



Marc LEPEL COINTET

Né le 12 décembre 1912 à Paris

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

Matricule FAFL 30.275

« Disparaît » le 12 avril 1942 dans la région côtière de Gravelines (59)



Pilote de chasse au « 616 SQUADRON » de la RAF



« Mort pour la France » à l'âge de 29 ans





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

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



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

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

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

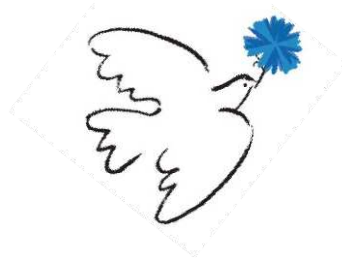
Ces biographies sont consultables sur le site internet de la *Fondation de la France libre* à l'aide du lien suivant : <https://www.france-libre.net/les-123-fafl-declares-porte-disparu/>

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

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



Agir pour la Liberté



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

Biographie proposée par Frédéric Bentley
Président de l'Association pour la Mémoire des FAFL (AM-FAFL)
avec la collaboration de
Jean-Pierre Fitamen vice-président de l'AM-FAFL
(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



1- SES DÉBUTS

1912 - SA NAISSANCE - Le 12/12/1912 à Paris au 17^{ème} arrondissement, est né un enfant prénommé *Marc Marie* fils de André Guy LEPEL COINTET et de Jeanne Marie Fernande VARANGUIEN de VILLEPIN.

Dans son enfance Marc est reconnu pour être « l'enfant terrible de la famille ». Il pratique le scoutisme à Paris, « Groupe St Louis », dans la troupe dite « Les Attapasques ».

1927 - Marc, après avoir obtenu son baccalauréat littéraire, débute des études de Droit.

1929 - Alors qu'il prépare le concours d'entrée à l'Ecole des Officiers de la Marine-marchande, il est victime d'un grave accident de chasse qui le blesse très sérieusement à la cheville et au tendon d'Achille.

1932 - Marc exerce le métier d'Agent d'Assurances. Il réside à Paris 17^e au 10 rue Juliette Lamber. À cause de sa blessure à la cheville, il est reconnu inapte à tout service militaire.

1939 – Il réside à Paris 8^e au 27 rue de Turin.

LA FRANCE entre EN GUERRE

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

Le **28/02/1940**, bien que reconnu inapte à tout service militaire à cause de sa blessure à la cheville, n'écouterant que son courage et patriotisme, il parvient malgré les plus grandes difficultés à s'engager dans l'Armée de l'Air dans le seul but de devenir pilote.

ÉCOLE de PILOTAGE n° 24 de DINAN

En mars 1940, Marc est envoyé en Bretagne à l'Ecole de pilotage n° 24 de Dinan.

En avril, arrivée de Gérald LÉON (futur FAFL) à l'Ecole de pilotage

Le **01/05/1940**, Marc LEPEL COINTET est promu au grade de caporal-chef.

Roger DERREUMAUX élève à l'école de pilotage de Dinan témoigne de ses activités :

En avril 1940, les voyages ont débuté. D'abord un aller et un retour avec un atterrissage pour élargement au contrôle. Premier voyage : Dinan - St Brieuc et retour le 20 avril 1940. Avion Caudron "Luciole" - moteur Renault. Pour naviguer, nous avons acheté une carte Michelin de la région ; navigation à vue bien entendu. Altitude moyenne de vol : 300m.



Voyage suivant : Dinan - Rennes – Dinan. L'atterrissage a eu lieu au milieu d'un paquet d'avions militaires de toutes sortes : Léo 45 - Bloch 210 - Bloch 151 et 154 - Potez 63.

Nous faisons de piètre figure et sans radio il était impossible de prévenir la tour de notre arrivée ; naturellement les fusées rouges montaient vers nous. Atterrissage quand même pour faire constater par un officiel. Puis plein d'essence, un mécano pour brasser l'hélice, et on repart.

Puis commencent les entraînements pour le brevet avant de passer sur un autre type d'avion. Il s'agissait d'épreuves de montée et descente en vol plané à partir d'une altitude de 1.200 mètres. Moteur réduit sans remise de gaz - contrôle de la descente par un baro enregistreur.

Autre exercice : prise de terrain en S sans remise de gaz, autre épreuve celle des huit sans perte d'altitude.

Pour dégager le terrain de Dinan, nous allons souvent voler à St -Brieuc, et atterrissons sur la plage de Casson. Vol à très basse altitude sur la mer. Dangereux quand on ne sait pas apprécier la hauteur à laquelle on se trouve. (sic)



Marc Lepel Cointet (Coll. F. Bruyelle)

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 **11/06/1940**, arrêt des vols pour cause de l'envahissement de la France par l'armée allemande. A partir de ce jour pagaille complète, les consignes sont les suivantes : « *Repliez-vous le plus bas possible, vers Bordeaux, et les Pyrénées c'est encore mieux ... bien sûr sans vivres et sans argent, il va falloir se débrouiller* ».

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

2- DÉserter pour ALLER COMBATTRE

Juin 1940 – Suite à l'invasion des troupes allemandes au Nord de la France, l'Ecole de Pilotage de Dinan doit se replier précipitamment vers le sud.

Marc LEPEL COINTET, élève-pilote, en décide autrement et projette de rejoindre la Grande-Bretagne pour aller combattre auprès des Anglais. Son projet consiste à rejoindre la côte méditerranéenne d'où il pense trouver le moyen d'embarquer sur un navire en partance pour l'Afrique du Nord où la Grande-Bretagne.



Caudron-Luciole (passionair1940.fr)

Seul il subtilise un avion de l'Ecole de pilotage de Dinan, probablement un « **Caudron-Luciole C-270** », et s'envole prenant le cap sud-est. Sans aucun moyen de communication radio, muni d'une simple carte routière pour se guider, Marc LEPEL COINTET doit voler à basse altitude pour naviguer à vue.

Après avoir franchi une bonne partie du Massif central, pris dans un épais brouillard au risque de se perdre, il est contraint d'effectuer un atterrissage forcé en Aveyron au sommet de Durenque. Les conditions météorologiques redevenues acceptables, avant de redécoller, Marc doit procéder à la réparation de son train d'atterrissage endommagé. Après avoir attelé son avion à un cheval pour le sortir d'affaire, il finit par reprendre les airs. Il termine son voyage près de Sète en atterrissant sur la plage de Portiragnes.

Le **22/06/1940**, l'annonce de la signature de l'armistice par la France avec le Gouvernement du Reich, décide Marc à ne pas en resté là.

A cette même période le Gouvernement polonais, accueilli en France depuis l'invasion de son pays en octobre 1939, installé à Paris, puis à Angers et finalement à Bordeaux, refuse de déposer les armes contrairement à la demande du Maréchal PÉTAİN le 17 juin.

Le Général polonais SIKORSKI a obtenu de l'aide auprès des autorités britanniques pour évacuer ses troupes présentes sur le territoire français pour rejoindre l'Angleterre 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 aller 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 vont pouvoir ainsi être évacués.

Le **24/06/1940**, au port de Sète sont présents les navires OAKCREST, BRITANNIC, LORD COCHRANE, et MOHAMED ALIEL KEBIR, venus évacuer les troupes polonaises et tchécoslovaques.

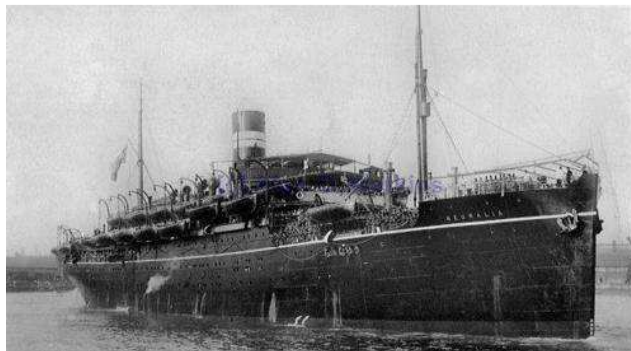
Tout laisse à penser que Marc LEPEL COINTET a embarqué clandestinement sur le « **SS MOHAMED ALIEL KEBIR** », avec la complicité de soldats tchécoslovaques. Le navire va quitter le port de Sète avec à son bord 1200 soldats et aviateurs tchécoslovaques et une centaine de civils. Il est escorté par le destroyer « KEPPEL ». En mer, ils sont rejoints par le cargo britannique « **SS APAPA** » venant de Port-Vendres escorté par le destroyer « VELOX ».

ARRIVÉE à GIBRALTAR

Le **27/06/1940**, le navire **SS MOHAMED ALI EL KEBIR** arrive à Gibraltar et jette l'ancre dans la baie.

Au lendemain de son arrivée Marc aurait débarqué et aurait été conduit vers un officier français de l'Armée de l'Air installé depuis peu pour diriger un bureau de recrutement des Forces Françaises Libres, le commandant PIJEAUD. Celui-ci le reçoit et le félicite pour son action, le remerciant au nom d'un Général nommé « de GAULLE » dont il apprend l'existence et son « Appel » le 18 juin lancé depuis Londres sur les ondes de la BBC. Marc, en exprimant alors sa volonté de répondre à l'appel de ce Général, se trouve autorisé à embarquer dès que possible sur un des navires prévus pour le prochain convoi à destination de la Grande-Bretagne.

Le **02/07/1940**, il embarque sur un navire intégrant le convoi **HG.Y** en formation à destination de Liverpool. Tout laisse à penser qu'il s'agit du navire transporteur de troupes nommé « **SS NEURALIA** » désigné comme « navire commandant » du convoi à destination de la Grande-Bretagne composé de 27 navires.



Le SS Neuralia (britisharmedforces.org)

A son bord deux autres aviateurs « déserteurs » : Marcel FINANCE et Gaston GUIGONIS. Le voyage va se faire dans des conditions difficiles, forte mer le long des côtes espagnoles et portugaises, mauvais temps de nouveaux en mer d'Irlande.

Le **12/07/1940**, à l'approche des côtes anglaises, six navires quittent le convoi pour se diriger vers Liverpool, dont le « SS Neuralia ».

ARRIVÉE à LIVERPOOL

Le **13/07/1940**, arrivée à 9h00 du matin au port de Liverpool. A 13h00, les passagers sont débarqués et conduits vers la gare pour prendre un train à 17h30 à destination de Londres.

3- SON RALLIEMENT à LA FRANCE LIBRE

Arrivée à Londres à 21h, les volontaires français sont conduits dans le quartier d'Hammersmith où est installé le Dépôt Central des Forces Françaises Libres à « OLYMPIA EMPIRE-HALL ».



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

Ce dépôt est installé dans un 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 va être transformé en un vaste lieu d'accueil et d'hébergement. Recensés, enregistrés, les volontaires sont ensuite dirigés dans d'autres lieux en fonction de leur situation et de leur vœu.



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

Le **14/07/1940**, le caporal-chef élève pilote Marc LEPEL COINTET s'engage dans les Forces Françaises Libres (FFL) et demande à servir dans l'aviation. Incorporé dans les FAFL (Forces Aériennes Françaises Libres). Le matricule FAFL n° 30275 lui sera attribué. Il déclare avoir à son actif 25h de vol et être divorcé. Il donne comme personne à prévenir en cas d'accident Madame la Duchesse de MASCHENA domiciliée à The Old House, Aspley Guise, Bedfordshire, England.

Il est ensuite dirigé vers le Camp de Saint-Athan au Pays de Galles où sont regroupés les aviateurs français et belges arrivés en Grande-Bretagne.

ARRIVÉE au camp de SAINT-ATHAN

Le **22/07/1940**, à son arrivée à la gare ferroviaire de *Saint-Athan*, il est conduit en car jusqu'à la base aérienne. Là, il est accueilli par le capitaine OTTENSOOSER (dit *Capitaine CHARLES* son nom d'emprunt pour la guerre) qui a rejoint l'Angleterre par avion le 17 juin avec neuf autres volontaires.

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



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

Le **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.

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 dîner ou d'un week-end. Plusieurs réunions sont organisées au « Club Français » et les femmes des familles anglaises qui y sont inscrites s'efforcent d'offrir de multiples cadeaux ; l'une d'elles ayant réussi à se procurer, en ces temps de pénurie et de restrictions, un coupon de tissu, ces "secondes mamans" confectionnèrent des pyjamas, un luxe princier pour ces jeunes aviateurs français en exil.

Le **31/07/1940**, Marc passe la visite médicale de la RAF à Londres qui le déclare « Apte Personnel Naviguant ».

Le **03/08/1940**, un groupe d'aviateurs FAFL est désigné pour être transféré le lendemain par voie ferroviaire sur la Base RAF d'Odiham, située à 75km au sud-ouest de Londres, où doit être créé une École de pilotage franco-belge. Le capitaine Jacques SOUFFLET est chargé d'assurer le convoyage sur ce nouveau terrain des avions français qui se trouvent à St-Athan : un Goéland, un Potez-540 et un Potez-63 et les Caudron-Simoun. Marc 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.

AFFECTATION à l'ÉCOLE franco-belge d'ODIHAM

Le **04/09/1940** le jour tant attendu arrive enfin, Marc est affecté à Odiham qu'il rejoint en train via Cardiff, Bristol, Westbury, Salisbury, Basingstoke et Hook. La Base RAF de ODIHAM est située à environ 70km au sud-ouest de Londres. Elle vient d'être mise à disposition pour la création d'une Ecole de formation franco-belge.

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 traînées 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.



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

A son arrivée Marc prend connaissance d'une escadrille FAFL en préparation, baptisée TOPIC, en partance pour l'Afrique équatorial française. Il se porte volontaire mais sa candidature n'est pas retenue.

Une école de formation franco-belge va prochainement être ouverte. 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...

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



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

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

Le **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 « Sissi », Edward LE METAYER dit « Sacha », et d'autres.

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 le langoustier « Le Trébouliste », sont heureux d'accueillir leur chien mascotte « pilou » de retour de sa mise en quarantaine obligatoire pour tout chien « no british ».

A ODIHAM, les candidats retenus pour devenir pilotes 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).

Le **31/05/41**, les bons résultats aux épreuves théoriques et pratiques permettent à Marc LEPEL COINTET d'atteindre l'étape suivante de sa formation de pilote. Il reçoit une affectation au « **6 EFTS** » de **Sywell**.

AFFECTATION au « 6 EFTS » de SYWELL

Le **31/05/1941**, il arrive au « 6 EFTS » de Sywell. Le terrain d'aviation se trouve à 1 km au nord du village situé à 120km au nord de Londres entre Birmingham et Cambridge.

Avec lui, trente autres engagés FAFL :

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



L'élève pilote va s'entraîner sur **Miles-Magister**, un avion biplace à aile basse et train non rentrant qui vole à 200km/h.



Miles-Magister (wikipedia.org)

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

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

Les pilotes qui réussissent le programme de l'EFTS seront dirigés vers l'une des Écoles de pilotage militaire de la RAF (Service Flying Training School ou SFTS) réparties dans le pays où ils pourront obtenir leur brevet de pilote. Pour Marc et 19 autres camarades se sera le « **5 SFTS** » de Ternhill.

AFFECTATION au « 5 SFTS » de Ternhill

Le **23/07/1941** - Marc arrive au « 5 S.F.T.S » installé sur la **Base RAF de Ternhill** située à 1 km au sud du village et 200 km au nord-ouest de Londres entre Liverpool et Birmingham.

Il va intégrer le **Cours n°64**, composé de 48 élèves dont 25 sont FAFL. Ceux qui auront atteint le niveau requis à l'issue du stage seront breveté pilote. Parmi les 25 élèves-pilotes français présents 16 trouveront la mort avant la fin de la guerre.

Les vols pour la formation ont rapidement commencé. L'entraînement se fait sur avion **Miles-Master II**, un avion biplace à aile basse et train « rentrant » qui vole à 400km/h ! Les avions font sans trêve une ronde infernale. L'entraînement est intense jour et nuit.

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.



Hurricane Mk I (aresgames.eu)

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

Le **01/11/1941**, Marc LEPEL COINTET est promu au grade de Sergent.

Le **10/11/1941**, Marc est breveté pilote monomoteur de la RAF n° 147-GB

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 »

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

Ces jeunes pilotes ne sont pas encore prêts pour les opérations aériennes. Ils possèdent sans doute le savoir, mais manquent d'expérience. Les aviateurs diplômés vont être assignés à rejoindre une des unités d'entraînement opérationnel (Operational Training Unit ou O.T.U) qui va les préparer à la réalité des combats sur les avions qu'ils seront appelés à utiliser.

Marc reçoit son affectation pour une formation de pilote de chasse au « **57 OTU** », dernière étape avant l'intégration dans une unité combattante.

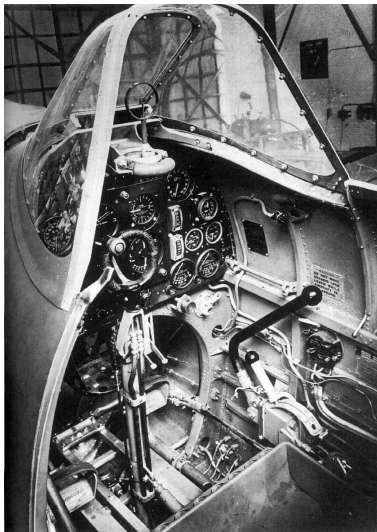
AFFECTATION au « 57 OTU » de HAWARDEN

Le **09/12/1941**, il rejoint le « 57 OTU » installé sur la **Base RAF de Hawarden** située à 25 km au sud de Liverpool sur la côte ouest de l'Angleterre.

Sur cette base se trouve également un atelier de montage de bombardier WELLINGTON dans des hangars « Bellman » ainsi qu'une unité de maintenance : la 48^e MU.

Le pilote FAFL Jack CARRE (†) a rejoint Marc pour suivre la formation au n° 57 OTU. Ils sont destinés à devenir pilote de chasse et vont devoir s'accoutumer désormais à pilotage du **SPITFIRE** qui va être le type d'avion avec lequel ils vont combattre prochainement.

Les cours pratiqués en anglais sont intensifs. Théorie et pratique s'enchaînent sans relâche. Le premier vol d'entraînement va avoir lieu sur avion MILES-MASTER II ou III en double commande avec un moniteur anglais. Ensuite le pilote est « lâché » sur le même avion pour un vol de quelques dizaines de minutes durant lesquelles il doit pratiquer plusieurs décollages et atterrissages qui sont observés par le moniteur de vol.



Cockpit du Spitfire Mk1 (ww2aircraft.net)



Spitfire Mk1 (spitfireassociation.com.au)

A la suite de quoi le pilote fait son premier vol sur SPITFIRE. Se succèdent par la suite une longue série de vols, entraînements en patrouille serrée, en altitude, en rase-motte, de séances de tirs, de courses-poursuite, d'acrobaties, de navigation par radio, de recherche de sauvetage, de simulation de combat...

Après huit semaines d'entraînement la formation est sur le point de se terminer. Les résultats des épreuves permettent à Marc LEPEL COINTET d'être affecté dans une unité opérationnelle de la RAF, pour lui ce sera le « **154 Squadron** ».

AFFECTATION au « 610 SQUADRON »

Le **24/02/1942**, son affectation pour le « 154 Squadron » est annulée. Marc doit rejoindre le « **610 "County of Chester" Squadron** » installé sur la **Base RAF de Hutton** situé près de Cranswick dans le Yorkshire au nord-est de l'Angleterre.



Badge du 610^e Squadron

Le Squadron est équipé de **Spitfire Vb**. Le marquage des avions est codé « **DW** ». Cette unité participe à des missions de reconnaissance maritime en mer du Nord.



Spitfire du "610 Squadron" (commons.wikimedia.org)

Le **03/03/1942**, arrive le lieutenant Jean VAISSIER pilote FAFL.

Le **15/03/1942**, Marc est promu au grade d'aspirant.

Le **17/03/1942**, il reçoit sa mutation pour rejoindre le « 616 South Yorkshire SQUADRON ».

AFFECTATION au « 616 SQUADRON »

Le **21/03/1942** Marc arrive au « **616 South Yorkshire SQUADRON** » de la RAAF (Royal Auxiliary Air Force) installé sur la **Base RAF de King's Cliffe** située à 80km au nord de Londres, avec lui le pilote Jean VAISSIER.

Le Squadron est commandé par le Squadron-Leader Harry L. I. BROWN. Il est équipé de « **Spitfire Mk Vb** ». Le code de marquage des avions est « **YQ** ».

Marc est affecté au « B Flight » sous les ordres du *Flight Commander* James Edgard « Johnny » JOHNSON.



Badge du 616^e Squadron

Sa devise: *Nulla Rosa Sine Spina* : " pas de rose sans épine"



Base RAF de King's Cliffe (20thfightergroup.com)

Le **02/04/1942**, il effectue ses deux premiers vols opérationnels en participant à deux exercices d'entraînement du « B Flight ». Durée totale : 1h40.

On annonce l'arrivée prochaine des nouveaux « Spitfire Mk VI » réputés performants pour des vols en haute altitude.

Le capitaine VAISSIER au retour d'un vol d'entraînement de nuit, a atterri par erreur sur le terrain de la Base RAF de Wittering, en sortant de la piste il a détruit l'appareil. Le pilote est légèrement blessé au visage.

Le **10/04/1942**, Marc participe à un vol d'entraînement pour un exercice de tir. Durée du vol : 0h20.

Il participe ensuite à une patrouille de protection d'un convoi maritime. Il est l'équipier du Flight-lieutenant KEYNES. Durée de la mission : 1h15.



Maintenance sur un Spitfire VB à RAF King's Cliffe (20thfightergroup.com)

Le **11/04/1942**, Marc participe à une patrouille de protection d'un convoi maritime. Il est l'équipier du Pilot-Officer GRAFTS. Durée de la mission : 2h00.

Le **12/04/1942**, Marc est désigné pour participer à sa 5^{ème} mission de guerre depuis son arrivée il y a trois semaines.

Il ne le sait pas ce sera la dernière.

4- SA DERNIERE MISSION

Dimanche 12 avril 1942 – Le « 616 Squadron » va participer à l'opération « **Circus 122** ». C'est une importante opération de bombardement au nord de la France qui a pour objectif la destruction des installations de la gare de triage de Hazebrouck situé à 15km à l'Est de St Omer. C'est le douzième bombardement que va subir cette ville.

La mission du « 616 Squadron » sera d'escorter une formation de 12 bombardiers « Boston III » du « 107 Squadron » sur le chemin du retour. Au total ce sont vingt-et-un Squadrons qui seront mobilisés pour cette opération.



« Spitfire Vb YQ-U » du « 616 Squadron » (françaislibres.net)

Au préalable le « 616 Squadron » doit rejoindre la **Base RAF de West-Malling** près de Maidstone à 50km au sud-est de Londres. Avec le « 609 Squadron » venant de la Base RAF de Duxford et le « 412 Squadron » canadien venant de la Base RAF de Digby, ils formeront une Wing du « 12^e Group » du « Fighter Command ».

12h50 - La « Wing » décolle de la Base RAF de West Malling. Douze « Spitfire Vb » du « 616 Squadron » participent à la mission conduits par le Squadron-Leader Harry L. I. BROWN. Le Pilot/Officer **Marc LEPEL COINTET** est aux commandes du « **Spitfire Vb (AD456) YQ-** ». Il est l'équipier du Flight/Lieutenant Johnnie JOHNSON. La traversée de la Manche se passe comme prévu.

À l'arrivée sur les côtes françaises des chasseurs ennemis *Focke-Wulf* « **Fw190** » et *Messerschmitt* « **Me109f** » sont repérés appartenant à l'escadre de chasse **JG.26** (Jagdgeschwader n°26). S'engage alors un important combat aérien dans le secteur de Calais. Un Spitfire appartenant au « 412 Squadron », victime des assauts des chasseurs allemands, est abattu, c'est celui du pilote canadien le Flight-Sergeant Stanley Gilbert. NAPIER (†), il était âgé de 25 ans.

A cours de carburant, il est temps pour le « 616 Squadron » qui, à priori, n'a pas été amené à participer à la bataille, de prendre le chemin du retour.

Quelques minutes plus tard les Spitfire du Pilot-Officer STROUTS et du Pilot-Officer LEPEL COINTET subissent l'attaque de « Fw190 ».

14h25 - Le dernier Spitfire du « 616 Squadron » se pose sur le terrain de Kings-Cliffe. Deux avions sont manquants. Il s'agit du « Spitfire Vb (AD375) YQ- » du pilote canadien Harley Richard STROUTS et celui de Marc LEPEL COINTET.

Nul n'a pu en être témoin de ce qui est arrivé, mais tout laisse à penser qu'ils ont été abattus.

Sans nouvelle, les deux pilotes vont être officiellement déclarés « **porté disparu** ».

Le bilan pour l'ensemble de l'opération est assez lourd : 1 bombardier Boston III W-8355 OM-G du « 107 Squadron » de Massingham a été abattu et 3 des 4 membres de l'équipage tués : le sergent Alan Sidney HATTON pilote âgé de 19 ans, le segeant Colin Frank DOCHERTY âgé de 26 ans et le sergent Thomas Joseph DELANEY ; 4 pilotes de chasse ont été tués dont le pilote FAFL Claude BÉASSE âgé de 22 ans alias Jim RAMMOND du « 222 Squadron », 2 pilotes récupérés en mer, 5 pilotes abattus seront pris au sol par les Allemands et faits prisonniers, auquel on ajoute nos 2 pilotes disparus du « 616 Squadron ». Côté allemand, 6 chasseurs ennemis ont été détruits et 9 endommagés. Concernant le sort de l'autre pilote du pilote du « 616 Squadron », le canadien Harley Richard STROUTS on apprendra qu'il a été récupéré par des soldats allemands et fait prisonnier.

Le corps de Marc n'a jamais pu être retrouvé.



Estimation du lieu de sa disparition dans le secteur côtier de Gravelines (59).



L'aspirant Marc LEPEL COINTET

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

« Disparaît » le 12 avril 1942 dans la région côtière de Gravelines (59)



« **Mort pour la France** »

à l'âge de 29 ans

5- CITATION

CITÉ à l'Ordre de l'Armée à titre posthume, l'aspirant LEPEL COINTET Marc pour le motif suivant :

« Jeune officier venu aux Forces Françaises Libres dès l'Armistice, mu par un ardent désir de continuer à servir son pays. Disparu dans le ciel de France au cours d'un combat contre un ennemi supérieur en nombre ».

Londres, le 3 juin 1942 - Signé : de Gaulle

6- LES DÉCORATIONS

- Croix de guerre 39-45 avec palme de bronze (3/6/42)
- Médaille de la Résistance française (décret 11/03/47 - JO 27/3/47)
- Médaille commémorative des services volontaires dans la France-Libre (décret du 4/4/46)



7- LES HONNEURS

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

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



Le Mémorial du Tréport (Coll. AM-FAFL)

8- LA FAMILLE

1884 – Naissance de son père Marie André Guy LEPEL COINTET né le 05/07/1884 à Neuilly sur Seine.

1890 - Naissance de sa mère Jeanne Marie Fernande VARANGUIEN de VILLEPIN née le 21/12/1890 à Rouen (76).

1910 – MARIAGE de ses parents - le 31 janvier 1910 à Paris 17^e , Marie André Guy LEPEL COINTET prend pour épouse Jeanne Marie Fernande VARANGUIEN de VILLEPIN.

1911 – Le 18 janvier 1911, naissance de son frère aîné prénommé *Eric, Marie*.

1912 – SA NAISSANCE – Le 12/12/1912, à 8h00 du matin au domicile familial, sont nés deux jumeaux un enfant prénommé *Marc Marie* et *Monique* fils et fille de Marie André Guy LEPEL COINTET administrateur de sociétés âgé de 28 ans et de Jeanne Marie Fernande VARANGUIEN de VILLEPIN âgée de 21 ans, domiciliées au 3 rue Meissonnier à Paris 17^{ème} arrondissement.

1917 – le 14 novembre 1914, naissance de son frère cadet prénommé *Gilbert Jacques*.
Son père Guy LEPEL COINTET est administrateur de sociétés.

1936 – Son père Guy LEPEL COINTET détenteur de la Légion d'honneur et Croix de guerre, est fondé de pouvoir d'agent de change, il réside à Paris au 1 rue de la Néva.

1936 – SON MARIAGE - le 17 octobre 1936, Marc LEPEL COINTET employé d'assurance domicilié à Paris 17^e au 14 rue Juliette Lamber, prend pour épouse Marie Thérèse Elisabeth de CASAMAJOR née à Angoulême le 08/07/1912 domiciliée chez sa mère à Paris au 38 avenue de Wagram, fille de Jacques Louis Georges de CASAMAJOR décédé et Marie Elisabeth Margueritte Charlotte de MONTFORT sa veuve.

1937 – Le 28/10/1937, Marc LEPEL COINTET est divorcé de Marie Thérèse Elisabeth de CASAMAJOR.

1939 – Son frère Gilbert, après des études de droit, est appelé pour la mobilisation générale en septembre à l'École de pilotage d'Angers, située commune d'Avrillé en Maine-et-Loire. Il y fait partie de la Promotion Z. Gilbert comme son frère Marc, va répondre à l'Appel du Général de GAULLE en se ralliant à la France-libre.

1942 – A Londres, sa cousine la Capitaine Hélène TERRÉ commande les Volontaires Françaises.

1942 – Le capitaine LEVRY(?) présent en Angleterre est de la famille de Marc LEPEL COINTET.



1942 – Sa sœur jumelle, Mme Monique de LESSEPS, alors enceinte de son 4^e enfant, résidant à La-Chapelle-Gaugain dans la Sarthe, a tenté d'obtenir des nouvelles de son frère Marc.

1942 - Son frère, Eric LEPEL COINTET, qui réside à Paris 16^e au 4 rue Raynouard, a tenté de faire passer un message à Marc par l'intermédiaire de la Croix-Rouge, en lui signalant que « « bob » est revenu libéré ». (sic)

1943 – Son frère Eric LEPEL COINTET est chef de cabinet d'un préfet au ministère de l'Intérieur à Paris.

1945 – Un Avis de décès Marc LEPEL COINTET est établi le 24 mai 1945 par le Ministère des Anciens Combattants

1945 – Mr et Mme ses parents Guy LEPEL COINTET résident au Château de la Pelletière à JUPILLES (Sarthe).

1947 – L'acte de décès de Marc LEPEL COINTET est transcrit le 07/10/1947 à la Mairie de Jupilles, Sarthe, avec la mention « Tué à l'ennemi. Mort pour la France ».

1949 – Son frère Eric, saisi par une vocation religieuse tardive et entre chez les dominicains sous le nom de "frère Gabriel" et de fait ordonné prêtre.

1954 – Son père Guy LEPEL COINTET décède le 23 janvier à Jupilles (72) à l'âge de 69 ans.

1991 – Sa mère, Madame Jeanne LEPEL COINTET, décède à l'âge de 103 ans.

2000 – Son frère Gilbert réside à Paris 16^e au 129, rue du Ranelagh.

2007 – Son frère aîné, Éric M. LEPEL COINTET, est décédé le jeudi 5 juillet 2007, à l'âge de 96 ans, à Coligny (Suisse, 1223).



Sources documentaires supplémentaires:

Archives Famille Vilboux-Gipoulou – Témoignage de Roger Derreumaux

SITES WEB : warsailors.com - passionair1940.fr - memorialgenweb.org - geocities.ws - britisharmedforces.org
- ww2aircraft.net - francaislibres.net - nationalarchives.gov.uk - jumieges.free.fr - spitfireassociation.com.au -
20thfightergroup.com commons.wikimedia.org - avionslegendaires.net - lappeldugeneraldegaulle.e-monsite.com -
chez.jeannette.fleurs.over-blog.com

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

ci-dessous le lien :

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

