installée sur le terrain d'aviation de Pluguffan. Arrivé le lendemain, il est rattaché au Bataillon de l'Air 118 de Rennes.

Le **01/05/1940**, l'Ecole de Pilotage n° 26 de Quimper est transférée sur le terrain d'aviation de Morlaix-Ploujean près de Morlaix.

Le **11/05/1940**, après huit mois d'attente, la période nommée « la drôle de guerre » prend brusquement fin, l'armée allemande vient de lancer 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 ».

Le **01/06/1940**, venant de Laval, arrivée de l'Ecole de pilotage n°23 du Mans qui a reçu l'ordre de se replier.



Le **12/06/1940**, un détachement de l'École de Pilotage n°27 de Vannes arrive sur le terrain d'aviation de Morlaix-Ploujean.

Le **14/06/1940**, l'armée allemande entre dans Paris déclarée ville ouverte.

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.

Suivant les dernières instructions reçues de la 3ème Subdivision aérienne, le lieutenant PINOT, commandant le personnel de l'École de Pilotage n°23 du Mans arrivé en repli le 1 juin, prend l'initiative de rassembler l'ensemble des élèves-pilotes sous ses ordres afin d'organiser un repli sur *le terrain de Pluguffan* près de *Quimper*.

DÉPLACEMENT à QUIMPER

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

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

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

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

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

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



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

Jacques griffonne à la va-vite une lettre à ses parents ; elle ne parviendra que dix-huit mois plus tard au domicile de ses parents, au Maroc.



« Mardi Quimper. Ma chère maman, de la situation je ne te dirai rien, elle est tout simplement intenable. Ce matin nous avons quitté Morlaix et l'on m'a confié un avion tout seul et me voilà me propulsant dans la nature ne sachant où aller car les convois de terre sont retardés et je ne sais si l'on pourra traverser la Loire, car les Boches avancent à une vitesse foudroyante. Enfin ne t'inquiète pas pour moi, ce qu'il faut c'est ne pas tomber prisonnier de ces derniers, et je ferai [tout] pour aller dans un pays qui continue la lutte ; car il faut continuer, aussi ne t'inquiète pas pour moi, ne m'en veux pas, je suis jeune et à mon âge on refait toujours sa vie. Je suis dans une arme qui nous permet relativement de fuir les encerclements. J'espère que papa sera bientôt près de toi et qu'il me comprendra. J'essaierai par tous les moyens de vous faire savoir où je me trouve mais ne vous inquiétez pas mais je ne tomberai pas aux mains des Fridolins. Je te quitte en pensant à Landerneau, au sympathique trio que nous avons toujours formé et en t'embrassant bien fort.

Ton fils qui espère qu'on pourra se revoir très prochainement et qui (illisible)

Signé : Jack

PS : certaines parties du [illisible] où l'on se trouve ont été bombardés mais grâce à ma fonction de convoyeur d'avion, nous allons toujours vers le sud. Peut-être serai-je à Guéthary, sinon à Dax ou Tarbes.» (sic)

2- 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" quant à prendre une décision. Quelques pilotes moniteurs décident de tenter leur chance au petit jour pour rejoindre le sud de la France avec les avions "Caudron-Luciole" disponibles. Sans hésiter tous les élèves-pilotes acceptèrent de partir pour la Grande-Bretagne. PINOT donne des instructions pour faire réquisitionner les vivres en conséquence. L'ordre est donné de se tenir prêt à partir en fin de soirée.

DÉPART pour l'ANGLETERRE

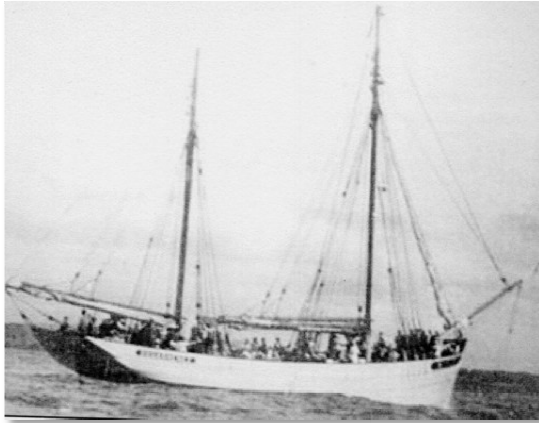
A **21h30**, dans un calme remarquable, en colonne de convoi, comme à la manœuvre, le personnel des Écoles de pilotage quitte enfin le terrain de *Pluguffan* et arrive, sans lumières dans la nuit, au port de *Douarnenez*. La marée est basse et il faut attendre avant de commencer l'embarquement.

A **23h15**, l'embarquement peut commencer au moyen de petits bateaux faisant la navette vers *Le Trébouliste* qui, par manque d'eau, ne peut accoster. Les armes (fusils Gras et les quatorze mitrailleuses Lewis de l'école), les munitions et les vivres sont embarqués en premier, puis suivent les bagages. BERTHIER annonce à tous une dernière fois que le but du voyage est l'Angleterre et que chacun est libre de partir ou de rester. Des Écoles de pilotage, ils sont cent-huit à embarquer dont deux officiers, vingt-et-un sous-officiers, quatre-vingt-cinq caporaux et soldats, ainsi que le jeune aumônier le Père Vincent GODARD. Avec eux se sont joints quatre "divers" (aérostier et aéronautique navale), plus trois pilotes : le sergent de NUCHEZE (? il semblerait qu'il ait choisi finalement de rejoindre l'Angleterre par un autre moyen), le sergent Jules JOIRE (†) qui était soigné à l'Hôpital de Douarnenez et le sergent Maurice BOYER (†).

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

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





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

Le jour s'est levé. La mer est bien mauvaise au cours de cette première journée de navigation. Le *Trébouliste* roule et 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 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.

A **22h00**, arrive un remorqueur de la marine anglaise les aborde et prend à bord les passagers 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 : "Cup of Tea", "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 un camp à *Trentham Park*, près de *Stoke-on-Trent*. C'est près de 500km qu'ils doivent 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, Cavalerie.

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 fin de la guerre).



Trentham Park Camp (Coll. Famille Joubert des Ouches)

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

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

A **19h00** le train arrive à la gare du village de *Saint-Athan*. Les hommes sont conduits en car jusqu'à la base aérienne. Là, ils sont accueillis par le capitaine OTTENSOSER (*dit capitaine CHARLES son nom d'emprunt pour la guerre*) qui a rejoint, lui aussi, l'Angleterre le 17 juin par avion, avant même l'appel du Général de GAULLE, avec neuf 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*.

Le **29/06/1930** un officier de la RAF, le Flight-Lieutenant RUSSELL, vient interroger chacun des aviateurs présents sur le camp pour connaître définitivement leur intention :

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

3- SON RALLIEMENT à LA FRANCE-LIBRE

Jacques fait le choix de répondre à l'Appel du Général de GAULLE qui vient d'être reconnu la veille « Chef des Français libres » par le Gouvernement britannique. Volontaire pour s'engager dans « la Légion de GAULLE », il demande à servir dans l'aviation. Il est incorporé dans les Forces Aériennes Françaises Libres (FAFL) en qualité de 2nde Classe élève-pilote, le matricule FAFL n°30.529 lui sera attribué.

Pour ces jeunes militaires considérés désormais en France comme des déserteurs, où ils risquent la peine capitale, afin d'espérer éviter des représailles auprès de leur famille, certains demandent à prendre un "nom de guerre".

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.



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

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 onze heures du soir assure la bonne moralité, car elle oblige garçons et filles à rentrer chez eux...

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

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

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

Le **25/07/1940**, ALERTE dans la nuit. Les projecteurs anti-aériens illuminent le ciel de toutes parts pour repérer les bombardiers ennemis annoncés qui malgré cela ne manqueront pas de lâcher leurs chapelets de bombes.

Passage à St Athan du commandant Lionel de MARMIER, officier de réserve, qui vient exposer son projet de former une unité française avec des avions français. Mais il n'arrive pas à convaincre les pilotes qui sont impatients de pouvoir reprendre le combat auprès des anglais. Jacques se porte volontaire.

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

Le **01/08/1940**, le bruit court d'un prochain déplacement en Angleterre vers un autre camp près d'Aldershot à l'ouest de Londres. C'est le "Camp d'Odiham" sur lequel serait transféré une grande partie du personnel présent à Saint-Athan ainsi que les avions français qui y sont rassemblés.

Le **02/08/1940**, distribution d'une nouvelle tenue « anglaise ».



DÉPART vers LA BASE RAF de ODIHAM

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 65km au sud-ouest de Londres, où doit être créé une École de pilotage franco-belge. Jacques est de ceux-là.

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.

Le **04/08/1940**, l'opération du transfert vers Odiham débute. C'est le départ tôt le matin, les hommes se dirigent vers la gare de Gileston pour embarquer dans le train qui va les amener à Odiham, via Cardiff, Bristol, Westbury, Salisbury, Basingstoke et Hook.



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

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

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.

Les élèves suivront les cours de la première étape de la formation de la RAF équivalent à un I.T.W (Initial Training Wing) : Ecole d'initiation au pilotage. Les premiers vols auront lieu sur les quelques avions amenés de France au moment de l'évasion de leurs pilotes vers l'Angleterre.

Sont présents plusieurs moniteurs français de l'Ecole de pilotage du Mans tels que Georges LE DILASSER surnommé « le Colonel », Edouard 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.

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 du capitaine de RANCOURT, nouvellement affecté, pour un effectif également d'une trentaine d'élèves. Un officier britannique, le Flight-Lieutenant DAVIES, est nommé responsable de l'entraînement en vol. L'enseignement en vol sera assuré par des moniteurs français et belges. Des Britanniques sont responsables de l'enseignement de l'anglais.

AFFECTATION au « GMC1 »

Le **12/08/1940**, Jacques JOUBERT des OUCHES est affecté au « **Groupe de Combat n° 1** » (appelé aussi GMC1 : Groupe Mixte de Combat n°1). Le « **GMC1** » vient d'être formé à Odiham pour participer à une Opération baptisée MENACE, sous les ordres du commandant Lionel de MARMIER. Les Anglais le baptiseront également « First Fighter Group », ou familièrement « JAM Squadron ». JAM qui n'est autre que la traduction de « confiture », mot qui aurait été choisi en référence à l'engouement prononcé par les Français pour la confiture dont il faisait une consommation déraisonnable.

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 Odiham, en ce qui concerne « les condamnés à mort » ... tout le monde se porte bien.

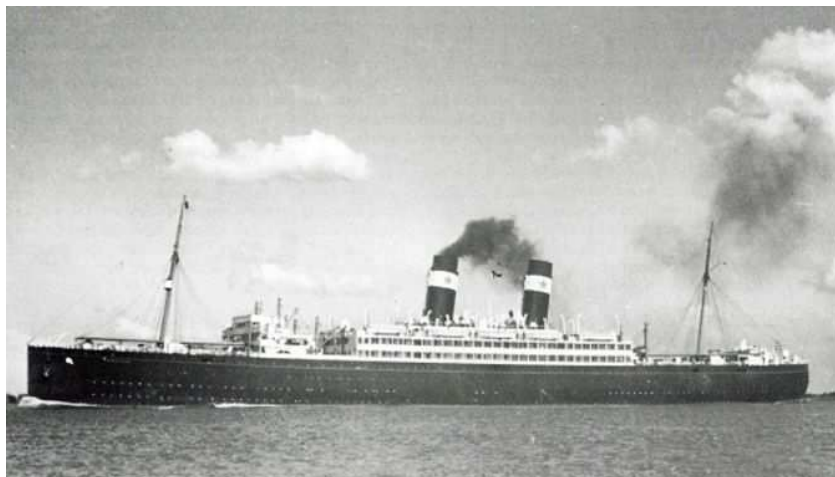
La vie au terrain d'Odiham continue monotone et peu active. La plus facile et la plus habituelle des distractions en fin de journée, est le cinéma d'Odiham.

DÉPART pour l'OPÉRATION « MENACE » – L'EXPÉDITION de DAKAR

Le **30/08/1940**, la centaine de volontaires affectés au « GMC1 » quittent Odiham, à destination du port de Liverpool. Le « GMC1 » est composé de quatre escadrilles. *L'escadrille de chasse n°1* avec 2 Dewoitine 520, *l'escadrille n°2 de bombardement* avec six Blenheim, *les escadrilles n°3 et n°4 de reconnaissance* et de bombardement composées chacune de six Lysander, et une section composée de deux Lucioles. Le personnel a été doté quelques jours auparavant d'un paquetage contenant un équipement colonial qui laisse penser un voyage vers des contrées équatoriales. Cependant aucune information ne filtre sur les objectifs de l'Opération MENACE.

Le **31/08/1940**, très tôt ce matin le personnel du GMC1 embarque pour la plupart sur le paquebot hollandais *SS PENNLAND*. D'autres embarqueront sur le second paquebot à quai, le *SS WESTERLAND*, sur le quel prendra place le Général de GAULLE.





Paquebot SS PENNLAD (nautilusint.org)

Noyé dans la brume, les navires lèvent l'ancre pour prendre le large. Ce que ne sait pas encore Jacques, c'est que cette expédition est une opération combinée avec d'une part des troupes de la marine et de l'aéronavale britanniques, et d'autre part des Forces Françaises libres composées de 1440 hommes, dont les légionnaires de la 13^e demi-brigade de la Légion étrangère, et les aviateurs du GMC1.

En mer, ils rejoignent les autres navires qui vont constituer le convoi maritime de la « Force M » de l'expédition MENACE dans lequel se trouvent des navires des Forces Navales Françaises Libres : les avisos le Savorgnan-de-Brazza, le Commandant-Dominé, le Commandant-Duboc, le patrouilleur Président-Houduce, et les cargos Casamance, Fort-Lamy, et Anadyr.

L'Objectif du Général de Gaulle : débarquer à Dakar au Sénégal et rallier à sa cause les Officiers supérieurs des troupes de l'Armée d'Afrique du Nord.

L'ÉCHEC de DAKAR

Le **23/09/1940**, le convoi de la « FORCE M » se présente devant le port de Dakar. Les premiers coups de canons se font entendre. Au bout de quelques heures d'affrontement, la tentative de débarquement reste vaine face à une défense acharnée.

Le lendemain ordre est donné de renoncer à l'opération et de reprendre la route cap au sud. L'opération a échoué, on l'appellera « L'échec de Dakar ».

Le **27/09/1940**, le convoi de la « FORCE M » se présente en baie de Freetown pour une escale de deux jours en Sierra-Léone.

Le **29/09/1940**, l'expédition reprend la mer à destination du Cameroun, pays d'A.E.F (Afrique Equatoriale Française) ayant rallié la cause de la France-Libre dès le 27 août.

Le **01/10/1940**, Jacques est nommé au grade de caporal-chef.

DÉBARQUEMENT en AEF

Le **08/10/1940**, Jacques débarque à Douala. Dès le lendemain débute le déchargement des caisses contenant les avions destinés au GMC1. Transportées jusqu'au terrain d'aviation, le remontage va pouvoir commencer.



Port de Douala – débarquement des avions en caisses (Coll J.W. Bentley)

La CAMPAGNE du GABON

Voilà maintenant deux mois que le Cameroun, le Tchad, et le Congo ont rallié la cause de la France-Libre. La réticence du Gabon à les rejoindre, fidèle au Gouvernement de Vichy, oblige le Général de GAULLE à engager ses forces armées pour conquérir le pays.

Le **26/10/1940**, un premier vol de reconnaissance du GMC1 sur le territoire du Gabon au poste militaire de Mitzic, occupé par des troupes vichistes. Un avion Lysander va effectuer la mission, à son bord le Lieutenant pilote Yves EZANNO et le sergent mécanicien Robert LEFÈVRE.

Le **28/10/1940**, une deuxième mission pour un Lysander du GMC1 consistant à une mission photo de reconnaissance du port de Libreville. Au dessus de la ville, le Lysander, piloté par le sous-lieutenant de THUISY et le Sous-lieutenant navigateur de PANGE, est pris à partie par les tirs de DCA du navire le « Bougainville » resté fidèle au Gouvernement de Vichy.

Le **30/10/1940**, premières missions pour deux bombardiers Blenheim du GMC1 larguant leurs bombes sur le terrain d'aviation de Gué-Gué à Libreville. Missions renouvelée les 1^{er}, 2 et 5 novembre.

Le **05/11/1940**, trois Lysander tentent de bombarder l'Aviso BOUGAINVILLE dans le port de Libreville. Sans succès, l'opération est renouvelée le 6 et le 7 novembre.





Terrain d'aviation de Douala - Remontage des bombardiers Blenheim (Coll. J.W. Bentley)

Le **08/11/1940**, l'équipage Jean de PANGE, Jean PRIVE, Francis LOUIS, est envoyé pour bombarder le terrain d'aviation de Libreville. Après avoir décollé du terrain de Douala, l'appareil arrive dans le secteur du Cap San-Juan, surnommé « Cap des tempêtes ». L'équipage se retrouve pris dans une forte tempête équatoriale. Les hommes sont secoués de tous sens et aveuglés par des trombes d'eau, la situation oblige le pilote de PANGE à faire le choix de voler au raz de la mer prenant des risques inconsidérés. Par miracle, ils en ressortent sains et saufs et terminent leur mission.

Le **30/10/1940**, premières missions pour deux bombardiers *Blenheim* du GMC1 larguant leurs bombes sur le terrain d'aviation de Gué-Gué à Libreville. Missions renouvelées le 1^{er}, le 2 et le 5 novembre.

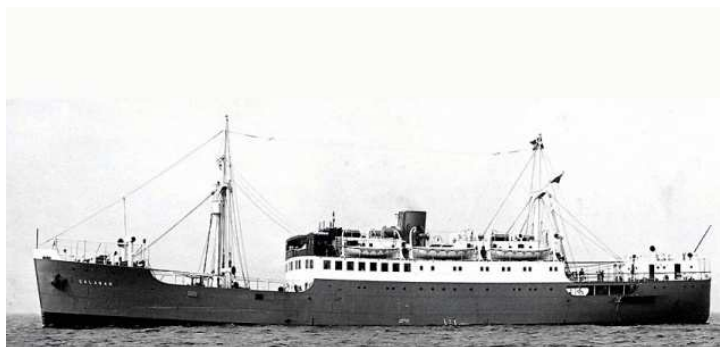
Le **05/11/1940**, trois *Lysander* tentent de bombarder l'Aviso BOUGAINVILLE dans le port de Libreville. Sans succès, l'opération est renouvelées le 6 et le 7 novembre.

(† † †) Le **09/11/1940**, disparition inquiétante. L'équipage LE GUYADER, JACOB, TAZZER qui a décollé pour accomplir une mission similaire à celle effectuée la veille sur Libreville, ne rentre pas ... tous trois sont déclarés « porté disparu ». Malgré les recherches employées, leurs corps ne seront jamais retrouvés.

RETOUR en ANGLETERRE

La situation militaire oblige l'Etat-Major de Londres à réorganiser l'affectation de son personnel. Un certain nombre d'aviateurs vont devoir retourner en Angleterre, Jacques JOUBERT des OUCHES en fait partie.

Le **13/11/1940**, Jacques embarque sur le « *MS Calabar* » à destination de la Grande-Bretagne. C'est un paquebot de petite taille naviguant régulièrement sur les côtes de l'Afrique de l'Ouest depuis 1935.



MS CALABAR (ssmaritime.com)

Le **14/11/1940** le navire prend la mer.

Le **10/12/1940**, Jacques débarque en Grande-Bretagne.

Le **11/12/1940**, arrivé à Londres, il est dirigé vers le Dépôt Central de la France-libre.

Le **07/01/1941**, Jacques signe son engagement définitif n° 01091D dans les Forces Françaises Libres à compter du 01/07/40.

DIRIGÉ VERS LE CAMP de CAMBERLEY

Le **27/01/1941**, il est affecté à la Compagnie d'Instruction Air de Camberley.

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

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



Construction des baraquements (Archives AMFAFL)

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



Centre d'Instruction de Camberley (Coll. Y Morieult)

Des baraquements mis en place, appelés « bidons » par les français, sont des constructions préfabriquées sur un concept développé au cours de la première guerre mondiale par les britanniques. Dénommés « Nissen hut » ces bâtiments en forme de demi-tube possèdent une structure en bois et sont recouverts de tôles ondulées. Ils ont été disposés tout autour d'un immense terrain vague qui est devenu un magnifique « parade ground » avec en son centre, un mât immense où flottent désormais le drapeau français et la flamme à croix de Lorraine.

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



Camp de Camberley (Coll. J.P Fitamen)

COMPAGNIE D'INSTRUCTION DE L'AVIATION

Une « Compagnie d' Instruction de l'aviation », appelée également « Compagnie Air », a été créée à *Old Dean Camp* sous la direction du capitaine OTTENSOOSER alias « capitaine CHARLES ».

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

Certains candidats reconnus inaptes à la suite de tests sont envoyés vers les autres armes: l'armée de terre, les parachutistes ou la marine. Les « admis » aux examens sont dirigés dans les écoles de la Royale Air Force pour être formés aux fonctions de pilote, de navigateur, de mitrailleur, de radio-mitrailleur ou de mécanicien avion. Les élèves-pilotes déjà entraînés, possédant un niveau acceptable en anglais seront dirigés directement vers une école de pilotage élémentaire de la RAF : EFTS (Elementary Flight Training School).

Les futurs navigants seront envoyés vers une école d'initiation au pilotage « ITW » (Initial Training Wing) en Angleterre ou au Canada. Lorsqu'ils seront entraînés et transformés en combattants, ils seront affectés au sein des différentes escadrilles des unités de la France Libre ou parfois détachés dans des unités de la RAF.

Le **22/05/1941**, Jacques reçoit son affectation pour le « 10 ITW » de Scarborough.

AFFECTATION au « 10 ITW » de SCARBOROUGH

Le **22/05/1941**, Jacques arrive à Scarborough où il est incorporé à 3^{ème} escadrille du n°1 Squadron de l'école d'initiation au pilotage.

Scarborough est une ville côtière de la Mer du Nord située à 400km de Londres au nord-est de l'Angleterre. Les stagiaires présents sont destinés à devenir pilote. Ils sont logés dans des hôtels : Manor Hotel, Grand Hotel, Prince of Wales Hotel, et autres établissements réquisitionnés pour la cause. Le programme de formation va durer six semaines Il est conçu pour améliorer la discipline, la forme physique et fournir de solides connaissances sur la Royal Air Force.





N° 3 Flight – N° 1 Squadron – 101st ITW RAF en juin 1941 à Scarborough
 Ducorps, Joubert, Gins, Lorand, Dromatakis, Le Moaligou, Pineau, Nanot, Hardy, Hugot, Scheidhauer
 Borne, Loubet, Thibaud, Debacq, Horwath, Potel, Moynet, Porchon, Lux, Serf, Balcaen,
 Joubert des Ouches, Le Bivic, Allard, Cailleux, X, X, X, Laureys, Bordas, Mongard, Galland.

(Coll. Famille Joubert des Ouches)

En haut à gauche : Louis Ducorps (†), Lucien Joubert (?), Alexandre Gins, Marcel Lorand, Georges Dromatakis, Robert Le Moaligou, Clément Pineau (†), Georges Nanot, Ferdinand Hardy, Jean Dugot, Bernard Scheidhauer (†).

Rang du milieu : Roger Borne (†), Robert Loubet (†), Bernard Thibaud (†), Jacques Debacq (†), Fernand Horwath, André Pottel (†disp.), André Moynet, Yves Porchon, Jacques Lux (†disp.), Claude Serf, Louis Balcaen (†).

En Bas : **Jacques Joubert des Ouches (†disp.)**, Marcel Le Bivic (†), Philippe Allard (†), Robert Cailleux (†), X, X, X, Pierre Laureys, Henri de Bordas, Jean Mongard, Georges Galland.

Les cours seront menés dans diverses disciplines en anglais principalement : reconnaissance des avions, armement, exercice et entraînement physique, hygiène, droit et discipline, administration et organisation de la RAF, mathématiques, météorologie, navigation, fonctionnement des moteurs, principes de vol, techniques de communication.

Les stagiaires sont évalués tout au long des cours, et des épreuves d'examens sont organisées en fin de stage. Toute personne ayant «échoué» peut bénéficier d'une formation supplémentaire, ou bien être affectée dans une autre spécialité.

Ceux qui sont sélectionnés pour poursuivre une formation de pilote vont être dirigés vers une des écoles de pilotage élémentaire de la RAF réparties à travers le pays : « **E.F.T.S** » (Elementary Flying Training School). Pour Jacques ce sera le « 6 EFST » de Sywell.

AFFECTATION au « 6 EFTS » de SYWELL

Le **12/07/1941**, Jacques arrive au « **6 EFTS** » installé sur la **Base RAF de Sywell** située à 120km au Nord de Londres, entre Birmingham et Cambridge. Il retrouve ses camarades Marcel LE BIVIC, Edouard LE METAYER, Claude SERF alias *Georges NEWMAN*, Jacques DEBACQ, Philippe ALLARD, Alexandre GINS et Jacques LUX alias *Paul COUDRAY*.



Les élèves pilotes vont s'entraîner sur avion « *Miles-Magister I* », un avion qui peut atteindre la vitesse de 200km/h.



Miles-Magister (armedconflicts.com)

Pendant les huit semaines que dure le stage, les élèves pilotes doivent 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 d'atterrissage et décollage, vol en palier, approche avec ou sans moteur, etc..., ils sont initiés au vol acrobatique.

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.

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

Le **22/08/1941**, Jacques va être envoyé terminer sa formation au « 17 EFTS » de Pool.

DIRIGÉ vers le « 17 EFTS » de POOL (PETERBOROUGH)

Le **06/09/1941**, Jacques est dirigé vers le « 17 EFTS » de Pool situé à 50 km au nord-est de Sywell afin de poursuivre sa formation, avec lui Jacques LUX et Jacques DEBACQ.

Ils vont terminer leur apprentissage au pilotage sur « *De-Havilland DH.82 Tiger Moth* ».



De-Havilland DH.82 Tiger Moth (rcmf-arc.forces.gc.ca)

Parmi ses instructeurs de vol de la RAF les Sergeants REED, McDONALD et SPIERS, ainsi que le Pilot-Officer ROXBURGH.

Le **17/09/1941**, le *Tiger-Moth II N6595* se brise et s'écrase dans le village sur la route de Milleden-Avenue.

Les pilotes qui réussissent le programme de l'EFTS sont dirigés vers l'une des écoles de pilotage militaire (Service Flying Training School ou SFTS).

Le **01/10/1941** Jacques reçoit son affectation pour le « 5 SFTS » de Ternhill.

AFFECTATION au « 5 SFTS » de TERNHILL

Le **03/10/1941**, Jacques arrive au « 5 SFTS » installé sur la **Base RAF de Ternhill** située à 200km au nord-ouest de Londres entre Liverpool et Birmingham.

Avec lui d'autres aviateurs FAFL : Pierre LAUREYS, André POTTEL, Ferdinand HARDI, Georges DROUMATAKI, Bernard SCHEIDHAUER, Jacques LUX, Henri DE BORDAS et Iwan PORCHON. Ils vont intégrer le Cours n°67.

La formation va rapidement commencer. Les élèves vont débiter avec une trentaine d'heure de vol en double commande sur avion « **Miles-Master** » puis environ une cinquantaine d'heures de vol en solo.

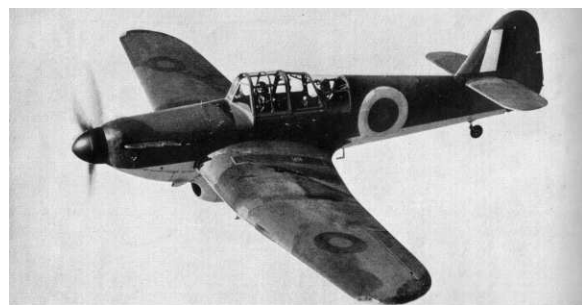
Un type d'avion biplace à aile basse et train « rentrant » pouvant voler à 400km/h. Les élèves-pilotes compléteront leur formation avec une dizaine d'heures sur simulateur « Link-trainer ».

A Ternhill, les avions font sans trêve une ronde infernale. L'entraînement est intense jour et nuit. 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 communication radio sont intensifs. Dans l'ensemble le niveau d'exigence est élevé, les risques sont réels, plusieurs tués parmi les dernières promotions.

L'entraînement en vol se fait sur Miles-Master, 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. Cours et examens se passent en Anglais. Les entraînements en vol sont pratiquement axés sur le vol en formation, et le vol aux instruments.



Miles-Master Mk.I



Miles-Master Mk.II



Vol d'entraînement sur Miles-Master III (avionslegendaires.net)



Les élèves-pilotes FAFL sont en tenue sombre. (Coll. Famille Joubert des Ouches)

1^{er} rang de gauche à droite : Georges Droumatakis - Bernard Scheidhauer (†) – Jacques Joubert des Ouches (†disp.) – Henri de Bordas - Iwan Porchon

2^{ème} rang : Ferdinand Hardi

3^{ème} rang : Pierre Laureys - André Pottel (†disp.) – Jacques Lux (†dips.)

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.



Hurricane Mk I (aresgames.eu)

Le **15/02/1942**, Jacques est nommé au grade de sergent. Sa connaissance parfaite de l'anglais appris lors de séjours à Londres avant la guerre, facilite son adaptation. Son caractère enjoué, son sens de l'amitié, ses dons de conteur, le font considérer comme un des leurs parmi ses camarades britanniques. Il les amuse lorsqu'il joue les " durs " en portant, fiché dans une botte, un poignard marocain, ou lorsqu'il leur montre son impressionnante collection de poupées fétiches.

Le **20/02/1942**, il est promu Aspirant à titre temporaire.

À la fin du stage de formation, les élèves sont sélectionnés pour devenir pilotes de chasse, ou pilotes de bombardier. Les aviateurs 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 ». Insigne qu'ils vont s'empresser de coudre sur leur tenue.



Insigne de pilote de la RAF « the wings »

Le **28/02/1942**, il reçoit le brevet de pilote de chasse monomoteur de la RAF n°152-GB.

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 dirigés vers une des unités d'entraînement opérationnel « OTU » (Operational Training Unit) qui va les préparer à la réalité des combats sur les avions qu'ils seront appelés à utiliser.

Jacques JOUBERT des OUCHES, Jacques LUX et Pierre LAUREYS alias KENNARD reçoivent leur affectation pour rejoindre une OTU, dernière étape avant l'intégration dans une unité combattante, pour eux ce sera le « 61 OTU ».

AFFECTATION au « 61 OTU » de HESTON

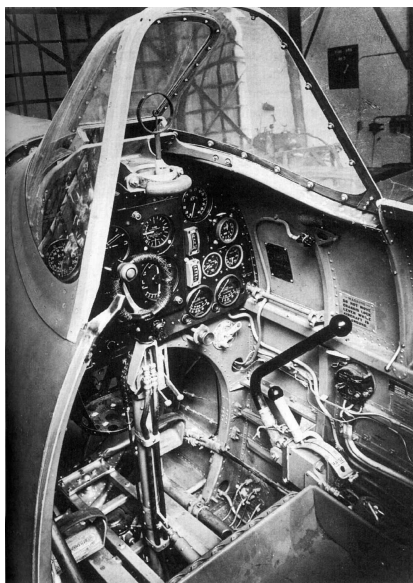
Le **03/03/1942**, ils sont dirigés vers le « 61 OTU » installé sur le terrain de la **Base RAF de Heston** située à 15km à l'ouest de Londres, seule unité présente sur le terrain.

Avec lui d'autres pilotes FAFL : Marcel RENAUD (†disp.), André MOYNET, ainsi que Albert DURAND (†disp.) et Marcel ALBERT pilotes de chasse expérimentés venant d'Afrique du Nord après avoir rejoint Gibraltar aux commandes de leur avion.

Destinés à devenir "pilote de chasse", ils vont devoir s'accoutumer désormais au pilotage sur **SPITFIRE** qui va être le type d'avion avec lequel ils vont combattre prochainement.

Les cours pratiqués en anglais sont intensifs. Parmi ses moniteurs de vol, il y a un pilote français, Maurice CHORON. L'école est équipée de **Spitfire**, et de **Miles-Masters**. Les Spitfire portent les lettres de code DE, HX, KR, TO et UU.

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



Cockpit du Spitfire Mk1 (www2aircraft.net)



Spitfire Mk 1 (spitfireassociation.com.au)

Le **09/04/1942**, Maurice CHORON quitte le « 61 OTU » pour rejoindre le « 340 Free French SQUADRON " Ile de France" ».

DÉMÉNAGEMENT sur la BASE RAF de REDNAL

Le **15/04/1942**, le « 61 OTU » déménage vers le nord pour aller s'installer sur le terrain de la **Base RAF de Rednal** situé à 70 km au nord-ouest de Birmingham, près de la frontière Galloise, à proximité d'Oswestry, avec Jacques son camarade Jacques LUX.

Pour limiter les dégâts occasionnés lors d'éventuels bombardements de l'aviation ennemie, les bâtiments sont dispersés dans les bois alentours. Cette situation d'éloignement n'apporte aucune gaité à l'atmosphère ambiante et tous regrettent désormais la vie à Heston. Les deux « Jacques » vont poursuivre leur formation sur SPIFIRE.



Spitfire Mk.II à Rednal (aircrewremembered - IWM)

(† †) Le **04/05/1942**, l'entraînement opérationnel n'est pas sans danger. Le **Miles-Master III W9003** au cours d'une séance d'entraînement de vol aux instruments est parti en vrille et pendant la récupération, après le piqué qui en a résulté, l'une des ailes s'est détachée et l'avion s'est désintégré au sol près du terrain à *Melverley Hall Farm* faisant deux victimes à son bord. Le pilote canadien **Anthony PENSA** était âgé de 21 ans avec à ses côtés le Flight-Sergeant **Peter Reginald WRIGHT** âgé de 26 ans.

Après huit semaines d'entraînement la formation est sur le point de se terminer. Les résultats des épreuves permettent à Jacques JOUBERT des OUCHES d'être affecté dans une unité opérationnelle de la RAF, pour lui ce sera le « **87 Squadron** » ; il totalise désormais 226h de vol. Quant à Jacques LUX, il est envoyé au « 118 Squadron ».

AFFECTATION au « 87 SQUADRON »

Le **11/05/1942**, Jacques est affecté au « **87 Squadron** » installé sur la **Base RAF de CHARMY DOWN** située à 15 km à l'Est de Bristol. Il est sous l'ordre du Squadron/Leader Denis SMALLWOOD.



Badge du « 87 Squadron »
Sa devise en latin : Maximus me metuit
(The most powerful fear me = les plus puissants me craignent)

Le Squadron procède à des missions de chasse de jour comme de nuit. Jacques va devoir s'adapter au pilotage des *Hurricane Mk.IIc* dont est équipé le Squadron. Le code de marquage des avions est « LK ».

Depuis quelques temps le Squadron effectue des missions d'intrusions au-dessus de la France occupée.



Sqn-Ldr Dennis SMALLWOOD aux commandes de son Hurricane Mk.IIc avec sa peinture de camouflage « Special Night » pour les missions de chasse de nuit. (commons.wikimedia.org)

Après seulement un mois passé au « 87 Squadron » Jacques est réaffecté au « 232 Squadron ».

AFFECTATION au « 232 SQUADRON »

Le **16/06/1942**, Jacques est affecté au « **232 Squadron** » installé sur la **Base RAF de LLANBEDR** située sur la côte ouest du Pays de Galles. Le Squadron est équipée de *Spitfire Vb*, le code de marquage des avions est « **EF** ».

Avec lui est arrivé son camarade le sous-lieutenant pilote Michel BENARD venant du « 19 Squadron ».



*Le Badge du « 232 Squadron » : un navire à tête de dragon en action
Sa devise : « Strike »*

DÉPLACEMENT à TURNHOUSE

Le **03/08/1942**, le « 232 Squadron » se déplace pour s'installer en Écosse sur la **Base RAF de Turnhouse** située dans la banlieue ouest d'Édimbourg.

DÉPLACEMENT à GRAVESEND

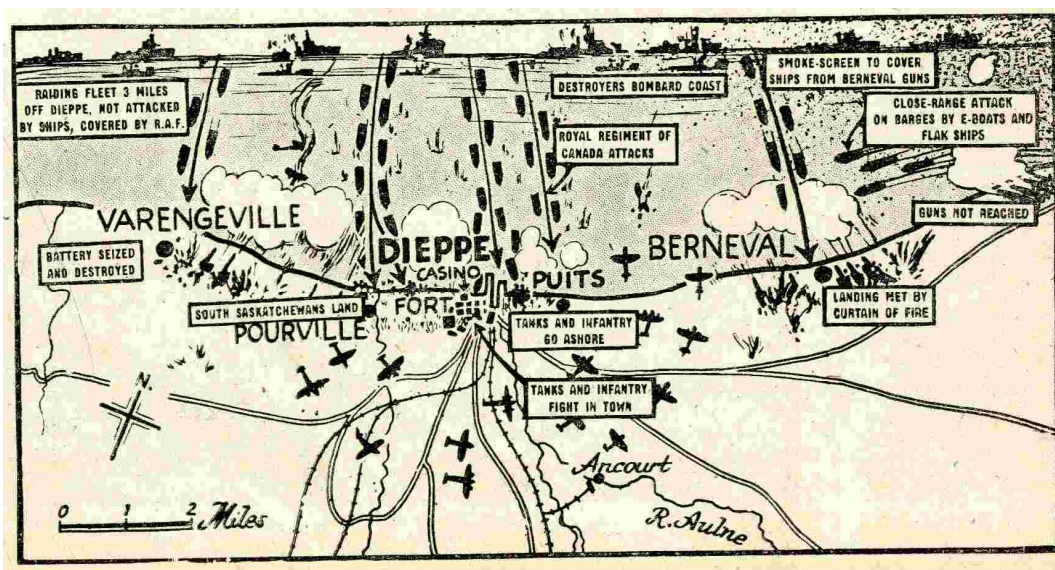
Le **14/08/1942**, le « 232 Squadron » déménage pour s'installer à l'Est de Londres sur la **Base RAF de Gravesend** située sur la rive droite de la Tamise.

MISSION au DESSUS de LA FRANCE

Le **17/08/1942**, vers 16h45, onze Spitfire décollent du terrain de Gravesend pour la première mission offensive du Squadron au-dessus des territoires occupés par l'ennemi pour un raid au Nord de la France dans le secteur de Dunkerque. Cette mission de diversion va consister à attirer l'aviation ennemie dans ce secteur pendant le déroulement d'un raid de bombardement opéré par des B-17 de l'US Air Force ayant pour objectif la gare de triage de Sotteville-lès-Rouen (76). La mission est écourtée à cause des mauvaises conditions météorologiques, les avions du « 232 Squadron » sont de retour à 18h00.

OPÉRATION JUBILÉE - DÉBARQUEMENT de DIEPPE

Le **18/08/1942**, les pilotes américains du « 71 Eagle Squadron » et ceux du « 124 Baroda Squadron », venant de la Base RAF de Debden, participent au Briefing de 19h00. Les pilotes sont avertis de leurs participations le lendemain à une importante opération en Normandie du débarquement de troupes anglo-canadiennes sur Dieppe, l'opération est baptisée JUBILÉE.



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

Le **19/08/1942**, le « 232 Squadron » va prendre part aux opérations. Depuis 4 heures du matin plusieurs Squadron ont débuté leurs missions.

1^{ère} sortie du jour pour le « 232 Sqn » :

10h40 - Les Squadrons 71, 124, et 232, comportant chacun douze Spitfire décollent et prennent le Cap au sud. La formation est conduite par le Wing-commander DUKE-VALLEY. La mission consiste à assurer une protection de l'espace aérien au-dessus des navires du débarquement.

(Jacques Joubert des OUCHES et Michel BERNARD ne participent pas à cette mission.)

(† †) **Vers midi** les avions sont de retour, cinq sont manquants dont deux du « 232 Squadron » pilotés le Flight-Lieutenant **Percy D. STRONG**, âgé de 25 ans, et son équipier le Sergeant **Kenneth G. WALKER**, âgé de 20 ans.

Pour la seconde sortie, les deux français, Jacques et Michel sont de la partie.

13h17 – douze avions du « 232 Sqn » décollent avec le « 124 Sqn » pour effectuer leur mission de couverture aérienne du retrait des navires transportant les rescapés du débarquement sur Dieppe. Jacques est aux commandes du « **Spitfire AD508 codé EF-F** ». Il est le n°4 de la « Blue section » menée par le Flight-Lieutenant H.A.C GONAY d'origine belge.

13h50, volant à une altitude de 500m, ils arrivent sur zone. Le dernier convoi de navires est aperçu au large de Dieppe à une quinzaine de kilomètres. Une dizaine d'avions ennemis sont aperçus à 3000 mètres d'altitude.

15h07, de retour sans incident, les douze Spitfire du « 232 Squadron » atterrissent.

LE BILAN de l'OPÉRATION JUBILEE

Au cours de cette journée du 19 août 1942, seize pilotes du « 118 Squadron » auront participé aux missions de « l'Opération JUBILEE ». En ce qui concerne l'ensemble des FAFL, 48 pilotes répartis dans seize Squadrons seront intervenus. Quatre d'entre eux auront perdu la vie ce jour-là :

- † - Gérard DARBINS du « 340 Squadron » âgé de 21 ans.
- † - Maurice HALNA du FRETAY du « 174 Squadron » âgé de 22 ans, disparu en mer.
- † - Emile FAYOLLE du « 174 Squadron » âgé de 25 ans.
- † - André-Paul VILBOUX du « 611 Squadron » âgé de 21 ans, disparu en mer.

De manière globale cette opération est un échec qui aura occasionné de trop lourdes pertes. Débutée à 3h00 du matin avec les opérations aéroportées, suivi à 5h30 par les premières vagues de débarquement et enfin à 11h00 le début du rembarquement.

Le bilan du côté des forces alliées : 1421 tués, 1600 blessés, 1946 prisonniers ; et du côté des civils : 48 morts et 100 blessés. Du côté des allemands 345 morts et 268 blessés. Pour l'aviation : 106 appareils alliés abattus contre 48 appareils ennemis.

DÉPLACEMENT à DEBDEN

Le **20/08/1942**, le « 232 Squadron » se déplace pour s'installer sur la **Base RAF de DEBDEN** située à 60 km au nord de Londres.



RETOUR en ÉCOSSE

Le **01/09/1942**, le « 232 Squadron » quitte le sud pour retourner en Écosse sur la Base RAF de Turnhouse au moment où Jacques va être muté au « 616 Squadron ».

AFFECTATION au « 616 SQUADRON »

Le **04/09/1942**, Jacques est muté au « **616 "South Yorkshire" Squadron** » installé sur la **Base RAF de GREAT-SAMPFORD** située à 50km au nord-est de Londres, avec lui Michel BERNARD.

Le Squadron est commandé par le Squadron/Leader H.L.I BROWN. Il est équipé de **Spitfire VI**. Le code de marquage des avions est « **YQ** »

DÉPLACEMENT à TANGMERE

Le **23/09/1942**, le « 616 Squadron » s'installe sur la **Base RAF de TANGMERE** située sur la côte sud de l'Angleterre à 20km à l'Est de Portsmouth.



Les pilotes du 616 Sqn à Tangmere le 7/10/42 (Aircrewremembered.com)

Debout de droite à gauche : F/O Roger Allan House (Doc), Sgt S.J. Fowler (RCAF), Sgt X, Sgt X, F/Sgt P.Ch. Miller (RAAF), Sgt W. McKensie (RCAF), Sgt J.K. Rodger, Sgt X, Sgt N.G. Welch, Sgt M.H.F.Cooper, Sgt I.R.Pearce (RAAF), Sgt P.S.Smith (RNZAF), Sgt L.E.B. McKellar (RAAF), Sgt P.E. King, P/O **Jacques Joubert des Ouches** (FFF).

Devant à gauche à droite : P/O J.H. Tateson (Adjutant), F/O **Michel Bernard** (FFF), P/O R. Blanchard, F/L G.B.McLachlan, Air/Cdr Lord Trenchard, Sqn/Ldr H.L.I. Brown, P/O J.H. Smithson (RAAF), P/O R.G.Large, F/O J. McGifford Cleland (RNZAF), F/O H, G, Schusser Orton,

DÉPLACEMENT à WESTHAMPNETT

Le **29/10/1942**, le 616^e Squadron s'installe sur la **Base RAF de WESTHAMPNETT** située à 5km au nord-ouest de Tangmere.

Le **15/12/1942**, Jacques est promu au grade de sous-lieutenant.



Badge du « 616 SQUADRON »
Sa devise en latin : *Nulla Rosa Sine Spina*
Traduction: "Pas de rose sans épine"

DÉPLACEMENT à IBSLEY

Le **02/01/1943**, le « 616 Squadron » s'installe sur la **Base RAF de IBSLEY** située à 70 km à l'ouest de Southampton. Jacques est désormais sous les ordres du nouveau Squadron/Leader GORDON qui sera remplacé en avril par le Squadron/Leader Peter LEFEVRE, puis quelques jours plus tard par le Squadron/Leader Percy LUCAS.

Le **29/05/1943**, lors d'une patrouille entre Portland-Bill et l'extrême ouest de l'île de Wight, Jacques et son n°2 le Sergeant J. CROQUET sont dirigés vers des avions ennemis. A environ 20km de Poole ils repèrent deux Focke-Wulf « Fw190 » volant plus bas vers le sud et plongent sur leurs proies. Jacques réussit à en endommager un par ses tirs qui laisse échapper derrière lui une fumée. Il poursuit son attaque dans un piquet vertigineux vers la mer. Le fuyard redresse au dernier moment et réussit à disparaître dans la brume.



Jacques avec ses galons de sous-lieutenant
(Coll. Famille Joubert des Ouches)

Le **27/07/1943**, Jacques est cité à l'Ordre de l'Armée Aérienne avec l'attribution de la Croix de guerre avec palme de bronze, pour avoir endommagé deux « FW 190 » au cours des deux derniers mois.

DÉPLACEMENT à EXETER

Le **17/09/1943**, le « 616 Squadron » s'installe à la **Base RAF de EXETER** située à une centaine de kilomètres plus à l'ouest sur la côte sud des Cornouailles. Le Squadron reçoit ses premiers **Spitfire VII** qui ont la particularité d'avoir une cabine de pilotage pressurisée qui permet au pilote d'évoluer aisément à haute altitude.

Le **25/09/1943** Jacques est promu au grade de lieutenant à titre temporaire.



Spitfire Mk. VII (spitfireperformance.com)

En octobre le « 616 Squadron » est employé à des missions d'escorte à haute altitude de bombardiers Mitchell allant effectuer des missions de bombardement d'aérodromes en France.

DÉPART pour l'AFRIQUE du NORD

Le **02/11/1943**, Jacques est rappelé au Quartier Général à Londres à la Compagnie Air (2^{ème} section). Mis au repos contre son gré, il a été choisi pour assurer la fonction de moniteur dans une école de Chasse en Afrique du Nord.

Le **15/11/1943**, il reçoit son ordre de mission pour rejoindre la base de Meknès au Maroc.

Le **18/11/1943**, il est promu au grade de lieutenant à titre définitif.

A son arrivée à Meknès, il est employé en qualité de moniteur à l'Ecole de chasse.

Le **12/01/1944**, Jacques est affecté au groupe de chasse **GC II/2 « BERRY »** en cours de création à Casablanca. Le groupe est placé sous les ordres d'un " As " de la Campagne de France, le capitaine Jean ACCART, titulaire de douze victoires aériennes.

Le **13/01/1944**, Jacques arrive à Casablanca rejoindre le personnel du GC II/2 « Berry », avec lui venant de Meknès cinq autres pilotes dont le Capitaine PERDRIZET.

Sont déjà présents 77 mécaniciens et aides mécaniciens affectés au groupe, arrivés la veille de la Base aérienne de Blida après un stage au Parc 93.

GROUPE de CHASSE « GC II/2 "BERRY" »

Le **16/01/1944**, naissance officielle du Groupe de chasse (GC) II/2 « Berry ». Le personnel s'installe à Baraki situé dans la banlieue sud d'Alger.



*L'insigne de l'escadrille SPA 103 créée pendant la guerre 14-18
devient celui du GC II/2 BERRY*

En permission, Jacques a la chance de revoir ses parents, son père faisant partie du cabinet du général commandant en chef.



Lieutenant Jacques JOUBERT des OUCHES

Du **17 au 20/01/1944**, le groupe s'organise (conférences techniques, instruction militaire). Il s'agit de créer un esprit de corps au groupe par des causeries.

Parmi les pilotes du GC II/2 « BERRY », treize sont des évadés de France.

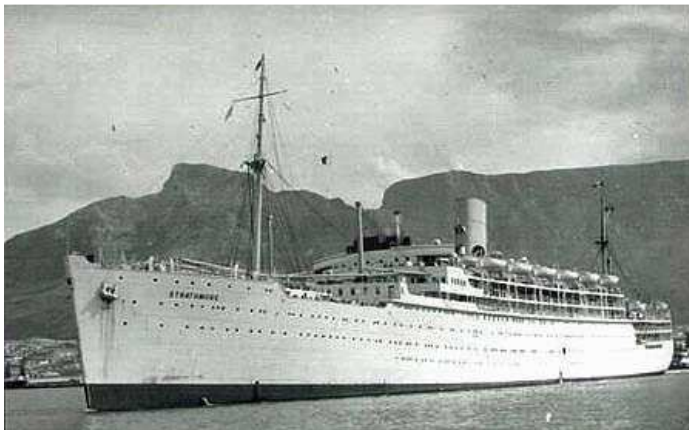
Parmi eux :

- 2 viennent du GC I/4,
- 3 du GC I/5
- 2 du GC II/5.
- 1 a servi pendant 2 ans dans un Squadron de la RAF : Lt Joubert des Ouches.
- 5 viennent du C.I.C (Centre d'Instruction Chasse) de Marrakech
- 9 du D.P.C (Dépôt de Pilotes de Chasse) de Meknès.

Le **28/01/1944**, remise de fourragères au personnel du GC II/2 « BERRY ».

DEPART pour l'ANGLETERRE

Le **29/01/1944**, départ de Baraki pour embarquement au port d'Alger à bord du paquebot anglais transporteur de troupes le « **RMS Strathmore** » de la Compagnie P&O réquisitionné par la Ministère britannique des transports de guerre.



« *RMS Strathmore* » (en.wikipedia.org)

Le **11/02/1944**, le Groupe débarque à Liverpool.

Le « 345 French SQUADRON "BERRY" »

Le **12/02/ 1944**, le groupe arrive à la **Base RAF de AYR** située au sud-ouest de l'Écosse. Le GC II/2 « Berry » reçoit par la RAF la dénomination de « **345 Squadron** ».

Le capitaine ACCART commandant le Squadron prend le pseudonyme de « Capitaine BERNARD ». Le commandant en second est le capitaine GUIZART.

ENTRAINEMENT au « 53 OTU »

Le **15/02/1944**, un groupe de pilotes, dont fait partie Jacques, est envoyé pour un stage d'accoutumance sur Spitfire au « 53 Operational Training Unit » (53 OTU) installé sur la **Base RAF de LLANDOW**.

Le **02/03/1944**, les autres pilotes partent en formation soit au « 61 OTU » installé sur la Base RAF de REDNAL située au sud de Liverpool, soit au « 57 OTU » de la Base RAF de ESHOTT située au nord de Newcastle.

RETOUR au « 345 SQUADRON »

Le **28/03/1944**, Jacques quitte Llandow pour retourner à la **Base RAF de AYR**, où il arrive le lendemain. Il va être incorporé à l'escadrille du « **B Flight** » sous les ordres du Capitaine PERDRIZET.



Badge du 345 SQUADRON

*Sa devise latine : Nil actum credo si quid supersii agendum
(Rien n'est fait s'il reste quelque chose à faire)*

Le **31/03/1944**, arrivée de sept nouveaux **Spitfire Vb**.



Jacques Joubert des Ouches

Le **06/04/1944**, les premiers vols ont lieu sur les nouveaux Spitfire.



Jacques JOUBERT des OUCHES

Le **25/04/1944**, le Groupe dispose désormais de 22 Spitfire.

Le **26/04/1944**, le transfert du « 345 Sqn » est annoncé sur la Base RAF de SHOREHAM dans le Sussex. Devenu opérationnel le groupe va former désormais un « Wing » (escadron) avec les « 350 Squadron » belge et « 501 "County of Gloucester" Squadron ».



Spitfire du Cdt « BERNARD » (août 1944) (traditions-air.fr)

(†) Le **29/04/1944**, premier mort du Groupe Berry, le Sergent Jean Ernest SENTE est mortellement blessé lors d'un accident à l'atterrissage. Il était âgé de 21 ans.

Le **02/05/1944**, le groupe s'installe sur la **Base RAF de SHOREHAM** située à 30 km au sud-est de Londres. Il fait désormais partie de la 2nde Tactical Air Force. Le groupe effectue sa 1^{ère} mission de guerre par une patrouille au-dessus de l'île de Wight.

Le **17/05/1944**, visite des généraux Pierre KOENIG et Martial VALIN.



Une cérémonie est organisée au cours de laquelle le fanion de la SPA 103 est remis par le Lt CARCOPINO, ancien commandant de la SPA 103, à l'Adjudant-chef VUILLEMAIN porte-fanion du GC II/2. (traditions-air.fr)



Le « 345 french Squadron "Berry" » (traditions-air.fr)

Pilote confirmé, Jacques Joubert des Ouches fait l'admiration de ses camarades qui le considèrent comme un remarquable chef de patrouille. A la date du 5 juin 1944, Jacques totalise 220 heures de vol de guerre en 174 missions.

DÉBARQUEMENT en NORMANDIE

Le **05/06/1944**, au briefing de **21h00**, on annonce aux pilotes le débarquement en Normandie pour le lendemain, le « 345 Squadron » sera de la partie. Avec les Squadrons du 501 et du 350, ils formeront la « **Wing de FRISTON** » qui va participer à l'Opération Neptune. Leur mission consiste à une couverture aérienne de la presqu'île du Cotentin entre Carentan et Saint-Vaast d'une part et d'autre part à la protection durant la traversée de la Manche des planeurs remorqués depuis la côte de Littehampton jusqu'à leur destination dans la région de Caen.



Les mécaniciens peignent les bandes de reconnaissance des avions alliés

(normandie44.canalblog.com)

A l'aube du " jour le plus long ", Jacques écrit à l'intention de ses parents :

" C'est le grand jour, pensez à nous. Je vous remercie pour l'éducation que vous m'avez donnée. Je ne regrette rien. Après la victoire, ne nous oubliez pas ".(sic)

Le **06/06/1944**, plus de 12.000 avions alliés vont être dans le ciel : 3440 bombardiers lourds et 940 bombardiers moyens, 4.190 chasseurs et chasseurs bombardiers, 1.360 avions de transport, 870 planeurs, 1.070 patrouilleurs maritimes et 520 avions de reconnaissance. Jacques va y participer.

Il ne le sait pas ... ce sera sa dernière mission.

4- SA DERNIERE MISSION

Mardi 6 juin 1944, le débarquement des forces alliées en Normandie a débuté.

4h05 – Briefing. Le « 345 Squadron "BERRY" » va participer à l'opération « Neptune ». Sa mission a pour objectif d'assurer la protection de l'espace aérien au-dessus de la presqu'île du Cotentin correspondant à la zone de débarquement des troupes américaines nommée « Utah Beach », entre Carentan et Saint-Vaast-la-Hougue.

Jacques JOUBERT des OUCHES est désigné pour participer à la seconde mission de la matinée.

4h30 - 1^{ère} mission - Douze Spitfire du « 345 Squadron » décollent du terrain de Shoreham pour la première mission de la journée. Trois sections de quatre avions se forment en vol, conduites par le commandant ACCART, elles prennent la direction de l'île de Wight, avant de procéder à la traversée de la Manche

Alors que le jour se lève, le spectacle est grandiose face à cette mer recouverte de centaines de navires se dirigeant vers les côtes normandes. Arrivée sur zone, la situation est calme, aucun avion ennemi n'est aperçu.

Au bout de cinquante minutes le « 345 Squadron » retourne comme prévu vers l'Angleterre.

6h45 - Les Spitfire du Groupe BERRY sont de retour après 2h15 de vol.

8h45 - 2^{nde} mission - Douze Spitfire du « 345 Squadron » décollent du terrain de Shoreham pour la seconde mission de la journée. **Jacques** est aux commandes du « **Spitfire Vb 2Y-U (W3834)** ».

Il est le n°3 (Blue3) de la « Blue section », avec lui son équipier le lieutenant BOUILLANE (Blue 4). La section est conduite par le capitaine PERDRIZET (Blue 1).

Trois sections de quatre avions se forment en vol, conduites par le Squadron-Leader commandant GUIZARD (Red 1).





Le 6 juin 1944 au-dessus de la Manche

Après avoir effectué la traversée de la Manche, les Spitfire du « 345 Squadron » débutent leur mission de couverture aérienne en survolant la presqu'île du Cotentin et la zone de débarquement. La situation est calme, aucun avion ennemi n'est aperçu.

9h55 - Jacques, se trouvant dans le secteur de la Pointe de Barfleur, annonce à la radio avoir de sérieux problèmes avec son moteur. Il demande l'autorisation de quitter la formation et tenter de regagner l'Angleterre. Mais son moteur perd énormément de puissance et l'avion n'est plus qu'à 800m d'altitude.

Dans ses conditions la traversée de La Manche est impossible. Il n'a pas d'autre choix que de sauter en parachute. Il est au-dessus de l'île de Saint-Marcouf lorsque son équipier l'aperçoit ouvrir la verrière de son cockpit et commencer à se libérer de son harnais, au moment où les deux hommes se retrouvent à traverser une couche nuageuse.

Sortie de cette couche nuageuse, le lieutenant BOUILLANE a perdu de vue son chef de patrouille. Il entreprend aussitôt de large cercle à une faible altitude de 300 m, dans l'espoir de repérer son camarade. Il se trouve approximativement à 20 km à l'Est de Saint-Vaast-la-Hougue et 20 km au nord de Grandcamp.

Après dix minutes, n'ayant pas assez de réserve de carburant, le lieutenant BOUILLANE doit prendre le chemin du retour et renoncer à poursuivre ses recherches.

10h55 - Dix Spitfire du « 345 Squadron » sont de retour sur le terrain de Shoreham.

11h05, c'est au tour du lieutenant Félix BOUILLANE de venir aligner son Spitfire auprès des autres.

Le « **Spitfire 2Y-U** » est manquant, c'est celui de Jacques. En raison de la situation exceptionnelle des opérations du débarquement, il n'est pas possible de déclencher une opération de recherche.

Jacques JOUBERT des OUCHES sera officiellement déclaré « **porté disparu** ».

Son corps ne sera jamais retrouvé.

Estimation du lieu de la disparition au large des Îles Saint-Marcouf



Le lieutenant Jacques JOUBERT des OUCHES

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

« Disparaît dans la Manche » le 6 juin 1944 au large des Îles Saint-Marcouf



« **Mort pour la France** »

à l'âge de 24 ans

il totalisait 175 missions de guerre dont 61 offensives



Après la guerre et pendant de nombreuses années, à chaque date anniversaire de sa disparition, au port de Saint-Vaast-la-Hougue une jeune femme du nom de Lady Croswaith embarquait sur un petit bateau de pêche afin de s'éloigner de la côte venir déposer au large de l'île Saint-Marcouf un bouquet de roses pâles que les vagues emportaient au gré des vents et des courants.

5- LES CITATIONS

CITÉ à l'Ordre de la Zone d'opérations n°2296 du 5/3/43

« Pilote de chasse, calme et méthodique. Elève pilote au moment de l'armistice, s'est enfui en Angleterre pour y continuer la lutte. Détaché depuis 10 mois dans des escadrilles anglaises, y représente dignement les Forces Aériennes Françaises Libres. A participé aux opérations de DIEPPE et totalise plus de 100 heures de vol de guerre, au cours de 79 missions dont 30 offensives. »

Cette citation comporte l'attribution de la Croix de guerre avec étoile d'argent.

CITÉ à l'Ordre de l'Armée Aérienne n°6048 du 27/7/43

« Excellent pilote de chasse. Totalise plus de 160 heures de vol de guerre et 133 missions dont 47 offensives. A endommagé deux FW 190 au cours des deux derniers mois. »

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

CITÉ à l'Ordre de l'Armée Aérienne du 8/9/44

« Jeune officier pilote plein de flamme et d'allant ; pilote de chasse confirmé par deux années d'opérations au cours desquelles, il effectua plus de deux cents heures de vol de guerre en 170 missions, gardant toujours la même modestie souriante qui en faisait un modèle pour ses jeunes camarades. Le 6 juin au matin, au cours d'une protection des troupes de débarquement alliées sur le sol de France a été porté disparu. »

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

CITÉ à l'Ordre de l'Aviation française le 6/6/47

« Jeune officier pilote plein de flamme et d'allant ; pilote de chasse confirmé par deux années d'opérations au cours desquelles, il effectua plus de deux cents heures de vol de guerre en 160 missions, gardant toujours la même modestie souriante qui en faisait un modèle pour ses jeunes camarades. A trouvé une mort glorieuse, le 6 juin au matin, au cours d'une protection des troupes de débarquement alliées sur le sol de France »



TEXTE de PROPOSITION de citation dans l'Ordre de la Légion d'Honneur :

Lieutenant JOUBERT DES OUCHES Jacques,

« Pilote de chasse d'une grande valeur, magnifique exemple du combattant Français, calme, brave et volontaire. Après avoir rejoint dès 1940 les Forces Françaises Libres servit d'abord dans un Squadron de la RAF où ces qualités de pilotes et son ardeur au combat lui valurent l'estime et l'admiration de ces camarades anglais. A participé avec un inlassable courage aux furieuses batailles aériennes de 1942 et s'est notamment distingué lors de l'opération très dure de Dieppe.

Envoyé au repos en Afrique du Nord contre son gré, il cherche par tous les moyens à reprendre sa place au combat et obtient d'être affecté au Groupe de chasse « BERRY » qui partait en Angleterre. De retour en Opérations, il fit bénéficier ses nouveaux camarades d'une expérience durement acquise et continu de se distinguer comme chef de patrouille et de faire preuve du même allant.

Est tombé glorieusement le 6 juin 1944 sur les plages de Normandie, aux premières heures de la dernière bataille pour la Libération. Avait été pendant 4 ans de combat un des plus vivants symboles de cette inébranlable cofinance dans la victoire finale. Totalisait 4 citations, 170 missions de guerre en 230 heures de vol. »

En Allemagne le 23 juin 1945

Signé le capitaine GUERIN commandant par intérim de GC II/2 BERRY

6- LES DÉCORATIONS

- Croix de Chevalier de la Légion d'Honneur à titre posthume (décret 6/6/47 – JO 10/6/47)
- Croix de la Libération à titre posthume (décret 16/10/45 – JO 17/10/45)
- Croix de Guerre 39/45 avec 2 palmes de bronze et une étoile d'argent
- Médaille de la Résistance française avec rosette (décret 11/3/47 – JO 27/3/47)
- Médaille commémorative des services volontaires dans la France-Libre (décret du 4/4/46)



7- LES HONNEURS

Le **23/06/1945**, le Groupe de Chasse GCII/2 « BERRY » reçoit une **CITATION** à l'Ordre des FAFL.
(texte non connu)

GUINGAMP, département des Côtes-d'Armor (22), au Monument dédié aux disparus en mer situé dans le cimetière de la Trinité à l'entrée à droite au carré militaire, son nom est inscrit sur une plaque commémorative inaugurée le 22/04/2001.



(cerp22.free.fr)



GUINGAMP (22), au cimetière de la Trinité, son nom est inscrit pour mémoire sur la tombe familiale située en entrant le long du mur au niveau du carré militaire.



(cerp22.free.fr)

SAINTE-MARIE-DU-MONT, département de la Manche (50) - Le samedi 11 novembre 1944 avant la fin de la guerre, un mémorial installé face à la zone de débarquement d'Utah Beach, sur le bord de la route RD 421, est inauguré une 1^{ère} fois par les américains. Puis une 2^{nde} fois inauguré, le 6 juin 1945 par les autorités françaises avec la pose d'une plaque en souvenir du pilote Jacques JOUBERT des OUCHES. La flèche indique la direction vers la mer de la zone de la disparition.



(aerosteles.net – photos Ph Bauduin)

Coordonnées géographiques du mémorial : 49°24.994 N et 1°10.534 W

SALON-DE-PROVENCE département des Bouches-du-Rhône (13), sur la Base aérienne 701 « Général PINEAU », la « Promotion 2001 » des Elèves Officiers d'Active fut baptisée « Lieutenant Jacques JOUBERT des OUCHES ».

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/>



Le Mémorial des FAFL disparus (Coll. AM-FAFL)



8- LA FAMILLE

1892 – Naissance de son père, Jean JOUBERT des OUCHES, le 22/01/1891 à Guingamp (22).

1901 – Naissance de sa mère Germaine AVICE de MOUGON de SURIMEAU fille de Amaury Fernand AVICE de MOUGON de SURIMEAU et de Alix de BARRY de PUJOL

1920 – SA NAISSANCE - Le 2 mai 1920 à Meudon, département des Hauts-de-Seine (92) est né un enfant dénommé *Jacques Henri*, fils de Jean Joseph Yves Marie JOUBERT des OUCHES et de Germaine AVICE de MOUGON de SURIMEAU.

En juin 1920, lors de son baptême religieux, son parrain le lieutenant Henry ROGET, héros de l'aviation de chasse de 14-18, annonce : "*Cet enfant sera aviateur !*".

1925 – Naissance de sa sœur *Monique*.

1931 – La famille quitte Paris pour le Maroc le 05/11/1931. Son père le capitaine JOUBERT des OUCHES est affecté à Casablanca pour prendre le commandement d'un Régiment d'infanterie.

1933 – Sa mère et sa petite sœur Monique sont rapatriées en France, cette dernière a contracté une pneumonie, maladie à laquelle elle ne survivra pas.

1943 – Son père, le colonel Jean JOUBERT des OUCHES, rejoint l'action du Général de GAULLE et s'engage dans les Forces Françaises Combattantes où il est à Alger affecté à l'Etat-Major du commandant en chef d'Afrique du Nord auprès du Général JUIN, puis du Général GIRAUD.

1944 – Le 23 juin 1944 à Alger, un officier d'aviation se présente à son père pour l'aviser de la disparition de son fils.

1976 – Décès de sa mère le 16/09/1976 à Vannes (56) à l'âge de 75 ans.

1979 – Décès de son père, le Général de Brigade Jean JOUBERT des OUCHES Compagnon de la Libération, le 22/12/1979 à Lehon (22) à l'âge de 87 ans et inhumé au cimetière de Guingamp.



Sources documentaires supplémentaires:

Archives famille Joubert des Ouches

Sites WEB : aerosteles.net - absa3945.com - ddayaviatorslemanoir.fr - normandie44.canalblog.com
traditions-air.fr - en.wikipedia.org - ssmaritime.com - commons.wikimedia.org – aircrewremembered.com

Pour connaître les circonstances de la disparition de chacun des 123 inscrits sur le

« MÉMORIAL des FAFL DISPARUS »

ci-dessous le lien :

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

