



André JACOB

né le 14 avril 1909 à Corenc (38)

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres
Matricule FAFL 30.254

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



Navigateur à « l'Escadrille de bombardement n°2 » du GMC1
Compagnon de la Libération



« Mort pour la France » à l'âge de 31 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 Isérois 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
(02/2023)



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

1909 – SA NAISSANCE - Le 14 avril 1909 à la Croix de Montfleury, commune de Corenc en Isère, est né un enfant prénommé *André Etienne Albert*, fils de Charles François Etienne JACOB préparateur à l'université âgé de 31 ans et d'Adrienne Laurence BOUVIER âgée de 25 ans.

1919 - André suit ses études au Lycée d'Hanoï au Tonkin (*actuel Vietnam*).

1922 - De retour en France, il poursuit ses études au Lycée de Toulouse où il obtiendra son baccalauréat.

1928 – Il s'inscrit à la fois au concours d'entrée de l'École Normale Supérieure et au concours d'entrée de l'École Polytechnique pour lequel il passe les épreuves au mois de mars au Centre d'examen de Toulouse. Admis aux deux concours, il opte pour l'École Polytechnique classé 16^{ème} sur 246 admis.

Le **01/10/1928**, André JACOB signe son engagement volontaire à l'École Polytechnique de Paris qu'il intègre deux jours plus tard.

1930 – SES FIANCAILLES - André JACOB se fiance avec Mademoiselle Jean Marie Adèle LEYRET.

SERVICE MILITAIRE dans l'ARMÉE de l'AIR

En **juillet 1930**, dès sa sortie de l'École Polytechnique, pour son année de service militaire, il choisit l'aviation et entre à Versailles à l'École militaire et d'application de l'aéronautique.

Le **01/10/1930**, il est promu au grade de sous-lieutenant.

Le **18/06/1931**, André reçoit son Certificat d'instruction technique théorique et pratique de l'école militaire et d'application de l'aéronautique de Versailles, délivré par le ministère de l'Air.

Le **18/07/1931**, il obtient le Brevet d'observateur en avion n°2051, et est affecté au 32^{ème} Régiment d'aviation (32 RA).

RETOUR à la VIE CIVILE

Le **01/10/1931**, il demande à quitter l'armée avec le grade de sous-lieutenant de réserve. Appréciation de son supérieur :

« Jeune officier qui s'est vu confier des missions délicates comme observateur dès son arrivée en escadrille. A parfaitement réussi grâce à son travail. Très compréhensif, beaucoup de spontanéité, appuyée sur des connaissances précises. Peut être cité comme modèle aux jeunes officiers d'aéronautique ».



Le **01/10/1932**, il est nommé au grade de lieutenant de réserve.

De **1931 à 1937**, il exerce des fonctions industrielles en qualité d'Ingénieur, d'abord en France à la Courneuve à la Société générale de Constructions Mécaniques, puis au Maroc à la Société Marocaine de Distribution Electrique à Casablanca.

Durant cette période il poursuit ses études universitaires. Il passe lors d'une même session à la Faculté des Sciences de Paris, fait rare dans les habitudes universitaires, les trois certificats fondamentaux de calcul intégral et différentiel, de mécanique rationnelle, et de physique générale.

Il poursuit aussi des calculs personnels en thermodynamique, touchant au domaine des moteurs à réaction.

Durant cette période d'activité professionnelle, André JACOB effectue également diverses périodes d'entraînements militaires à Dijon, Villacoublay, Chartres, puis ensuite au Maroc à Meknès et Casablanca.

1937 - C'est au printemps 1937 que ses opinions philosophiques et sociales, de même que ses profondes convictions religieuses, l'orientent vers le sacerdoce. Il entre au séminaire des Carmes, rue d'Assas à Paris.

2- LA FRANCE entre EN GUERRE

Le **25/08/1939**, il est mobilisé comme lieutenant de réserve breveté observateur en avion et affecté au **Groupe Aérien d'Observation n° 504** à Chartres. A cette époque il totalise 93h de vol.

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

Le **08/02/1940**, le lieutenant André JACOB est proposé par son supérieur hiérarchique au grade de capitaine. Cette demande ne sera pas retenue.

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

Le **21/05/1940**, il est muté au **Groupe de Reconnaissance GR I/14**. Il y fait la connaissance de Marcel MOREL radio-mitrailleur avec lequel il va faire équipe sur un chasseur-bombardier « **Potez 63-11** ».



Ils vont combattre dans le secteur d'Anvers aux confins de la Hollande et de la Belgique. Ils participent aux combats de Dunkerque. Ils partent ensuite dans l'Est de la France en Champagne, puis dans les secteurs de la Loire et du Massif Central.



Potez 63-11 (theworldwars.net)

Appréciations de son Commandant d'unité :

« A confirmé au cours des opérations de Mai 1940 tout ce qu'on pouvait espérer de lui. Officier d'élite n'ayant qu'un seul idéal : servir. Toujours volontaire pour toutes les missions les plus difficiles et les plus périlleuses. Au-dessus de tout éloge ».

André sera cité pour ses actes de bravoure durant la Campagne de France à l'Ordre de la Brigade Aérienne en date du 26 juin 1940.

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

SIGNATURE de l'ARMISTICE

Le **22/06/1940** la France, à Compiègne, signe les accords d'un Armistice avec l'Allemagne.

André se trouve en Dordogne à *Bergerac* avec le « GR I/14 ».

DÉSERTER pour ALLER COMBATTRE

Le **23/06/1940**, André et deux camarades, Marcel MOREL et Daniel NEUMANN, refusant la défaite de l'armée française, élaborent un plan pour quitter la France afin de continuer le combat auprès des Anglais. Le départ pour l'Angleterre est prévu pour le lendemain.

André écrit une dernière carte postale à son père, Charles JACOB professeur de géologie à Paris :
« De longtemps vous n'aurez pas de mes nouvelles. Je vais où semble m'appeler mon devoir ».

DÉPART pour L'ANGLETERRE

Le **24/06/1940**, les trois aviateurs montent à bord du « Potez 63-11 n°83 » (*?842 ou 838*). Au poste de pilotage le sous-lieutenant Daniel NEUMANN (†) issu de l'École de l'Air, au poste d'observateur le lieutenant André JACOB (†) et le sergent Marcel MOREL au poste de radio-mitrailleur.



Potez 63-11 (fandavion.free.fr)

L'avion décolle sans difficulté à destination de l'Angleterre, la distance à parcourir est de 700km.

À l'approche des côtes anglaises, en face de *Cherbourg*, à proximité du *port de Bournemouth*, ils aperçoivent le terrain d'aviation de *Christchurch* où ils vont atterrir.

ARRIVÉ en ANGLETERRE

A leur arrivée en Angleterre, ils sont dirigés vers la Base RAF de Saint-Athan près de Cardiff au Pays de Galles, où sont regroupés les aviateurs belges et français arrivés en Grande-Bretagne et souhaitant poursuivre le combat.

DIRIGÉ vers SAINT-ATHAN au PAYS de GALLES

Le **25/06/1940**, le « *Potez 63-11 n°83* » se pose à St-Athan. L'équipage est accueilli par le capitaine OTTENSOSER (dit *Commandant CHARLES*) qui vient tout juste d'arriver ; il a rejoint l'Angleterre par avion le 17 juin, avant même l'appel du Général de GAULLE, avec dix autres volontaires : Pol CHARBONNEAUX, Christian FOUCHER, Henri de la BRIERE, Roger MALBRANQUE (†), Simon STOLOFF, Xavier HAHN (†), Jacques BENTLEY, Jacques BACHY, LEFEBRE.

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)

3- SON RALLIEMENT à LA FRANCE LIBRE

Après quelques jours à *St-Athan*, chacun subi un interrogatoire pour connaître définitivement leur intention :

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

André JACOB fait le choix de répondre à l'Appel du Général de GAULLE et demande à servir dans l'aviation. Il va être incorporé les Forces Aériennes Françaises Libres (FAFL), le matricule n°30.245 lui sera attribué. Il déclare être célibataire, maîtriser l'anglais, être détenteur d'une Licence Es-Sciences, d'une Licence de Droit & Lettres, et d'un permis de conduire auto obtenu à Toulouse le 13 avril 1927.

Bientôt seront rassemblés sur cette base RAF de Saint-Athan les divers types d'avions venus de France avec leurs équipages afin de continuer le combat : des *Simoun*, des *Goéland*, des *D-520*, des *Potez-63*... que l'on va peindre en jaune sous la carlingue et marquer aux couleurs anglaises afin qu'ils soient bien reconnaissable pour ne pas être confondu avec un avion ennemi.

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 **15/07/1940**, André JACOB, de taille 1m73, 84kg, cheveux châtons, yeux bruns, se présente à la visite médicale de la RAF.

Fait rarissime et exceptionnel, André JACOB est déclaré « APTÉ » à rejoindre directement une unité combattante de la Royal Air Force sans passer par une école de formation de la RAF. Avec lui sont sélectionnés deux autres aviateurs des FAFL : Raymond ROQUES et Marcel MOREL. Ils sont les trois premiers aviateurs des *Forces Françaises Libres* à être intégrés dans un Squadron de la RAF pour participer à des missions de guerre.

Ces trois hommes se connaissaient bien. Marcel et Raymond s'étaient rencontrés en 1938 au *Groupe de Reconnaissance* « **GR I/14** » à Mourmelon, ce dernier était l'officier chargé des transmissions. Quant à André il faisait équipage avec Marcel au « **GR I/14** » pendant la Campagne de France.



AFFECTATION au « 149 SQUADRON » du Bomber-Command

Le **18/07/1940**, André JACOB, Raymond ROQUES et Marcel MOREL sont affectés dans une unité de bombardement de la RAF, il s'agit du « **149 SQUADRON** » du Bomber Command installé sur la **Base RAF de Mildenhall** située à 30km au nord-est de Cambridge.

Le Squadron est équipé de bombardier **Vickers-Wellington Mk.Ic**. Les trois Français sont au « **B Flight** ».



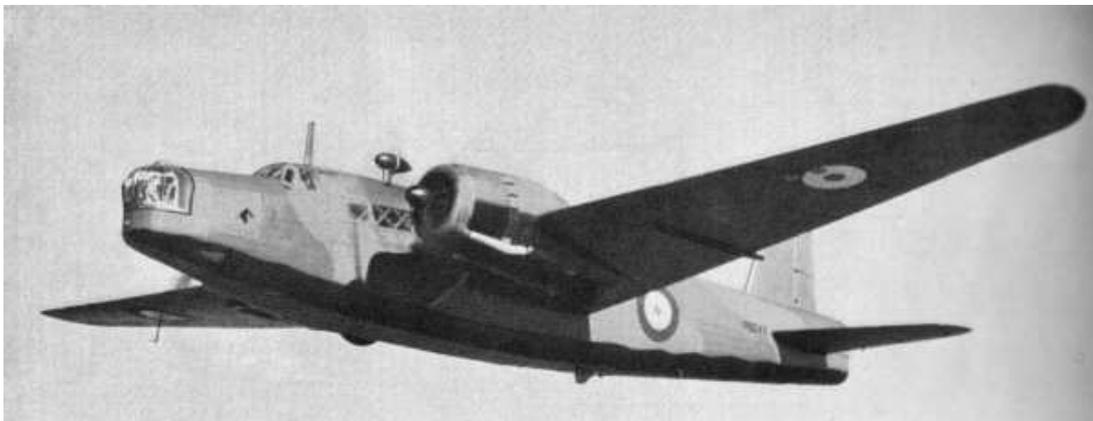
Le badge du 149 Squadron

(asisbiz.com)

Sa devise: "Fortis nocte" : "Fort la nuit".

L'insigne: Un fer à cheval et un éclair entrelacés. Le fer à cheval est révélateur de la bonne fortune de la Première Guerre mondiale lorsque l'escadron a mené de nombreuses opérations avec la perte d'un seul pilote et observateur. L'éclair est symbolique de la rapidité avec laquelle le travail a été effectué au cours d'une histoire relativement brève.

Le **21/07/1940**, première mission pour nos aviateurs FAFL. Quatre bombardiers doivent effectuer un bombardement de nuit sur l'Allemagne dans le secteur de Rothenburg à 60km au sud-ouest d'Hambourg. **ROCQUES** est au poste de mitrailleur sur le « **Wellington R3174** » piloté par le Flight-Lieutenant TURNER. Tandis que **MOREL**, alors qu'il ne bénéficie que d'un vol d'entraînement de 30 minutes sur ce type d'appareil, est au poste de mitrailleur sur le « **Wellington R9247** » piloté par le Pilot-Officer SWIFT. Les avions décollent à 21h50 et sont de retour à 3h50 sans incident à la mission accomplie. Le vol aura durée 6h00.

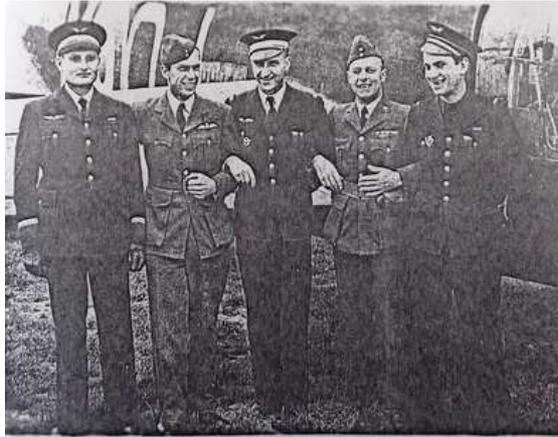


Vickers-Wellington utilisé pour le bombardement de nuit - (fr.wikipedia.org)

Le **23/07/1940**, Les trois aviateurs français font un vol de déplacement jusqu'à la **Base RAF de Hendon** près de Londres pour effectuer les jours suivants quelques vols d'entraînements.

Le **24/07/1940**, grâce à la participation de ces trois aviateurs des *Forces Françaises Libres* à des missions offensives au-dessus de l'Allemagne, **le Général de GAULLE peut annoncer à la radio de la BBC :**

« ... le combat a repris entre les forces françaises et l'ennemi. Il a repris dans les airs au-dessus du territoire allemand ... ».



JACOB, x, ROQUES, x, MOREL au « 149 Squadron » du Bomber-Command (coll. Y.Morieult)

Le **26/07/1940**, première mission pour André **JACOB** au poste de mitrailleur à bord du « **Wellington P9273** » piloté par le Pilot/Officer WHITAKER. Trois bombardiers vont effectuer une mission de bombardement en Allemagne de la gare de triage de Schwerte à 10km au sud de Dortmund, Le décollage a eu lieu à 22h55. La mission d'André est interrompue, son avion est de retour 02h52. Les deux autres bombardiers, leur mission terminée, se posent à 05h50.

Le **27/07/1940**, André JACOB signe son engagement dans les FAFL à compter du 16 juillet 1940. Le matricule FAFL n°30.234 lui sera attribué.

Le **29/07/1940**, **MOREL** est au poste de mitrailleur à bord du « **Wellington P3206** » piloté par le Pilot-Officer SWIFT. Deux bombardiers vont participer à une mission de bombardement en Allemagne d'une cité industrielle dans le secteur d'Hambourg. Ils décollent vers 22h15. La mission terminée, les avions sont de retour à 02h20.

Pour une autre mission, **JACOB** est au poste de mitrailleur à bord du « **Wellington P3206** » piloté par le Squadron-Leader E.H.T. THWAITES et **ROCQUES** au poste de mitrailleur à bord du « **Wellington P3174** » piloté par Flight-Lieutenant TURNER. L'objectif est le bombardement en Allemagne d'une usine et de la Gare de triage de Cologne. Les bombardiers décollent à 22h25. L'avion de JACOB doit renoncer à la mission, il est de retour à 23h50. Tandis que celui de ROCQUES est de retour à 02h25.

Le **31/07/1940**, ils peuvent lire dans les journaux britanniques leur « 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**, André **JACOB** au poste de mitrailleur à bord du « **Wellington R3212 « T »** piloté par le Pilot/Officer WHITAKER.

- **MOREL** est au poste de mitrailleur à bord du « **Wellington L7246 « U »** piloté par le Sergeant SANDEMAN.
- **ROCQUES** est au poste de mitrailleur à bord du « **Wellington L7812 « R »** piloté par le Flight-Officer GRIFFITH-JONES.

Huit bombardiers vont participer à une mission de bombardement en Allemagne d'une usine à Kamen à 10 km à l'ouest de Dortmund. Ils décollent à 22h00. La mission doit être interrompue. L'avion de JACOB est de retour à 01h40, ceux de ROCQUES et MOREL à 03h10.

Le **07/08/1940**, André **JACOB** au poste de mitrailleur à bord du « **Wellington L7812 « R »** piloté par le Flight-Officer GRIFFITH-JONES.

- **MOREL** est au poste de mitrailleur à bord du « **Wellington L7846 « U »** piloté par le Sergeant SANDEMAN.
- **ROCQUES** est au poste de mitrailleur à bord du « **Wellington L3212 « T »** piloté par le Pilot-Officer GREEN.

Dix bombardiers vont participer à une mission de bombardement des usines de Homburg situées à 40km au nord-est de Sarreguemines. L'avion de MOREL est le dernier à décoller à 22h08. La mission doit être interrompue. L'avion de JACOB est de retour à 02h40, celui de ROCQUES à 02h25 et celui de MOREL à 03h22.

Le **13/08/1940**, **JACOB** est au poste de mitrailleur à bord du « **Wellington R3205 « M »** piloté par le Pilot-Officer SHERWOOD. Il va participer à une mission de bombardement en Allemagne d'une usine à Hamm située à 40km au nord-est de Dortmund. L'avion décolle à 21h45, il est de retour à 03h24. La mission aura duré 5h39.

Pour une autre mission, **ROCQUES** est au poste de mitrailleur à bord du « **Wellington L7846 « U »** piloté par le Sergeant SANDEMAN. Il va participer à une mission de bombardement en Allemagne des usines de Soest située à 40km à l'ouest de Dortmund. Deux bombardiers décollent à 21h00. Leur mission terminée, ils sont de retour à 01h30.

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. Au *149 Squadron*, en ce qui concerne « les condamnés à mort » ... tout le monde se porte bien.



Le **16/08/1940**, **MOREL** est au poste de mitrailleur à bord du « **Wellington L7846 « U »** piloté par le Sergeant SANDEMAN. Il va participer à une mission de bombardement en Allemagne des usines de Koleda. Huit bombardiers décollent à 21h15. L'avion de MOREL est de retour 01h23. Le dernier bombardier se pose 4h55. Au cours de la mission le « **Wellington R3174 « V »** est « porté disparu ». Il s'est écrasé près de Cobourg en Allemagne. Le Squadron-leader Evelyn H.T. THWAITES âgé de 24 ans, le Pilot Officer Derek E.S. CHARLES âgé de 22 ans et le Pilot-Officer Jack WILK âgé de 36 ans sont tués. Le Sergeant NJV COWIE, le Sergeant FJ PENNICOPP et le Pilot-Officer MJ FISHER seront fait prisonniers.

Le **17/08/1940**, les trois aviateurs français doivent quitter le *149 Squadron* à la demande de l'État-Major des F.A.F.L pour rejoindre l'Ecole franco-belge en cours de création sur la Base RAF de Odiham située à 75km au sud-ouest de Londres.

ARRIVÉE sur la BASE RAF d'ODIHAM

Le **18/08/1940**, André JACOB, Raymond ROQUES et Marcel MOREL arrivent sur la Base d'Odiham.

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

Sont arrivés plusieurs moniteurs français de l'Ecole de pilotage du Mans tels que Georges LE DILASSER surnommé « le Colonel », Edouard PINOT dit « Bouboule », Julien LE TESSIER dit « Tonton », Marcel OLLIVIER dit « Pépère », GAUDARD dit Pierre Dac, Eugène SIGNEUX dit « Sissi », Edward LE METAYER dit « Sacha », et d'autres.

Les élèves pilotes belges sont sous la responsabilité de leur officier le capitaine CAJOT pour un effectif d'une trentaine d'élèves. Quant aux élèves pilotes français ils sont sous la responsabilité du capitaine de RANCOURT, nouvellement affecté, pour un effectif également d'une trentaine d'élèves.

Un officier britannique, le Flight-Lieutenant DAVIES, est nommé responsable de l'entraînement en vol. L'enseignement en vol sera assuré par des moniteurs français et belges. Des britanniques sont responsables de l'enseignement de l'anglais.

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



le reste de la campagne environnante. C'est le premier terrain de la RAF à avoir bénéficié d'une piste en béton réalisée en 1938.



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

André a connaissance que le commandant Lionel de MARMIER est à la recherche de volontaires pour participer à une expédition pour laquelle il n'est pas autorisé à donner la destination. Il se porte aussitôt volontaire et se retrouve affecté en qualité de navigateur à la **2^{ème} Escadrille de bombardement** du « **Groupe de Combat n° 1** », appelé aussi « GMC1 » : Groupe Mixte de Combat n°1.

Le « GMC1 » va participer à une opération baptisée MENACE, sous les ordres du commandant de MARMIER. Les Anglais vont baptiser le **GMC1** : « First Fighter Group » ou familièrement « JAM Squadron ». JAM qui n'est autre que la traduction de « confiture », mot qui aurait été choisi en référence à l'engouement prononcé par les Français pour la confiture dont ils font une consommation déraisonnable.

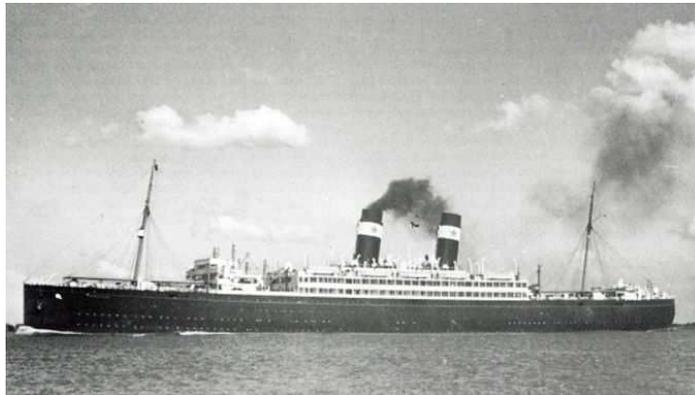
Le **30/08/1940**, la centaine de volontaires affectés au GMC1 quittent Odiham à destination du port de Liverpool. Le GMC1 est composé de quatre escadrilles. *L'escadrille de chasse n°1* avec 2 Dewoitine 520, *l'escadrille n°2 de bombardement* avec six Blenheim, *les escadrilles n°3 et n°4 de reconnaissance* et de bombardement composées chacune de six Lysander, et une section composée de deux Lucioles.

Le personnel a été doté quelques jours auparavant d'un paquetage contenant un équipement colonial qui laisse penser un voyage vers des contrées équatoriales. Cependant aucune information ne filtre sur les objectifs de l'Opération MENACE.

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

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

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



Paquebot SS PENNLAD (nautilusint.org)

En mer, ils rejoignent les autres navires qui vont constituer le convoi maritime de la « Force M » de l'expédition MENACE dans lequel se trouvent des navires des Forces Navales Françaises Libres : les avisos le Savorgnan-de-Brazza, le Commandant-Dominé, le Commandant-Duboc, le patrouilleur Président-Houduce, et les cargos Casamance, Fort-Lamy, et Anadyr. L'Objectif du Général de Gaulle : débarquer à Dakar au Sénégal et rallier à sa cause les Officiers supérieurs des troupes de l'Armée d'Afrique du Nord.

L'ÉCHEC de DAKAR

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

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

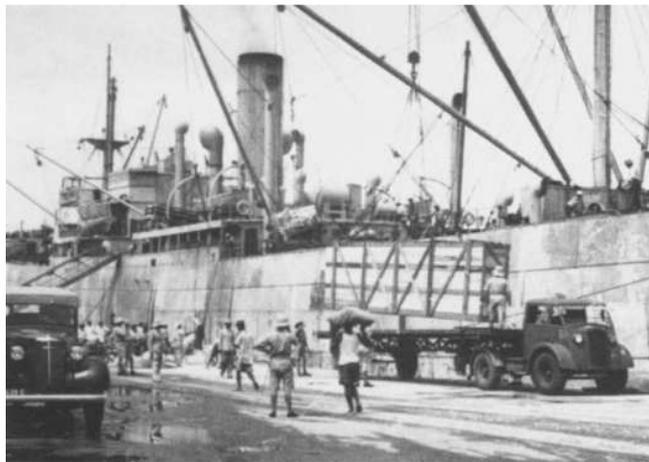
Le **27/09/1940**, le convoi de la « FORCE M » se présente en baie de Freetown pour une escale de deux jours en Sierra-Léone.

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

DÉBARQUEMENT en A.E.F

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





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

LA CAMPAGNE du GABON

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4- LA DERNIERE MISSION

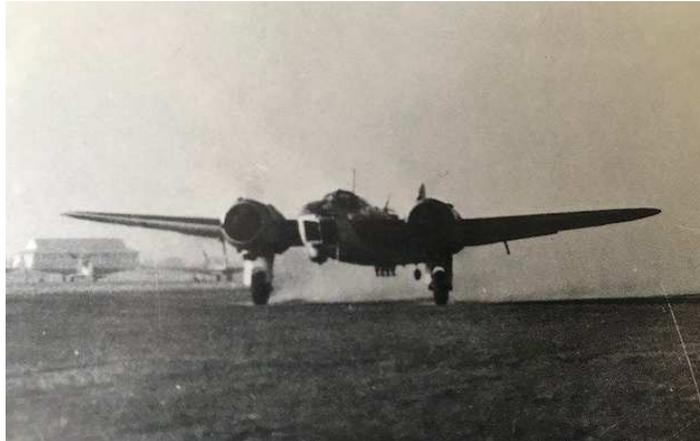
Samedi 9 novembre 1940, l'équipage LE GUYADER, JACOB, TAZZER est désigné pour accomplir une mission combinée de reconnaissance de la région de Libreville, du bombardement du terrain d'aviation et de lancement de tracts au-dessus de la ville.

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

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



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



Blenheim au décollage

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

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

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

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

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

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

Leurs corps ne seront jamais retrouvés.

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



Le lieutenant André JACOB

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

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



« **Mort pour la France** »

à l'âge de 31 ans

Compagnon de la Libération

Il totalisait 250h de vol dont 40h de vol de guerre

5- LES CITATIONS

CITÉ à l'Ordre de la Brigade Aérienne, le Lieutenant André JACOB du Groupe de Reconnaissance GR I/14 pour le motif suivant :

« Officier Observateur de tout premier ordre, volontaire pour toutes les missions périlleuses. Le 31 mai 1940, malgré l'opposition de la chasse et de la défense antiaérienne, a continué sa mission et n'est revenu au terrain, avec un avion très endommagé, qu'après avoir obtenu les renseignements demandés ».

Signé : Général ODIC Cdt la zone d'Opérations Aériennes Ouest le 26/06/40.

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

CITÉ à l'Ordre de la Libération, le Lieutenant André JACOB de la 1^{ère} Esc. de Bombardement des Forces Aériennes Libres pour le motif suivant :

« Appelé comme observateur dans un Groupe Aérien d'Observation, été cité à l'ordre de l'Armée pour de brillants faits d'armes au cours de la campagne de France. Est passé en Angleterre avec son avion et son équipage. A immédiatement demandé à poursuivre la lutte dans une formation alliée. A effectué plusieurs missions de bombardement de nuit sur l'Allemagne depuis l'Angleterre. Affecté à la première escadrille de bombardement des Forces Aériennes Françaises Libres en Afrique, est tombé en mer, au retour d'une mission de guerre accomplie dans des conditions particulièrement périlleuses».

Signé : C. de Gaulle le 21/06/41

Cette citation comporte l'attribution à titre posthume de la Croix de la Libération.

CITÉ à l'Ordre de l'Armée Aérienne, le Lieutenant André JACOB du GMC1 pour le motif suivant :

« Officier de grande classe, ayant accompli de nombreuses missions de guerre. Est tombé l'un des premiers dans les rangs de la France Libre, ayant disparu lors des opérations de ralliement du Gabon le 09 novembre 1940 ».

Signé : Général M. VALIN le 28/08/42

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



6- LES DÉCORATIONS

- Croix de la Libération (décret 21/6/41 – JO n°2 18/11/41)
- Croix de guerre 1939-1945 – 2 palmes de bronze.
- Médaille commémorative des services volontaires dans la France libre. (décret 4/4/46)



7- LES HONNEURS

- **CORENC**, département de l'Isère (38), son nom est inscrit sur le Monument aux Morts du cimetière de Corenc-le-Haut, situé Chemin FREYNE.



memorialgenweb.org

- **GRENOBLE** (38), son nom apparaît sur le Monument commémoratif des *Compagnons de la Libération* du département de l'Isère, situé Place Paul Mistral.



memorialgenweb.org

- **PALaiseau**, département de l'Essonne (91), son nom apparait sur le Monument aux Morts des Polytechniciens situé dans la Cour des cérémonies de l'École polytechnique, route de Saclay, inauguré le mercredi 8 octobre 2014.



memorialgenweb.org

- **PARIS**, 5^{ème} arrondissement, son nom est inscrit sur le Monument aux Morts de l'École Polytechnique, situé désormais dans la cour du Ministère de la Recherche au 21 rue Descartes (anciennement École Polytechnique).



memorialgenweb.org

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

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



(Coll. AM-FAFL)

8- LA FAMILLE

1878 – Naissance de son père - le 19/02/1878 à Annemasse en Haute-Savoie est né un enfant prénommé *Charles François Etienne* fils de François JACOB Chef de section à la Compagnie des chemins de fer PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) âgé de 39 ans et de Jeannette Elisa DEGRANGE son épouse rentière âgée de 28 ans.

1909 - SA NAISSANCE - Le 14 avril 1909 à la Croix de Montfleury, commune de Corenc en Isère, est né un enfant prénommé *André Etienne Albert*, fils de Charles François Etienne JACOB préparateur à l'université âgé de 31 ans, et de Adrienne Laurence BOUVIER sans profession âgée de 25 ans, née à Grenoble le 02/02/1884, sont domiciliés Villa Bellevue à la Croix de Montfleury, commune de Corenc. En présence de René BOUVIER industriel et Maire de la Bâthie en Savoie, âgé de 26 ans, et de Georges PERRIN externe des hôpitaux de Paris domicilié au 30 rue Madame, âgé de 27 ans.

1930, ses parents sont domiciliés au 31 rue Claude Brémond (Bernard ?) - Paris 5'.

1933, André JACOB habite 3 Rue du Canivet Paris 6'.



1939, dernier domicile d'André JACOB au 21 rue d'Assas à Paris.

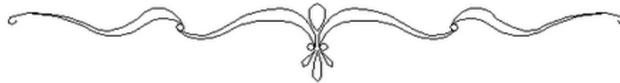
1940 – André JACOB disparaît dans la région côtière de la Guinée équatoriale le 9 novembre. Son père est Professeur à la Faculté des Sciences – Paris 5' au 1 rue Victor Cousin.

1946, la famille JACOB habite au 1 Place du Panthéon à Paris 5'. Son père Charles JACOB de l'Académie des Sciences de Paris est Professeur à la Sorbonne.

1946, l'acte de décès d'André JACOB est transcrit à la Mairie de Paris 6' le 25 septembre 1946.

1947, la sœur d'André, Melle Marguerite JACOB habite au 70 rue d'Assas à Paris 6'.

Après 1980, Mme LAUFFRAY, la sœur d'André, a habité 137 Bd Saint-Michel 75005 Paris.



Sources documentaires supplémentaires:

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

Sites WEB: aviateurs.e-monsite.com – memorialgenweb.org - journals.openedition.org –
monumentsmorts.univ-lille.fr - halifax346et347.canalblog.com - fr.wikipedia.org
theworldwars.net - fr.wikipedia.org - asisbiz.com - monuments.piwigo.com - commons.wikimedia.org - 2db.free.fr

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

ci-dessous le lien :

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

