



Eugène THÉÂTRE alias Jack BURSTON

Né le 12 octobre 1921 à Paris

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

Matricule FAFL 30.027

« Disparait en mer du Nord » le 14 février 1942 au large de la Hollande



Pilote de chasseur bombardier au « 248 SQUADRON » de la RAF



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





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

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



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

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

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

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

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

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



Agir pour la Liberté



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

Biographie présentée par Frédéric Bentley

Président de l'Association pour la Mémoire des FAFL (AM-FAFL)

avec la collaboration de

Jean-Pierre Fitamen vice-président de l'AM-FAFL

(07/2023)



Association pour la Mémoire des Forces Aériennes Françaises Libres
Fondation de la France-Libre

16 Cour des Petites Ecuries, 75010 PARIS

Email : amfafl.contact@gmail.com



1- SES DÉBUTS

SA NAISSANCE – Le 12 octobre 1921 à Paris 5^e, est né un enfant prénommé *Eugène Léon François*, fils de Jean Paul THÉÂTRE et de Sidonie Marie MOTCH.

LA FRANCE entre EN GUERRE

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

Le **04/03/1940**, âgé de 18 ans il décide de devancer son appel au service militaire et s'engage dans l'armée de l'Air.

Il est dirigé vers la Base Aérienne de Tours où il signe un contrat d'engagement dans l'Armée de l'Air pour la durée de la guerre. Il est ensuite envoyé en Bretagne en qualité d'élève-pilote rejoindre *l'École de Pilotage n°26* sur le terrain d'aviation de Pluguffan près de Quimper. Il va y faire la connaissance de Jean LECOINTRE, tous deux auront dans quelques mois la même destinée au sein de la Royal Air Force.

Le **11/05/1940**, après huit mois d'attente, 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 le début de la « Bataille de France ».

Fin mai 1940, face à l'invasion fulgurante de l'armée allemande, l'avenir est incertain pour les élèves-pilotes de Quimper.

Le **17/06/1940**, à 12h30, au cours d'une allocution radiophonique, le Maréchal PÉTAINE, devenu Président du Conseil après la démission de Paul REYNAUD deux jours auparavant, annonce à tous les français qu'il demande l'arrêt des hostilités. Un ordre de repli général a été ordonné mais les instructions tardent à venir.

Le **18/06/1940**, suivant les instructions de repli reçues de la *3ème Subdivision Aérienne*, arrivent dans la matinée sur le terrain d'aviation de Pluguffan, venant de Morlaix, un ensemble d'élève-pilotes de diverses écoles (EPP de Morlaix, du Mans, de Vannes, de Bernay, de St-Brieuc) qui se sont regroupés sous les ordres du lieutenant PINOT et de son adjoint le sous-lieutenant Pierre BERTHIER. Quant à leur échelon roulant, il arrive vers midi dans le plus grand ordre, tandis que les moniteurs, aux commandes de leurs avions, se sont posés plus tôt dans la matinée.

Les nouvelles deviennent franchement mauvaises. On dit les Allemands à *Rennes* et remontant sur *Saint-Malo* et *Saint-Brieuc*. On ne peut plus parvenir à *Lorient*. Avant de faire décharger les camions et procéder à l'installation, le lieutenant PINOT tente en vain de téléphoner à sa hiérarchie pour rendre



compte. Impossible d'obtenir cette liaison téléphonique, mais par contre le sous-lieutenant BERTHIER à sa grande surprise se retrouve, tout à coup, en communication avec les Allemands...

PINOT demande par téléphone aux autorités maritimes de *Brest* si elles peuvent faire embarquer l'Ecole pour la replier, par mer, au sud de la Loire ou au Maroc. Réponse : La Marine ne peut rien. Par téléphone toujours, il consulte les autorités militaires et civiles de la région. Personne ne sait rien, personne n'a d'ordre et personne ne veut en donner. Le Préfet de *Quimper* répond même qu'il n'a aucune instruction de repli pour qui que ce soit et que chacun doit rester à sa place et attendre ! Tout ceci ne satisfait aucunement le lieutenant PINOT.

BERTHIER part en auto à *Brest* pour voir sur place et trouver coûte que coûte un bateau. En cours de route, il rencontre des officiers de Marine qui, consultés, lui conseillent de voir au port de *Douarnenez*. Ces officiers l'accompagnent et à *Douarnenez* ils rencontrent François L'HELGUEN, le patron-pêcheur du langoustier *Le Trébouliste*. Un accord est aussitôt conclu. *Le Trébouliste* peut embarquer toute l'école, mais avec le minimum de bagages et à condition d'avoir cinq jours de vivres.

2- DÉserter pour ALLER COMBATTRE

De retour à *Quimper*, BERTHIER rend compte à PINOT qui rassemble tout le personnel et leur dit :

« Mes petits gars, on nous demande de désarmer, d'attendre les Boches, afin de nous livrer à eux la corde au cou. Est-ce que vous croyez qu'on peut faire ça, nous autres ? ... Les Boches sont à trois heures de nous. Nous sommes quelques-uns de vos chefs et de vos moniteurs qui sommes décidés à partir. ... Je dois dire que le voyage comportera des risques : bombardements, mines, sous-marins, arraisonnements ; les dangers ne manqueront pas. Autant dire que nous avons un certain nombre de chances d'y rester. ... Mais à mon avis, tout vaut mieux que de tomber aux mains des Boches. ... Voilà ce que j'avais à vous dire ».

Il y eut un peu de flottement parmi les mécanos et les conducteurs de camions et de voitures, ainsi que parmi les "divers". Quelques pilotes moniteurs décident de tenter leur chance au petit jour pour rejoindre le sud de la France avec les avions "Caudron-Luciole" disponibles. Sans hésiter tous les élèves-pilotes acceptèrent de partir pour la Grande-Bretagne. PINOT donne des instructions pour faire réquisitionner les vivres en conséquence. L'ordre est donné de se tenir prêt à partir en fin de soirée.

DÉPART pour l'ANGLETERRE

A **21h30**, dans un calme remarquable, en colonne de convoi, comme à la manœuvre, le personnel des Écoles de pilotage quitte enfin le terrain de *Pluguffan* et arrive, sans lumières dans la nuit, au port de *Douarnenez*. La marée est basse et il faut attendre avant de commencer l'embarquement.

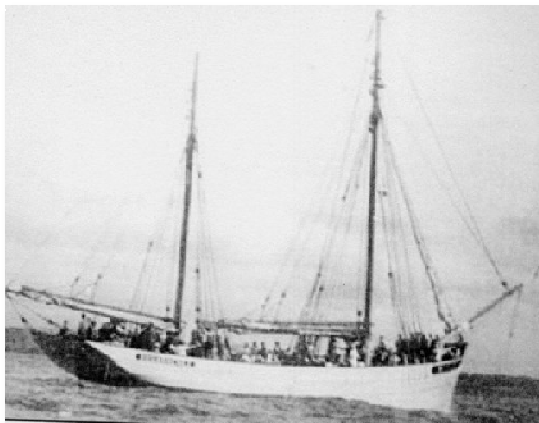
A **23h15**, l'embarquement peut commencer au moyen de petits bateaux faisant la navette vers *Le Trébouliste* qui, par manque d'eau, ne peut accoster. Les armes (fusils Gras et les quatorze



mitrailleuses Lewis de l'école), les munitions et les vivres sont embarqués en premier, puis suivent les bagages. BERTHIER annonce à tous une dernière fois que le but du voyage est l'Angleterre et que chacun est libre de partir ou de rester. Des Écoles de pilotage, ils sont cent-huit à embarquer dont deux officiers, vingt-et-un sous-officiers, quatre-vingt-cinq caporaux et soldats, ainsi que le jeune aumônier le Père Vincent GODARD.

Avec eux se sont joints quatre "divers" (aérostier et aéronautique navale), plus trois pilotes : le sergent de NUCHEZE (? il semblerait qu'il ait choisi finalement de rejoindre l'Angleterre par un autre moyen), le sergent Jules JOIRE (†) qui était soigné à l'Hôpital de Douarnenez et le sergent Maurice BOYER (†).

Le **19/06/1940** à **1h30** du matin, le lieutenant PINOT et le sous-lieutenant BERTHIER montent les derniers à bord du *Trébouliste*. Des civils se sont joints également à eux, c'est environ cent-trente passagers qui se trouvent maintenant à bord du bateau de pêche. Les officiers de marine, qui ont réglé le départ, donnent *Newlyne* comme destination, c'est le premier port anglais qui se trouve à l'extrémité ouest de la Pointe des Cornouailles. L'ancre est levée et les élèves-pilotes prêtent la main à la manœuvre pour une sortie à la voile le plus silencieusement possible.



Le Trébouliste (francaislibres.net) (Coll. Boyer-Thomas)

Lorsque le bateau s'éloigne du rivage, au loin apparaissent les lueurs de l'arsenal de Brest en feu. En adieu à la terre de France, une vibrante "*Marseillaise*" éclate et certains ne peuvent retenir leurs larmes. Deux mitrailleuses, les seules qui fonctionnent à peu près normalement, sont installées l'une à bâbord, l'autre à tribord, pour parer à une attaque éventuelle d'avions ennemis, voire même d'un sous-marin lorsque le jour se lèvera.

Le jour s'est levé. La mer est bien mauvaise au cours de cette première journée de navigation. Le *Trébouliste* roule et tangué, presque tous les jeunes gens sont malades.

A plusieurs reprises des avions sont aperçus sans pouvoir les identifier, rendant nerveux les passagers craignant à chaque fois d'être la cible d'une attaque.

Le **20/06/1940**, le jour s'est levé et le ciel apparaît tout bleu. Après quarante-deux heures de navigation la terre britannique est aperçue au loin. L'espoir d'aller poursuivre le combat gonfle tous les cœurs.

ARRIVÉE en ANGLETERRE

Le **20/06/1940**, à **12h00** « Le Trébouliste » mouille à 800m au large de *Newlyne* sur les instructions d'une petite vedette venue l'identifier. Le sous-lieutenant BERTHIER, dont la connaissance de la langue anglaise est infiniment précieuse, descend à terre pour avoir des instructions.

A **15h00**, il est de retour avec la consigne de rejoindre le port de *Falmouth*. L'appareillage se fait aussitôt mais le vent est contraire. L'attention est au maximum car il faut éviter les mines. Le temps passe et *Falmouth* est encore à 50km, heureusement un vapeur anglais, le *Lady-Estelle*, les prend en remorque.

Ils arrivent à **22h00**. Un remorqueur de la marine anglaise les aborde et les prend à bord avec tout leur matériel.

Le **21/06/1940**, à **0h30** le débarquement se fait aussitôt dès leur accostage au port de *Falmouth*. Les passagers complètement exténués se couchent sur le quai et s'endorment à la belle étoile.



Port de Falmouth – 1940 (oldukphotos.com)

A leur réveil les *Services anglais* font tout ce qu'ils peuvent pour accueillir les Français : distribution de gâteaux, cigarettes... Un élève témoigne : « *Premier repas anglais : thé, "corned beef", pommes. Ce n'est pas bon, mais ils sont tous si gentils...* ».

A **14h00**, tous les hommes sous les ordres du lieutenant PINOT reçoivent l'instruction de rejoindre le camp à *Trentham Park*, près de *Stoke on Trent*. C'est près de 500km qu'ils vont parcourir en train pour rejoindre le centre de l'Angleterre.

Il est minuit à l'arrivée et la nuit s'achève péniblement dans le train.

Le **22/06/1940**, à **6h00** les Français sont dirigés vers un camp installé à *Trentham Park*. Il y a là plus de 5000 hommes revenus de la bataille de Norvège et des détachements de toutes les armes : Légion Etrangère, Marins, Chasseurs, Chars.

On installe tout le matériel de campement fourni par les Anglais dans un temps record. Il pleut, il faut monter des tentes, une tente pour onze hommes. Il y a tout ce qu'il faut pour faire la cuisine, c'est le sergent-chef Marc HAUCHEMAILLE qui est désigné responsable de l'organisation et de la discipline. Dans la journée le bruit court qu'en France les accords de l'Armistice ont été signés. Certains dans ces conditions parlent de vouloir retourner en France pour rentrer chez eux.

Durant les jours suivants des clans se forment entre ceux qui veulent rentrer en France et les autres qui veulent se battre auprès des Anglais pour chasser l'envahisseur.

Un élève témoigne : « *Qu'est-ce que j'ai entendu dire ? On est des rebelles ? Alors ça, c'est le comble, nous voulons continuer à nous battre, et on nous insulte !* ».

De tous ceux qui sont venus en Angleterre sur *Le Trébouliste*, quarante demandent à repartir, dont seulement quinze de l'Ecole (Sur les 90 restants, 50 seront morts pour la France avant la victoire finale).

Le **27/06/1940**, une bonne nouvelle arrive enfin, tous les aviateurs français qui veulent continuer le combat doivent se regrouper et rejoindre la gare. Il est 8h30, le train quitte *Trentham* pour une destination inconnue. Les élèves-pilotes apprennent au cours du voyage qu'ils sont dirigés vers le Pays-de-Galles sur une base aérienne de la R.A.F (Royal Air Force) près de *Cardiff* à *Saint-Athan*, où sont regroupés tous les aviateurs français arrivés en Grande-Bretagne.

ARRIVÉE sur la BASE RAF de ST-ATHAN

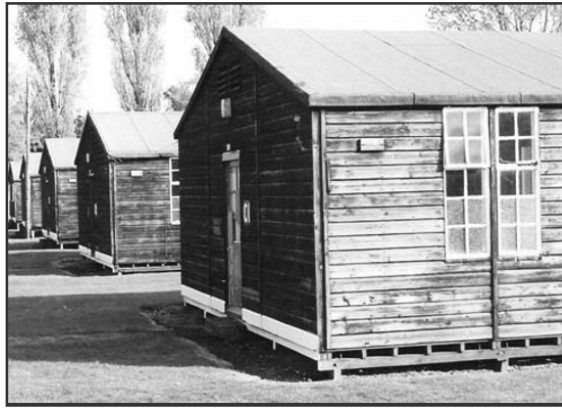
A **19h00** le train arrive enfin à la gare du village de *Saint-Athan*. Les français sont conduits en car jusqu'à la base aérienne. Là, ils sont accueillis par le capitaine OTTENSOOSER (*dit Commandant CHARLES*) qui a rejoint, lui aussi, l'Angleterre le 17 juin par avion, avant même l'appel du Général de GAULLE, avec dix autres volontaires : Pol CHARBONNEAUX, Christian FOUCHER, Henri de la BRIERE, Roger MALBRANQUE (†), Simon STOLOFF, Xavier HAHN (†), Jacques BENTLEY, Jacques BACHY, LEFÈVRE. Le commandant CHARLES va porter beaucoup d'attention à ces jeunes déracinés.

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



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 ?



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

3- SON RALLIEMENT A LA FRANCE-LIBRE

Eugène THÉÂTRE fait le choix de répondre à l'Appel du Général de GAULLE et demande à servir dans l'aviation. Il va être incorporé dans les FAFL (Forces Aériennes Françaises Libres) en qualité d'élève-pilote. Le matricule FAFL n° 30027 lui sera attribué.

Pour ces jeunes militaires considérés désormais en France comme des déserteurs, ils risquent la peine capitale. Afin d'éviter des représailles auprès de leur famille, certains demandent à prendre un nom de guerre pour ainsi changer de patronyme. A cette occasion Eugène demande à changer son nom par celui de « **Jack BURSTON** ».

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*. Certains soirs 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 installés 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 animée 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,

Eugène 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 **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 **01/10/1940**, Eugène est nommé au grade de caporal.

Après treize semaines d'attente, il quitte le Pays-de-Galles pour rejoindre l'Ecole franco-belge d'Odiham.

AFFECTATION à l'ÉCOLE franco-belge d'ODIHAM

Le **02/11/1940**, le jour tant attendu arrive enfin, il est affecté à Odiham qu'il rejoint en train via Cardiff, Bristol, Westbury, Salisbury, Basingstoke et Hook.

Le **03/11/1940**, il arrive à l'école élémentaire de pilotage franco-belge opérationnelle depuis le 28 octobre à Odiham, est située 75km à l'ouest de Londres. Un officier britannique, le Wing Commander WYNN, a été nommé pour en prendre le commandement.



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

Le camp militaire d'Odiham ressemble à un vrai petit village avec ses rues, ses places, ses pelouses, ses terrains de tennis, ses bâtiments en 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 camouflage 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'Ecole est encadrée par des moniteurs de vol 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.



Odiham durant automne 1940 (Coll. Eude)

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.



*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 **18/11/1940**, 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 il y a 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...

Charles SAPIEHA, élève-pilote qui a rejoint les FAFL en septembre dernier, anime des cours d'anglais.

(†) 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.



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

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.

Le **27/12/1940**, le chien « pilou », la mascotte de l'École de pilotage n°23 du Mans qui avait embarqué lui aussi sur *Le Trébouliste*, est de retour après avoir subi la mise en quarantaine obligatoire pour tout chien « no british ».

Février – Les résultats des examens à Odiham permettent aux 21 premiers élève-pilotes de poursuivre le cycle de formation de la RAF. Parmi eux neuf partent au n°3 EFTS (Elementary Flight Training School) de Watchfield, six au n°6 EFTS de Sywell et six autres au n°5 S.F.T.S (Service Flying Training School) de Ternhill. Parmi ces 21 jeunes élèves pilotes, seulement quatre seront en vie à la fin de la guerre.

A l'issue de cette formation Eugène totalise 36h de vols accumulés en France et en Angleterre. Il est sélectionné pour poursuivre sa formation de pilote dans une École élémentaire de pilotage : Elementary Flying Training School (EFTS).

AFFECTATION au n° 3 E.F.T.S de WATCHFIELD

Le **15/02/1941**, Eugène et Gérard HOUDIN sont affectés à l'école n°3 **EFTS** (Elementary Flying Training School) de **Watchfield**, située à 30 km au sud-ouest de la ville d'Oxford, en Angleterre, pour continuer sa formation d'élève pilote.

Ici les élève-pilotes s'entraînent sur avion **Miles-Magister**, un avion biplace à aile basse et train non rentrant qui vole à 200km/h. 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, décollage, vol en palier, 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 la signalisation et des armes.



Miles-Magister (wikipedia.org)

Les moniteurs observent les capacités des jeunes élèves-pilotes en vol et peuvent dès lors les diriger par la suite vers des écoles de pilotage sur avions monomoteurs ou bimoteurs.

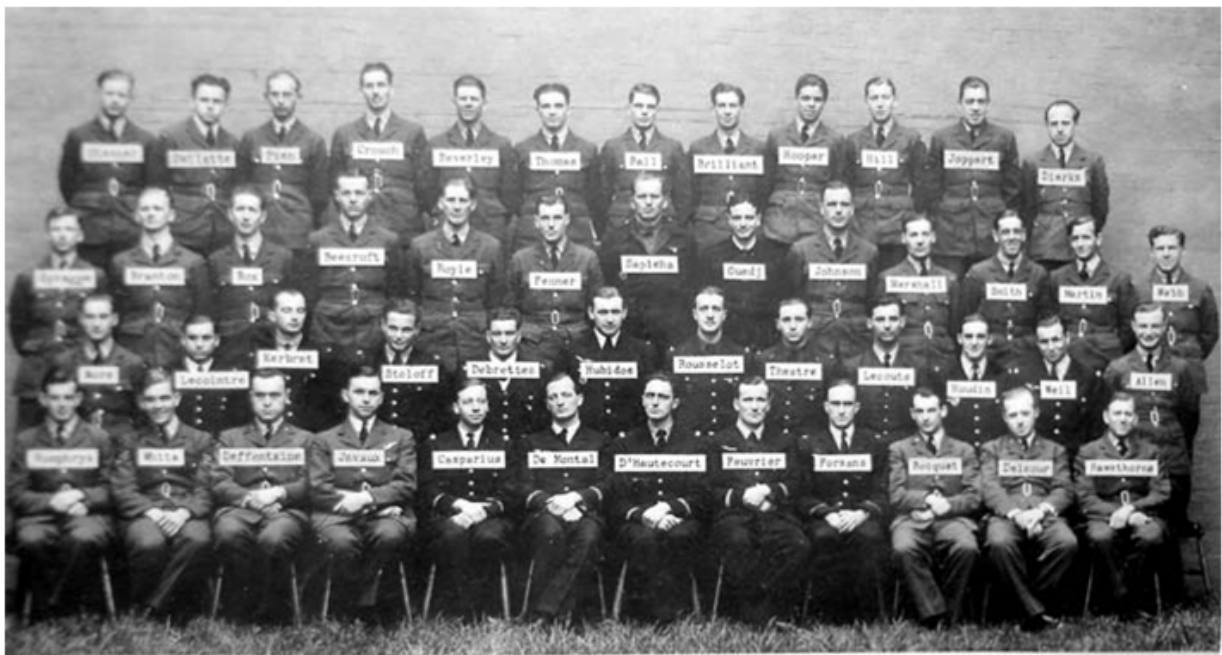
Les pilotes qui réussissent le programme de l'EFTS sont alors assignés à l'une des Écoles de pilotage militaire (Service Flying Training School :SFTS ou FTS).

A l'issue des évaluations Eugène et Gérard sont classés « pilote de bimoteur », ils reçoivent leur affectation pour poursuivre leur formation de pilote au n°11 FTS.

AFFECTATION au n° 11 F.T.S de SHAWBURY

Le **26/04/1941**, ils sont incorporés au n° 11 FTS de **Shawbury** située à 60 km au nord-ouest de la ville de Birmingham.

Ils débutent leur formation en intégrant le Cours n°33. L'entraînement en vol se fait exclusivement sur avion bimoteur à bord des **Airspeed-Oxford** utilisés pour la formation des pilotes, des navigateurs, des mitrailleurs et des bombardiers. Un *Airspeed-Oxford* peut voler 290km/h et atteindre une altitude 5800m. L'entraînement est intense jour et nuit.



N°11 FTS de Shawbury – Cour n°33

En tenue sombre de gauche à droite : 1^{er} rang à partir du 5^e : René CASPARIUS († disp.); Henri de MONTAL (†); Joseph D'HAUTECOURT (†); Charles FEUVRIER ; Jean FORSANS.

2nd rang à partir du 2^e : Jean LECOINTRE († disp.); Alain KERBRAT ; Simon STOLOFF ; Philippe de BRETTE (†); Paul HUBIDOS (†) ; Marcel ROUSSELOT ; Eugène THÉÂTRE († disp.) ; René LEGUIE ; Gérard HOUDIN († disp.) ; Gérard WEIL.

3^{ème} rang à partir du 7^e au centre : Charles SAPIEHA († disp.); Max GUEDJ († disp.).

Cours et examens se passent en anglais. Les entraînements en vol sont principalement axés sur le vol en formation et le vol aux instruments.



Bimoteur Airspeed-Oxford (fr.wikipedia.org)

Le **16/07/1941**, Eugène est nommé au grade sergent.

Le **24/07/1941**, il signe son engagement définitif dans les FAFL.

À la fin du stage de formation, les élèves posent pour la traditionnelle photo de groupe et les pilotes brevetés reçoivent, lors d'une cérémonie traditionnelle, leur insigne de pilote de la RAF : « the wings », qu'ils vont s'empresser de coudre sur leur tenue.



Insigne de pilote de la RAF « the wings »

Ils 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.

Eugène et ses camarades Gérard HOUDIN, Jean LECOINTRE, Max GUEDJ et Charles SAPIEHA reçoivent leur affectation au n° **3 O.T.U** pour achever leur formation. En attendant que des places se libèrent, ils doivent séjourner quelques jours dans un centre d'accueil du personnel et rejoindre le n°3 P.R.C de Bournemouth (Personnel Reception Centre).

DIRIGÉ vers le n° 3 P.R.C de BOURNEMOUTH

Le **25/07/1941** ils arrivent à Bournemouth situé en bord de mer sur la côte sud de l'Angleterre à 40km au sud-ouest de Southampton. Ce « **C**entre de **R**éception du **P**ersonnel » vient tout juste d'ouvrir.

Sont présents avec lui :

Henri De MONTAL (†), René CASPARIUS (†disp.), Henry D'AMBRAY de son vrai nom BUNDERVOET D'HAUTECOUR (†), Charles FEUVRIER, Jean FORSANS, Yves LAMY (†),

Philippe de BRETTE (†), Max GUEDJ (†disp.), Jack GAEL de son vrai nom Gérard HOUDIN (†disp.), Jack LE CHOUCAS de son vrai nom Alain KERBRAT, Jean NOILECTRE de son vrai nom LECOINTRE (†), Dunny KEY de son vrai nom Jean LECOUTÉ, Simon STOLOFF et Jack BURSTON de son vrai nom Eugène THÉÂTRE (†disp.)

Dans quelques jours, dès que des places se seront libérées, Eugène et Jean LECOINTRE vont être envoyés au n°3 OTU de Chivenor.

AFFECTATION au n° 5 OTU de CHIVENOR

Fin août 1941, Eugène rejoint l'école d'entraînement opérationnel du n°5 OTU, avec lui Max GUEDJ et Gérard WEIL. Le n°3 OTU vient d'être restructuré le 1^{er} août et rebaptisé 5 OTU installé sur la Base RAF de Chivenor située sur la côte nord de l'extrême sud-ouest du pays.

Sont déjà présents leurs camarades venant du n°11 FTS de Shawbury, Robert MOIZAN et Ottino SABBADINI arrivés le 16 août avec Charles SAPIEHA.

Le **27/08/1941**, viennent les rejoindre Jean LECOINTRE et Gérard HOUDIN.

Cette école a vocation de former les pilotes sur chasseur-bombardiers bimoteur de type « **Avro-Anson** » ou « **Bristol-Beaufort** » destinés davantage à la défense côtière et la surveillance maritime. Le Capitaine Robert MOIZAN est désigné Chef du détachement des aviateurs FAFL.

Les cours pratiqués en anglais sont intensifs. Théorie et pratique s'enchaînent sans relâche. Se succèdent des séries de vols entrainements en patrouille serrée, en altitude, en rase-motte, de tirs, de courses poursuites, de navigation par radio, de recherches de sauvetage, de combats.



Chasseur-bombardier Bristol-Beaufort (fr.wikipedia.org)

(† † † †) Le **28/08/1941**, **Charles SAPIEHA** ne rentre pas d'un vol d'entraînement au-dessus de la mer Celtique. L'équipage est officiellement déclaré « **porté disparu** ». Son équipage était composé du Sergeant **Walter DOUGLAS** un jeune écossais âgé de 20 ans, du Sergeant **Peter BULL** et du Sergeant **Edward JONES**, tous trois radio-mitrailleurs. Les corps de ces trois derniers seront rendus par la mer. Charles était âgé de 21 ans, son corps n'a jamais été retrouvé.

Le **25/09/1941**, Eugène THÉÂTRE qui a pris le pseudonyme de Jack BURSTON à son incorporation dans les FAFL demande à reprendre son nom d'origine.

Le **07/10/1941**, une réorganisation du **5 OTU** va être mise en place, les pilotes FAFL vont être réaffectés dans une autre école de perfectionnement pour être formés sur une autre type d'avion : le chasseur bombardier **Bristol-Beaufighter**.

AFFECTATION au n° 2 F.OTU C.C de CATFOSS

Le **29/10/1941**, pour compléter leur formation René CASPARIUS et Eugène THÉÂTRE sont mutés au « **n° 2 FOTU CC** » (Fighter Operational Unit Coastal Command) sur la Base RAF de Catfoss, située dans le Comté du Yorkshire à 20 km au nord de la ville de Hull sur la côte Est de l'Angleterre.

Les rejoignent Max GUEDJ, Robert MOIZAN et Ottino SABBADINI. Ils vont apprendre à voler sur un nouvel appareil : le chasseur bombardier **Bristol-Beaufighter**, dernière étape de la formation avant de rejoindre une unité opérationnelle. La formation va débiter pour une durée d'une dizaine de semaines.



Chasseur-bombardier Bristol-Beaufighter (avionslegendaires.net)

Le *Bristol-Beaufighter* est un avion bimoteur. Doté d'un radar, il est particulièrement conçu pour des missions de nuit à long rayon d'action. Equipé d'une torpille ou de deux bombes, avec ses deux canons dans les ailes, plus une tourelle dorsale équipée de quatre mitrailleuses, cet avion est redoutable pour les attaques au sol et de navires en mer. Certains modèles furent équipés de huit roquettes.



Cockpit du Bristol-Beaufighter Mk I (en.wikipedia.org)

À Catfoss, les pilotes n'apprécient guère cette base qu'ils trouvent peu agréable durant cette période hivernale, qui plus est isolée de tout, le mess est à 5 km du terrain d'aviation.

Le **15/12/1941**, Eugène est promu au grade de sergent-chef.



Second au 2^{ème} rang en partant de la gauche : GUEDJ, MOIZAN, CASPARIUS.

Second au 1^{er} rang en partant de la gauche : SABBADINI, THÉÂTRE.

La formation terminée, les pilotes sont désormais opérationnels prêts pour être affecté en unité combattante. René CASPARIUS et Ottino SABBADINI sont affectés au « 235 Squadron ». Robert MOIZAN, Eugène THEATRE et Max GUEDJ sont affectés au « 248 Squadron ». Jean LECOINTRE alias John NOILECTRE et Gérard HOUDIN alias Jack GAEL sont affectés au « 236 Squadron ».

AFFECTATION au « 248 SQUADRON »

Le **13/01/1942**, après 13 mois de formation, Eugène THÉATRE est affecté en qualité de pilote de chasseur bimoteur au « **248 Squadron** » installé sur la Base RAF de **Bircham-Newton** à 200 km au nord de Londres sur la côte Est de l'Angleterre.

Sont avec lui deux autres pilotes FAFL, le capitaine Robert MOIZAN et le sous-lieutenant Max GUEDJ.



*Badge du 248 Squadron
sa devise: « Il faut en finir ».*

Le Squadron a pour mission la défense de l'espace maritime en mer du Nord en allant harceler les convois ennemis. Il est équipé de chasseur bombardier bimoteurs « **Bristol Beaufighter Mk.Ic** ».



Bristol-Beaufighter Mk.Ic du 248 Squadron (en.wikipedia.org)

Le **22/01/1942**, Robert CHAUVIN est de retour du Moyen-Orient, le premier pilote FAFL à avoir été affecté au « 248 Squadron » en juin 1941.

Eugène THÉÂTRE doit rejoindre la Base RAF de St-Eval située sur la Pointe des Cornouailles au sud-est de l'Angleterre où se trouve un détachement du « 248 Squadron ».

MISSION au-dessus de la MER CELTIQUE

Le **06/02/1942**, au départ de la Base **RAF St-Eval**, une patrouille de deux avions participe à une mission de reconnaissance au-dessus de la mer Celtique. Eugène, aux commandes du *Beaufighter Mk.Ic T4842 WR-V*, y participe avec son navigateur anglais le Sergeant Colin RYALL. Ils décollent à 15h20 et sont de retour à 17h20.

(† †) Le **08/02/1942**, lors d'une mission le long des côtes norvégiennes au départ de la Base RAF Bircham-Newton, l'équipage du *Beaufighter Mk.Ic T4776* du « 248 Squadron » est déclaré « **porté disparu** ». Il était composé du pilote belge Paul Antoine Van DE WALLE DE GHELCKE âgé de 24 ans et du Sergeant navigateur Leonard Newall BROWN âgé de 21 ans.



Chasseur-bombardier Bristol-Beaufighter (iwm.org.uk IWM-CH2739)

Le **13/02/1942**, au départ de la Base **RAF Bircham-Newton** une patrouille de trois avions participe à une mission de reconnaissance le long des côtes hollandaises.

Eugène y participe aux commandes du *Beaufighter Mk.Ic T4824 WR-T*, avec Colin RYALL son navigateur. Ils décollent à 7h42 et sont de retour à 9h55.

Le **14/02/1942**, cela fait tout juste un mois qu'Eugène est arrivé au « 248 Squadron ». Il est désigné pour participer à sa quatrième mission opérationnelle.

Il ne le sait pas ... ce sera son dernier vol

4- SA DERNIERE MISSION

Mardi 14 février 1942, il est **8h05**, lorsqu'une patrouille du « 248 Squadron » décolle du terrain de Bircham-Newton pour effectuer une mission de reconnaissance au-dessus de la mer du Nord au large de la Hollande.

Le Sergeant Eugène THÉÂTRE est aux commandes du « **Beaufighter MkIc T4669 WR-Z** », avec lui son navigateur anglais le Sergeant Colin RYALL.



Chasseur-bombardier Bristol-Beaufighter (en.wikipedia.org)

On restera sans nouvelle de l'équipage THEATRE / RYALL, aucune trace de l'avion ni de l'équipage.

Eugène THÉÂTRE et Colin Frank RYALL seront officiellement déclarés
« **porté disparu** ».

Leurs corps ne seront jamais retrouvés.

Estimation du lieu de la disparition en mer du Nord au large de la Hollande



Le sergent-chef Eugène THÉÂTRE

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres,

Matricule FAFL 30.027

« Disparaît en mer du Nord » le 14 février 1942 au large de la Hollande



« **Mort pour la France** »

à l'âge de 20 ans

au cours de 4^e mission offensive

5- CITATION

CITATION à l'ordre de l'Armée de l'Air du 17/03/1942.

ÉPITAPHE du général Martial VALIN, chef d'état-major des FAFL, évoquant les pilotes de Beaufighter en mars 1943 :

«... sur le terrible Beaufighter, ils vont faire en haute mer la chasse aux appareils de bombardement et de reconnaissance de l'ennemi. En les interceptant, ils participent ainsi, dans une large part, à la protection des convois. Ils se sont spécialisés dans ce travail sur bimoteur, au temps où je n'avais pas encore créé le groupe « Lorraine » et je les ai laissés là suivant le désir exprimé par eux-mêmes et par le Coastal Command, qui appréciait beaucoup leurs services. La mission est périlleuse. En cas de rencontre avec l'ennemi, il faut vaincre car bien minimes sont les chances de salut de ceux qui sont vaincus. Songez en effet à l'avion touché dans ses œuvres vives à 2 ou 300 kilomètres des côtes de France ou d'Angleterre. Si les membres de l'équipage ont été tués en plein vol, c'est fini : mourir pour la France sur mer, c'est le sort dont nos marins sont fiers. Mais souvent, en tout ou en partie, ils ont pu quitter le bord et sauter en parachute. Pendant quelques minutes encore, la fumée de traînée noire, dont l'avion en feu a marqué le ciel, marque le point de chute, et puis deux ou trois canots pneumatiques seront gonflés au gré des flots, sur une mer dont la guerre a chassé tous les navires. La radio, s'il a eu le temps, aura certainement donné la position en lançant un SOS mais le secours est loin, la navigation quelquefois imprécise et les courants marins entraînent vite ces pauvres points perdus dans l'immense infini des vagues. Au début, c'est l'espoir que donnent les fusées qu'on lance, puis vient la nuit interminable dans le froid qui vous glace le corps et l'angoisse qui vous glace le cœur.

Depuis deux ans, six d'entre nos pilotes ont disparu en mer et n'ont sans doute pas vu se lever le soleil, le lendemain du jour qui les vit s'envoler plein de confiance et d'ardeur »



6- LES DECORATIONS

- Croix de Chevalier de la Légion d'Honneur
- Médaille de la Résistance française (décret du 11/03/47 – JO du 27/03/47)
- Médaille commémorative des services volontaires dans la France-Libre.



7- LES HONNEURS

- En **BELGIQUE**, au cimetière de la VILLE DE CHINY, Province du Luxembourg, son nom est inscrit sur une plaque à sa mémoire sur la sépulture de la famille THEATRE-BERTHOLET et THEATRE-MOTH.





(bel-memorial.org)

- En **FRANCE**, aucun Monument aux Morts connu où son nom serait inscrit.
- **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)

- En **ANGLETERRE**, le nom de son navigateur le Sergeant Colin Frank RYALL (matricule RAF VR 971046) est inscrit sur le panneau n° 92 du mémorial de *Runnymede Air-Force-Mémorial* situé près d'Egham à 40 km à l'ouest de Londres.

8- LA FAMILLE

1914 – SA NAISSANCE – Le 12 octobre 1921 à Paris 5^e, est né un enfant prénommé *Eugène Léon François*, fils de Jean Paul THÉÂTRE né en 1892 et de Sidonie Marie MOTCH née en 1894.

1919 – Naissance de sa sœur Thérèse le 16 juillet 1919.

1939 – Eugène THEATRE est domicilié dans sa famille au 31 Boulevard Bonne Nouvelle à Paris 2^e.

1940 – Son père, Paul THÉÂTRE, est domicilié au 31 Boulevard Brune, Paris 14^e.

1941 – Décès de son père Paul THÉÂTRE, enterré à Chiny en Belgique.

1943 – Mme A. DELATTRE résidant 1 St Mary's Grove Barnes Common S.W.13 cherche à avoir des nouvelles d'Eugène ; ainsi que Miss ROCKS, 416 Victoria Road, Ruislip Manor, Middlesex.

1946 – L'acte de décès d'Eugène THÉÂTRE est transcrit le 17 mai 1946 à Mairie de Paris 2^e avec la mention « Mort pour la France ».

1946 – Sa mère Mme THÉÂTRE réside au 31 Boulevard Bonne Nouvelle à Paris 2^e.

1955 – Décès de sa mère, enterrée à Chiny en Belgique.

2010 – Décès de sa sœur Thérèse THÉÂTRE le 23/12/2010 à Florenville en Belgique à l'âge de 91 ans.



Sources documentaires supplémentaires:

Archives famille Boyer-Thomas

Sites WEB : francaislibres.net - en.wikipedia.org - baesystems.com - avionslegendaires.net
bel-memorial.org - en.wikipedia.org - iwm.org.uk - oldukphotos.com - francaislibres.net – cieldegloire.com

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

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

