



## Raymond BETTE

Né le 12 novembre 1913 à Ferques (62)

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

Matricule FAFL 30.562

« Disparaît en mer du Nord » le 14 octobre 1941 au large de l'Écosse



Pilote de l'aéronautique navale au « 210 SQUADRON » de la RAF



« Mort pour la France » à l'âge de 27 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](http://www.nationalarchives.gov.uk)
- Les archives familiales des disparus.



# *Agir pour la Liberté*



## *Le parcours d'un jeune Chtimi 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  
(12/2022)



Association pour la Mémoire des Forces Aériennes Françaises Libres  
Fondation de la France-Libre  
16 Cour des Petites Ecuries, 75010 PARIS  
Email : [amfafl.contact@gmail.com](mailto:amfafl.contact@gmail.com)



## 1- SES DÉBUTS

**1913 – SA NAISSANCE** - Le 12 novembre 1913 à Ferques, département du Nord, est né un enfant prénommé *Raymond Paul André*, fils de Louis Paul Alexandre BETTE et de Marie Léonie Cécile PORQUET.

**1914 - DÉCÈS de son père** – A l'âge d'un an, Raymond devient orphelin de père, « Mort pour la France » des suites de ses blessures dès les premiers combats de la Guerre 14-18.

**1920** – *Pupille de la Nation*, adopté par la Nation suivant le jugement du tribunal civil de Boulogne-sur-Mer le 15 septembre 1920.

**1924** - Raymond suit brillamment sa scolarité. Il obtient son Certificat d'étude primaire à l'âge de 10 ½ ans. Pour aider sa mère il commence à travailler dans une banque comme garçon de course. Il ne renonce pas aux études et continue à suivre des cours le soir avec l'aide de professeurs bénévoles. Raymond acquit ainsi l'instruction équivalente au Brevet Élémentaire.

Il pratique le scoutisme depuis sa plus tendre enfance. Il commence « Louveteau » à l'âge de 8 ans, ensuite Scout, puis devient Chef et pour finir Commissaire-adjoint.

Chaque dimanche il part avec les enfants qu'on lui confie, avec lesquels il ne manque pas de transmettre son amour de la patrie et les valeurs de la République qui lui sont si chers. Ses activités de scoutisme sont les seuls moments de plaisir de toute sa jeunesse et son adolescence.

**1932** - Passionné depuis toujours par l'aviation et encouragé par un cousin, pilote renommé de la Guerre 14-18, Raymond fait une demande de bourse de pilotage. Ayant satisfait aux examens d'instruction générale et médicaux il est admis à l'âge de 18 ans à suivre des cours de pilotage à Angers, puis à l'école « Gnome et Rhône ». Son bon classement dans l'obtention de son Brevet de pilote d'aviation terrestre lui vaut d'être désigné pour le Cours de pilotage maritime.

Le **26/06/1933**, âgé de 19 ans, de taille 1m71, yeux marrons, cheveux châtons, Raymond est incorporé à Cherbourg dans la Marine en qualité de *matelot 2<sup>ème</sup> classe arrimeur* de l'aéronavale. Le matricule de la marine *2428-C33* lui est attribué.

Le **07/07/1933**, il est envoyé en École de pilotage maritime en Gironde (33), au Centre d'Aviation Maritime d'Hourtin situé au bord du lac.





Base Aéronautique Navale d'Hourtin

Le **03/08/1933**, premier de sa promotion, il obtient à 19 ans son *Brevet de pilote d'aviation maritime*.

Le **23/08/1933** il est de retour à Cherbourg.

Le **21/01/1934** il est élevé au grade de *Quartier-Maître arrimeur-pilote*. Sur la BAN (Base Aéronautique Navale) de Cherbourg, il fait la connaissance de Robert BESACIER.

Raymond est reconnu comme un travailleur infatigable, fort intelligent, d'une moralité exceptionnelle, avec des connaissances approfondies d'instructions générales et professionnelles, ayant le souci permanent du bien être de son prochain.

**1936** - Sa mère malade, il demande à démissionner de l'armée pour subvenir aux besoins financiers de la famille. De retour dans la vie civile à compter du 26 juin 1936, il va continuer à pratiquer le pilotage en participant chaque année à des périodes militaires en qualité de pilote de réserve.

Le **12/04/1937**, dans le cadre de ses activités militaires dans la réserve, Raymond est nommé au grade de *Second Maître-pilote* (équivalent à sergent-pilote dans l'Armée de l'air).

Raymond et son frère Louis, font l'acquisition d'une entreprise commerciale. En plein essor, ils doivent cesser leur activité quand vient le moment de la mobilisation lorsque la France entre en guerre contre l'Allemagne.

## 2- La FRANCE entre EN GUERRE

Le **25/08/1939**, l'entrée en guerre de la France en imminente, Raymond BETTE reçoit son ordre de mobilisation pour rejoindre l'*Escadrille B2* de la BAN de Cherbourg en qualité de *Second-Maitre-pilote*.

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

Le **01/10/1939** il est muté à la BAN de Berre installée au bord d'un étang situé à vingt kilomètres au nord-ouest de *Marseille*.



*BAN de Berre (memoirehydraviation.over-blog.com)*

Le **01/01/1940**, Raymond BETTE doit rejoindre la Bretagne, il vient d'être détaché à l'*École de Pilotage n°27 de Vannes-Meucon* en qualité de moniteur, il sera rattaché administrativement à la BAN de *Lanvéoc-Poulmic*. Cette *Ecole de pilotage n°27* forme des élèves-pilotes destinés à rejoindre des unités de l'Armée de l'air ou de l'Aéronautique navale.

Le **16/03/1940**, arrivée au terrain de *Vannes-Meucon* d'un groupe d'élèves venant de l'*Ecole de Pilotage n°25 de St Brieuc*. Parmi eux Gonzales CARON, Jacques DRABIER, Robert HENAULT, Pierre LAUREYS, Roger OURY, Pierre PABIOT, Marcel RENAULT, Bernard THIBAUT (tous s'engageront dans les FAFL).

Le **10/05/1940**, les troupes allemandes, après l'invasion de la Belgique franchissent la frontière du nord de la France.

Le **22/05/1940**, arrive en repli au camp de *Vannes-Meucon l'Ecole pilotage n°21 de Bernay* venant de Normandie.

Le **12/06/1940**, face à l'invasion fulgurante des troupes allemandes à travers le pays, c'est au tour de l'*Ecole de Pilotage n°27 de Vannes*, d'exécuter l'ordre de repli. Une partie de l'Ecole va rejoindre plus au nord l'*Ecole de pilotage n°26* installée sur le terrain de *Ploujean-Morlaix*. A son arrivée se trouve déjà présente l'*Ecole de Pilotage n°23 du Mans* arrivée la 1<sup>er</sup> juin sous les ordres du lieutenant Edouard PINOT.

Le **17/06/1940**, la situation est devenue confuse face à l'invasion fulgurante des troupes allemandes à travers le pays. Un ordre de repli général a été ordonné mais les instructions tardent à venir. Selon les instructions reçues de la *3ème Subdivision Aérienne* le lieutenant PINOT doit organiser un repli sur le terrain de *Pluguffan* près de *Quimper*. Il prend l'initiative de rassembler l'ensemble des élèves-pilotes sous ses ordres.

A **12h30**, le Maréchal PÉTAINE dans son discours radiophonique demande un arrêt des hostilités.

Le **18/06/1940**, l'ensemble des élèves-pilotes des diverses écoles quittent le terrain de Ploujean-Morlaix à 7 heures du matin, sous les ordres du lieutenant PINOT et du sous-lieutenant Pierre BERTHIER, pour se replier sur le terrain d'aviation de *Pluguffan* près de *Quimper*.

L'échelon roulant arrive au terrain vers midi dans le plus grand ordre, tandis que les moniteurs, aux commandes de leurs avions, se sont posés plutôt 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.

Sur le terrain de *Pluguffan*, arrive son ami Robert BESASIER, pilote sur la BAN de *Lanvéoc-Poulmic*, voulant tenter par la route sans ordre de mission de rejoindre la BAN d'Hourtin. Il s'est retrouvé stoppé à *Quimper* par la Gendarmerie, un entretien avec le gradé de la place a fini par lui donner l'autorisation de rejoindre le terrain de *Pluguffan* où l'on sait que des avions se sont posés dans la matinée.

Pendant ce temps PINOT, par téléphone toujours, 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.

## **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 (†).

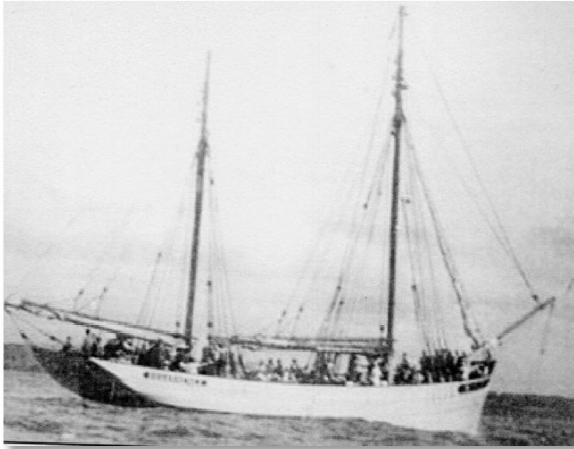
Le **19/06/1940** à **1h30** du matin le lieutenant PINOT et le sous-lieutenant BERTHIER montent les derniers à bord du *Trébouliste*. Des civils se sont joints également à eux, c'est environ cent-trente passagers qui se trouvent maintenant à bord du bateau de pêche. Les officiers de marine, qui ont 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.

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 tangue, presque tous les jeunes gens sont malades.



*Le Trébouliste*

(francaislibres.net) Coll. Boyer-Thomas

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 **15 h.00**, 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*. Ce sont 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, Chasseurs, Chars, Marins.

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).

## DÉPART pour la BASE RAF de SAINT-ATHAN au PAYS-de-GALLES

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 ferroviaire. 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.

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.

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)

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 ?

## 3- SON RALLIEMENT à LA FRANCE LIBRE

Raymond fait le choix de répondre à l'Appel du Général de GAULLE et signe son engagement dans les Forces Françaises Libres. En l'absence d'unité française de l'aéronautique navale pouvant être



reconstituée en Angleterre, il va s'engager dans les FAFL (Forces Aériennes Françaises Libres) en qualité *Sergent pilote*. Le matricule FAFL n°30.562 lui sera attribué.

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 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 animé par *Monsieur Ragody*, un homme parfaitement francophone, qui organise pour le plus grand nombre possible de ces jeunes français loin de leur pays un accueil dans une famille anglaise le temps d'une *cup of tea*, d'un diner ou d'un week-end. Plusieurs réunions sont organisées au « Club Français » et les femmes des familles anglaises qui y sont inscrites s'efforcent d'offrir de multiples cadeaux ; l'une d'elles ayant réussi à se procurer, en ces temps de pénurie et de restrictions, un coupon de tissu, ces "secondes mamans" confectionnèrent des pyjamas, un luxe princier pour ces jeunes aviateurs français en exil.

Rapidement repérés comme pilotes aguerris, Raymond BETTE et son ami Robert BESACIER, après avoir effectué les visites médicales et diverses formalités administratives qui s'imposent, vont être affectés dans une unité opérationnelle de l'aéronautique navale britannique. Situation plutôt rarissime



car tous pilotes étrangers se doivent de passer préalablement un stage d'adaptation au matériel et aux procédures de la RAF.

## AFFECTATION au « 210 SQUADRON » de la RAF

Le **20/07/1940**, Raymond et Robert BESACIER arrivent au *210 SQUADRON* du *Coastal-Command* de la RAF basé à *Oban* sur la côte ouest de l'Ecosse dans le Comté d'Argyll.

Le Squadron est commandé par le Wing Commander Francis J. FRESSANGES. Il est équipé d'hydravions de type *Short Sunderland S.25 Mk1*. Leurs missions vont consister principalement à l'escorte de convois en Atlantique-Nord et la lutte anti-sous-marine.



Badge du 210 Squadron et sa devise : « planant dans les cieux »  
([thegrowler.org.uk](http://thegrowler.org.uk))



Hydravion Short-Sunderland MK1 L2163 DA-G du 210 Squadron

Le **21/07/1940**, dès le lendemain de son arrivée Raymond participe à son premier vol.

Durée du vol 12h au cours desquelles il se familiarise avec l'appareil. Selon le type de mission l'équipage est constitué de six à douze hommes, pour des missions pouvant durer de dix à quatorze heures.

Le **23/07/1940**, première mission pour Raymond BETTE en qualité de pilote.



*Short-Sunderland MK1 du 210 Squadron*



*Hydravion Short-Sunderland MK1 DA-G (fr.m.wikipedia.org)*

*Escorte du convoi maritime TC.6 de troupes canadiennes le 31 juillet 1940*

Le **15/08/1940**, Raymond est promu au grade de Sergent-chef pilote (équivalent à *Maitre pilote*).

**Fin 1940**, il reçoit son insigne FAFL n°95. Les deux cents premiers insignes numérotés viennent d'être fabriqués, insigne dessiné par l'aviateur Jacques DRABIER. Le n°1 réservé au Général de GAULLE, puis ensuite distribué en respectant dans la mesure du possible l'ordre chronologique du ralliement dans les Forces Aériennes Françaises libres.



Le **15/01/1941**, les trois Sunderland, L2163, P9223 et T9031, quittent le *210 SQUADRON* pour reformer le *95 SQUADRON* sous les ordres du Wing Commander F.J FRESSANGES à *Pembroke-Dock* situé à la pointe sud-ouest du Pays-de-Galles.

Le *210 SQUADRON* est désormais commandé par le Wing Commander G. G. BARRET.

Le **28/01/1941**, au cours d'un vol sur l'Atlantique-Nord, Raymond rencontre un gros avion allemand de type *Focke-Wulf Condor* qui le prend à partie et endommage son appareil avant d'être touché à son

tour et abattu par ses mitrailleurs. Il réussit à ramener l'hydravion jusqu'au port sans occasionner d'autre dégât.



*Focke-Wulf Fw-200 Condor* (avionslegendaires.net)

Le **15/02/1941**, Raymond est promu au grade de 1<sup>er</sup> Maitre pilote (équivalant au grade d'adjudant)

Au retour d'une mission lors d'un vol de nuit, au moment de l'amerrissage alors qu'il n'est pas 1<sup>er</sup> pilote, l'hydravion heurte une épave. Le choc est si violent qu'il est assommé et perd connaissance. Il est sauvé par un membre de l'équipage qui réussit à l'extraire de l'avion avant que celui ne coule.

Raymond ne doutant jamais de la victoire finale, démontre à tout moment son enthousiasme d'ardent patriote, à tel point que le commandant de la base le cite plusieurs fois comme exemple à suivre à tous les autres pilotes.

### **INSTRUCTEUR au n°4 COTU de STANRAER**

En **avril 1941**, après dix mois passés au *210 SQUADRON*, Raymond et son ami Robert BESACIER sont mis au repos et transférés comme instructeurs à l'*École d'application des élèves navigateurs du n° 4 (C).O.T.U* (Coastal Operational Training Unit) de *Stranraer*.

La Base RAF de *Stranraer* est située à la pointe nord-ouest de l'Angleterre en face de l'Irlande-du-Nord. Installée à *Wig-Bay* au bord du *Loch Ryan*, c'est l'une des plus grandes bases d'entraînement pour hydravions.



*Base RAF de Stranraer* (solwaymilitarytrail.co.uk)

En **juin 1941**, le n°4 (C)OTU est transféré plus au nord de l'Ecosse à Invergordon au nord d'Inverness. Les officiers installent leur mess au château de « Dalemore House » à *Alness*, village situé à 3km à l'ouest de la base. L'OTU est commandé par Wing Commander J.P. Cecil-WRIGHT et dispose principalement d'hydravions *Sunderland* et *Lerwick* qui vont opérer dans la baie de *Cromarty*.

En **octobre 1941**, dix équipages suivent maintenant les cours d'entraînements. Cela occasionne parfois des embouteillages dans la baie de *Clachnaharry* et pour soulager le secteur une partie des entraînements d'amerrissage sont organisés au sud d'Inverness sur le *Loch-Ness* dans la baie d'*Urquhart*.



Base RAF de Invergordon (ww2talk.com)

Le **14/10/1941**, Raymond BETTE décolle pour un nouveau vol d'entraînement.

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

## 4- SON DERNIER VOL

**Mardi 14 octobre 1941**, Raymond BETTE est aux commandes de l'hydravion **SARO A36 « Lerwick L7268 »** avec à son bord douze membres d'équipage.

Il est **11h00** lorsque l'avion décolle pour un exercice à la navigation.



Hydravion Lerwick appartenant au n° 4 COTU (theinvergordonarchive.org)



Très peu de temps après avoir quitté la pointe de *Tarbat-Ness*, pour commencer l'exercice de navigation, les moteurs commencent à avoir des ratés. Aussitôt le mécanicien intervient, observe le tableau de bord, contrôle les instruments, tout paraît correct.

La situation ne satisfait pas Raymond, alors que l'hydravion n'est qu'à 240m l'altitude, il décide de mettre l'appareil en ligne de descente et réduit les deux moteurs pour amorcer la manœuvre d'amerrissage. Malgré les difficultés il réussit à se poser sur l'eau.

La mer est très mauvaise, l'avion qui a subi quelques dommages commence à couler, à bord le nombre de gilets de sauvetage est insuffisant. En qualité de « Commandant de bord » Raymond établit la répartition des gilets de sauvetage et décide de ne pas en garder pour lui.

L'hydravion finit de couler entièrement quelques minutes plus tard à douze kilomètres à l'Est-Nord-est de *Tarbat-Ness*.

Une opération de sauvetage est aussitôt ordonnée pour venir au secours de l'équipage. Sur place on ne retrouve que trois survivants et deux corps inanimés. Les sept autres membres de l'équipage ont disparus en mer, parmi eux Raymond BETTE.

Les trois survivants sont : P/O V. MARSHALL, Sgt H.F. COLE, et AC2 D.P. TAYLOR.

Les deux corps retrouvés inanimés sont celui du Pilot/Officer Alistair G. HALL navigateur qui sera enterré dans le cimetière de *Barshill*, UK et celui du Sergent Ronald W. BALLARD âgé de 21 ans qui sera enterré dans le cimetière de *Badsey* (St James), *Churchyard*, UK.

Les sept disparus en mer sont :

- † W/O Raymond BETTE, FAFL, 1<sup>er</sup> pilote âgé de 27 ans,
- † P/O Gordon D. GILMOUR, 2<sup>nd</sup> pilote, canadien âgé de 29 ans,
- † Sgt P. SPACKMAN, navigateur, australien âgé de 21 ans,
- † Sgt Joseph A. JOHNSTON, néozélandais âgé de 22 ans,
- † AC1 James K. KIDD âgé de 28 ans,
- † AC2 Georges KIDD âgé de 20 ans,
- † AC2 Stanley O. WAINWRIGHT âgé de 26 ans.

Le **Warrant Officer pilot Raymond BETTE** sera officiellement déclaré « **porté disparu en mer** » en date du 14/10/41. Son corps n'a jamais été retrouvé



Lieu de la disparition à 12km au large de la pointe de *Tarbat-Ness*.



## Le 1<sup>er</sup> maître pilote Raymond BETTE

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

« Disparaît en mer du Nord » le 14 octobre 1941 au large de l'Écosse



« **Mort pour la France** »

à l'âge de 27 ans

Il totalisait 1356h de vol, dont 81h de nuit et 433h en mission pour la RAF

*C'est à son ami, le 1<sup>er</sup> Maitre Robert BESACIER que revint la douloureuse tâche de rassembler les affaires de Raymond. Après guerre, il écrira à son frère Louis pour lui raconter leur épopée, et ô combien il estimait son frère d'arme. Estime partagée par le lieutenant mécanicien Georges DUMONT, un autre du « détachement français au n°4 C.OTU ». Aux dires de certains de ses camarades, Raymond BETTE devait être promu Officier des Equipages le surlendemain de sa disparition.*



## 5- CITATION

**CITÉ** à l'ordre des *Forces Françaises Libres* à titre posthume :

« *Premier-maître Pilote de l'Aéronautique Navale, Sous-officier d'élite, excellent pilote, estimé de ses chefs, tant pour ses qualités de combat que pour sa haute valeur morale. L'un des premiers à rallier les FORCES FRANCAISES LIBRES, pilotait lui-même un appareil qui le 28 janvier 1941, abattit un Condor. Disparu en opération le 14 octobre 1941 aux commandes d'un avion dont il était le Capitaine* ».

Londres le 18 septembre 1942 - Signé : Général de Division Legentilhomme

## 6- LES DECORATIONS

- Médaille militaire à titre posthume (décret du 24/5/48 – JO du 27/5/1947)
- Médaille de la Résistance française à titre posthume (décret du 31/3/47 – JO du 13/7/1947)
- Médaille commémorative des services volontaires dans la France-Libre



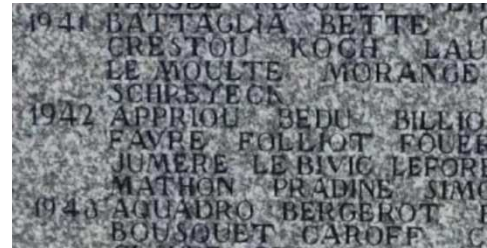
## 7- LES HONNEURS

- **FERQUES**, département du Nord (62), son nom est inscrit sur le Monument aux Morts situé à côté de l'église.



(memoiresdepierre.pagesperso-orange.fr)

- **Presqu'île de CROZON**, département du Finistère (29), son nom est inscrit sur le Mémorial de l'aéronautique navale situé au Cap de la Chèvre.



Sur une plaque trois noms de pilotes FAFL/FNFL - 1941 : BATTAGLIA et BETTE ; 1942 : BERGEROT  
(presqu-ile-de-crozon.com) (aerosteles.net)

- **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/>



(Coll. AM-FAFL)

## 8- LA FAMILLE

**1913 – SA NAISSANCE** - Le 12 novembre 1913 à Ferques (62), est né à 23h un enfant prénommé *Raymond Paul André*, fils de Louis Paul Alexandre BETTE tailleur de pierres âgé de 24 ans, et de Marie Léonie Cécile PORQUET ménagère âgée de 22 ans. Déclaration faite en Mairie en présence de Constant CLOZE 48 ans tailleur de pierres et de Constant BONNIGUE 31 ans cultivateur.

**1914 – DÉCÈS de son père** - Son père Louis Paul Alexandre BETTE, fils de Louis BETTE et de Jérémine CARBONNIER, né le 16/11/1889 à Ferques, Caporal au 310<sup>e</sup> Régiment d'Infanterie, est décédé le 24 novembre 1914 « Mort pour la France » à Epernay à l'hôpital d'évacuation n°39 des suites de ses blessures.

**1921** – Sa mère Mme Marie PORQUET veuve BETTE après mariage devient Madame LEMEER.

**1929** - Sa mère élève seule ses quatre enfants.

**1939** – Raymond BETTE est fiancé à Gilberte CHAIX. Pendant la guerre elle réside à *Cannes* au 3 rue Marceau.

**1941 – SA DISPARITION** en mer du Nord le 14 octobre 1941.

**1945** – Son demi-frère Georges LEMEER (Le Meer), né le 9/04/1922, engagé FFL au Régiment de Marche du Tchad de 2<sup>ème</sup> DB LECLERC, campagne de France et d'Allemagne, démobilisé en octobre 1945 à sa demande pour venir aider à la Direction de l'entreprise créée par Raymond BETTE et son frère Louis.

**1946** - Georges LEMEER se marie le 6 août 1946 à Melle Raymonde CASSOU. En 1947, ils résident à *St Gaudens* au 5 rue Voltaire. Georges LEMEER réengagé en 1951 fait sa carrière dans l'armée, prend sa retraite en 1968.

**1945** - Un courrier de Melle Adèle LELAY habitante de *Pont-Melvez* (22) daté du 16 avril, demande des nouvelles de Raymond BETTE à l'IPSA (service des Infirmières Pilotes Secouristes de l'Air).

**1947** - Son frère Louis BETTE mobilisé le 4 septembre 1939 au 110<sup>e</sup> Régiment d'Infanterie, combattit vaillamment, prisonnier rapatrié, il signale avoir une fille dans un courrier de 1947. Il témoigne que son frère était une personne d'une bonté sans pareille, terminant toujours ses lettres durant la période 39-40 en disant qu'il devait suivre l'exemple de leur père, avoir reçu une éducation de leur mère du devoir d'aimer son pays, la France.

Raymond BETTE a eu une demi-sœur LEMEER qui se maria à un officier d'active.



**1947-** 1er octobre 1947 : le jugement du Tribunal civil de *Grasse* déclare le décès de Raymond BETTE en date du 14/10/41 et l'attribution de la mention « Mort pour la France ».



Sources documentaires supplémentaires:

Archives AM-FAFL

Sites WEB : theinvergordonarchive.org - fr.m.wikipedia.org - ww2talk.com – memoiresdepierre.pagesperso-orange.fr  
- presqu-ile-de-crozon.com - thegrowler.org.uk - solwaymilitarytrail.co.uk - anciens-cols-bleus.net – avionslegendaires.net

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/>

