



JACQUES ANDRIEUX " JACO LE MAGNIFIQUE"

Jacques Andrieux est né le 15 août 1917, un jour consacré à la Saint Vierge et aux petites filles. Il devait être une fille , mais à la grande surprise des parentés latérale, ascendante, collatérale et du vieux médecin accoucheur, c'est un gros garçon qui naît cet été -là. Sa mère préviendra elle même son père parti au front. En rentrant de permission, sa réaction est étonnante : " Il n'a rien d'un garçon .Il ressemble fort à une petite fille" dit-il ! Sa mère laisse pousser ses cheveux , puis une sœur arrive. Son père lui fait comprendre qui doit-être le premier de la classe et passe à la tondeuse.

Peut-être, sa mère disparaît d'une courte maladie, Confié à une nounou bretonne, il ne voit son père que très peu. Son père décide qu'il serait médecin (chirurgien) tout comme lui. Passionné de sport, il est très fort en football, hockey et volley Ball. Il prend la médecine en horreur ; seuls Lindbergh, Costes, Bellonte, Nungesser et Coli, comptent pour lui.

Vient l'heure du choix, il retarde le moment longtemps, puis joue franc jeu avec son père: "je veux être pilote".



En 1937 le voilà à Istres, La Mecque des pilotes appelée "la brigade des touristes", un club très fermé où l'on transforme un certain nombre de pilotes civils en pilotes militaires.



BREVET DE PILOTE CIVIL , OBTENU LE 28 AVRIL 1937

Il rencontre des amis parmi lesquels Yves Brière, premier de sa promotion, qui s'engagera lui aussi très tôt dans la FALF (Forces Aériennes Françaises Libres) avant d'être porté disparu au cours d'une opération aérienne le 13 mai 1941.

 Yves Brière

 BREVET DE MONITEUR , OBTENU 18 MOIS APRES SON BREVET DE PILOTE CIVIL



Refusant la défaite de la France, pendant plusieurs mois il cherche un moyen de quitter la Bretagne. Jacques se fait passer pour un armateur et achète un langoustier . L'Émigrant vogue vers l'Angleterre, vers la liberté,,,,,



sources:

<https://www.ordredelaliberation.fr/fr>

<https://fr.wikipedia.org/>

Le patron de l'Emigrant voit en premier l'Angleterre .Il hurle: "l'Angleterre est là ! " Fous de joie , ils s'embrassent tous. Accueillis comme des héros et encadrés par des hommes de sécurité , ils prennent la direction de Londres. Jacques est le seul pilote du groupe. Il perd rapidement de vue ses amis de voyage. Il signe son engagement dans les Forces Aériennes Libres, perçoit un uniforme, de l'argent de poches et bénéficie de quelques jours de permission à Londres. La nuit à Londres , c'est terrible : grondements, DCA, les sifflements des bombes, les explosions ect.

Jacques rencontre le Général De Gaulle (chef des Français libres).



Quand le Général le questionne, Jacques lui dit son désir de se battre !

Le 15 janvier 1941.... c'est le départ pour Odiham .

 *Odiham tel qu'il est aujourd'hui*

Engagé dans FAFL , le Capitaine Henry Rancourt a reçu dès septembre 1940 la mission de créer et de diriger la première école de pilotage des FAFL à Odiham.



Le site d'Odiham a été utilisé pour la première fois par la RAF à partir de 1926 et pendant la seconde guerre mondiale, il sert de base de départ par les français et les belges.

 *Les pilotes stagiaires belges reçoivent leur instruction d'un officier de la RAF en*



janvier 1941.

✘ *Jaco à son arrivée à Odiham en février 1941.*

✘ *Aux abords de la piste devant un Potez 63-11 servant à l'entraînement des pilotes français.*

Le sergent Hubidos est le voisin de lit de Jacques.



Paul Raphael Hubidos (alias Tamaris Paul) est mort pour la France, tombé en combat aérien le 8 mars 1943. Aptes rapidement techniquement, les pilotes ont hâte de se battre, mais ils doivent auparavant surmonter la difficulté de la langue et se mettent à l'anglais à la dose de 4 heures par jour. C'est à Londres qu'ils passent leurs week-ends, avec les bruits d'alerte, sirène, coup de canons, explosions etc. La routine habituelle des nuits de la capitale anglaise. Sur la base elle-même, la vie n'était pas plus calme notamment lorsqu'un Junkers 88 et un Messerschmitt s'en sont pris à un innocent avion école. La formation "deuxième échelon" a lieu à Ternhill et l'entraînement est intense; les accidents aériens font beaucoup de perte dans la promotion. Jacques avec ses notes attend avec impatience de voler sur Spit. Le cycle d'entraînement se termine toujours par un lâcher en solo sur monoplace. "Gavé" de Hurricane, il arrive un jour à Cardiff, à l'operational training unit de Llandow avec ses deux attractions majeures: les Spit et surtout le célèbre as de la première guerre mondiale: James Ira Thomas "Taffy" Jones.



Alors commandant de la base, il a élaboré son propre règlement.

Article 1 : " Vous n'avez pas le droit de vous tuer ! ".

Article 2 : " Il est interdit de casser un avion ".

Avec ses notes de fin stage, Jacques peut choisir son affectation. Il rejoint avec son ami Roland Leblond le 130 sqn à Perranporth.



Le 130 sqn est composé de deux escadrilles ou flight . Jacques et Roland sont dans le flight B. Jusqu'à son interdiction de vol pour cause de maladie , Roland Leblond sera le fidèle allier et surtout un ami de Jaco au 130 sqn. Ils accumulent les vols de familiarisation sur spit V et vient enfin la première mission au dessus de la France. Jaco suit son chef de patrouille , écoute les ordres , obéit, mais son manque d'expérience freine encore ses mouvements. Le retour est interminable , mais à partir de cet instant , il vole en opération le plus souvent . En peu de temps il devient chef de patrouille.

A très bientôt pour la suite de la bio.

source; <http://www.francaislibres.net/>

<https://www.ordredelaliberation.fr/fr>

<https://fr.wikipedia.org/>