



Jacques LE GUYADER

Né le 23 mai 1918 à Saïgon (Vietnam)

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

Matricule FAFL 30.271

« Disparaît dans la région côtière de la Guinée équatoriale » le 9 novembre 1940



Pilote à « l'Escadrille de bombardement n°2 » du GMC1



« Mort pour la France » à l'âge de 22 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.

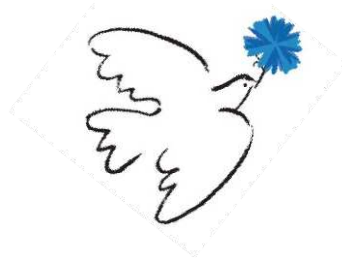
Ces biographies sont consultables sur le site internet de la *Fondation de la France libre* à l'aide du lien suivant : <https://www.france-libre.net/les-123-fafl-declares-porte-disparu/>

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 Paimpolais 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

(07/2023)



Association pour la Mémoire des Forces Aériennes Françaises Libres

Fondation de la France-Libre

16 Cour des Petites Ecuries, 75010 PARIS

Email : amfafl.contact@gmail.com



1- SES DÉBUTS

1918 – SA NAISSANCE - Le 23 mai 1918 à Saïgon en Cochinchine (*actuel Vietnam*) est né un enfant prénommé *Jacques Yves Léon*, fils de Yves LE GUYADER et de Renée Lucienne ROUSSEAU.

1937 - Jacques LE GUYADER est âgé de 18 ans lorsqu'il s'inscrit le 1^{er} avril à l'Aéroclub de St Briec dont le Président est Mr SEBILLEAU. En septembre, passionné par le pilotage le jeune Jacques décide de s'engager dans l'armée de l'Air pour devenir pilote.

Le **15/10/1937**, de taille 1m76, cheveux blonds, yeux bleus, il se présente à l'Intendance militaire de St-Briec pour devancer son appel au service militaire.

Le **25/10/1937**, il est affecté au Bataillon de l'Air n°125 à Istres, en qualité de soldat de 2^{ème} Classe.

Le **16/12/1937**, il passe à la 1^{ère} Compagnie.

Le **15/11/1938**, il est nommé au grade de soldat de 1^{ère} Classe.

Le **05/01/1939**, le temps de son service militaire achevé, Jacques LE GUYADER, candidat élève-pilote, décide de contacter un engagement pour une durée de 3 ans et 6 mois.

Le **23/03/1939**, il passe à la 2^{ème} Compagnie du Bataillon de l'Air n°125 d'Istres.

Le **12/04/1939**, Jacques LE GUYADER obtient son Brevet de pilote d'avion n°27085.

Le **16/05/1939**, il est promu au grade de caporal-chef et affecté à l'*Ecole d'application de pilotage* de Nîmes.

2- LA FRANCE entre EN GUERRE

Le **01/09/1939**, Jacques poursuit sa formation de pilote, il est affecté au Bataillon de l'Air n°103 de Châteauroux.

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

Le **05/10/1939**, Jacques est affecté à la 5^{ème} Compagnie du Bataillon de l'Air n°127 d'Avord, près de Bourges.

Le **20/11/1939**, il est affecté à la 5^{ème} Compagnie du Bataillon de l'Air n°125 d'Istres.



Le **16/03/1940**, il est nommé au grade de sergent et passe à la 6^{ème} Compagnie du Bataillon de l'Air n°125 d'Istres.

Le **18/04/1940**, il est affecté au Bataillon de l'Air n°101 du CIC (Centre d'Instruction de Bombardement) installé sur la Base de Toulouse-Francazal.

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 ».

ORDRE de REPLI GÉNÉRAL

Le **16/06/1940**, face à la rapide avancée des troupes allemandes à travers la France, certains généraux donnent l'ordre de rejoindre l'Afrique du Nord dans les plus brefs délais.

Le **17/06/1940**, le Maréchal PÉTAIN demande, au cours d'une allocution radiophonique, l'arrêt des hostilités et le dépôt des armes.

Jacques apprend qu'il va bientôt quitter Toulouse pour se replier sur Port-Vendres et tenter d'embarquer pour l'Afrique du Nord.

Le **21/06/1940**, il arrive à Port-Vendres. Sur le port c'est la cohue générale, civils, réfugiés, troupes polonaises et tchécoslovaques tentent d'embarquer coûte que coûte.



Port-Vendres

Le Gouvernement polonais, accueilli en France depuis l'invasion de son pays en octobre 1939, Installé à Paris, puis Angers et finalement Bordeaux, refuse de déposer les armes contrairement à la demande du Maréchal PÉTAIN le 17 juin. Le général polonais SIKORSKI a obtenu de l'aide des autorités britanniques pour évacuer ses troupes présentes sur le territoire français pour les rejoindre et continuer le combat auprès d'eux.

Le ministère britannique des transports de la guerre lance dès le 17 juin, dans le cadre de « l'Opération ARIEL », la réquisition d'un grand nombre de navires pour évacuer les troupes alliées belges, tchécoslovaques, et polonaises à partir des ports français des côtes atlantiques et méditerranéennes. En méditerranée, c'est en tout trente-neuf navires qui sont employés à cette évacuation à partir des ports de Marseille, Sète et Port-Vendres. 12.800 soldats et civils réfugiés pourront ainsi être évacués.

SIGNATURE de l'ARMISTICE

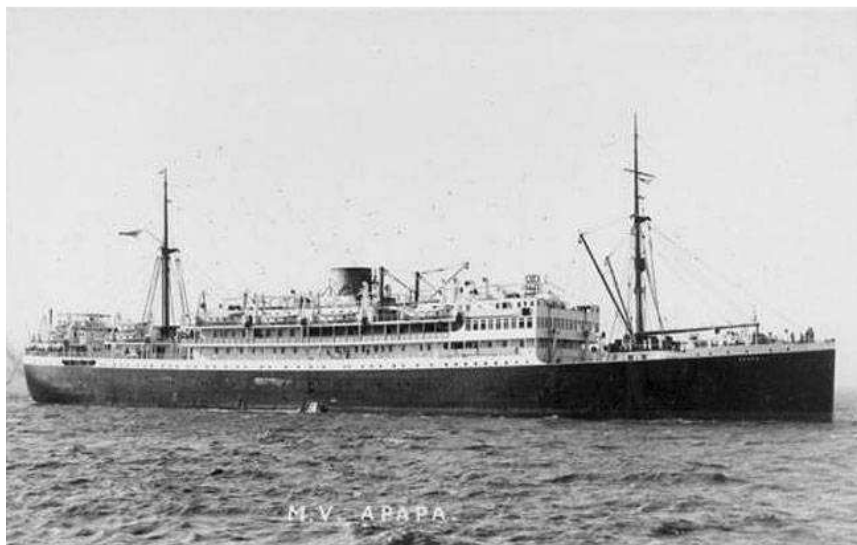
Le **22/06/1940**, à Compiègne, les représentants du gouvernement français signent les accords d'armistice avec l'Allemagne.

DÉSERTER pour aller COMBATTRE

Sans ordre précis les aviateurs français sont livrés à eux-mêmes. Jacques refusant la défaite de l'armée française rejoint à un groupe bien décidé à rejoindre l'Angleterre.

Au port sont présents deux navires de guerres anglais, un paquebot yougoslave, le paquebot « Gouverneur Général CHANZI » et le cargo « Président DEL PIM » à destination de l'Algérie, le cargo « APAPA » à destination de Gibraltar. Sur les quais des gendarmes français sont présents et veillent à ce que des clandestins ou des militaires français ne puissent monter à bord.

Le **23/06/1940**, c'est grâce à la complaisance du Commandant du port et la complicité de soldats polonais que Jacques LE GUYADER va pouvoir embarquer à bord de l'APAPA avec sept autres aviateurs : Jean de TEDESCO (†disp.), Charles PIJEAUD (†), Jacques GUILLOU de MEZELIS (†), Pierre BOURGEOIS (†disp.), Maurice CHORON (†disp.), Eugène REILHAC (†disp.), Jean NETTER et le jeune Henri de BORDAS.



Le cargo mixte SS APAPA (wrecksite.eu)

ARRIVÉE à GIBRALTAR

Le **26/06/1940**, le navire *SS APAPA* arrive à Gibraltar et jette l'ancre dans la baie.

Le **27/06/1940**, l'*APAPA* se prépare à intégrer le convoi maritime codé « **HG.36** » à destination de la Grande-Bretagne.

Le convoi est composé de douze navires marchands dont le cargo mixte français, le « *FORBIN* », commandé par un officier de la marine marchande, le capitaine au long cours Jean MONAMICQ, dont l'équipage a décidé à répondre à l'Appel du Général de GAULLE.

EN ROUTE pour la GRANDE-BRETAGNE

Le **28/06/1940**, l'*APAPA* reprend la mer. Il est désigné « navire commandant ». A bord sont présents d'autres aviateurs français : François COURT, Albert RIVES, Robert LEBEVRE, André? FEVRE, Édouard GERARD (†), Georges LE CALVEZ (†), Victor BRAYER (†), André POZNANSKI (†disp.), Avec eux également un groupe de treize aviateurs belges.

Le convoi est escorté par deux destroyers escorteurs le HMS Douglas et le HMS Wellington. En remontant à travers l'Atlantique la navigation en zig-zag est nécessaire pour tenter d'échapper aux attaques des sous-marins allemands.

Le **05/07/1940**, quatre destroyers viennent à la rencontre du convoi et un hydravion anglais survole le secteur.

Le **06/07/1940**, l'*APAPA* navigue au large des côtes irlandaises.

Le **07/06/1940**, le cargo entre dans le *Canal Saint-Georges*. A l'approche du port de Liverpool il mouille dans l'estuaire.

Le CAMP d'AINTREE en ANGLETERRE

Le **08/07/1940** au soir on procède au débarquement des passagers. Les militaires français montent à bord de cars qui les conduisent au champ de course d'Aintree.

Le champ de course, situé à 9 km du centre-ville sur de Liverpool, est transformé en un vaste camping pour l'occasion. Près de 20.000 hommes, marins, soldats et aviateurs, sont installés sous des centaines de tentes.

Chacun va subir un interrogatoire pour connaître définitivement son intention. Un très grand nombre d'entre eux attend qu'on les reconduise en France depuis que l'armistice a été signé le 22 juin. Très peu choisissent de répondre à l'Appel du Général de GAULLE.





Rassemblement au Camp d'Aintree (Fond Martial Valin)

3- SON RALLIEMENT A LA FRANCE LIBRE

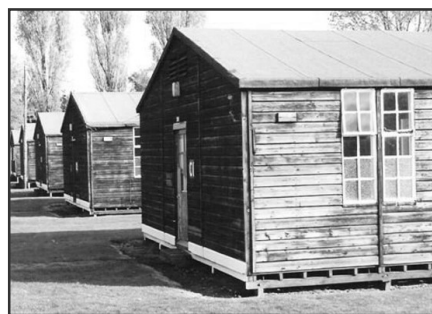
Jacques LE GUYADER décide de s'engager dans les Forces Françaises Libres et demande à servir dans l'aviation. Incorporé dans les FAFL (Forces Aériennes Françaises Libres), le matricule n°30.271 lui sera attribué.

Il est dirigé vers le Camp de Saint-Athan, situé au Pays-de-Galles, où sont regroupés les aviateurs belges et français souhaitant poursuivre le combat.

SAINT-ATHAN au PAYS de GALLES

Mi-juillet 1940, Jacques arrive au village de *Saint-Athan* et conduit en car jusqu'à la base aérienne. Là il est accueilli par le capitaine OTTENSOSER (dit *Commandant CHARLES*) qui a rejoint l'Angleterre par avion le 17 juin avec neuf autres volontaires, avant même l'appel du Général de GAULLE. Il va porter beaucoup d'attention à ces jeunes déracinés.

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



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

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

Chaque soir des *Free French* descendent en autobus à BARRY ou à CARDIFF, pour passer un moment dans les « pub », ou les « dancings » forts prisés des jeunes aviateurs. A BARRY, il y a un pub bien connu des *Free-French* qui s'appelle le *Bindle's*. Certain soir un brave "clergyman" organise au Camp de St Athan des soirées dansantes, où il est possible de rencontrer des jeunes filles. Une généreuse initiative, dont l'alerte aérienne quasi quotidienne de 11 heures du soir assure la bonne moralité, car elle oblige garçons et filles à rentrer chez eux...

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

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

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

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



Passage à St Athan du commandant Lionel de MARMIER, officier de réserve, qui vient exposer son projet de former des unités françaises avec des avions français. Il n'arrive pas à convaincre les pilotes qui sont impatients de pouvoir reprendre le combat auprès des Anglais. Jacques LE GUYADER se porte volontaire.

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

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

DÉPART pour la BASE RAF d'ODIHAM

Le **03/08/1940**, l'ordre est donné pour un groupe d'aviateurs FAFL de leur transfert vers la Base de la RAF d'Odiham située à 65km au sud-ouest de Londres, Jacques en fait partie.

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

Le lendemain 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.

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

Sont arrivés plusieurs moniteurs français de l'École 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 sont sous la responsabilité de leur officier le capitaine CAJOT pour un effectif d'une trentaine d'élèves. Quant aux élèves pilotes français ils sont sous la responsabilité du capitaine de RANCOURT, nouvellement affecté, pour un effectif également d'une trentaine d'élèves. Un officier britannique, le Flight-Lieutenant DAVIES, est nommé responsable de l'entraînement en vol.



L'enseignement en vol sera assuré par des moniteurs français et belges. Des britanniques sont responsables de l'enseignement de l'anglais.



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

Le camp militaire d'Odiham ressemble à un vrai petit village avec ses rues, ses places, ses pelouses de gazon, ses terrains de tennis, ses bâtiments de brique, telles des maisons, pour abriter les mess, le PC, un poste de garde, un magasin ... Sous des tôles ondulées s'ouvrent les escaliers qui mènent aux abris anti-aériens. Le terrain est admirablement camouflé avec des bosquets, des haies artificielles faites de trainées de goudron sur la piste, les hangars recouverts d'immenses filets verts. Ce dispositif de maquillage est efficace à tel point que l'on dit qu'à 300 mètres d'altitude on ne fait pas la différence avec le reste de la campagne environnante. C'est le premier terrain de la RAF à avoir bénéficié d'une piste en béton réalisée en 1938.

Le **12/08/1940**, Jacques LE GUYADER est affecté à la 2^{ème} Escadrille de bombardement du 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.

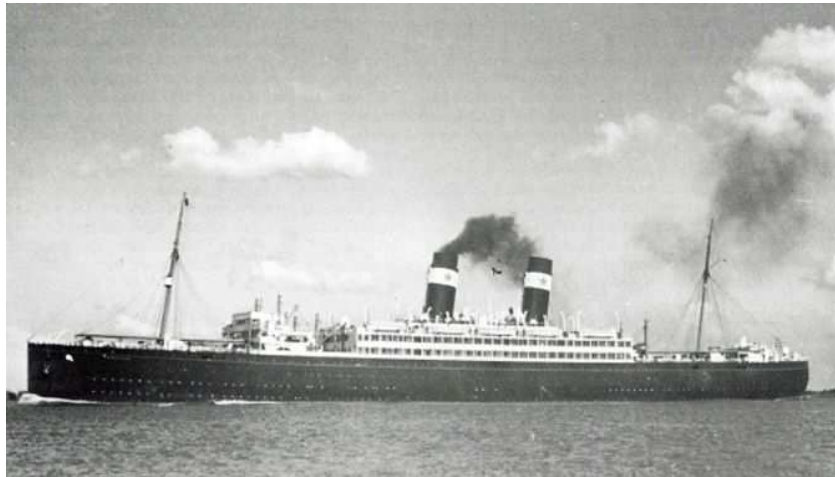
La vie au terrain d'Odiham continue monotone et peu active. La plus facile et la plus habituelle des distractions en fin de journée, est le cinéma d'Odiham.

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.

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

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 lequel 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 le 13^e demie 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.

DÉBARQUEMENT en AEF

Le **08/10/1940**, Jacques LE GUYADER 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 Mitzié, 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.



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

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.

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.

De retour à Douala, Jean de PANGE se confie à Jacques LE GUYADER pour lui dire :

« Mon vieux, ce matin, j'ai traversé une tornade près du Cap San-Juan, nous en sommes sortis ce sont des choses qui peuvent réussir une fois, mais pas deux. Si tu vois un gros paquet de nuages noirs, dans cette région, près de l'équateur, fais un bon détour pour contourner la tornade, soit par-devant, soit par-derrrière, mais surtout n'entre pas dedans ».(sic)

Le navigateur André JACOB l'écoute sans rien dire, avec un sourire serein, puis lui répond : « *Que veux-tu, il faut bien prendre quelques risques* ». (sic)

Le **09/11/1940**, l'équipage LE GUYADER, JACOB, TAZZER est désigné pour accomplir une mission similaire à celle effectuée la veille sur Libreville.

Ils ne le savent pas ... ce sera la dernière.

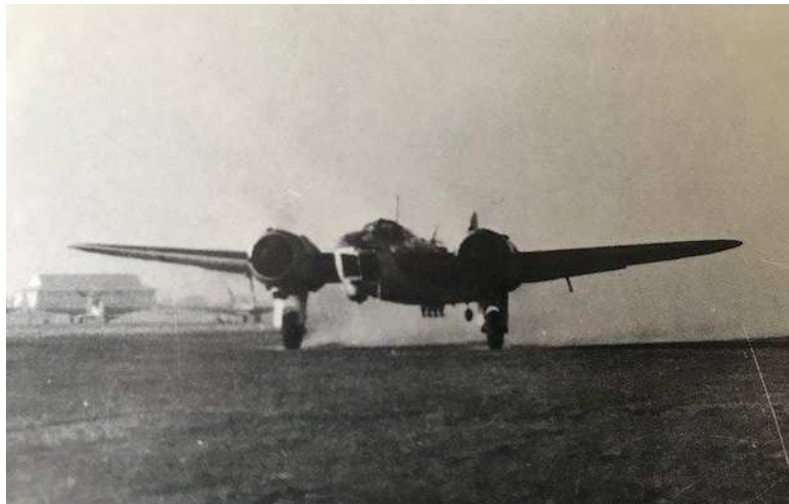
4- SA DERNIERE MISSION

Samedi 9 novembre 1940, l'équipage LE GUYADER, JACOB, TAZZER est désigné pour accomplir une mission combinée de reconnaissance de la région de Libreville, du bombardement du terrain d'aviation et de lancement de tracts au-dessus de la ville.

A l'aube l'équipage du bombardier bimoteur « **Blenheim N-3623** » du GMC1 se prépare à décoller du terrain d'aviation de Douala à destination du Gabon. Pendant que les mécaniciens s'affairent autour du bombardier, Jacques s'installe sur son siège de pilote, tandis que le navigateur André JACOB se glisse à sa place dans le nez vitré de l'appareil. Quant au radio-mitrailleur Maurice TAZZER, il s'est faufilé dans le fuselage encombré et sa tête apparaît bientôt à travers la tourelle vitrée.

5H40 – Le pilote démarre tour à tour les deux moteurs du Blenheim qui crachent une grande bouffée de fumée huileuse.

6h00 – Paré au décollage, le pilote pousse les deux moteurs à plein régime, le bombardier quitte le sol et prend le cap plein sud en longeant la côte. La distance à parcourir est de 400 km.



Bombardier Blenheim des FAFL

6h30 – Au cours du trajet, un message lesté est largué du Blenheim et réceptionné au poste de Kribi installé sur la côte situé à une centaine de kilomètre du point de départ.

Plus tard un message radio est reçu au poste de Cambo à la frontière de la Guinée espagnole (actuelle Guinée équatoriale).

Ensuite c'est le « silence total ». Plus aucune nouvelle du **Blenheim N-3623**. Ne voyant pas l'avion revenir à Douala, le lieutenant-colonel de MARMIER ordonne une opération de recherche. A Libreville, on ne fait état d'aucun largage de tract sur la ville, ni de bombardement.

Durant deux jours toutes les recherches entreprises, rendues très difficiles dans la forêt équatoriale et en mer, n'ont pas permis de découvrir quelque trace que ce soit de l'avion, ou des membres de l'équipage. Très peu d'espoir subsiste désormais. L'avion a disparu corps et biens au cours de sa mission.

La plus vraisemblable hypothèse émise serait la disparition de l'avion en mer dans la région du Cap San-Juan à l'extrême ouest de la Guinée, victime des conditions météorologiques permanentes très défavorables dans ce secteur, siège de fréquentes tornades. Une autre hypothèse plausible serait que l'avion ait été abattu par la DCA espagnole lors du survol de la côte de la Guinée-espagnole.

Le sergent-chef **Jacques LE GUYADER** âgé de 22 ans, le lieutenant **André JACOB** âgé de 31 ans et l'adjudant **Maurice TAZZER** âgé de 26 ans vont être officiellement déclarés « **porté disparu** ».

Leurs corps ne seront jamais retrouvés.

Estimation du lieu de la disparition dans la région côtière de l'actuelle Guinée équatoriale.



Le sergent-chef Jacques LE GUYADER

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

« Disparaît dans la région côtière de la Guinée équatoriale » le 9 novembre 1940



« **Mort pour la France** »

à l'âge de 22 ans.

5- LES DECORATIONS

- Médaille militaire à titre posthume (14/07/49)
- Croix de guerre 39-45 avec palme (28/8/41)
- Médaille de la Résistance française (décret du 11/3/47 – JO du 27/3/47)
- Médaille commémorative des services volontaires dans la France libre. (décret 4/4/46)



6- CITATION

Cité à l'Ordre de l'Armée Aérienne, le Sergent-chef Jacques LE GUYADER pour le motif suivant :

« A rejoint l'Angleterre au moment de l'armistice pour continuer la lutte contre l'ennemi commun jusqu'à la victoire. Affecté à la première escadrille de Bombardement des F.A.F.L en Afrique, est tombé en mer au retour d'une mission de guerre accomplie dans des conditions particulièrement dangereuses. »

Le 28/08/42, Signé : Général M. VALIN commandant les FAFL

Cette citation comporte l'attribution à titre posthume de la croix de guerre avec palme de bronze.

7- LES HONNEURS

- **PAIMPOL**, département des Côtes d'Armor (22), son nom est inscrit sur le Monument aux Morts.



(monumentsmorts.univ-lille.fr)

- **PORT- VENDRES**, département des Pyrénées-Orientales (66), son nom apparait sur un monument commémoratif installé au Quai Jean Moulin au niveau du n°2 de la Rue Jules Pams.



(aerosteles.net)

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

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



(Coll. AM-FAFL)

8- LA FAMILLE

1918 – SA NAISSANCE le 23 mai 1918, à Saïgon en Cochinchine (actuel Vietnam), est né un enfant prénommé *Jacques Yves Léon*, fils d'Yves LE GUYADER et de Renée Lucienne ROUSSEAU.

1937 - Jacques LE GUYADER s'inscrit le 1^{er} avril 1937 à l'Aéroclub de St Brieuc.

1940 – SA DISPARITION le 9 novembre 1940 dans la région côtière de la Guinée équatoriale.

1945 – Sa grand-mère Mme Yves LE GUYADER habite Rue de Labenne à Paimpol (22).

1945 – Une lettre de sa grand-mère fait état d'un frère de Jacques faisant partie de la Mission Militaire Française, ayant été cité brillamment.

1946 – Le 6 mai 1946 est transcrit à la Mairie de Paimpol, l'acte de disparition de Jacques GUYADER.

1946 – Son beau-frère le lieutenant de vaisseau VISSIAN habite à Nice au 11 avenue Pauliani.



1946 - Sa grand-mère, dans une lettre écrite à Madame Germaine Herbier Montagnon, donne des informations sur la situation difficile de son fils Yves LE GUYADER (le père de Jacques), capitaine de l'annexe du Port de Commerce de SAIGON (Indochine), habitant à Saïgon au 72 rue Lucien Mossard, ayant survécu à la maltraitance subie durant sa période d'emprisonnement par les Japonais.

1947 - Madame Germaine Herbier Montagnon écrit à sa grand-mère, Mme veuve LE GUYADER, Rue Labenne à Paimpol – La lettre est retournée avec la mention « Décédée ».

1948 – Le 15 novembre 1948, l'acte de décès de Jacques LE GUYADER est transcrit à la Mairie de Paimpol avec la mention « Mort pour la France ».

1967 – Son père Yves LE GUYADER, retraité, habite 11bis rue Frédéric PASSY à Nice (06).



Sources documentaires supplémentaires:

Archives J.W.Bentley - Le livre « AVEC DE GAULLE EN AFRIQUE » de Bernard Lefebvre – Revue Icare n°128

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

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

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

