



## Jacques LUX alias Paul COUDRAY

Né le 15 décembre 1920 à Clichy (92)

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

Matricule FAFL 30.222

« Disparaît au dessus de la Manche » le 7 décembre 1942 dans le secteur de Calais



Pilote de chasse au « 91 SQUADRON » de la RAF



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





Ce travail biographique a été réalisé dans le cadre du projet mémoriel 2017-2022 conduit par l'Association AM-FAFL (*pour la Mémoire des Forces Aériennes Françaises Libres*) qui a eu pour objectif d'honorer la mémoire des 123 membres des FAFL (*Forces Aériennes Françaises Libres*) déclarés « porté disparu » durant la Seconde guerre mondiale.

Ce projet a abouti avec la création en Seine-Maritime du « Mémorial du Tréport » en faisant ériger en bord de mer une stèle dont la cérémonie inaugurale a eu lieu le samedi 25 juin 2022 en présence du Général de brigade aérienne Julien SABÉNÉ représentant le chef d'Etat-Major de l'Armée de l'air et de l'espace.



L'historique de ce Mémorial est consultable sur le site internet de la *Fondation de la France libre* à l'aide du lien suivant : <https://www.france-libre.net/hommages-aux-123-membres-des-fafl-disparus/>

Les 123 biographies, dont fait partie celle-ci, ont été réalisées avec le concours de :

*Jean-Claude AUGST, Frédéric BENTLEY, Frédéric BRUYELLE, Yves DONJON, Jean-Pierre FITAMEN, Bertrand HUGOT, Yves MORIEULT et Hervé PIERROT mémorialistes des FAFL ; Michel BOUCHI-LAMONTAGNE mémorialiste des FNFL ; Lucien MORAREAU mémorialiste de l'Aéronautique navale ; David PORTIER mémorialiste des Parachutistes de la France Libre ; Mike CLOSE mémorialiste de la Royal Air Force ; Pierre TILLET mémorialiste des actions du BCRA ; Sylvain CORNIL-FRERROT responsable des recherches historiques à la Fondation de la France libre.*

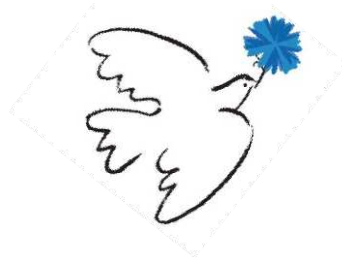
Ces biographies sont consultables sur le site internet de la *Fondation de la France libre* à l'aide du lien suivant : <https://www.france-libre.net/les-123-fafl-declares-porte-disparu/>

Parmi les ressources documentaires qui ont alimenté ce travail, il y a :

- Le Service Historique de la Défense de Vincennes (94), de Caen (14) et de Pau (64).  
<https://www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr/>
- Le site internet du Ministère des Armées : « Mémoire des Hommes » :  
<https://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/fr/>
- Le site internet « Mémorial Gen Web » :  
<https://www.memorialgenweb.org/index.php>
- La Fondation de la France libre :  
<https://www.france-libre.net/>
- Le site internet « Français.libres.net » :  
<http://www.francaislibres.net/liste/liste.php>
- Les archives de la Royal Air Force :  
[www.nationalarchives.gov.uk](http://www.nationalarchives.gov.uk)
- Les archives familiales des disparus.



# *Agir pour la Liberté*



## *Le parcours d'un jeune Clichois 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  
(12/2023)



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](mailto:amfafl.contact@gmail.com)



## 1- SES DÉBUTS

**1920 – SA NAISSANCE** - le 15 décembre 1920 à Clichy, département des Hauts-de-Seine (92), au 121 rue Martre, est né un enfant prénommé *Jacques, Paul*, fils de Charles Pierre LUX, 31 ans employé de Banque, et de Hélène Alexandrine COUDRAY, 29 ans son épouse.

Jacques grandi à Clichy. Lycéen et passionné d'aviation, il obtient son baccalauréat 2<sup>nd</sup> partie en philosophie.

### LA FRANCE entre EN GUERRE

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

Le **29/12/1939**, Jacques LUX à peine âgé de 19 ans a décidé de s'engager dans l'Armée, il est déclaré apte à l'issue de la visite médicale.

Le **01/02/1940**, en se présentant du 2<sup>ème</sup> Bureau de recrutement de Paris, il demande à servir dans l'aviation, candidat pilote et mitrailleur.

Le **28/02/1940**, admis dans l'Armée de l'air, il est appelé au « Bataillon de l'Air 109 » où il arrive le lendemain, affecté à la 1<sup>ère</sup> Compagnie en qualité d'élève-pilote

Le **10/03/1940**, il est admis à entrer à l'École de pilotage n°25 de St-Brieuc (22), rattaché au Bataillon de l'Air 118 de Rennes.

### ÉCOLE de PILOTAGE n°27 de VANNES

Le **16/03/1940**, Jacques est redirigé vers le Morbihan, affecté à l'Ecole de Pilotage n°27 de Vannes installée sur le terrain d'aviation de Meucon.

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

Le **26/05/1940**, arrivée de l'Ecole de pilotage n°21 de Bernay en repli.

Le **30/05/1940**, Jacques est admis au Peloton de Caporal-chef, classé 12<sup>e</sup> avec une note de 16,5/20. Il totalise à cette date 31 heures de vol à son actif dont 21h en qualité de pilote : 12h avion Caudron-Luciole, 8h sur Salmson D.6 Cricri, et 1h sur Potez 63.





Salmon Cri-Cri



Caudron Luciole (passionair1940.fr)

Chaque soir, les élèves suivent à la radio les dernières nouvelles accablantes des combats, signalant l'avancée des troupes allemandes à travers le pays.

Le **11/06/1940**, un détachement de l'École de Pilotage n°27 quitte Vannes rejoindre l'École de Pilotage n°23 du Mans arrivée en repli sur le terrain d'aviation de Ploujean près de Morlaix.

Le **15/06/1940**, Jacques envoie une lettre à sa mère :

*« Faut-il avoir vécu 19 années de jeunesse pour en arriver là ? Parfois un immense sentiment de tristesse envahit mon cœur, parfois un sentiment de lassitude et d'abattement, puis je reprends le dessus et ne ressens plus que de la rage et de l'espérance. De la rage, parce que je me vois là inutile et impuissant, pauvre oiseau sans plumes et sans serres, loin de la bataille ; de l'espérance, parce que cet état de choses ne peut durer et que je sais que tout cela se paiera un jour ».*(sic)

Le **14/06/1940**, les troupes allemandes vont pénétrer dans Paris déclarée ville ouverte.

Le **17/06/1940**, à 12h30, le Maréchal PÉTAIN, nommé la veille Président du Conseil, au cours d'un discours radiophonique, annonce à tous les français qu'il va demander à l'ennemi l'arrêt des combats. Un ordre de repli général a été ordonné mais les instructions tardent à venir.

## LE REPLI vers le SUD DE LA FRANCE

Le **19/06/1940**, le commandant de l'école de pilotage reçoit l'ordre de se replier vers le sud. Une partie du personnel est chargée de convoier les avions, tandis que certains vont faire le déplacement par leur propre moyen, les autres seront embarqués dans des camions.

Jacques écrit dans son journal :

*« 20/06/1940 – Le désordre dans le camp était indescriptible, des bruits plus ou moins fantaisistes couraient sur l'avance des armées ennemies. Certains déclaraient que Nantes était déjà prise et que nous étions coupés. On nous donna cinq fusils, des cartouches à profusion. Pour l'essence, ce fut un véritable pillage. Je courus au bureau pour demander un ordre de mission. Le lieutenant leva vers moi*

*ses yeux graves et ironiques et me dit ces simples mots : « Essayez de passer, je vous donne rendez-vous à Bergerac ».*

*« Et la folle équipée commence avec Pierre LAUREYS, Bernard THIBAUD (+), Gérard SAVARIT. Notre voiture Bugatti était pleine à craquer... Nous arrivons à Bergerac à deux heures du matin, après avoir doublé tous les convois. La nuit est noire. A l'entrée du terrain, nous sommes arrêtés par une sentinelle indigène qui nous conduit au poste de garde. Un sous-lieutenant, mal réveillé, nous fait coucher dans la première chambre qu'il trouve, et je dors sur le plancher, enroulé dans mon cuir. Je ne suis plus qu'une chose inerte, incapable de réaliser la catastrophe qui nous accable ».*

*« Le 21/06/1940 - En nous réveillant, nous avons eu la stupéfaction de constater que nous avons dormi parmi les plans secrets et les documents de l'Etat-Major Général. Pauvre France ! Avec quelle légèreté on t'a abandonnée ! Dans le courant de la matinée, nous rencontrâmes l'Ecole de Pilotage de Dinan qui, comme nous, errait dans le camp, abandonnée à elle-même, ignorée de tous. Son capitaine voulut bien nous incorporer ». (sic)*

## 2- DÉserter pour ALLER COMBATER

Le 21/06/1940, Jacques arrive à Bergerac avec l'École de Pilotage de Vannes.

Jacques écrit dans son journal :

*« 22/06/1940 – Ce matin, mauvaises nouvelles : les Allemands approchent à une allure record. Le capitaine prend la décision d'emmener toute son école dans un petit village, à quelques kilomètres de Bergerac, et là nous devons attendre l'arrivée des Allemands. Il nous déclara froidement que, sachant un peu d'allemand, il saurait toujours bien se débrouiller ».*

*« Exprimer le dégoût qui nous envahit est impossible. J'ai regardé avec un sentiment de profonde tristesse ce vieux capitaine qui portait pourtant des décorations de l'autre guerre ; je me suis rappelé que, la veille, il avait fait hisser le drapeau de l'Ecole sur un mat de fortune, et j'ai compris que son amour pour la France était submergé par la lassitude et le désespoir et qu'il fallait lui pardonner, mais non le suivre ». (sic)*

## EN DIRECTION de BORDEAUX

Jacques écrit dans son journal :

*« Et nous nous sommes échappés en direction de Bordeaux. Là, calme le plus parfait. Les officiers se promenaient paisiblement dans les grandes artères de la ville, ou se reposaient à la terrasse des cafés. Et nous, sales, fripés, moi tenant en laisse ma petite chienne « Jap » que je n'avais pas voulu abandonner, quelle figure pouvions-nous faire ! Nous sommes allés jusqu'au port, pour voir si, par hasard, nous ne pouvions pas nous embarquer pour le Maroc ou ailleurs. Il y avait bien un torpilleur anglais à quai, mais il était gardé par des sentinelles anglaises et*



*françaises et nous avons jugé bon de ne pas insister. Nous sommes allés vers le bassin d'Arcachon où mon copain Pierre LAUREYS retrouva sa famille. Bientôt, il fallut s'arracher à ce calme et nous replonger dans la frénésie et le dégoût. Ah ! nous faisons très "armée en déroute" avec notre voiture entourée de bidons grossièrement attachés avec de la ficelle, nos fusils en bandoulière et ma petite chienne trotinant derrière moi ». (sic)*

## ARRIVÉE à DAX

*« Dans l'après-midi, nous arrivâmes à Dax, après un voyage merveilleux à travers les Landes. A Dax, par un hasard extraordinaire nous retrouvâmes notre vieille Ecole et les copains : Jean, Alain, Jean Mariaud de Serre, Antoine Winther (†), Francis, Robert Denappe... Nous couchâmes dans le deuxième étage de l'école d'un village. Comme c'était émouvant de contempler les petits pupitres de vieux chêne tachés d'encre, comme il était triste de penser au malheur de petits êtres qui, il n'y a pas bien longtemps, épelaient : « Vive la France ». Toute la nuit, une pluie drue tombait ».*

*« 23/06/1940 – La Bugatti ne voulait pas partir, se vengeant de la douche reçue. On conduisit à Pau le Lieutenant D... et le Sergent-chef B... qui voulaient y retrouver leur famille ».*

*« 24/06/1940 – Toute l'Ecole était en effervescence ; la débâcle commençait et déjà de nombreux camarades étaient partis, qui à pied, qui en voiture, dans le but de s'enfuir de France. Les nouvelles étaient de plus en plus mauvaises. Il fallait maintenant agir vite et surtout se fixer un but. Pour moi, il n'y en avait qu'un seul : rallier l'Angleterre. La veille, j'avais entendu à Pau la proclamation du Général de GAULLE, et je savais que nous serions bien accueillis par les Anglais ». (sic)*

## À LA RECHERCHE d'un PORT sur LA CÔTE ATLANTIQUE

*« Nous décidâmes d'aller à Bayonne, pensant trouver des navires en partance pour l'Angleterre. J'ai dû laisser ma petite chienne chez une brave dame qui nous avait logés. Ma fidèle « Jap » sentait obscurément qu'il se passait quelque chose d'anormal, ses yeux me fixaient étrangement quand je la regardais, et elle me suivait pas à pas. C'est bête, mais l'abandon de « Jap », qui était en soi un acte d'importance si minime, symbolisa pour moi tout l'arrachement que je souffrais en quittant ma Patrie !... La bonne vieille Bugatti nous a encore transportés jusqu'à Saint-Jean de Luz, car, à Bayonne, il n'y avait rien à espérer pour embarquer ».*

*« En arrivant à Saint-Jean de Luz, par la route qui, venant de Bayonne domine la rade, nous aperçûmes des cargos britanniques qui, à l'ancre dans la rade, roulaient et tanguaient sur la mer mauvaise. Comme l'espoir m'a envahi à ce moment-là ! Mais nous n'étions pas au bout de nos peines car ces bateaux étaient destinés au transport des troupes coloniales ! Nous avons cherché pendant des heures un moyen quelconque de nous embarquer. Hélas ! rien à faire ! En désespoir de cause, je suis allé seul avec mon copain « Robi » sur le quai. Nous étions un peu*



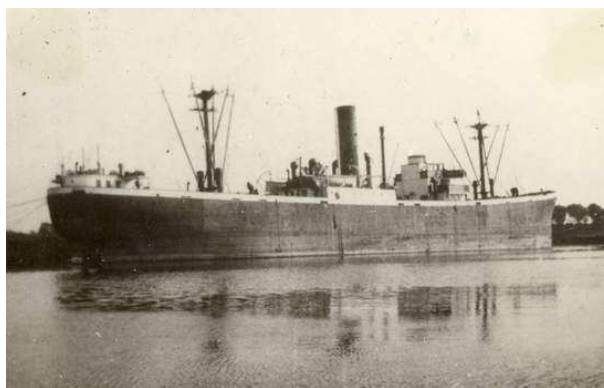
découragés, car les Polonais étaient, bien entendu en uniforme, et nos cuirs et nos casquettes de l'Aviation française nous faisaient repérer tout de suite. Les gendarmes polonais surveillaient l'embarquement des soldats et nous refoulèrent lorsque nous tentâmes de nous faufiler parmi eux ».

« Je remarquai un officier subalterne polonais, qui avait une mine particulièrement sympathique, et lui demandai de bien vouloir nous prêter des uniformes polonais. Sa réponse fut affirmative. Je courus chercher Pierre, Bernard, Gérard. Tous les cinq, sous la pluie qui tombait très fort, nous attendions les fameux uniformes qui ne venaient toujours pas. Le transport des soldats se faisait du port aux cargos par l'intermédiaire de grosses pinasses de pêcheurs qui étaient alignées le long de la jetée. Entre la digue et les pinasses étaient rangées des petites barques qui, par le vent, s'entrechoquaient ». (sic)

### EMBARQUEMENT sur le CHARBONNIER « KELSO »

« Dans l'énervement qui commençait à s'emparer de moi, une idée m'était venue : sauter froidement dans les barques et prendre les pinasses un peu à l'abordage ! Il pleuvait toujours de plus en plus fort. L'officier qui m'avait promis les uniformes avait disparu ; les gendarmes polonais nous interdisaient toujours le passage. Il était terrible de penser que là, à quelques mètres de la digue, était le salut !

A la fin, je n'y tins plus, je lançai ma petite valise au fond d'un rafiot, qui se trouvait près de la digue, et m'agrippant tant bien que mal, je sautais de barque en barque jusqu'à la pinasse la plus proche, un bon rétablissement, des mains qui se tendent... ça y est ! C'est fini, il n'y a plus moyen de reculer, déjà le bateau s'ébranle... La mer est très mauvaise, mais après une heure d'efforts, nous arrivâmes à monter à bord du cargo KELSO. Il n'était pas bien beau et ne sentait pas bien bon, mais je penserai toujours à lui avec un sentiment de respect... ». (sic)



Cargo S/S KELSO (uboat.net)

« C'est le soir du 24 juin ; je regarde s'éloigner les rives de France. Quand retrouverai-je ma famille, ma patrie ? Mais je ne pouvais me faire à l'idée d'une France battue, sans honneur et sans gloire. Ce n'est pas un sentiment de peur et de rage qui m'a poussé à accomplir cet acte, mais bien de la tristesse, du courage et beaucoup d'espoir » (sic)



À bord Jacques LUX retrouve ses camarades Pierre LAUREYS et Bernard THIBAUD.

## ARRIVÉE en ANGLETERRE

Le **29/06/1940**, le « KELSO » arrive au port de Liverpool. Dès l'accostage, la Military Police monte à bord. Les Polonais débarquent et quittent le port en rang par quatre. Arrive le tour « des clandestins français », une fois débarqués, ils sont conduits à Birkenhead, sur l'autre rive de l'estuaire de la Mersey, où un gigantesque village de tentes a été dressé à « Arrow Park ». Les hommes sont regroupés à 5 par tente.

Sont présents dans ce camp des centaines de soldats de diverses nationalités, chaque jour de nouveaux arrivants français, belges, polonais, tchèques, hongrois. Parmi eux de nombreux français venant de Bretagne après avoir été embarqués à la suite de l'ordre de l'Amiral DARLAN enjoignant à tous navires français de rejoindre un port de l'Empire, ou allié. Le Général Antoine BETHOUART commande ce camp et ses officiers invitent la troupe à ne pas se rallier aux Anglais, à se tenir prête à rentrer en France, comme ils pourront le faire bientôt, puisque les combats ont cessé depuis la signature des conventions de l'armistice. Des officiers britanniques de l'Intelligence Service interrogent les français individuellement pour connaître leurs intentions.

## 3- SON RALLIEMENT à LA FRANCE LIBRE

Le **30/06/1940**, le Général de Gaulle se rend au Camp d'Arrow Park pour rencontrer les volontaires prêts à s'engager dans les Forces Françaises Libres.

Le **01/07/1940**, Jacques prends la décision de s'engager dans la « LÉGION de GAULLE ».

Le **03/07/1940**, les volontaires, qui ont fait le choix de répondre à l'Appel du Général de GAULLE, quittent le camp pour rejoindre Londres où ils seront dirigés vers le Dépôt central des Forces Françaises Libres (FFL) installé dans un grand bâtiment appelé « Olympia-Empire-Hall ».



*L'Olympia – Empire Hall (chez jeannette.fleurs.over-blog.com)*

Ce vaste hall d'exposition désaffecté nommé « Empire Hall », baptisé initialement et communément appelé « Olympia ». Il est situé dans le quartier londonien de Hammersmith. Ce vieux bâtiment inoccupé vient d'être transformé en un vaste lieu d'accueil et d'hébergement.



*Jeunes volontaires à l'Olympia Empire Hall*  
(lappeldugeneraldegaulle.e-monsite.com)

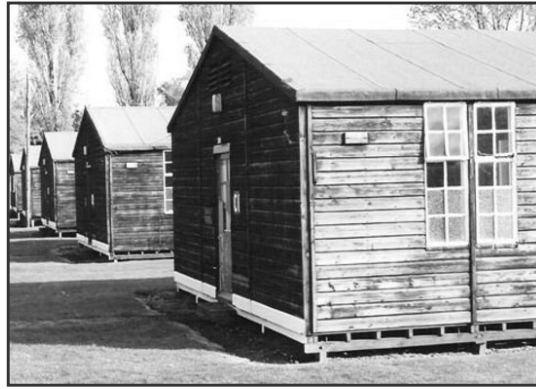
Les volontaires sont recensés et enregistrés. Jacques, de taille 1m76, 62kg, yeux bleus, confirme sa volonté de s'engager dans les Forces Françaises Libres (FFL) et demande à servir dans l'aviation. Il déclare avoir 31 heures de vol à son actif sur avion Luciole, Salmson D.6 cri-cri, Potez 63 et exprime le souhait de devenir pilote de chasse ou bien à défaut parachutiste. Incorporé dans les FAFL (Forces Aériennes Françaises Libres) en qualité élève-pilote, soldat de 2<sup>e</sup> Classe, le matricule FAFL n° 30222 lui sera attribué.

Les volontaires sont ensuite dirigés en fonction de leur situation et de leur vœu dans d'autres lieux. Pour les aviateurs ce sera la Base RAF (Royal Air Force) de Saint-Athan située au Pays-de-Galles près de Cardiff.

## **ARRIVÉE en SAINT-ATHAN au PAYS de GALLES**

Le **09/07/1940**, arrivé par le train à la gare du village de *Saint-Athan*, il est 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 : Pol CHARBONNEAUX, Christian FOUCHER, Henri de la BRIERE, Roger MALBRANQUE (†), Simon STOLOFF, Xavier HAHN (†), Jacques BENTLEY, Jacques BACHY et LEFÈVRE.

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 » fort 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 bombardier l'Allemagne.

Le **25/07/1940**, « Alerte » dans la nuit. Les projecteurs anti-aériens illuminent le ciel de toutes parts pour repérer les bombardiers ennemis annoncés qui malgré cela ne manqueront pas de lâcher leurs chapelets de bombes. Passage à St Athan du commandant Lionel de MARMIER, officier de réserve, qui vient exposer son projet de former des unités françaises avec des avions français. Il n'arrive pas à convaincre les pilotes qui sont impatients de pouvoir reprendre le combat auprès des Anglais.

Jacques garde espoir d'être incorporé dans la RAF.

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

Le **01/08/1940**, il est nommé au grade de caporal-chef.

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 créée une École de pilotage franco-belge. Le capitaine Jacques SOUFFLET est chargé d'assurer le convoyage sur ce nouveau terrain des avions français qui se trouvent à St-Athan : un Goéland, un Potez-540 et un Potez-63 et les Caudron-Simoun. Jacques doit encore patienter, il ne fait pas partie de ce groupe.

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

Le **16/09/1940**, Jacques signe son acte d'engagement dans les Forces françaises libres.

Le **16/10/1940**, convoqué pour une visite médicale, il est reconnu « Apte PN » (Personnel Navigant).

## ARRIVÉE à ODIHAM

Le **02/11/1940**, Jacques est affecté à l'école élémentaire de pilotage franco-belge nouvellement formée à Odiham située 65km à l'ouest de Londres.



Le **03//11/1940**, il voyage en train via Cardiff, Bristol, Westbury, Salisbury, Basingstoke et Hook.

La **Base RAF 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.

L'école franco-belge vient d'être créée le 29 octobre. Elle doit accueillir une centaine d'hommes à divers stades d'instruction. Elle est équipée des avions français : quatre *Morane 230* et *Morane 315*, trois avions *Simoun*, et plusieurs *Miles-Magister* qui vont être très prochainement fournis par la RAF. Un officier britannique, le Wing Commander WYNN, a été nommé pour en prendre le commandement.

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



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

L'École est encadrée par des moniteurs de vols et des instructeurs belges, français et anglais. Les élèves-pilotes belges seront sous la responsabilité de leur officier le capitaine CAJOT pour un effectif d'une trentaine d'élèves. Quant aux élèves-pilotes français ils seront sous la responsabilité de leur officier le capitaine de RANCOURT, nouvellement affecté, pour un effectif également d'une trentaine d'élèves. Un officier britannique, le Flight-Lieutenant DAVIES, est nommé responsable de l'entraînement en vol. L'enseignement en vol sera assuré par des moniteurs français et belges. Des britanniques sont responsables de l'enseignement de l'anglais.

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

Le **18/11/40**, l'école franco-belge d'Odiham est désormais opérationnelle et ça vole !

Parmi les moniteurs il y a des aviateurs belges : Léon PREVOT, Henri GONAY, Giovanni DIEU, C. GOETHALS, G. VAN-CROMPHOUT et Jacques D'URSEL, les 3 premiers ayant participé à la bataille d'Angleterre. Parmi les moniteurs français, plusieurs sont issus de l'École de pilotage n°23 du Mans : Georges LE DILASSER, surnommé « le Colonel », Édouard PINOT dit « Bouboule », Julien LE TESSIER dit « Tonton », Marcel OLLIVIER dit « Pépère », GAUDARD dit Pierre Dac, Eugène SIGNEUX dit « Sisi », Edward LE METAYER dit « Sacha », et d'autres.



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

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

(†) Le **17/12/1940**, triste nouvelle de la mort du moniteur Sébastien ALBERT âgé de 23 ans victime d'un accident lors d'un vol d'entraînement avec Victor DUGOURGEL qui est sérieusement blessé.

Le **25/12/1940**, c'est « Christmas » ... pour fêter ce jour de Noël de nombreux pilotes répondent aux invitations de toutes parts proposées par des familles anglaises.



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

Le **27/12/1940**, ceux de l'École n°23 du Mans, arrivés en Angleterre sur un langoustier « Le Trébouliste », sont heureux d'accueillir leur chien mascotte « pilou » de retour de sa mise en quarantaine obligatoire pour tout chien « no british ».

**Début janvier 1941**, Jacques LUX signe son engagement définitif dans les Forces Françaises Libres pris en compte à partir du 01/07/40. A cette occasion il demande à prendre un nom d'emprunt pour la durée de la guerre, en choisissant le patronyme de jeune fille de sa mère il devient « **Paul Jacques COUDRAY** ».

Mais impatient de pouvoir combattre, il envisage de changer d'arme pour les Chars et porte sa candidature comme Elève Officier.

Le **22/01/1941**, Jacques ainsi que Bernard THIBAUD et Pierre LAREYS sont dirigés vers le Camp de « Old Dean Camp » situé près de Camberley pour y passer l'examen d'admission au cours des EO (Elève Officier).

## **DIRIGÉ vers le CAMP de CAMBERLEY**

Le **23/01/1941**, Jacques et ses camarades arrivent au Centre d'Instruction 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 de 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 « commandant 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.

Jacques exprime ses ressentis lors d'un exercice de rédaction répondant aux questions suivantes :  
Que faisiez-vous dans la vie civile ? Pourquoi êtes-vous venus en Angleterre et comment ?

*« J'aurais voulu pouvoir ensevelir au plus profond de mon esprit le souvenir de ma vie civile, car cette vie passée à l'abri des difficultés de la guerre n'a été que bonheur. Il eut été si bon de remuer à nouveau tout ce passé poussiéreux pour le replonger dans la joie ... de la « Victoire ». Aussi je préfère donner un aperçu rapide et relativement vague de cette première partie de ma vie. D'ailleurs il suffit de préciser que c'est une vie de moins de vingt ans, vie d'enfant, vie de potache, vie d'étudiant ».*

*« La guerre est venue jeter le trouble dans cette évolution si normale et si calme. Mon esprit ardent de français n'a pas pu se faire à l'inaction et ce fut « l'engagement volontaire ». Alors commence une grande aventure qui hélas ! ... n'est pas encore terminée. Celle du jeune élève pilote qui brûle de se battre et qui voit ses meilleurs intentions bafouées, son énergie dédaignée ».*

*« Et puis un mois plus tard c'est la défaite, l'écroulement d'une France tant armée. C'est peut être dur pour un soldat de mourir les armes à la main, c'est plus pénible encore de se rendre à l'ennemi sur ordre de ses chefs après un dur combat, mais c'est horrible de se sentir la pauvre petite chose inutile fuyant sans cesse l'envahisseur et tout cela à l'abri des balles et des bombes. Ce sentiment de rage mêlé à la haine que j'éprouve pour les allemands m'a poussé à fuir la France. »*

*« Raconter mon évasion dans tous ses détails serait bien long. Il me suffira de dire qu'après un long voyage échevelé qui de Bretagne m'a conduit à St-Jean-de-Luz où j'ai réussi à m'embarquer sur un cargo britannique qui faisait le transport des troupes polonaises. Il est vain de dire que j'ai vécu de biscuits pendant 8 jours, il est vain de dire que j'ai eu froid la nuit en dormant sur le pont. D'ailleurs je ne sentais pas la fatigue, je ne sentais pas la faim, je n'éprouvais plus de tristesse et de désespoir lorsque je pensais à tout ce que j'avais perdu ; parce que mon espoir et ma foi dans les chefs qui m'avaient appelés, foi dans le peuple qui allait m'accueillir. Pourquoi faut-il que 9 mois après mon arrivée en Angleterre j'en sois rendu à espérer .... encore. » (sic)*

Le capitaine "CHARLES" soucieux de l'état d'âme de Jacques et conscient de ses capacités réussit à lui faire changer d'avis en restant dans l'aviation, lui promettant un départ très proche.

### **DIRIGÉ vers le « 1 RECEIVING WING »**

Le **02/05/1941**, il est dirigé vers le « **n°1 Receiving Wing** » de **Torquay** en attente de son affectation. C'est un centre de formation de base pour les recrues de la RAF, situé en bord de mer sur la pointe sud-ouest de l'Angleterre, installé dans le Palace Hotel du quartier de Babbacombe.

### **DIRIGÉ vers la BASE RAF de STRAFORD-on-EVEN**

Le **13/05/1941**, en attente de son affectation, il est dirigé vers la **Base RAF de Straford-on-Avon** située au centre de l'Angleterre à 40km au sud de Birmingham.

Le **17/05/1941**, Jacques est informé qu'il va intégrer prochainement l'école d'initiation au pilotage de Scarborough.



## AFFECTATION au « 10 ITW » de SCARBOROUGH

Le 22/05/1941, Jacques LUX arrive à Scarborough où il est incorporé à 3<sup>ème</sup> escadrille du « 1 Squadron » de l'École d'initiation au pilotage « 10 I.T.W » (Initial Training Wing).

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 - 101 ITW RAF en juin 1941 à Scarborough:  
Ducorps, Joubert, Gins, Lorand, Dromatakis, Le Moaligou, Pineau, Nanot, Hardy, Hugot, Scheidhauer,  
Borne, Loubet, Thibaud, Debacq, Horwath, Pottel, 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 Horvath, 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, de même pour Marcel LE BIVIC, Edouard LE METAYER, Claude SERF alias Georges NEWMAN, Jacques DEBACQ, Philippe ALLARD, Alexandre GINS et Jacques JOUBERT des OUCHES qui va les rejoindre cinq jours plus tard.



*Jacques Lux (Coll. F. Bruyelle)*

### **AFFECTATION au n° 6 EFTS de SYWELL**

Le **07/07/1941**, ils arrivent au « **6 EFTS** » installé sur la **Base RAF de Sywell** située à 120km au nord de Londres, entre Birmingham et Cambridge.

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**, le stage au « 6 EFTS » est terminé pour Jacques qui attend sa nouvelle affectation.

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

Le **06/09/1941**, il est dirigé vers le « 17 EFTS » de Pool pour poursuivre sa formation en attendant son affectation dans l'une des Écoles de pilotage militaire « SFTS », avec lui Jacques JOUBERT des OUCHES et Jacques DEBACQ.

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



*De-Havilland DH.82 Tiger Moth* (rcaf-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 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 JOUBERT des OUCHES, Henri DE BORDAS et Iwan PORCHON. Ils intègrent le Cours n°67.



(Coll. Famille Joubert des Ouches)

Les élèves-pilotes FAFL sont en tenue sombre.

1<sup>er</sup> rang de gauche à droite : Georges Droumatakis - Bernard Scheidhauer (†) – Jacques Joubert des Ouches (†disp.) – Henri de Bordas - Iwan Porchon

2<sup>ème</sup> rang : Ferdinand Hardi

3<sup>ème</sup> rang : Pierre Laureys - André Pottel (†disp.) – **Jacques Lux** (†dips.)

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 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, plus de seize tués parmi les dernières promotions.



*Miles-Master Mk.I*



*Miles-Master Mk.II*

(avionslegendaires.net)



*Vol d'entraînement sur Miles-Master III*

Au cours du stage des pilotes repérés par leur moniteur sont désignés pour faire leur apprentissage sur avion de chasse « Hurricane ». Cette première expérience de vol avec un moteur d'une puissance 1100 chevaux laisse aux élèves pilotes un souvenir inoubliable. Jacques va pouvoir totaliser une douzaine d'heures sur ce type d'avion.



*Hurricane Mk I* (aresgames.eu)

Le **15/02/1942**, Jacques est nommé au grade de sergent.

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

groupe en formation, vol de nuit, navigation et lecture de carte. Jacques obtient un total de 69,4% de réussite.

Le **20/02/1942**, il est nommé au grade de sous-lieutenant à titre temporaire.

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



Insigne de pilote de la RAF « the wings »

Le **25/02/1942**, Jacques demande à l'Etat-Major des FAFL de reprendre le nom de « Jacques LUX », mais la RAF continuera à l'identifier avec son nom d'emprunt « **Paul COUDRAY** ».

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 dirigé 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 reçoit son affectation pour rejoindre une OTU, dernière étape avant l'intégration dans une unité combattante, pour lui ce sera le « 61 OTU ».

### **AFFECTATION au « 61 OTU » de HESTON**

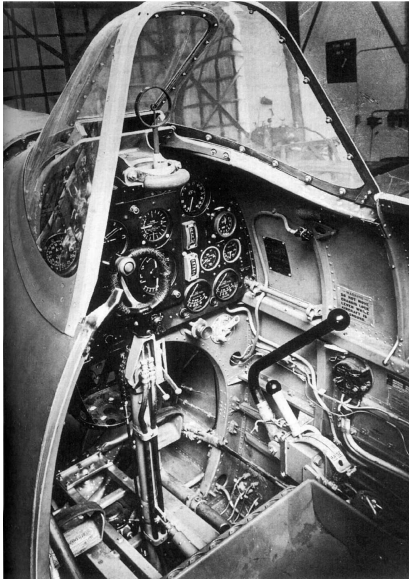
Le **03/03/1942**, Jacques est dirigé vers le « **61 OTU** » installé sur le terrain de la **Base RAF de Heston** située à 15km à l'ouest de Londres, seule unité présente sur le terrain. Avec lui d'autres pilotes FAFL : Jacques JOUBERT des OUCHES (†disp.), Marcel RENAUD (†disp.), André MOYNET, Pierre LAUREYS alias KENNARD 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 de chasse.

Jacques destiné à devenir pilote de chasse, va devoir s'accoutumer désormais au pilotage sur **SPITFIRE** qui va être le type d'avion avec lequel il va combattre prochainement. Les cours pratiqués en anglais sont intensifs. Parmi ses moniteurs de vol, un pilote de chasse français : Maurice CHORON. L'école est équipée de Spitfire I et II, et de Miles-Masters I, II et III. 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 ([ww2aircraft.net](http://ww2aircraft.net))



Spitfire Mk 1 ([spitfireassociation.com.au](http://spitfireassociation.com.au))

Le **09/04/1941**, 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, une ville inconnue de tous. Avec Jacques son camarade Jacques JOUBERT DES OUCHES.

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 gaieté 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 entré 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 « Paul COUDRAY » d'être affecté dans une unité opérationnelle de la RAF, pour lui ce sera le « **118 Squadron** » ; il totalise désormais 226h de vol. Quant à Jacques JOUBERT DES OUCHES, il est envoyé au « 87 Squadron ».

### **AFFECTATION au « 118 SQUADRON »**

Le **12/05/1942**, Jacques arrive au « **118 Squadron** » installé sur le terrain de la **Base RAF de Ibsley** qui est située à 25 km à l'ouest du port de Southampton, avec lui son camarade Ywan PORCHON, de son vrai nom MOYNET.

Le Squadron est équipé de **Spitfire Mk Vb**. Le code de marquage des avions est « **NK** ».



Badge du 118<sup>e</sup> Squadron (décerné en 1943)

*L'emblème du navire en feu indique la spécialité du Squadron dans l'attaque des navires  
La devise du 118<sup>e</sup> Squadron: Occido redeoque = "Je tue et reviens"*

Sur place, ils retrouvent Robert NOËL de son vrai nom NIOLOUX. Il est arrivé il y a deux mois avec **Gaston DANIELO (†)**. Ce dernier a disparu en mer il y a une douzaine de jours, abattu au-dessus de la Manche lors d'une mission d'escorte de bombardiers. Jacques et Iwan PORCHON sont affectés au « B Flight » avec Robert NOËL. Un autre FAFL est présent, André JUBELIN, pilote de l'aéronautique navale, il est le premier français arrivé au Squadron, le 24 décembre dernier.

**En mai**, il effectue 8h de vol non opérationnel.

Le **03/06/1942**, arrivée d'un nouveau pilote FAFL de l'aéronautique navale, le Premier-maître Roland CLAUDE (†disp.) venant du « 340 Free French Squadron ILE DE FRANCE ».



La tour de contrôle de la Station RAF d'Ibsley (peinture de J Chandler - rafjever.org)

( † † † ) Le **20/06/1942**, lors d'une mission au-dessus du Pas de Calais, le « 118 Squadron » engage un combat aérien avec des chasseurs de la JG26 et JG2. Trois pilotes hollandais sont abattus et tués : le Flight Sergeant-Pilot **Cornelis VAN HOUTEN**, le Pilot-Officer **Johannes VEEN** et le Pilot-Officer Paul **Hendrick STENGER** aux commandes de leur Spitfire dans le secteur de St-Omer. Un quatrième, **Robert NIOLOUX** alias Robert NOËL est déclaré « **porté disparu** ». Il a été abattu aux commandes du Spitfire NK-K près de Boulogne-sur-Mer (On apprendra qu'il a été récupéré par les Allemands et fait prisonnier).

**Fin juin 1942**, départ de deux pilotes français, Iwan PORCHON rejoint le « 167 Squadron » et André JUBELIN part pour le « 1 Squadron ».



*Spitfire du « 118 Squadron » (forums.gunboards.com)*

Au cours du mois, Jacques aura effectué 22h de vol supplémentaires dont 8h1/2 opérationnels. Idem au mois de juillet.

Le **16/08/1942**, les trois Squadrons (66, 118 et 501) formant la « Wing de Ibsley » se déplacent sur la **Base RAF de Tangmere** en préparation d'une opération de grande envergure baptisée « **JUBILEE** ».

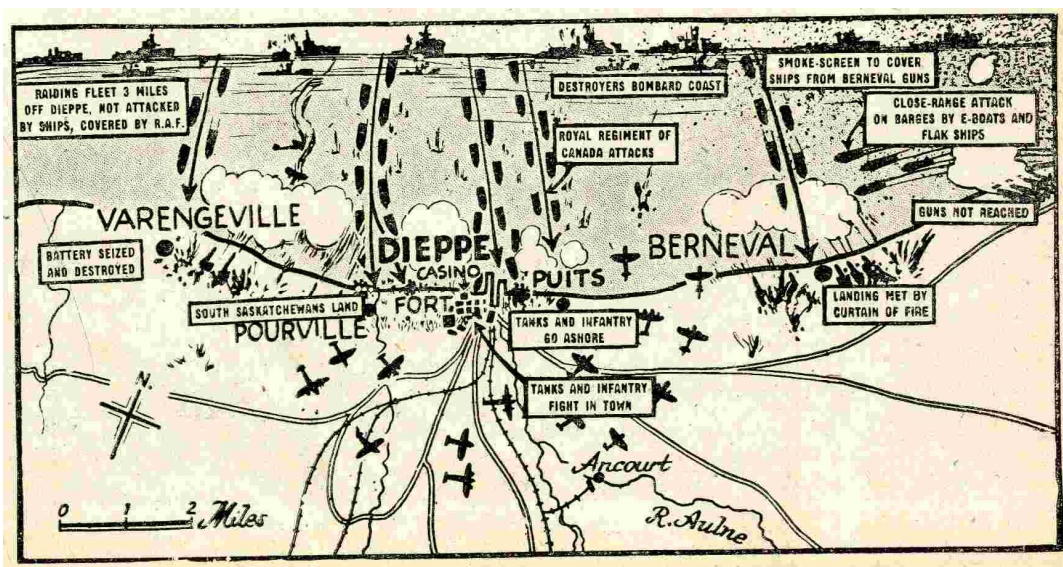
## OPÉRATION JUBILEE - DÉBARQUEMENT de DIEPPE

**Mardi 18 août 1942**, quelques vols de patrouilles défensives au large des côtes anglaises pour contrer toutes reconnaissances ennemies.



*Le "Wing d'Ibsley" à Tangmere (rafjever.org)*

**18h00**, Briefing ! Le déroulement de l'Opération JUBILEE, qui consiste à un grand raid amphibie sur Dieppe, est présenté aux pilotes.



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

**Mercredi 19 août 1942**



**03h00**, réveil pour le petit déjeuner. Il fait encore nuit, le ciel étoilé laisse présager une belle matinée.

**04h00 - Première mission de la journée** - Onze appareils du « 118 Squadron », conduits par le Squadron-leader « Bertie » WOOTEN, sont prêts à décoller du terrain de Tangmere pour la première des trois sorties prévues de la journée. Ils doivent escorter une formation de bombardiers « Blenheim » du « 614 Squadron » qui a pour mission de déposer un écran de fumée devant les plages de Dieppe pour protéger l'arrivée des barges de débarquements. Le départ est retardé.

**07h47**, enfin le signal, le « 118 Squadron » décolle accompagné du « 501 Squadron ». La navigation est très simple pour les pilotes qui se contentent de suivre la longue file de barges et navires se dirigeant vers Dieppe. Après quelques dizaines de minutes le « 118 Squadron », est rappelé à Tangmere. Tous les appareils sont de retour à 8h45.

**11h20 - Seconde mission** - Le « 118 Squadron », accompagné du « 66 Squadron », décolle pour escorter les chasseurs-bombardiers « Hurricane-bomber » des « 32 Squadron » et « 174 Squadron » devant couvrir le retrait de la force d'assaut. Sur la côte française, la visibilité est fortement réduite à cause d'une épaisse fumée. Avec regret aucun avion ennemi n'est rencontré. Tous les appareils sont de retour à 12h40.

**15h00 - Troisième mission** - Douze Spitfire du « 118 Squadron », en compagnie des « 41 Squadron », et « 501 Squadron », sont conduits par le Wing-commander. Ils sont rejoints par le « 308 Squadron » américain. Ils doivent assurer la protection du retrait des forces d'assaut sur le chemin du retour. A leur arrivée à 10km de la côte française un combat aérien est engagé avec une dizaine de chasseurs ennemis « Focke-Wulf Fw190 » et quelques bombardiers « Dornier Do217 ». A 15h25, le Wing/Co GIBBS réussit à endommager un « Do217 » achevé par le Sergent T.J De COURCEY. Un autre « Do217 » est abattu en partage entre le F/L J.B SHEPHERD avec le F/O Ian STEWART et le F/Sgt S. WATSON. Tous les appareils sont de retour à 16h15.

Pendant la soirée, le « 118 Squadron » participe sans incident à plusieurs patrouilles défensives sur le secteur côtier. La participation de Jacques pour cette journée n'aura pas été retenue. Son camarade Roland CLAUDE quant à lui aura effectué les trois sorties.

## LE BILAN de l'OPÉRATION

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 -à :

- † - 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.

Au cours du mois d'août, Jacques aura effectué 12h de vol dont 3h de vol opérationnel.

## DÉMÉNAGEMENT sur la BASE RAF de ZEALS

**Fin août 1942**, le « 118 Squadron » quitte *Ibsley* pour aller s'installer à une vingtaine de kilomètres au nord-ouest sur la **Base RAF de Zeals**.

Le **24/09/1942**, Jacques est informé qu'il passera en Cour-martiale pour avoir commis une infraction à la réglementation en vol de la RAF après avoir effectué le 26 août dernier, lors d'un vol de reconnaissance de secteur aux commandes du *Spitfire EP.226*, une manœuvre acrobatique dangereuse dans le secteur de Ringwoolen effectuant un survol à très basse altitude sans raison valable, susceptible de causer des dommages à l'avion de « Sa Majesté ».



*Spitfire du « 118 Squadron » (pinterest.cl)*

**Début octobre**, Jacques est informé qu'il va prochainement être affecté au « 91 Squadron ». Il totalise désormais 98h de vol à son actif.

## AFFECTATION au « 91 "Nigeria" SQUADRON »

Le **09/10/1942**, il arrive au « 91 Squadron » qui vient tout juste de s'installer sur le terrain de la **Base RAF de Hawkinge**, situé à 3km au nord de la ville balnéaire de Folkestone d'où l'on peut apercevoir les côtes françaises lorsque les conditions météo sont favorables.

A son arrivée deux pilotes FAFL sont déjà présents, Jean MARIDOR, avec lequel il va se lier une forte amitié, et Jean-François DEMOZAY qui vient d'être nommé il y a deux mois le « Squadron-leader ». Il est le premier aviateur FAFL à avoir été nommé « Squadron-leader » d'un Squadron de la RAF.

Jacques signale comme personne à prévenir, Mr TRICOU, ami de la famille, sous-directeur de l'agence bancaire de la Société Général à Londres, 105 Old Broad Street.

Le « **91 Squadron** », a pris le nom de « **Nigéria Squadron** » par reconnaissance à ce pays pour sa participation à l'achat d'une vingtaine de ses avions. Chacun d'eux est orné du nom d'une province du Nigéria. Le Squadron est équipé d'avion de chasse Spitfire Mk V. Les appareils sont marqué du code « **DL** ».

Le « 91 Squadron », bientôt reconnu pour être une unité d'élite, s'est spécialisé dans les missions de patrouilles maritimes au-dessus de la Manche attaquant tous les convois ennemis rencontrés. Il lui arrive également d'escorter des « Lysander » pour des opérations de sauvetage « Air See Rescue » à la recherche d'aviateurs tombés en mer. Les pilotes sont d'origines très diverses : Anglais, Canadiens, Australiens, Sud-Africains, Américains, Belges et Français.

Le « 91 Squadron » mène depuis peu des missions de chasse défensive contre les chasseurs et chasseurs-bombardiers ennemis venant effectuer brièvement des actions isolées de harcèlement des villes côtières de l'Angleterre à basse altitude.

Le **24/10/1942**, Jacques au cours d'une mission, inflige de sérieux dommages à un navire de ravitaillement de l'armée allemande de 800 tonnes à l'entrée du port de Dunkerque.



*Jacques LUX alias COUDRAY dans sa tenue d'officier*

Le **30/10/1940**, son commandant d'unité établi un rapport de recommandation pour être distingué de la *Croix de Guerre* :

*« Le lieutenant J. COUDRAY a exécuté de nombreuses missions de guerre. Il fait preuve du plus grand enthousiasme à engager l'ennemi. Le 24/10/42 il a endommagé un bateau ennemi au large de Dunkerque. Il a pris part à deux combats aériens avec le lieutenant MARIDOR. Au « 118 Squadron » il a participé à de nombreux « SWEEPS ». Le sous-lieutenant COUDRAY est parfaitement noté au Squadron. »*

Le **31/10/1942**, dix avions du « 91 Squadron » décollent de Hawkinge Jacques en fait partie, il a pour équipier Jean MARIDOR. Ils survolent Douvres et prennent la direction de Calais lorsqu'ils aperçoivent une importante formation de chasseurs ennemis. Le « 91 Squadron » va s'engager dans un combat inégal avec plusieurs dizaine de Focke-Wulf Fw190. Jacques et Jean MARIDOR repèrent deux Fw190 qu'ils poursuivent en grim pant en altitude.

Le leader commence le combat en attaquant MARIDOR. Jacques prend pour cible son équipier qui aussitôt plongé vers la mer et à 400m au-dessus de la mer commence à laisser échapper derrière lui une épaisse fumée noire. Les pilotes Jean MARIDOR et le Squadron-Leader Jean DEMOZAY, quant à eux, abattent chacun un Fw190. Au total cinq « Fw190 » sont abattus et un 6<sup>e</sup> endommagé par « Paul COUDRAY ».

Pour ses deux derniers faits d'armes, Jacques est récompensé par une citation à l'Ordre de la zone d'opérations signée du Général Martial VALIN commandant les F.A.F.L, comportant l'attribution de la Croix de guerre avec palme de bronze.

Pendant son premier mois passé au « 91 Squadron » Jacques aura totalisé 19h de vol opérationnel durant lesquelles il aura effectué trois vols de reconnaissance maritime sur les côtes hollandaises et deux autres dans le secteur de Dieppe.

Le **09/11/1942**, l'Air Marchall Leigh MALLORY présente à l'unité son emblème et sa devise.



Badge du « 91 Nigeria Squadron »

*Sa devise : « We seek alone » (nous recherchons seuls).*

## DÉMÉNAGEMENT sur la BASE RAF de LYMPNE

Le **23/11/1942**, le « 91 Squadron » déménage et vient s'installer sur la **Base RAF de Lympne** située à 10km à l'ouest de Folkestone.

Le **01/12/1942**, la Cour Martiale rend son jugement concernant une faute grave commise le 26/08/1942 par le Pilot-Officer « Paul COUDRAY » pour avoir effectué une manœuvre dangereuse en effectuant un survol à très basse altitude sans raison valable. Au vu des circonstances elle ne retiendra pas l'infraction aux règlements de vol, mais il sera sévèrement réprimandé.



Le **7 décembre 1942**, le Pilot-Officer « **Paul COUDRAY** » se porte volontaire pour une mission en solitaire au dessus de la Manche ayant pour but une reconnaissance météo et une surveillance maritime dans les secteurs de Calais et d'Ostende.

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

#### 4- SA DERNIERE MISSION

**Samedi 7 décembre 1942** - Deux missions de reconnaissance maritime au-dessus de la Manche doivent être effectuées.

- **8h30** - Son ami le Pilot-Officer Jean MARIDOR, aux commandes du **Spitfire AD261**, décolle du terrain de Lymgne pour effectuer une reconnaissance maritime dans le secteur de Dieppe avec comme équipier le Pilot-Officer N. KYNASTON.
- **8h25** - Jacques aux commandes d'un **Spitfire Vb** décolle à son tour pour effectuer une mission solitaire ayant pour but une reconnaissance météo et une surveillance de la navigation ennemie dans la zone située entre les ports de Calais et Ostende.



*Spitfire au décollage*

Après avoir traversé la Manche Jacques devait pénétrer une douzaine de kilomètres à l'intérieur des terres dans le secteur de Calais avant de prendre le cap au nord-est vers Ostende.

- **9h30** - Le **Spitfire AD261**, piloté par Jean MARIDOR, est de retour.

Sur la Base RAF de Lymgne on reste sans nouvelles du Pilot-Officer « **Paul COUDRAY** ». Les heures passent et l'on finira par déclarer l'avion et son pilote : « **missing** » (disparu). On espère qu'il a pu effectuer un atterrissage forcé en France.

Ni l'avion, ni le corps du pilote, ne seront jamais retrouvés.

*Sa disparition sera confirmée par un message allemand intercepté à 8h40 : « un avion s'est écrasé dans la région du Pas-de-Calais ». Le pilote allemand Franz HILLER de la JG26 aux commandes de son Messerschmitt Bf109 déclarera au retour de mission d'un vol de reconnaissance vers l'Angleterre, avoir abattu à la même heure un Spitfire à 10km au nord-ouest de Calais.*

Estimation du lieu de la disparition au nord-ouest de Calais (59)



## Le sous-lieutenant Jacques LUX alias Paul COUDRAY

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

« Disparaît au-dessus de la Manche » le 7 décembre 1942 dans le secteur de Calais



« **Mort pour la France** »

à l'âge de 21 ans

*Crédité d'une victoire aérienne et d'un navire endommagé,  
il totalisait plus de 320 h de vol*



## 5- LES CITATIONS

(C'est COUDRAY, son nom d'emprunt pour la guerre, qui apparaît dans le texte des citations)

### CITÉ à l'Ordre de la zone d'opérations,

le Sous-Lieutenant COUDRAY Jacques pour le motif suivant :

*« Jeune officier pilote de chasse rallié dès l'armistice. A accompli de nombreuses missions de guerre avec beaucoup de cran. Le 24 octobre 1942, endommageait un navire ennemi sur les côtes de France. Quelques jours plus tard, le 31 octobre, en compagnie d'un camarade (le lieutenant MARIDOR), il engageait le combat avec une formation d'avions ennemis supérieur en nombre, réussissant à endommager un FW190. »*

Londres le 16/12/42, signé M. VALIN

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

### CITÉ à l'Ordre de l'Armée de l'Air,

le Sous-Lieutenant COUDRAY Jacques pour le motif suivant :

*« Jeune officier pilote très aimé de ses Chefs. Au cours de nombreuses missions a fait preuve de qualités de décision, de mordant et d'enthousiasme. A trouvé une mort glorieuse le 7 décembre 1942, au cours d'une action offensive au dessus des territoires occupés.»*

Londres le 7/1/43, signé M. VALIN

Cette citation comporte l'attribution de la Croix de Guerre avec alme de bronze.

### TEXTES de proposition portant nomination dans l'Ordre de la Légion d'Honneur (25/3/47) :

En faveur du S/Lieutenant LUX Jacques alias COUDRAY :

*« Sous-lieutenant, forces aériennes françaises ; officier pilote très aimé de ses chefs, aux cours de nombreuses missions a fait preuve de qualités de décision, de mordant et d'enthousiasme. A trouvé une mort glorieuse, le 7 décembre 1942, au cours d'une action offensive au-dessus des territoires occupés. Déjà cité à l'ordre de la zone d'opération ».*

*« Elève pilote en France en 1940, évadé sur une vedette transportant des soldats polonais, en trompant une surveillance sévère à Bayonne le 24 juin 1940. Engagé dans les FAFL et breveté de la RAF a combattu comme chasseur et a été deux fois cité. A été porté disparu le 7.12.42 au cours d'une mission offensive sur les côtes de France. »*



## 6- LES DÉCORATIONS

- Croix de Chevalier de la Légion d'honneur, à titre posthume, (décret 25/03/47 – JO 27/4/47)
- Croix de guerre 39-45 avec étoile d'argent et palme de bronze
- Médaille de la Résistance française à titre posthume (décret 11/05/47 – JO 27/5/47)
- Médaille commémorative des services volontaires dans la France-Libre (décret 4/4/46)



## 7- LES HONNEURS

- **CLICHY**, département des Hauts de Seine (92), son nom est inscrit sur le Monument aux Morts situé Place de la République.



(hemis.fr)

- **BONNEVAL**, département de l'Eure-et-Loir (28), son nom est inscrit sur le Monument aux Morts situé promenade de Mail



(monumentsmorts.univ-lille.fr)

- **BONNEVAL (28)**, son nom est inscrit sur une plaque commémorative située à l'intérieur de l'église Notre-Dame.



(memorialgenweb.org)

- **BONNEVAL (28)** son nom est inscrit sur une plaque commémorative à la mémoire des résistants de Bonneval, installée à proximité du Monument aux Morts.



(memorialgenweb.org)

- **L'aéro-club de CHARTRES-CHAMPHOL (28)** est dédié à la mémoire de « Jacques LUX », une plaque commémorative a été inaugurée le 24 septembre 1994 à l'initiative de la Fondation de la France-Libre. En 2018 suite à d'important travaux de réaménagement, l'aéroclub a été rebaptisé « Aérodrome de Chartres-Métropole ». Le 16 juillet 2018 a été inaugurée, à l'initiative du Général Bernard Cruzet, Président de l'aéroclub, le nouvel emplacement de la plaque commémorative à la mémoire de Jacques LUX, restaurée à l'occasion. Elle est désormais située à proximité de l'entrée du bâtiment d'accueil.





(Coll. B. Cluzet)

- **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/>



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

## 8- LA FAMILLE

**1920 – SA NAISSANCE** - le 15 décembre 1920 à Clichy (92), au 121 rue Martre, est né un enfant prénommé *Jacques, Paul*, fils de Charles Pierre LUX, 31 ans employé de Banque, et Hélène Alexandrine COUDRAY, 29 ans son épouse. Déclaration faite à la Mairie en présence de Paul COUDRAY rentier, grand-père de l'enfant, domicilié au 112 rue Martre, et de Félicia LAINE, rentière, domiciliée à Clichy au 1 rue du Landy.

**1942 – SA DISPARITION** - Jacques est officiellement déclaré « disparu » lors d'une opération aérienne le 17/12/1942, « présumé décédé » le même jour.

**1944** - Ses parents habitent toujours à Clichy depuis 1920 au 112 rue Martre.

**1945** - Son père, Charles Pierre LUX, capitaine de réserve et chevalier de la Légion d'Honneur, est sous-directeur à l'agence de la Société Générale du 106 rue St Dominique à PARIS 7<sup>e</sup>.

**1945** - Maryse, la sœur de Jacques, est maman de deux bébés.

**1946** - Son père retraité réside chez sa fille à Bonneval (28) au 38 rue Emile PEIGNE, Clos de l'Image.

**1946** – Le 25 juillet 1946, Jacques LUX est reconnu « Mort pour la France » dans l'acte de décès dressé par le Ministère des Anciens Combattants.



### Sources documentaires supplémentaires:

Témoignage de J. Mariaud de Serre – Archives B. Cluzet - Archives fam. Hauchemaille – Archives fam. Joubert des Ouches

Sites WEB : jean-maridor.org - rafcommands.com - rafjever.org - memorialgenweb.org - monumentsmorts.univ-lille.fr - hemis.fr  
lappeldugeneraldegaulle.e-monsite.com - avionslegendaires.net - wikipedia.org - aresgames.eu - ww2aircraft.net -  
spitfireassociation.com.au - aircrewremembered - rafjever.org - forums.gunboards.com - pinterest.cl - uboat.net

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/>

