



Jacques LECLERCQ

Né le 21/06/1924 à Paris

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

Matricule FAFL 30.917

« Disparaît en Moselle » le 2 janvier 1945 au sud-est de Metz



Pilote au Groupe de bombardement « TUNISIE »



« Mort pour la France » à l'âge de 20 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 Parisien 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

1924 – SA NAISSANCE – Le 21 Janvier 1924 à Paris 16^e est né un enfant prénommé *Jacques Philippe*, fils naturel d'Augustine Octavie LECLERCQ âgée de 35 ans sans profession.

Aucune information connue sur son parcours d'adolescent.

2- SON RALLIEMENT à LA FRANCE LIBRE

AUTOMNE 1941 – Dans des circonstances inconnues, Jacques LECLERCQ arrive en Grande-Bretagne fin novembre ou début décembre 1941 à Londres. Après avoir subi les interrogatoires de l'intelligence service à Patriotic School, comme tous nouveaux arrivants sur le territoire britannique afin de connaître leurs intentions, Jacques, âgé à peine de 17 ans et désireux de répondre à l'appel du Général de GAULLE, se présente au bureau de recrutement de la France Libre et demande à servir dans l'aviation.

Le **26/12/1941**, de crainte de ne pouvoir être retenu comme candidat élève-pilote en raison de son jeune âge, pour assurer son incorporation dans les FAFL (Forces Aériennes Françaises Libres), Jacques se vieillit d'une année et déclare être né en 1923. Il déclare également être célibataire, sans enfant, de religion catholique et maîtriser correctement la langue anglaise. Il a pour témoin au moment de la signature de son engagement dans les Forces Françaises Libres, Roger BOISSIEUX âgé de 19 ans engagé dans les FAFL (*Il deviendra pilote, affecté au Groupe de bombardement LORRAINE, lui aussi connaîtra une fin tragique, il disparaîtra dans la Manche le 6 juin 1944*). Jacques donne comme adresse de la famille : Mr LECLERCQ 127 East, 95th street, New-York City USA. Il confiera plus tard avoir une fiancée en France.

Enregistré à la Compagnie de l'Air de Londres en qualité de soldat de 2^{ème} classe, le matricule FAFL n°30917 lui a été attribué.

DIRIGÉ vers le CAMP de CAMBERLEY

Le **01/01/1942**, Jacques LECLERCQ après avoir signé son acte d'engagement est dirigé vers le **Camp de Camberley**.

Camberley est une ville de garnison située dans le Comté de Surrey à environ 60km 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 les soldats français de la *Brigade de Chasseurs* créée en Angleterre 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 ». 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.

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



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

Les « bidons » qui sont utilisés comme dortoirs accueillent environ une quinzaine d'hommes. Sur le chemin qui mène à la patte d'oie a été élevé le carré des officiers et le parc à voitures, à l'extrémité

opposée et près du raccourci qui mène à Camberley le carré des sous-officiers. Dans une allée latérale, la chapelle, la salle des fêtes, l'infirmierie, 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 commandant OTTENSOOSER, appelé commandant CHARLES, son nom d'emprunt pour la guerre.

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 Royal 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.

Après seulement un mois et demi, Jacques est sélectionné pour rejoindre une école ITW. Au préalable il est dirigé vers un centre de réception du personnel navigant au **n°4 AirCrew Receiving Centre** (ACRC) de Filey-Town.

AFFECTATION au « n° 4 A.C.R.C » de FILEY

Le **16/02/1942**, Jacques LECLERCQ arrive au **n°4 Air Crew Receiving Centre** (ACRC) de Filey-Town où sont regroupés des volontaires Français. Filey-town est une petite ville en bord de mer située à 400 km de Londres, au nord-est de l'Angleterre dans le Comté du Yorkshire.

Le personnel navigant va y recevoir un enseignement de base, passer des contrôles médicaux rigoureux et une série de tests pour identifier leurs compétences. Les hommes seront ensuite affectés dans une école de formation initiale de la RAF : ITW.

AFFECTATION au « n° 10 I.T.W » de SCARBOROUGH

Le **28/02/1942** Jacques est muté au n° 10 ITW de Scarborough située à 10km au nord. 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 la vigilance mentale et fournir une connaissance de base solide de la Royal Air Force.

Les cours sont 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, 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. Les candidats retenus pour devenir pilotes sont dirigés vers l'une des Écoles de pilotage élémentaire E.F.T.S (Elementary Flying Training School) réparties à travers le pays.

AFFECTATION au « n° 6 E.F.T.S » de SYWELL

Le **27/05/1942** Jacques est muté au 6 EFTS de Sywell situé à 120km au nord de Londres, entre Birmingham et Cambridge. Le terrain d'aviation se trouve à 1 km au nord du village de Sywell.

Les élèves pilotes vont s'entraîner sur avion *Miles-Magister*, un avion biplace à aile basse et train non rentrant pouvant atteindre la vitesse de 200km/h.





Miles-Magister (wikipedia.org)

Le **01/06/1942**, Jacques est promu au grade de caporal à compter du 08/05/1942.

Pendant les huit semaines que dure le stage, l'aspirant pilote doit compléter 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, de vol en palier, d'approche avec ou sans moteur etc., les apprentis 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, sont alors assignés à l'une des Écoles de pilotage militaire F.T.S ou S.F.T.S (Service Flying Training School).

Jacques est sélectionné pour poursuivre sa formation de pilote au Canada à l'école n°31 EFTS de *De Winton*. Dans un premier temps il va être dirigé vers le « AirCrew Despatch Centre » (ACDC) de Manchester dans l'attente de son départ par voie maritime.

DIRIGÉ vers l'ACDC de HEATON PARK

Le **01/07/1942**, il est dirigé vers le **ACDC de Heaton Park** près de Manchester où est regroupé le personnel en partance par un prochain bateau à destination d'un pays d'Afrique ou du Canada.

DÉPART pour le CANADA

Le **08/08/1942** embarquement à destination du Canada à Gourock près de Glasgow en Écosse. Le navire lève l'ancre et s'éloigne des côtes anglaises en passant par le nord de l'Irlande. Plusieurs navires se sont regroupés pour traverser l'Atlantique et forment désormais un convoi composé de plusieurs dizaines de navires Le convoi est escorté par quelques navires de la Royal-Navy qui ont la charge d'assurer sa protection contre les attaques de sous-marins ou d'avions ennemis.

Les navires font régulièrement des manœuvres pour se déplacer en zigzag afin de parer au mieux à une attaque de sous-marins. De nombreux hommes sont victimes du mal de mer. Pour la plupart des

passagers c'est leur première expérience en mer. La traversée est ponctuée d'exercices d'évacuation, ou de rassemblement sur le pont supérieur avec inspection des tenues.

En dehors de cela il faut tuer le temps, à l'horizon rien que la mer et le ciel. Certains se mettent à la lecture ou aux jeux de cartes, d'autres profitent de la présence d'un coiffeur à bord. Des concerts sont organisés avec la participation des passagers. Une conférence est programmée pour présenter aux nouveaux arrivants ce qui les attend au Canada.

A leur arrivée au Canada, une fois débarqués après deux semaines en mer, c'est par le train qu'ils vont parcourir les quelques centaines de kilomètres qui les séparent de leur destination.

ARRIVÉE au « n° 31 EFTS » de DE WINTON

En septembre 1942 Jacques arrive sur la base aérienne de **De Winton** située à 20km au sud de Calgary, dans l'Alberta à l'ouest du Canada, où il va être incorporé au n° 31 EFTS. Il a la surprise d'y retrouver son ami Roger BOISSIEUX qui suit sa formation de pilote, il avait été son témoin au moment de son engagement dans les FAFL à Londres en décembre 1941.

L'école compte environ un personnel de 400 membres dont 50 officiers, 50 sous-officiers supérieurs, et près de 200 élèves pilotes. Elle dispose d'une centaine d'avions pour l'entraînement en vol : une trentaine de « *Tiger-Moth* » et environ 70 « *Stearman PT 27 "Kaydets"* ». Cette école apparaît désormais comme une véritable brigade internationale, les élèves-pilotes originaires de tous pays se côtoient ici dans leurs divers uniformes.

On vole pratiquement tous les jours. Après quelques heures de vol avec son instructeur, le stagiaire doit être capable d'effectuer son premier vol en solo.



“ *Stearman PT-27 « Kaydets »* ” (Coll. Tom Wallis)

Le **05/12/1942**, Roger BOISSIEUX quitte l'école pour poursuivre sa formation au n°32 SFTS de Moose-Jaw.

Février 1942, les résultats obtenus aux des épreuves permettent à Jacques de poursuivre sa formation de pilote dans une école S.F.T.S (Service Flying Training School).

AFFECTATION au « n° 32 S.F.T.S » de MOOSE JAW (à confirmer)

Février 1942, Jacques arrive sur la Base aérienne de Moose-Jaw pour être incorporé à n° 32 SFTS. La ville de Moose-Jaw est située à environ 500km vers l'est dans la région de Saskatchewan. Le voyage s'est fait à bord d'un train de la compagnie CPR (Canadian Pacific Railway). Arrivé à la gare de *Moose-Jaw*, il ne restait plus que 8 km de route vers le sud de la ville pour atteindre le terrain d'aviation.

Les élèves pilotes sont confortablement installés dans de grandes huttes en bois, prévues chacune pour 86 personnes avec trois grands poêles à mazout pour en assurer le chauffage. L'ambiance de la ville de *Moose-Jaw* est appréciée avec ses trois cinémas, ses deux salles de danse, ses brasseries..., et cet accueil amical et hospitalier que les habitants réservent à ces jeunes venus d'Angleterre.

Jacques va poursuivre sa formation sur monoplan « **Cornell** » (*Fairchild PT-19*) et bimoteur « **Airspeed-Oxford** ».

L'entraînement est intense jour et nuit. Cours et examens se passent en anglais. Les entraînements sont axés sur le vol en formation et aux instruments.



Airspeed-Oxford (baesystems.com)



Cockpit de l'Airspeed-Oxford (adf-gallery.com.au)

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

Le **14/05/1943**, Jacques obtient le Brevet de pilote bimoteur n°293GB. Il est promu au grade de sergent.

Le **15/05/1943**, à la fin du stage de formation, les aviateurs qui ont obtenu leur brevet de pilote, posent pour la photo de groupe lors d'une cérémonie traditionnelle. Jacques y reçoit son insigne de pilote de la RAF.



Insigne de pilote breveté de la RAF : « the wings »

Ces jeunes pilotes ne sont pas encore prêts pour les opérations aériennes. Ils possèdent sans doute le savoir, mais manquent d'expérience. Ces aviateurs diplômés sont assignés à rejoindre une des unités d'entraînement opérationnel qui va les préparer à la réalité des combats sur les avions qu'ils seront appelés à utiliser.

Après dix mois passés au Canada Jacques LECLERCQ va retourner en Angleterre par voie maritime poursuivre sa formation.

RETOUR en ANGLETERRE

Le **02/07/1943**, à son arrivée Jacques est dirigé vers le n° **7 PRC** (Personnel Reception Centre) de **Harrogate** situé dans le Yorkshire au nord-est de l'Angleterre à 25 km au nord de Leeds.

Comme la majorité des personnels revenant de formation outre-mer, ils sont réceptionnés provisoirement à leur arrivée dans un centre P.R.C en attente d'une affectation. Les personnels sont logés dans des hôtels, le plus important est le *Quenn Hôtel*.

AFFECTATION au « n° 3 A.F.U » de SOUTH-CERNEY

Le **27/07/1943** Jacques, destiné à devenir pilote de bombardier, est muté au n° **3 AFU (P)** « Advanced Flying Unit for Pilot » : Unité d'entraînement avancé des pilotes. Le « **3 AFU** » est installé à South-Cerney situé au centre de l'Angleterre à mi-chemin entre Bristol et Oxford.



Airspeed-Oxford à South Cerney (howardkelsey.blogspot.com)

Cette formation consiste en un perfectionnement dans les vols de nuit sur avion bimoteur. Jacques vole de nouveau sur *Airspeed-Oxford* qu'il connaît bien et que les pilotes surnomment « Ox-box ».

Son stage terminé, Jacques est envoyé au Camp de Camberley en attente de sa prochaine affectation.

DIRIGÉ vers le CAMP de CAMBERLEY

Le **05/10/1943**, il arrive au Camp de Camberley.

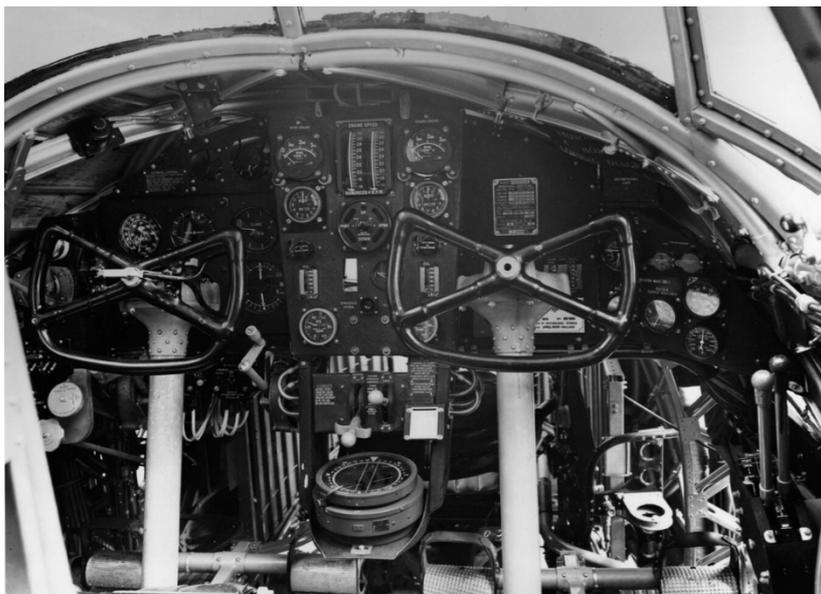
Après 6 semaines d'attente, Jacques est muté au Pays-de-Galles au « **n°1 A.G.S** » (Air Gunnery School) de Pembrey.

AFFECTATION au « n° 1 A.G.S » de PEMBREY

Le **15/11/1943**, il se présente sur la Base RAF de Pembrey située à 80km à l'ouest de Cardiff, pour être incorporé au « **1 AGS** », une école de tir commandée par le Wing-Commander George Peter MACDONALD. Le personnel navigant va être formé sur bombardier bimoteur « **Vickers-Wellington** ».



Bombardier lourd Vickers-Wellington (wwwmp.co.uk/carmarthenshire-memorials/raf-pembrey)



Cockpit du Vickers-Wellington (flight-manuals-online.com)

Après quatre mois de formation les stagiaires vont être affectés dans une École d'entraînement opérationnel : OTU (Operational Training Unit). Pour Jacques ce sera le n° 20 O.T.U.

AFFECTATION au « n° 20 O.T.U » de LOSSIEMOUTH

Le **14/03/1944**, Jacques est muté en Écosse au n° **20 OTU** de Lossiemouth installé sur son terrain satellite de Milltown.

C'est un centre de formation opérationnel des équipages de bombardiers de nuit utilisant des avions **Vickers-Wellington** Jacques va faire la connaissance des membres d'équipage avec lesquels il va désormais voler. Tous des aviateurs français présents sont pour la plupart issus de l'Armée d'Afrique-du-Nord et quelques-uns sont comme Jacques des « Free French ».

Les équipages ainsi formés vont constituer les premiers éléments d'un Squadron de bombardiers lourds composée uniquement de personnels français en cours de formation et prochainement opérationnel.



Bombardier Wellington Mark III (Source IWM)

Après les cours au sol débute, pour le personnel navigant, l'instruction aérienne. L'entraînement est intense, près de quarante vols de jour et quarante de nuit vont être effectués par des temps impossibles.

(† † † † †) Le **28/03/1944**, le « **20 OTU** » est en deuil après la perte d'un équipage de le RAF lors d'un vol d'entraînement. Le « **Wellington III DF604** » s'écrase en mer dans la baie de Morlay et disparaît à 7km au nord de la Base. Cinq tués : le sergent James G. FULTON âgé de 23 ans, le sergent Joseph GATE et le sergent Dennis E. TELLING ont disparus. Les corps du sergent Clifford Ch. CRAWLEY âgé de 20 ans opérateur radio et du sergent Frank SEFTON âgé de 24 ans navigateur ont été rendus par la mer.

(† † † † †) Le **01/04/1944**, le « **20 OTU** » est de nouveau en deuil après la perte d'un équipage lors d'un vol d'entraînement à la navigation. Le « **Wellington III X3225 DF** » est aperçu pour la dernière fois par des gardes-côtes au sud-est d'Oban près des îles écossaises de Jura et de Colonsay. La carlingue

en feu subi une explosion, l'avion perd subitement de l'altitude et finit par l'écraser en mer et disparaître. Cinq tués : le pilote australien Terence Raymond COOKE 20 ans, le navigateur John Henry STAFFORD 29 ans, le bombardier canadien Gerwyn Winton LEWIS 30 ans, les mitrailleurs Geoffroy HODGSON 19 ans et Arthur Edgar ROBERTSHAW 19 ans le seul dont on a pu retrouver le corps.

Fin mai 1944, les équipages devenus aguerris vont pouvoir être déclarés « opérationnel » et recevoir leur affectation en unité combattante.

Le **09/06/1944**, dans l'attente de leur affectation définitive, Jacques LECLERCQ et les membres de son équipage sont mutés sur la **Base n°41**.

Le **20/06/1944**, deux Squadrons de bombardiers lourds sont officiellement créés: le **346 Squadron « GUYENNE »** et le **347 Squadron « TUNISIE »**, qui vont être dotés de bombardiers quadrimoteurs « **Handley-Page HALIFAX** ». Ce seront les deux seules unités françaises qui voleront sur quadrimoteur.

AFFECTATION au 347 SQUADRON « TUNISIE »

Le **20/07/1944** l'équipage de Jacques est muté au **347 Squadron « TUNISIE »** du BOMBER-COMMAND installé sur la **Base RAF d'ELVINGTON** situé près de York au nord-est de l'Angleterre.

Pour l'Etat-Major de l'Aviation française en Grande-Bretagne, le « 347 Squadron de la RAF » est désigné sous le nom de : « **Groupe de bombardement I/25 TUNISIE** ».



La Base RAF d'ELVINGTON est la seule base de la RAF au Royaume-Uni dont la majorité du personnel est Français, venant en grande partie des troupes d'Afrique du Nord et quelques éléments des FAFL. Seuls occupants de la base, les Français en assurent le fonctionnement complet. Le colonel Paul BAILLY se retrouve ainsi à la tête d'une petite colonie française de 2.500 hommes, assistés par un petit groupe de personnels britanniques pour des questions de liaison technique.

Le Groupe GUYENNE est commandé par le lieutenant-colonel Gaston VENOT avec son adjoint commandant en second le capitaine André PUGET. Tandis que le Groupe TUNISIE est commandé par le commandant Marcel VIGOUROUX avec son adjoint commandant en second le commandant François-Xavier HOQUETIS.

Comme sur toute base de la RAF à cette époque, celle-ci a l'aspect d'un grand village en pleine campagne, composé de hangars pour les appareils et de préfabriqués pour le personnel, les huttes « Nissen » en forme de demi-tonneau en tôle ondulée. Les tout premiers éléments sont arrivés le 15 mai 1944.



Equipage du Groupe TUNISIE devant un bombardier HALIFAX (etr3-4aquitaine.fr)



Poste de pilotage d'un bombardier Halifax (35squadron.wordpress.com)



Halifax Mk.III au décollage sur le terrain d'Elvington (fr.wikipedia.org)

Trois « runways » se croisent sur une prairie qu'entoure une piste goudronnée, en bordure de laquelle sont les "dispersals". Un bois de pins occupe une partie du terrain ; là vivent les mécaniciens ; ils y ont construit des baraques chauffées par des poêles à huile de récupération, souvent ils y font de l'élevage. Le Personnel Navigant (PN) lui, se tient tout le jour dans ses salles de spécialité ; il y entend les conférences des "Leaders". Il entretient ses connaissances et son équipement ; il discute et il fume, en attendant l'heure du thé, ou la prochaine mission.

La "base" vit la nuit et le jour. Les bâtiments sont dispersés. Pour aller du mess à l'escadrille, il y a un bon quart d'heure de marche sur une route bordée d'un bois de hêtres. Pour aller du "site 8" au terrain, il faudrait près de quarante minutes ; aussi les bicyclettes sont-elles très nombreuses, à peu près chacun à la sienne, et l'on voit sans cesse de longues processions de cyclistes sous la pluie ou sous le soleil, de jour et de nuit. Cette dispersion a de grands avantages : on n'a pas l'impression d'étouffement désolé que l'on éprouve généralement dans une base aérienne française, avec ses grands bâtiments aux couloirs sales, aux murs goudronnés à hauteur d'homme. Les bâtiments anglais sont des baraques, des "Tonneaux", mais ils sont répartis dans la nature ; on vit à la campagne, au coin d'un bois, au bord d'un pré...

La vie à **Elvington** pour les Français est nettement différente. Tout d'abord, à une exception près de Miss Ginette PLUNKETT, épouse française d'un officier des services de renseignement anglais surnommé affectueusement « Miss Pancake », il n'y avait pas de femmes sur la base, pas même au sein du personnel de la restauration. Il avait été décidé que cela donnerait trop de tentation aux liaisons dangereuses et, même si une certaine romance était inévitable pour permettre aux équipages de profiter de leur temps libre, de telles relations devaient être découragées autant que possible. Il y a aussi le vin, car, dans une tradition commencée en Afrique, chaque homme a droit à chaque repas à un verre de « pinard », le vin rouge brut et algérien.

Les Français s'organisent sur la base d'Elvington avec l'aménagement d'un réfectoire, installation d'une salle de danse et orchestre :



De grandes fresques reproduisent l'avenue des Champs-Élysées, l'Arc de Triomphe, la Tour Eiffel, la place du Tertre.



La salle de danse



L'orchestre de la base dirigé par le violoniste et animateur Clovis DUGARDIN

(halifax346et347.canalblog.com)

Fin juin, les missions opérationnelles vont débiter sur bombardier « **HALIFAX V** ».

Le **27/06/1944**, le Groupe TUNISIE effectue sa 1^{ère} mission opérationnelle avec onze Halifax pour une mission de bombardement en Normandie d'un site de lancement de bombe volante V1 au Mont-Candon près de Bacqueville-en-Caux.

(† † † † † † †) - Mission du 06/07/1944, le groupe TUNISIE perd son premier équipage, celui du Lieutenant CHAPRON. Au retour d'une mission de bombardement sur la forteresse de Mimoyecques dans le Pas-de-Calais l'avion s'écrase au sol en Angleterre près de Hull dans le Yorkshire et prend feu. Sept tués, tout l'équipage périt carbonisé : Gilbert VARLET 34 ans pilote, Gérard CHAPRON 25 ans navigateur, Jean VIEULES 25 ans bombardier, René CHARAUDEAU 30 ans radio, André CHARLIER 33 ans mécanicien, Paul ECKARDT 29 ans mitrailleur-supérieur, Pierre GODART 23 ans mitrailleur-arrière.

Mi-juillet, le 347 Squadron TUNISIE est doté de bombardiers « **HALIFAX III** ».

PREMIÈRE MISSION DE GUERRE

Mission du 23/07/1944 : Jacques LECLERCQ effectue ce jour-là sa 1^{ère} mission de guerre aux commandes de l'**HALIFAX - NA512 / L8-F** pour une opération de diversion. Victime d'une panne du circuit d'oxygène il doit effectuer un retour prématuré à la base d'Elvington.



Equipage du Lieutenant Daniel COTTARD

1^{er} rang de gauche à droite:

Pilote: Sgt Jacques LECLERCQ, navigateur: Lt Daniel COTTARD, bombardier: Adj. Antoine ADAOUST, mitrailleur-arrière: Sgt Henri AUBIET.

2^{ème} rang de gauche à droite:

Radio: Sgt/C Antoine MOREL, mécanicien: Sgt Guy DUFAURE, mitrailleur-supérieur: Sgt Francis USAI.

(+ + + + +) - **Mission du 08/08/1944**, le groupe TUNISIE perd son deuxième équipage, celui du Lt Antoine BALAS. Sept tués : Léonce **MILLET** 30 ans pilote, Antoine **BALAS** 25 ans navigateur, Henri **MEYER** 25 ans bombardier, Jacques **DESRUMAUX** 22 ans radio, André SIRE 29 ans mécanicien, Louis ACEZAT 23 ans mitrailleur-supérieur, George **FLAMENT** 31 ans mitrailleur-arrière.

Le **26/08/1944**, la libération de Paris annoncée à la radio de la BBC est l'occasion d'une grande fête. Tout en poursuivant les opérations, les équipages et le personnel à terre se sont mis au travail et une salle est transformée pour l'occasion en jardin à la française. Paris, la France, l'empire sont symbolisés.



Bombardier quadrimoteur HALIFAX (wikipedia)

Fin août 1944, Jacques totalise 8 missions.

(Voir le détail des missions en ANNEXE à la fin de cette biographie)

(† † † † †) – **Mission du 03/09/1944**, le groupe TUNISIE perd son troisième équipage, celui du capitaine MILLET. Objectif de la mission l'aérodrome de VENLOO (Hollande). Atteint par la D.C.A., l'avion s'abat en flammes à la verticale de l'objectif. Henry **ROUILLAY** 30 ans pilote et Pierre **MOREAU** 25 ans mécanicien sont tués dans l'avion. Sont massacrés au sol par les allemands : Paul **ALLEGRE** 28 ans bombardier, Henri **WITZMANN** 23 ans mitrailleur-arrière, René **SOUILLARD** 24 ans radio. Sont fait prisonniers : J. MILLET navigateur et J. VAYSSADE mitrailleur-supérieur.

Mission du 11/09/1944 : Jacques est aux commandes de l'**HALIFAX - MZ635 / L8-G**. Il décolle à 16h00 pour une mission de bombardement dans la vallée de la Ruhr en Allemagne de l'usine de carburant synthétique de Nordstern à Gelsenkirchen située à 30 km à l'ouest de Dortmund.

Arrivée sur l'objectif à 18h28 à 6000 m d'altitude. Il est de retour à 20h24.

(† † † † † †) - Lors de cette mission le groupe TUNISIE perd son quatrième équipage, celui du Capitaine HILAIRE. Atteint par la D.C.A., l'avion explose à la verticale de l'objectif. Six tués : Georges **BERTHET** 31 ans pilote, Pierre **PATURLE** 25 ans navigateur, Alain **HILAIRE** 33 ans bombardier, Rodolphe **JENGER** 28 ans radio, Jean **MADAULE** 33 ans mécanicien, Julien **EYRAUD** 28 ans mitrailleur-supérieur. Un seul rescapé René OGER mitrailleur-arrière.

(†) - Parmi l'équipage du lieutenant LAC, le bombardier Olivier **ROTTÉ** 31 ans est tué à son poste de combat.

Fin septembre 44, après quelques jours d'accalmie, une mission inattendue est confiée aux "Halifax". Rapidement transformés en transport d'essence, ils vont ravitailler de toute urgence les blindés de Maréchal MONTGOMERY en difficulté en Hollande, 400.000 litres d'essence vont ainsi pouvoir être acheminés du 24 septembre au 5 octobre 44.

Fin septembre 1944, Jacques totalise 16 missions.

(Voir le détail des missions en ANNEXE à la fin de cette biographie)

Le **07/10/1944**, visite sur la base d'Elvington de Sir Archibald SINCLAIR secrétaire d'état au Ministère de l'air britannique.

A partir d'octobre 44, l'écrasement du bassin industriel de la RUHR s'intensifie. A la "Flak", toujours aussi meurtrière, s'ajoutent maintenant les premières attaques des chasseurs à réaction de la Luftwaffe.



Bombardement de la vallée de la Ruhr (rememberjd371.be)

(† †) - **Mission du 23/10/1944** le Groupe TUNISIE perd son cinquième équipage, celui du Lt C. PETUS. Objectif de la mission : Essen. L'avion prend feu entre le Wash et la Humber au retour de mission. Deux tués : Charles **PETUS** 33 ans pilote et Roland **TRIBERT** 23 ans mécanicien.

Le radio J. COQUERON est grièvement blessé. Les autres ont pu sauter en parachute sont sains et saufs : Lt C. DESESSARD navigateur, Lt J. MIGNON bombardier, Sgt/C A. LINDEBERG mitrailleur-supérieur, Adjt F. RIVIERE mitrailleur-arrière.

Le 29/10/1944, prise d'arme sur la base d'Elvington, le commandant PUGET prend le commandement du Groupe GUYENNE.

Fin octobre 1944, Jacques totalise 20 missions.

(Voir le détail des missions en ANNEXE à la fin de cette biographie.)

Le 11 Novembre 1944, une courte cérémonie est organisée pour célébrer la victoire de la guerre 14/18.

Fin novembre 1944, Jacques totalise 24 missions.

(Voir le détail des missions en ANNEXE à la fin de cette biographie)

(† †) **Mission du 06/12/1944** le Groupe TUNISIE perd son sixième équipage, celui du capitaine PERSON. Objectif de la mission en Allemagne : Osnabrück. Abattu après l'attaque de l'objectif par la chasse ennemie à proximité de Wachendorf. Tout l'équipage saute en parachute. Jean **PERSON** 39

ans navigateur est retrouvé mort au sol. André **ADNET** 32 ans radio récupéré et opéré par des chirurgiens allemands ne survivra pas. Paul GERARD mitrailleur-arrière rescapé sera amputé des deux jambes. Sont sains et saufs : P. JOLY navigateur, C. BLOT bombardier, R.BOURDEROTTE mécanicien, Jean ? CHEVALIER mitrailleur-supérieur.

Le **20/12/1944**, visite de Charles TILLON Ministre de l'Air du gouvernement provisoire de la République française accompagné du Général Martial VALLIN.

Au centre General VALIN, commandant les Forces Aériennes Françaises en Grande-Bretagne devant le bombardier « HALIFAX H7-P » du Groupe GUYENNE.

A l'extrême droite l'Air Vice Marshal C R CARR, commandant le Group n°4 de la RAF.



Mission du 24/12/1944 : Jacques est aux commandes de l'**HALIFAX - MZ984 / L8-G**. Il décolle à 11h27 pour une mission de bombardement en Allemagne des aérodromes de Müllheim situés à 10km à l'ouest d'Essen. Arrivée sur l'objectif à 14h32 à 5900 m d'altitude. L'avion de Jacques est touché à plusieurs reprises par la Flak, avant, pendant et après le bombardement. Il réussit cependant à maintenir son avion en vol et rejoindre l'Angleterre. Il est de retour à 16h49.

(† † † † †) Le Groupe TUNISIE perd son septième équipage qui s'écrase au sol, celui du Lt LEROY. Cinq tués : Jacques **LEROY** 24 ans navigateur, avec lui Louis **BAILLON** 26 ans pilote, Henri **GRANIER** 27 ans radio, Yves **EVEN** 24 ans mitrailleur-arrière, Pierre **GAUTHERET** 26 ans bombardier. Deux réussissent à sauter en parachute : François DURAN mécanicien et André GUEDEZ mitrailleur-supérieur, tous deux rescapés.

RÉVEILLON de Noël : l'office de la messe de Noël est donné par l'aumônier le Père MEURISSE.

(† † † † † † † † †) - **Mission du 28/12/1944**, au cours d'un déchargement de bombes, un "Halifax" explose, tuant quatorze mécaniciens et en blessant de nombreux autres. Parmi les tués : Jean **ANDREU** 20 ans, Paul **ANTONIO** 20 ans, Gabriel **COSENTINO** 21 ans, Fernand **GIMENEZ** 20 ans, Séraphin **GOMEZ** 20 ans, Georges **JEANNELLE** 20 ans, René **MAUPETIT** 24 ans, Lucien **STALENQ** 23 ans, André **CUCUPHAT** 24 ans.

Fin décembre 1944, Jacques totalise 28 missions.

(Voir le détail des missions en ANNEXE à la fin de cette biographie)



FÊTE du NOUVEL AN - Le **01 janvier 1945**, le jour de l'an est fêté selon la tradition. A force de prodige et d'habileté, le personnel du "GUYENNE" et du "TUNISIE" reconstitue les plus beaux quartiers de PARIS à l'aide de tableaux. On arrose aussi le départ de deux équipages qui ont terminé leur tour d'opération.



Chargement des bombes et ravitaillement en carburant (cocardes.net/le-handley-page-halifax)

Mission du 02/01/1945 : Jacques est aux commandes de l'**HALIFAX - MZ984 / L8-G**. Il décolle à 15h09 pour une mission de bombardement de l'usine chimique IG FARBEN à Ludwigshafen située dans la vallée du Rhin à 80km au sud de Francfort.

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

Dans quelques heures le Groupe TUNISIE va perdre son huitième équipage.

3- SA DERNIERE MISSION

Mardi 2 janvier 1945 - L'équipage n°27 du lieutenant COTTARD s'apprête à effectuer sa 22^{ème} mission en participant à un raid ayant pour objectif le bombardement de nuit des usines chimiques IG FARBEN installées à Ludwigshafen-Oppau situé dans la vallée du Rhin à 80km au sud de Francfort.

C'est une opération d'envergure organisé par le Bomber-Command qui va engager 389 bombardiers dont neuf Halifax du Groupe « GUYENNE » et douze du Groupe « TUNISIE ».

La distance à parcourir est de 1000 km. La durée estimée de la mission est de 7h00.

14h36, le 1^{er} bombardier du Groupe TUNISIE décolle de la Base d'Elvington.

15h09, le 5^{ème} bombardier, l'**Halifax - MZ984 / L8-G**, décolle à son tour. A bord se trouve Jacques au poste de pilotage, à ses côtés son navigateur le lieutenant Daniel COTTARD, l'adjudant Antoine ADAOUST bombardier, le sergent Henri AUBIET mitrailleur-arrière, le sergent-chef Antoine MOREL radio, le sergent Guy DUFAURE mécanicien et son ami le sergent Francis USAI mitrailleur-supérieur.

15h16, le 12^{ème} et dernier Halifax du Groupe TUNISIE décolle.

Au cours de la première heure de vol deux avions, en panne sur l'un de leurs moteurs, font demi-tour. Il s'agit de l'équipage du lieutenant GONTHIER pour le Groupe GUYENNE, et l'équipage du capitaine LAFAYE pour le Groupe TUNISIE.

La météo est maussade, le temps est couvert.



Halifax des Groupes lourds français du Bomber Command (blog.mentalpilote.com)

18h38 - Un premier bombardier atteint l'objectif, les suivants seront espacés d'environ une minute chacun. Le bombardement est un succès.

Les avions sont repérés par les projecteurs de défense anti-aérienne et pris à partie par l'artillerie de la « Flack », deux appareils seulement sont touchés sans pour autant être empêchés de rentrer à leur base.

21h12 - Le premier avion de retour de sa mission se pose à Elvington, le dernier à 22h02. Un bombardier, qui n'a pas pu participer au bombardement, est manquant, c'est celui du lieutenant COTTARD piloté par le sergent Jacques LECLERCQ.

Que s'est-il passé ?

Alors que l'avion volait à une altitude estimée à 3000 m à l'approche de la frontière belge, celui-ci a été pris à partie par erreur par les tirs de la DCA des troupes américaines installées dans le secteur. Une aile et un moteur ont pris feu. Les dégâts ont été suffisamment graves pour que l'ordre d'évacuation soit donné. Dans ce cas de figure la procédure pour le pilote est de maintenir, dans la mesure du possible, l'avion dans une position de vol stable pour permettre aux autres membres de l'équipage de sauter en parachute. C'est ce que Jacques LECLERCQ a réussi à faire pendant que ses équipiers ont évacué l'avion.

Le bombardier, perdant de plus en plus d'altitude, finit par s'écraser au sud-est de la ville de Metz, avec cinq tonnes de bombes à bord, sur un terrain de labour de la commune de Sorbey au lieu-dit « La petite fin ». Le crash a déclenché aussitôt l'incendie complet de l'appareil et l'explosion d'une partie des bombes.

Le surlendemain, les villageois ont entendu deux explosions, probablement dues à des bombes de l'avion par l'intervention des démineurs américains envoyés sur place. Au moment du crash personne n'a aperçu le parachute du pilote, tout laisse à penser qu'il est resté prisonnier de son avion jusqu'au dernier instant. Aucune trace du corps du pilote, carbonisé ou déchiqueté, n'a pu être retrouvée. Cependant des villageois attesteront avoir entendus la nuit suivante du crash des cris venant d'un bois alentour... ceux du pilote ?

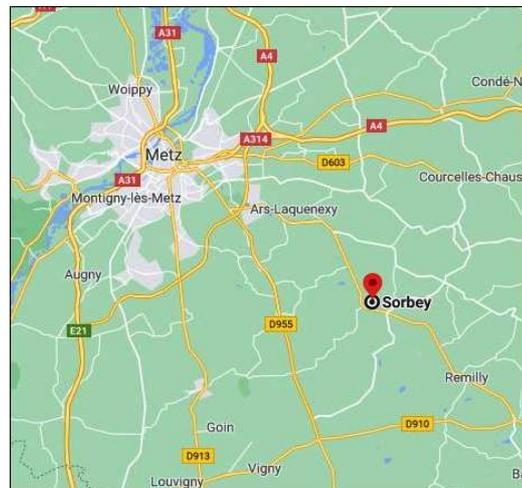
Les autres membres de l'équipage ont pu évacuer l'avion et sauter en parachute. Ils ont été récupérés et six jours plus tard, le 9 janvier 1945, ils étaient de retour en Angleterre. Sauf le sergent mitrailleur Francis USAI sérieusement blessé d'une fracture de la jambe à l'issu du saut qui devra séjourner quelques temps au « 57th US Evacuation Hospital » avant de retourner deux mois plus tard en Angleterre et être soigné dans les hôpitaux de la RAF pendant encore plusieurs mois.

Le « **Halifax – MZ984 / L8-G** » sera le seul appareil perdu ce jour-là parmi les 389 bombardiers participant à ce raid.

Le sergent **Jacques LECLERCQ** sera officiellement déclaré « **porté disparu** ». Âgé de 20 ans, il était le plus jeune membre de l'équipage. Son nom va s'ajouter à la liste des pilotes qui se seront sacrifiés pour que le reste de l'équipage de leur avion puisse évacuer.

Son corps n'a jamais pu être retrouvé.

Le crash a eu lieu sur la commune du village de Sorbey à 15km au sud-est de Metz



Position du crash sur la commune de SORBHEY au lieu-dit « La petite fin ».



Le sergent Jacques LECLERCQ

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres
« Disparaît en Moselle » le 2 janvier 1945 au sud-est de Metz



« **Mort pour la France** »

à l'âge de 20 ans.

*Il totalisait 22 missions de bombardement
et 6 missions de transport de carburant*

Francis USAI, grand ami de Jacques, qui mourut à l'âge de 96 ans, n'a cessé de penser à lui tout au long de sa vie. Il disait de lui : « *Il était un jeune homme très apprécié, un garçon très cultivé, plein d'esprit, mélomane, pianiste à ses heures et parlait un anglais remarquable* ».

4- CITATION

Aucune citation connue attribué au nom du sergent Jacques LECLERCQ.

5- DÉCORATION

- Médaille commémorative des services volontaires dans la France-Libre (décret du 4/4/46)



6- LES HONNEURS

- **CITE à l'Ordre de l'Armée Aérienne le Groupe de bombardement 1/25 TUNISIE** (347 Squadron) en date du 30/12/1944 pour les motifs suivants :

« Groupe remarquable de dynamisme et d'ardeur guerrière, héritier d'un glorieux passé, s'est évadé de Tunisie le 8 novembre 1942, échappant à l'emprise allemande pour reprendre avec un allant incomparable la lutte contre l'ennemi. Depuis son arrivée en Angleterre, sous l'impulsion vivifiante de son chef, le lieutenant-colonel VIGOUROUX, qui, depuis mai 1942, vole à la tête de ses équipages, a pris une part remarquable au gigantesque effort du Bomber-Command. En quatre mois et demi d'opérations, attaquant, au départ des bases anglaises, des objectifs très divers : ports de la Baltique, usines de la Ruhr..., malgré les réactions extrêmement violentes des défenses ennemies, a exécuté, à la date du 8 novembre 1944, 2900 heures de vol de guerre en 540 sorties, déversant avec précision sur les objectifs, 2100 tonnes de bombes aux prix de 8 membres d'équipages tués, 21 disparus, 5 blessés, 71 avions endommagés par la Flak et la chasse ».
- **CITE à l'Ordre de l'Armée Aérienne le Groupe de bombardement 1/25 TUNISIE** (347 Squadron) en date du 20/07/1945 pour les motifs suivants :

« Groupe de bombardement lourd 1/25 TUNISIE. Groupe de bombardement lourd opérant de Grande-Bretagne. Entraîné par la brillante personnalité de son chef, le Commandant HOQUETIS, a participé, du 16 novembre 1944 au 25 avril 1945, aux opérations du Bomber Command, déversant sur les objectifs ennemis 2050 tonnes de bombes au cours de 610 sorties d'avions. S'est particulièrement distingué au cours des opérations qui ont abouti à l'écrasement des usines de pétrole synthétique de la Ruhr, de la Sarre et des ports

allemands de la mer du Nord, de l'appui à grande distance des divisions du Maréchal MONTGOMERY, opérations qui lui ont valu les félicitations de ce grand chef militaire. Conservant son enthousiasme malgré la perte de 50% de ses effectifs navigants, en dix mois d'opérations, les résultats obtenus, l'héroïsme de ses équipages et le travail acharné de ses mécaniciens, lui valent l'admiration et la reconnaissance du pays. ».

Signé : DE GAULLE.

Comment résumer la contribution des **Groupes Lourds** français à l'issue de la guerre ?

La réponse réside probablement dans le message envoyé à Elvington par le quartier général de la RAF du Bomber Command, peu après la capitulation allemande :

“Veuillez transmettre à tous les membres du personnel français ayant servi au sein du Bomber Command, mon admiration et ma gratitude pour leur coopération sans faille, leur bravoure et leur efficacité remarquables. À tous ces braves Français qui ont combattu dans nos rangs, les salutations les plus chaleureuses du Bomber Command. “

- **Le nom de Jacques LECLERCQ** n'apparaît sur aucun Monument aux Morts connu.
- **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/>



Memorial du Tréport (Coll. AM-FAFL)

7- LA FAMILLE

1889 – Naissance de sa mère : le 5 février 1889 à Mont Saint Eloy (Pas de Calais) est née à 7 heures du soir au domicile familiale rue d'enfer en la commune de Montbloy Canton de Viny une enfant prénommée Augustine Octavie Philomène, fille de Théophile Agathon Joseph LECLERCQ cultivateur âgé de 37 ans et de Victorine Marie Joseph HAUTECOEUR âgée de 31 ans Receveuse des Postes. Déclaration faite en présence de Delmyre LEGRAND instituteur âgé de 34 ans et d'Augustin DERIVIERE Garde-champêtre âgé de 51 ans.

1924 – SA NAISSANCE – Le 21 Juin 1924 au 16^e arrondissement de Paris est né au 12 rue Boileau, un enfant prénommé *Jacques Philippe*, fils de Augustine Octavie LECLERCQ née à Mont St Eloy (59) sans profession et domicilié à Nice villa Mimosa au 16 rue Puget. Déclaration faite le 23 juin 1924 par Amédée FAYOL 48 ans ingénieur domicilié au 12 rue Boileau ayant assisté à l'accouchement.

Le **6 juillet 1924**, Augustine Octavie Philomène LECLERCQ âgée de 35 ans se présente à la Mairie du 16^e arrondissement pour déclarer reconnaître être la mère de l'enfant *Jacques Philippe* né le 21/06/1924.

1962 – Décès de sa mère Augustine Octavie Philomène LECLERCQ le 20 février 1962 à l'âge de 73 ans à Naples, Italie.



Sources documentaires supplémentaires

Extraits du Livre « Les bombardiers lourds français de la RAF » de Geneviève Monneris – Extraits du livre « Les Français dans le Bomber Command » de Guy Fruchard

Sites WEB: halifax346et347.canalblog.com ; anfas.free.fr ; wwwmp.co.uk/carmarthenshire-memorials/raf-pembrey ; blog.mentalpilote.com ; memoiredeshommes ; commons.wikimedia.org ; cocardes.net/le-handley-page-halifax ; 35squadron.wordpress.com ; rememberjd371.be ; fr.wikipedia.org ; howardkelsey.blogspot.com ; source IWM ; etr3-4aquitaine.fr ; www.bibert.fr

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/>



ANNEXE

Détails des missions effectuées par Jacques LECLERCQ au GB « TUNISIE »

Mission du 23/07/1944 : Jacques LECLERCQ effectue ce jour là sa 1^{ère} mission de guerre aux commandes de l'**HALIFAX - NA512 / L8-F** pour une opération de diversion. Victime d'une panne du circuit d'oxygène il doit effectuer un retour prématuré à la base d'Elvington.

Mission du 5/08/1944 : Jacques est aux commandes de l'**HALIFAX - MZ635 / L8-G**. Il décolle à 10h52 pour une mission de bombardement d'entrepôt de stockage de bombes volantes V2 dans la forêt de Nieppe près d'Hazebrouck à la frontière belge. Arrivée sur l'objectif à 13h05 à 5000 m d'altitude. Il est se pose de retour à la base d'Elvington à 14h53.

Mission du 6/08/1944 : Jacques est de nouveau aux commandes de l'**HALIFAX - MZ635 / L8-G**. Il décolle à 11h25 pour une mission de bombardement sur la forêt de Nieppe. Arrivée sur l'objectif à 13h04 à 3000 m d'altitude. Il est se pose de retour à 15h54.

Mission de nuit du 7/08/1944 : Jacques est aux commandes de l'**HALIFAX - LL573 / L8-E**. Il décolle à 20h43 pour une mission de bombardement en Normandie au sud de Caen dans le secteur de May-sur-Orne pour un nettoyage de la zone avant une offensive au sol des troupes britanniques. Arrivée sur l'objectif à 23h03 à 2500 m d'altitude. Il est de retour à 01h20.

Mission du 11/08/1944 : Jacques est aux commandes de l'**HALIFAX - MZ635 / L8-G**. Il décolle à 13h41 pour une mission de bombardement dans le Nord de la France sur le complexe ferroviaire de la gare de Somain à l'est de Douai. Arrivée sur l'objectif à 16h04 à 3000 m d'altitude. Il est de retour à 18h16.

Mission du 14/08/1944 : Jacques est aux commandes de l'**HALIFAX - LW541 / L8-B**. Il décolle à 12h45 pour une mission au-dessus de la France. Arrivée sur l'objectif à 14h43 à une altitude de 1800 m. Il est de retour à 16h37.

Mission de nuit du 16/08/1944 : Jacques est aux commandes de l'**HALIFAX - LL573 / L8-E**. Il décolle à 21h29 pour une mission de bombardement du port de Kiel au nord de l'Allemagne. Arrivée sur l'objectif à 00h15 à 5500 m d'altitude. Il est de retour à 03h12.

Mission du 9/09/1944 : Jacques est aux commandes de l'**HALIFAX - LW480 / D L8**. Il décolle à 05h43 pour une mission de bombardement en Normandie de la garnison allemande installée au Havre. La mission est annulée. Il est de retour à 10h00.



Mission du 11/09/1944 : Jacques est aux commandes de l'**HALIFAX - MZ635 / L8-G**. Il décolle à 16h00 pour une mission de bombardement dans la vallée de la Ruhr en Allemagne de l'usine de carburant synthétique de Nordstern à Gelsenkirchen située à 30 km à l'ouest de Dortmund. Arrivée sur l'objectif à 18h28 à 6000 m d'altitude. Il est de retour à 20h24.

Mission du 25/09/1944 : Jacques est aux commandes de l'**HALIFAX - LL590 / L8-D** pour un vol de transport de carburant sur Bruxelles.

Mission du 26/09/1944 : Jacques est aux commandes de l'**HALIFAX - LW504 / L8-H** pour un vol de transport de carburant sur Bruxelles.

Mission du 27/09/1944 : Jacques est aux commandes de l'**HALIFAX - LW504 / L8-H** pour un vol de transport de carburant sur Bruxelles.

Mission du 28/09/1944 : Jacques est aux commandes de l'**HALIFAX - LW504 / L8-H** pour un vol de transport de carburant sur Bruxelles.

Mission du 29/09/1944 : Jacques est aux commandes de l'**HALIFAX - LW504 / L8-H** pour un vol de transport de carburant sur Bruxelles.

Mission du 30/09/1944 : Jacques est aux commandes de l'**HALIFAX - LW504 / L8-H** pour un vol de transport de carburant sur Bruxelles.

Mission du 06/10/1944 : Jacques est aux commandes de l'**HALIFAX - MZ635 / L8-G**. Il décolle à 14h35 pour une mission de bombardement dans la vallée de la Ruhr en Allemagne de l'usine de carburant synthétique de Scholven située à 30km au nord-ouest de Dortmund. Arrivée sur l'objectif à 17h04 à 5300 m d'altitude. Il est de retour à 19h30.

Mission du 14/10/1944 : Jacques est aux commandes de l'**HALIFAX - MZ635 / L8-G**. Il décolle à 06h33 pour une mission de bombardement sur l'important port fluvial de Duisburg sur le Rhin situé à 30km au nord de Düsseldorf. Mission effectuée dans le cadre de l'Opération « Hurricane » pour un raid destructeur du secteur de la vallée de la Ruhr. Arrivée sur l'objectif à 09h07 à 5300 m d'altitude. Il est de retour à 11h55.

Mission de nuit du 15/10/1944 : Jacques est aux commandes de l'**HALIFAX - LL587 / L8-A**. Il décolle à 00h41 pour une mission de bombardement au nord de l'Allemagne dans le cadre d'un raid sur la base navale de Wilhelmshaven située à 100 km à l'ouest de Hambourg. Arrivée sur l'objectif à 03h26 à 5800 m d'altitude. Il est de retour à 05h58.



Mission de nuit du 30/10/1944 : Jacques est aux commandes de l'**HALIFAX - LL602 / L8-F**. Il décolle à 18h03 pour une mission de bombardement sur la ville de Cologne située à 40km au sud de Düsseldorf. Arrivée sur l'objectif à 21h17 à 5500 m d'altitude. Il est de retour à 00h18.

Mission du 06/11/1944 : Jacques est aux commandes de l'**HALIFAX - LL590 / L8-G**. Il décolle à 12h07 pour une mission de bombardement dans la vallée de la Ruhr en Allemagne de l'usine de carburant synthétique de Nordstern à Gelsenkirchen située à 30 km à l'ouest de Dortmund. Arrivée sur l'objectif à 14h08 à 5900 m d'altitude. L'avion de Jacques est durement touché par la Flak (artillerie de défense anti-aérienne), il peut cependant rejoindre sa base. Il est de retour à 16h50.

Mission du 16/11/1944 : Jacques est aux commandes de l'**HALIFAX - LL590 / L8-G**. Il décolle à 13h24 pour une mission de bombardement d'un raid sur la ligne de front dans le secteur de la ville de Julich (Jullier) située à 40km à l'ouest de Cologne. Arrivée sur l'objectif à 15h37 à 4300 m d'altitude. L'avion de Jacques est touché par la Flak. Il peut cependant rejoindre sa base. Il est de retour à 17h13.

Mission de nuit du 21/11/1944 : Jacques est aux commandes de l'**HALIFAX - MZ984 / L8-G**. Il décolle à 17h26 pour une mission de bombardement dans la vallée de la Ruhr en Allemagne d'un raid sur une usine de carburant synthétique à Sterkrade-Holten située à 10km au nord-ouest d'Essen. Arrivée sur l'objectif à 21h06 à 6100 m d'altitude. Il est de retour à 24h00.

Mission de nuit du 29/11/1944 : Jacques est aux commandes de l'**HALIFAX - MZ984 / L8-G**. Il décolle à 00h32 pour une mission de bombardement dans la vallée de la Ruhr en Allemagne des usines Krupp situées dans la zone industrielle d'Essen. Arrivée sur l'objectif à 05h35 à 6000 m d'altitude. Il est de retour à 09h00.

Mission de nuit du 02/12/1944 : Jacques est aux commandes de l'**HALIFAX - MZ984 / L8-G**. Il décolle à 17h31 pour une mission de bombardement en Allemagne sur la zone industrielle de Hagen située à 15km au sud de Dortmund. Arrivée sur l'objectif à 21h04 à 4000 m d'altitude. Il est de retour à 00h55.

Mission du 21/12/1944 : Jacques est aux commandes de l'**HALIFAX - MZ984 / G**. Il décolle à 15h30 pour une mission de bombardement en Allemagne des dépôts de la gare de triage de Nippes dans la banlieue nord de Cologne. Arrivée sur l'objectif à 18h40 à 5500 m d'altitude. Il est de retour à 21h47.

Mission du 06/11/1944 : Jacques est aux commandes de l'**HALIFAX - MZ984 / L8-G**. Il décolle à 11h27 pour une mission de bombardement en Allemagne des aérodromes de Müllheim situés à 10km à l'ouest d'Essen. Arrivée sur l'objectif à 14h32 à 5900 m d'altitude. L'avion de Jacques est touché à plusieurs reprises par la Flak, avant, pendant et après le bombardement. Il réussit cependant à maintenir son avion en vol et rejoindre l'Angleterre. Il est de retour à 16h49.



Mission du 29/12/1944 : Jacques est aux commandes de l'**HALIFAX - MZ984 / L8-G**. Il décolle à 11h44 pour une mission de bombardement des installations fluviales sur les quais de la Moselle à Lutzelbourg située à 8km à l'ouest de Saverne. Arrivée sur l'objectif à 15h08 à 5500 m d'altitude. Il est de retour à 17h40.

Mission du 02/01/1945 : Jacques est aux commandes de l'**HALIFAX - MZ984 / L8-G**. Il décolle à 15h09 pour une mission de bombardement de l'usine chimique IG FARDEN à Ludwigshafen située dans la vallée du Rhin à 80km au sud de Francfort.



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/>

