



François BRUNTSCHWIG

Né le 24 septembre 1907 à Avignon (84)

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

Matricule FAFL 30.716

« Disparaît en Atlantique Nord » le 31 juillet 1944 au large de la Bretagne



Navigateur au « 172 SQUADRON » de la RAF



« Mort pour la France » à l'âge de 36 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 Avignonnais 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
(06/2023)



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

1907 – SA NAISSANCE - le 24 septembre 1907 à Avignon est né un enfant prénommé *François Étienne* fils Paul BRUNSCHWIG et Anne Marguerite ARON.

François suit sa scolarité au Lycée d'Avignon où il est brillant élève. Musicien, il pratique le violon.

SON ENTRÉE à POLYTECHNIQUE

Le **07/10/1926**, François décide de contracter, à la Mairie du 5^{ème} arrondissement de Paris, un engagement volontaire dans l'Armée pour une durée de trois ans. Il est admis à l'Ecole Polytechnique sur décision ministérielle. C'est un jeune homme à l'allure sportive, de taille 1m78, 70kg, yeux gris-bleu, cheveux noirs et quelques tâches de rousseur au visage.

1927- Il passe en 1^{ère} division à l'Ecole Polytechnique.

1928- François obtient son diplôme d'Ingénieur, classé 73' sur 218.

Le **14/08/1928**, il est muté au 31^e Régiment d'Aviation à Tours.

Le **01/10/1928**, il est nommé sous-lieutenant d'active.

Le **02/10/1928**, il intègre l'Ecole d'Application de l'Aéronautique de Versailles et se spécialise dans la radio-transmission.

En juillet 1929, François obtient son Brevet d'Observateur en avion et son Brevet d'Observateur en ballon.

RETOUR à la VIE CIVILE

1929 – Sa demande de démission acceptée il est rayé des cadres de l'armée d'active et nommé sous-lieutenant de réserve à compter du 01/10/1929.



Chaque année, en qualité d'officier de réserve, il effectue des périodes militaires d'entraînements.

En août 1930, il accomplit une période de réserve au 35^{ème} Régiment d'Aviation. A cette époque il habite au 1 bis Rue Plumet à Paris 15'.

Le **01/10/1930**, François est nommé au grade de lieutenant de réserve.

1931– Il accomplit une période de réserve en juin au 35' Régiment d'Aviation.

1932– Il accomplit une période de réserve de 2 semaines en juillet.

1933– Il accomplit une période d'une semaine en juin. A cette époque il habite au 95 avenue Emile Zola à Paris 15'.

1934– Il accomplit une période volontaire au CIER d'Orly de 3 jours en juin

1935– Il accomplit une période volontaire au CIER d'Orly de 5 jours en juin.

1936 – SON MARIAGE – Le 10/02/1936 à Paris 15', François BRUNSCHWIG prend pour épouse la cantatrice Anne Marie Gertrude Françoise LAMBERT alias DEVA-DASSY.

1936– Il accomplit une période volontaire au CIER d'Orly de 4 jours en juin.

Avis de ses supérieurs : *Officier consciencieux, bon technicien, assez bon Observateur.*

1937– Il accomplit une période volontaire au GAR 591 de Villacoublay de 2 jours en juin.

1937 – Il est en instance de divorce de son épouse Anne Marie LAMBERT.

1938– Il accomplit une période volontaire au GIRA 591 de six jours à Tours (?).

Avis des ses supérieurs : *Bon esprit, bonne éducation, assez bon Observateur.*

1939– Il accomplit une période d'instruction d'officier chargé du chiffre à la 4' Région Aérienne.

1939 - Après avoir été employé comme ingénieur à « Radio-Paris », il entre dans la société L.M.T (Société de Matériel Téléphonique). François habite au 182 quai Louis Blériot à Paris 16'.

LA FRANCE entre en GUERRE

Le **24/08/1939**, en vacances avec sa famille réunie à l'île de Porquerolles, il reçoit une convocation pour rejoindre le Bataillon de l'Air 105.



Le **26/08/1939**, il arrive à 16h00 au Bataillon de l'Air 105 de Bron près de Lyon pour une période d'exercice.

Le **02/09/1939**, maintenu sous les drapeaux par Ordre de mobilisation générale, il est affecté en qualité d'Officier de Transmission dans l'Armée des Alpes, rattaché à la 108^e Compagnie de Transmission sous l'administration du Bataillon de l'Air 117.

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

Ces multiples tentatives pour rejoindre une unité combattante dans l'aviation restent vaines.

Mai 1940, témoin de la défaite l'Armée française, il désespère en assistant impuissant à l'organisation désastreuse de l'aviation française face à l'avancée fulgurante de l'armée allemande.

Le **17/06/1940**, le Maréchal Pétain prononce une allocution radiophonique dans laquelle il annonce avoir demandé à l'Allemagne un accord d'armistice et exprime auprès des soldats l'arrêt des hostilités et le dépôt des armes.

SIGNATURE des l'ARMISTICES

Le **22/06/1940**, la France accepte la défaite en signant les accords d'armistice avec l'Allemagne.

Le **24/06/1940**, c'est à Rome que sont signés les accords de l'armistice franco-italien. Ces accords permettent au Gouvernement français de conserver dans son Empire colonial les forces armées nécessaires à la sauvegarde de ses intérêts à condition qu'elles n'opèrent aucun acte hostile aux intérêts du « Reich allemand ».

Le **06/08/1940**, suivant les accords d'armistice, François est démobilisé à la Base Aérienne 117 de Valence.

QUITTER LA FRANCE pour rejoindre l'ANGLETERRE

En novembre 40, son frère Michel, officier à la Base aérienne de Meknès au Maroc, en permission au domaine familiale, l'informe d'une possibilité de rejoindre Gibraltar par l'intermédiaire d'un réseau d'évasion organisé au Maroc avec des anglais. Avec Charles GHIGLIOTTI, un ami de François, ils décident tous les trois de tenter l'aventure et rejoindre Meknès.

François obtient un laissez-passer délivré par la Préfecture du Vaucluse pour passer en Afrique-du-Nord rejoindre son frère. Il quitte sa famille et son petit garçon de 4 ½ ans. Au moment de partir « Nous serons longtemps sans nous voir ma petite maman » seront ses derniers mots ...

Arrivés à Marseille, Charles GHIGLIOTTI se sépare des deux frères BRUNSCHWIG.



Le **11/11/1940**, Michel et François embarquent pour l'Algérie à destination d'Oran.

Le **05/12/1940**, débarqués à Oran deux semaines plus tôt, François BRUNSCHWIG, son frère Michel et Maurice CERMOLACCE se retrouve à Meknès pour mettre en œuvre leur projet d'évasion afin de rejoindre la Grande-Bretagne via Gibraltar.

Michel prend contact avec les anglais pour un projet d'évasion. Il repère un terrain d'atterrissage à Volubilis au nord de la ville. Les liaisons radios sont trop difficiles, ajoutées à des problèmes technique, font avorter le projet.

TENTATIVE D'ÉVASION à CASABLANCA

D'autres hommes se sont ajoutés au groupe initial : deux lieutenants démobilisés Henri BOUBE et François (Pol) ROOS, le lieutenant MAITRE en congé d'armistice, les lieutenants DESHAYES et Albert MORELLI, l'aspirant Paul WITTMER et le Sergent Maurice CERMOLACCE de la Base de Casablanca. Paul WITTMER et Maurice CERMOLACCE informent le groupe qu'ils ont repéré sur la base de Casablanca trois avions dont ils doivent assurer la garde, mis à disposition de la Commission d'Armistice Italienne : deux biplaces « North America », et un "Caudron-Simoun".

Le plan d'évasion sera le suivant :

- Attendre le jour J où CERMOLACCE et WITTMER seront de garde
- Départ de nuit après avoir neutralisé les sentinelles
- CERMOLACCE et WITTMER prendront le premier "North-América".
- BOUBE et BRUNSCHWIG prendront le deuxième "North-América".
- ROOS, GHIGLIOTTI et MAITRE, prendront le "Caudron-Simoun".
- Arrivés à Gibraltar, ils organiseront l'envoi d'autres avions qui enlèveront le reste de l'équipe

François et Paul WITTMER ont étudiés les cartes et tracé le plan de vol : cap plein ouest vert la mer, puis longer la côte vers le nord, et enfin cap à l'est pour rejoindre le détroit de Gibraltar.

Le jour J est arrivé. En pleine nuit ils atteignent les avions, vérifient leur état, ligotent les deux gardiens, qui réussissent à se libérer, s'échappent et ne tardent pas à donner l'alerte.

L'affaire est ratée, juste le temps de s'enfuir. Du coup CERMOLACCE et WITTMER en s'enfuyant devienne « des déserteurs ». Il faut maintenant tenter le coup sur un autre terrain.

Le **21/01/1941**, à Meknès le lieutenant MAITRE, avec le sergent Jean REY et l'aspirant DAFFOS tentent de subtiliser un « Caudron-Simoun » juste avant son décollage prévu à 14h00.

Dans l'impossibilité de pouvoir faire démarrer le moteur, qui a du être certainement saboté pour contrer toute tentative d'évasion, l'équipe est repérée :



- REY et DAFFOS sont arrêtés le lendemain.
- MAITRE s'enfuit et se réfugie chez Albert MORELLI à Tazza. Il s'avère que ce dernier est un traître qui le dénonce.
- Le 28/01/1941, il permet également l'arrestation de Michel BRUNSCHWIG, Henri BOUBE et Jean ALESCH.
- Charles GHIGLIOTTI s'est terré quelque part.
- François BRUNSCHWIG, Maurice CERMOLLAGE, et Paul WITTMER se cachent à Casablanca. Ils font la connaissance de deux autres aviateurs souhaitant également rejoindre l'Angleterre : Gilbert MORISSON venant de la Base d'Oujda et Bernard PERAUD venant de la Base de Fez.

TENTATIVE D'ÉVASION à FEZ

CERMOLLAGE, WITTMER, MORISSON et PERAUD décident de rejoindre le Base de Fez pour « emprunter » un « Caudron-Simoun » se trouvant sur le terrain. La tentative échoue, ils échappent de justesse à une arrestation de la police, tous se replient à Oujda chez des amis sûrs indiqués par Ginette DURAND, une patriote gaulliste.

Le **31/01/1941**, Albert MORELLI mis au courant de cette affaire une fois encore les dénonce, Jean PERAUX, Paul WITTMER, Maurice CERMOLACCE, Gilbert MORISSON, et la jeune Ginette DURAND âgée de 17 ans sont arrêtés par la police. Interrogés et sévèrement frappés ils sont ensuite enfermés à la prison de la Base de Casablanca.

Le **24/02/1941**, ils réussissent tous les quatre à s'évader. Malheureusement pour une courte durée de quelques semaines :

- Maurice CERMOLACCE a trouvé le moyen de rejoindre l'Espagne et se fait attraper par des gardes espagnols, il est conduit au Camp de Miranda en Espagne.
- Les autres sont attrapés au Maroc et conduit à la prison de Rabat.
- Charles GHIGLIOTTI ne supporte plus de vivre caché chez des amis à Casablanca et tente de rejoindre l'Angleterre avec un ami qui veut atteindre une zone espagnole sur la côte méditerranéenne du côté de Nador pour quitter le continent africain. Après 50kms de marche à pied ils doivent traverser un oued important, son ami tente le premier et malheureusement se noie, Charles renonce et ne tarde pas à se faire arrêter au début juillet 1941.

De toute cette histoire François BRUNSCHWIG est le seul rescapé encore en fuite.



Que sont devenus les membres de cette équipée :

Le **01/05/1941**, certains seront transférés à la prison de Fez.

Le **04/12/1941**, ses compagnons d'évasion comparaitront devant la Cour Martial de Meknès. La plupart seront condamnés de 5 à 20 ans de prison, certains aux travaux forcés, avec la dégradation militaire et la confiscation de tous leurs biens, pour les motifs suivants :

- « *Désertion* »,
- « *Tentative de se mettre au service d'une armée étrangère* »,
- « *Vol de matériel appartenant à l'Etat* »,
- « *Atteinte à la sûreté de l'Etat* ».

Les condamnés seront conduits dans la prison de Fort-Lyautey

Pour quelques uns, un vice de forme les feront comparaître de nouveau devant le juge, des peines seront allégées, François ROOS obtiendra même le sursis.

Bernard PERAUX (†) :

Sergent pilote, réussit à s'évader de la prison de Fez le 6 mai 1942, puis se cache à Casablanca jusqu'à l'arrivée des américains en Afrique du Nord en novembre. A son arrivée en Angleterre s'engage dans les FAFL, suit un entraînement dans RAF et devient moniteur sur avion bimoteur à l'école « 11 A.F.U » de perfectionnement au pilotage de la Station RAF de Schawbury. Le 5 septembre 1943 le moniteur et son élève pilote perdent la vie lorsque leur avion s'écrase au sol au cours d'un vol d'entraînement. Bernard est « mort pour la France », il avait 24 ans.

Paul WITTMER (†) :

Aspirant Observateur, il sera libéré de prison en novembre 1942 après le débarquement des américains en Afrique du Nord, il trouve la mort en Algérie lors d'un vol d'entraînement à la préparation du débarquement de Provence le 4 février 1944 à Constantine. Paul est « mort pour la France », il avait 25 ans.

Charles GHIGLIOTTI (†) :

Il sera libéré de prison en novembre 1942 après le débarquement des américains en Afrique du Nord, à son arrivée en Angleterre s'engage dans les FAFL. Il suit les formations de la RAF et devient navigateur au Groupe de Bombardement "Lorraine". Il décède le 23 décembre 1943 au cours d'une mission de destruction de rampes de lancement de V1, son avion touché par la Flack s'écrase au sol. Charles est « mort pour la France », il avait 36 ans.

Michel BRUNSCHWIG (†) :

Sous-lieutenant pilote, condamné à 10 ans de travaux forcés au bagne de Port-Lyautey sera libéré après 23 mois de prison suite au débarquement des américains en Afrique du Nord fin 1942, à son arrivée en Angleterre il s'engage dans les FAFL. Il suit la formation de la RAF pour être finalement affecté en 1943 au Groupe de Chasse « Alsace » jusqu'à la Libération. Poursuivant sa carrière militaire c'est au cours de la guerre d'Indochine qu'il perd la vie aux commandes de son avion lorsque celui-ci est abattu le 16 mai 1953. Michel est « mort pour la France », il avait 35 ans.



Jean REY (†) :

Jean sera libéré de prison en novembre 1942 après le débarquement des américains en Afrique du Nord, à son arrivée en Angleterre s'engage dans les FAFL, se porte volontaire pour rejoindre le Groupe de chasse « Normandie » en Russie. Trois semaines après son arrivée il décède lors de l'attaque de l'avion de liaison dans lequel il avait pris le poste de navigateur le 28 août 1943, Jean est « mort pour la France », il avait 23 ans

Maurice CERMOLACCE :

Sergent pilote de chasse, condamné à mort par le tribunal de Vichy pour sa tentative d'évasion, est attrapé par des gendarmes au cours de son évasion par l'Espagne. Il est interné à la prison de Tégura puis transféré dans un bagne sur l'île d'Alhucemas puis emprisonné la prison de la forteresse de Ceuta, pour terminer au Camp de Miranda. Ayant déclaré être de nationalité belge, il eu la surprise d'être libéré avec un groupe de belges en juillet 1943. Conduit à Madrid puis au Portugal a pu rejoindre Gibraltar par la mer. A son arrivée en Angleterre il s'engage dans les FAFL, suit la formation de la RAF et devient pilote de chasse au Groupe « Alsace ». Abattu au cours d'une mission au dessus de la France, il est capturé par les allemands et transféré en Allemagne dans plusieurs Stalag. Début 1945 il est libéré par les Russes, récupéré par les Américains et transporté en France. Le 11 mai 1945 il est de nouveau en Grande-Bretagne. Il termine la guerre avec le grade de Sous-lieutenant.

Gilbert MORISSON :

Caporal-chef pilote de chasse, condamné à 8 ans de bagne, il sera libéré de prison en novembre 1942 après le débarquement des américains en Afrique du Nord, à son arrivée en Angleterre s'engage dans les FAFL. Gilbert suit les formations de la RAF et devient le seul pilote français à être affecté à l'escadrille norvégienne du 127 Squadron et participe à la libération de l'Europe. Il termine la guerre avec le grade de sous-lieutenant.

Jean ALESCH :

Il sera libéré de prison après le débarquement des américains en Afrique du Nord. A rejoint le Moyen-Orient où il s'engage dans les FAFL. Il termine la guerre au Moyen-Orient affecté au Groupe Picardie. Il termine la guerre avec le grade de lieutenant.

Henri BOUBE :

Inspecteur de Police, il sera libéré de prison en janvier 1943 après le débarquement des américains en Afrique du Nord, à son arrivée en Angleterre s'engage dans les FAFL. Porté volontaire il rejoint le Groupe de chasse « Normandie » en Russie en juin 43, rapatrié sanitaire à Damas en septembre, il termine la guerre dans des activités administratives.

François ROOS :

Condamné avec sursis, François trouve le moyen d'embarquer comme passager clandestin sur un navire pour les Etats-Unis, passe par le Canada et reprend la mer pour la Grande -Bretagne et débarque en Écosse à Noël 1941. Engagé dans les FAFL il deviendra pilote de chasse au sein du Groupe « Ile de France » puis au Groupe « Alsace », il participe à la libération de l'Europe. Il termine la guerre avec le grade de Capitaine.

Roland DAFFOS : son devenir reste à découvrir.



TENTATIVE D'ÉVASION à TANGER

Fin janvier 1941, François BRUNSCWIG est donc à Casablanca. Un mandat d'arrêt étant émis à son encontre, il échappe de justesse à l'arrestation. Il décide de quitter la ville de nuit en se hissant sur le toit du wagon d'un train en partance pour Tanger. A son arrivée à Tanger, pétrifié par le froid il a d'énormes difficultés à descendre du wagon, finalement il se fait arrêter à la gare par des gendarmes espagnols.

A la première occasion il s'échappe, prend un taxi et se fait conduire à un cinéma, pénètre à l'intérieur et se cache dans une loge, il est 7h du matin, il reste caché jusqu'au soir minuit. Par la suite il trouve le moyen de se faire héberger clandestinement durant huit jours dans la famille de Mr LANGLAIS patriote gaulliste (Radio Rex Cinéma) un ami du colonel ELLIS.

Mr LANGLAIS lui apprend l'existence d'un navire anglais qui fait chaque semaine la liaison avec Gibraltar. François se rend au port. Il observe que le quai l'accès aux navettes, qui permettent de rejoindre le navire ancré dans la baie, est fortement surveillé par des gardes espagnols.

Le **11/03/1941**, finalement il décide de rejoindre à la nage le bateau distant de 600m du rivage. Il s'agit du « *SS RESCUE* » sur le point de lever l'ancre. Arrivé à la hauteur du navire en grim pant le long d'une chaîne il se hisse à bord.

Le **11/03/1941**, il arrive à Gibraltar après avoir quitté Tanger le jour même.

DÉPART pour la GRANDE-BRETAGNE

Le **01/04/1941**, après 20 jours d'attente, François embarque à bord d'un navire en partance pour la Grande-Bretagne.

Dès son arrivée en Grande-Bretagne, François exprime son désir de répondre à l'Appel du Général de GAULLE et servir dans l'aviation.

2- SON ENGAGEMENT dans les FORCES FRANÇAISES LIBRES

Le **15/04/1941** à Londres, François signe son engagement dans les Forces Françaises Libres. Il déclare être de nationalité française, avoir le grade de Lieutenant breveté Observateur avec 300h de vol militaire et breveté pilote civil avec 100 h de vol. Il déclare avoir volé sur divers types d'avions : Breguet XIV, Breguet XIX, Léo20, Mureaux 117, Potez 25, Potez 63, Morane 230. Il déclare également maîtriser l'anglais et l'allemand, avoir 1 enfant, être en instance de divorce, de confession juive, avoir deux frères et une sœur. Il indique comme personnes à prévenir si nécessaire : ses parents : Docteur Paul BRUNSCWIG domicilié au 1 rue Chauffard à Avignon (Vaucluse) ; sa sœur : Madame Jean GORODICHE domiciliée Villa St Louis Boulevard Victor Hugo à Arles.



Enregistré à la Compagnie de l'Air , il est incorporé les Forces Aériennes Françaises Libres (FAFL) en qualité de lieutenant observateur. Le matricule FAFL n° 30716 lui sera attribué. Il est envoyé dans un premier temps au Dépôt Central.

AFFECTATION sur la Base RAF de RINGWAY

Le **08/05/1941**, François reçoit son ordre de mission pour effectuer en stage de formation au Centre d'Instruction de l'Infanterie de l'Air à « PTS – CLE » sur la Base RAF de RINGWAY.

Le **14/05/1941**, après un voyage par le train jusqu'à Manchester puis le bus, François arrive à la Base RAF de RINGWAY. Avec lui sont présents les sous-lieutenants STOURM, FORAT et PATUREA.

A l'issu de ce stage, François est rappelé par l'Etat-Major des FAFL de Londres, sélectionné pour aller renforcer au Moyen-Orient les effectifs des FAFL.

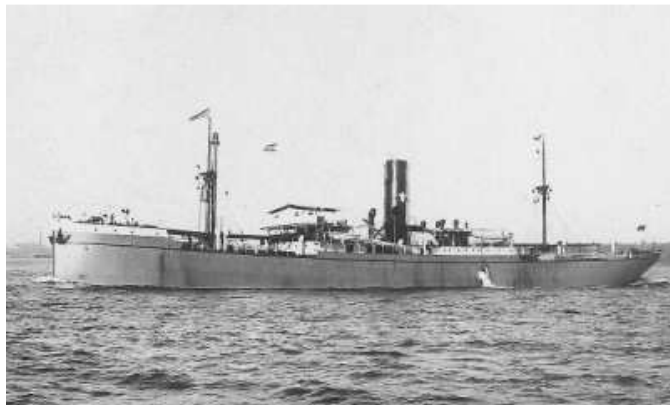
DÉPART pour rejoindre l'ÉGYPTE

Le lieutenant BRUNSCHWIG est désigné Chef du détachement et dirigé vers le port de Liverpool pour rejoindre l'Egypte par voie maritime. Avec lui les pilotes Georges GOYCHMAN, André CHARRASSE, Constant BOUTIN, Albert PREZIOSI, Raymond DERVILLE.

Le **01/06/1941**, ils embarquent à Liverpool sur le cargo S/S « EASTERN PRINCE » à destination de l'Egypte.

Le cargo « SS EASTERN PRINCE » va rejoindre en mer le convoi codé WS9A qui a quitté le port de Gourock en Ecosse dans la soirée du 3 juin. Le convoi est composé de 16 navires marchands. Le navire commandant est « L'EMPRESS OF JAPAN ».

Après 2 semaines de voyage, la 1^{ère} escale est Freetown en Sierra Léone sur la côte ouest de l'Afrique. Les eaux du port étant peu profondes les navires sont obligés de mouiller au large. Le ravitaillement des navires est exécuté par de petites embarcations.



S/S Eastern Prince (wrecksite.eu)

Le **20/06/1941**, le convoi *WS.9A* quitte Freetown et prend le cap au sud pour atteindre l'Afrique du sud. Le convoi est désormais composé de dix-huit navires de la marine marchande. Ils vont être escortés durant les deux premiers jours par les destroyers *BOREAS*, *VELOX*, *WILD SWAN* et *VANSITTART*. Une fois en pleine mer l'escorte sera assurée par le croiseur léger *BIRMINGHAM*.

Le **25/06/1941** est la date de sa nomination au grade de capitaine.

Le **01/07/1941**, au large des côtes sud-africaines, trois navires quittent le convoi pour faire escale au Cap. Le cargo *FRANCONIA* devient le navire commandant. Le lendemain, le croiseur lourd *HAWKINS* vient au devant du reste du convoi pour l'escorter jusqu'à Durban.

Le **04/07/1941**, le « *SS EASTERN PRINCE* », et le reste du convoi, arrivent au port de DURBAN.

Le **08/07/1941**, le « *SS EASTERN PRINCE* » lève l'encre et reprend la mer. Le lendemain le convoi est reconstitué en mer, il reprend sa route pour remonter les côtes ouest de l'Afrique, escorté par le croiseur léger *BIRMINGHAM*. Le navire descend vers le sud puis remonte la cote Est.

Le **21/07/1941**, le convoi arrive au large du Yémen. A partir du port d'Aden, chacun des navires, à travers la remontée de la Mer Rouge, va rejoindre individuellement le port de Suez en Egypte.

ARRIVÉ en ÉGYPTE

Le **02/08/1941**, une fois débarqué à Suez, le détachement est d'abord conduit vers Le Caire en train pour rejoindre le Camp de Kasfarect où il arrive dans l'après-midi. Il lui reste à parcourir les 1200km qui le séparent de Damas, sa destination.

DÉPART pour le LIBAN

Le **10/08/1941**, François quitte le Caire par le train et poursuit le voyage par voie routière jusqu'à la Base Aérienne de Damas en Syrie.

Le **23/08/1941**, il arrive à Rayack au Liban.

Le **29/10/1941** François est enregistré à la Compagnie de l'Air au Moyen-Orient et reçoit le matricule FAFL 40.009.

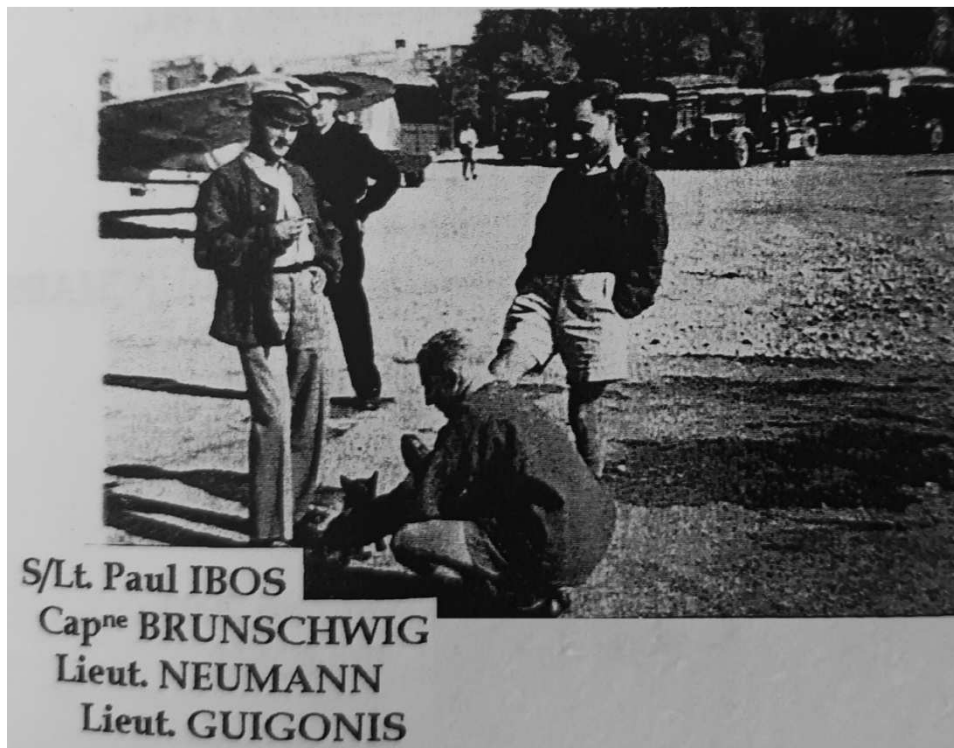
Le Lt-colonel CORNIGLION-MOLINIER, commandant de l'Aviation Française en Moyen-Orient, lui donne l'appréciation suivante :

Valeur morale « bonne » ; valeur militaire « médiocre » ; appréciation d'ensemble : Officier d'un caractère difficile qui pense plus à ses droits qu'à ses devoirs. Devrait pouvoir faire un bon Observateur.



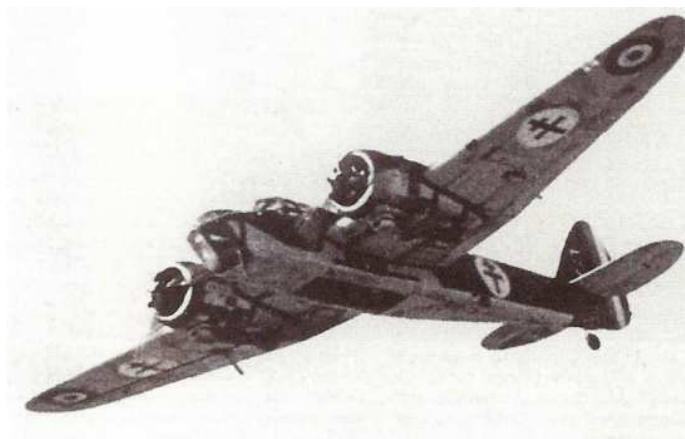
AFFECTATION au GROUPE de Bombardement LORRAINE

Le **01/11/1941**, François rejoint Damas pour être affecté à l'escadrille « Metz » du GB1 (Groupe de Bombardement n°1) baptisé depuis seulement une semaine *Groupe de bombardement LORRAINE*.



En Syrie sur le terrain d'aviation de DAMAS (Coll. Robert Bimont)

Le **05/11/1941**, devant les hangars de l'aérodrome de DAMAS sont alignées en deux rangées les BLENHEIMS du Groupe "LORRAINE". Leurs équipages ont terminé leurs séries de vols d'entraînement. Constitués de nouvelles recrues, et d'anciens de l'Escadrilles n°1 et n°2 qui ont combattu à Libye et en Abyssinie, ils s'appêtent à décoller pour rejoindre le théâtre des opérations en Egypte.



Blenheim du Groupe LORRAINE (asisbiz.com)

DÉPART pour le WESTERN-DESERT

Les appareils vont aller se poser au terrain LG"X" (FG : Landing Grounds) situé près d'Abu-Sueir à quelques kilomètres d'Ismaïlia, rejoints bientôt par la caravane de l'échelon roulant qui a traversé la Palestine et le désert.

Le **11/11/1941**, une cérémonie a lieu sur le terrain LG"X", pour la passation du Groupe LORRAINE à la R.A.F. Le Général de LARMINAT délégué du Général CASTROUX présente l'unité à l'Air-Commodore ELMHURST, représentant de l'Air-Marshal TEDDER. Des fanions sont remis au Groupe LORRAINE.

Le **12/11/1941**, le Groupe LORRAINE reçoit l'ordre d'aller s'installer à FUKA, à l'ouest d'ALEXANDRIE.

Le **19/11/1941**, une partie du Groupe LORRAINE est arrivée au terrain LG75 de Fuka.

Début de la 1^{ère} bataille de chars d'Afrique du Nord à Bir-El-Gubi dans le cadre de l'*Opération CRUSADER* lancée par la 8^e Armée britannique commandée par le Général Claude AUCHINLECK qui vise à repousser hors de Libye les troupes italo-allemandes et lever le siège de Tobrouk. En face d'eux se trouvent les 12^e, 15^e et 21^e Divisions de chars Panzer de l'Afrikakorps commandées par le Maréchal Erwin ROMMEL, ainsi que la Division blindée italienne ARIETE.

Le **20/11/1941**, le Groupe LORRAINE a rejoint au complet le terrain LG75 de Fuka à 50km au sud de Sidi-Barrani. En arrivant, les hommes découvrent un paysage de désolation au terrain plat, avec de nombreux trous creusés par ceux qui les ont précédés, montrant bien que l'endroit peut parfois devenir malsain lorsque l'ennemi décide d'en découdre avec ses occupants. Chacun s'arrange, améliore l'abri de son choix, ou en creuse un nouveau, suivant son tempérament. Ces abris s'avèrent être une protection efficace contre le vent, et les tempêtes de sable.

Le **21/11/1941**, le Groupe exécute sa première mission, cinq appareils y prennent part, il s'agit du bombardement de véhicules sur la route de BARDIA - TOBROUK.

Le **26/11/1941**, le Groupe est complètement engagé dans la bataille. Les sorties se succèdent désormais quotidiennement.

Le **28/11/1941**, les premières pertes sont enregistrées. L'avion piloté par l'**Adjudant JABIN**, avec comme équipage le **Lieutenant de la MAISONNEUVE** Observateur, et le **Sergent BRUNEAU** Radio-mitrailleur, parti en mission individuelle au dessus de *Gazala*, ne revient pas. Un rapport sur des prisonniers allemands établi quelques jours plus tard, indique que cet équipage est vraisemblablement aux mains de l'ennemi.





Aviateurs du Groupe LORRAINE sur le terrain LG75 à Fuka en Lybie (Coll. O.Rozoy)

DEBOUT devant le Blenheim n°12 du Gr LORRAINE, de gauche à droite :

Le sous-lieutenant navigateur Joseph PATURAU, lieutenant navigateur François ROZOY, capitaine pilote Pierre de SAINT-PEREUSE commandant le Groupe LORRAINE à sa création, sous-lieutenant navigateur Robert BIMONT, lieutenant pilote Jean de THUISY (†), sous-lieutenant navigateur Alexis de MELTCHARSKI (†), sergent-chef navigateur Raymond TOURNIER, sergent radio-mitrailleur André LANN (†), adjudant radio-mitrailleur Pierre JOYANNY, adjudant radio-mitrailleur Marcel MOREL, sergent pilote Paul LICOU, sergent mécanicien Jean PINSON, sergent mitrailleur Roger TOUVRAY, adjudant mécanicien Louis DUPRAT, sous-lieutenant mécanicien Pierre DESSA (†), sergent mécanicien Hubert DEGUILHEM, soldat Jacques CARRE (†), sergent-chef armurier Louis DEDIEU, flight-sergeant SMITH.

ASSIS de gauche à droite :

Sous le plan fixe de l'appareil et pratiquement invisible le lieutenant pilote Robert SANDRÉ (†), lieutenant pilote Pol CHARBONNEAUX, lieutenant navigateur Maurice du BOISROUVRAY (†), capitaine pilote Raymond ROQUES (†), lieutenant navigateur Guillaume QUESNEL, sergent radio-mitrailleur René BAUDEN, lieutenant pilote Yves EZANNO, sergent-chef mitrailleur Jean VERGERIO (†), sergent mitrailleur Maurice BARAT (†), lieutenant pilote Gaston GUIGONIS, et sergent-chef mitrailleur Yves LAGATU.

Le Groupe LORRAINE est intégré au « 210 Wing de la RAF » pour venir combattre les forces de l'axe en Lybie. La défense du camp est assurée par un détachement de Nord-Africains commandé par le capitaine BOURGOIN. Un détachement de libanais est venu compléter l'unité en aides mécaniciens, armuriers, chauffeurs, etc...

Le **01/12/1941**, François ne supporte pas la situation dans laquelle il considère que ses compétences au service de l'Armée de l'Air sont bien trop sous estimées et le fait savoir dans une lettre adressée au Commandant des FAFL au Levant ayant pour objet une demande de mutation.

(†) Le **04/12/1941**, survient sur le terrain l'accident d'un Blenheim au décollage. L'avion a heurté au décollage un avion du « 45 Squadron », en s'écrasant il a provoqué l'explosion des bombes et le fuselage s'est arraché à demi coupé en deux. Au fond d'un grand cratère qui s'est creusé dans le sol,

un moteur achève de se consumer avec des flammes rougeâtres et sombres. Quelqu'un hurle un nom : « c'est l'avion de FIFRE ».

Un corps est étendu près de l'appareil retourné. C'est celui de **Pierre de MAISMONT**, l'observateur grièvement blessé.

Les mécaniciens s'affairent autour de l'avion. Il va falloir évacuer l'avion pour dégager la piste.

Un des mécanos appelle. Il a entendu quelque chose comme une voix qui gémissait. Oui, on entend des cris, des appels à l'intérieur du fuselage... « C'est SOULAT ! ». On l'aperçoit roulé en boule, recroquevillé entre ses deux mitrailleuses qui, elles-mêmes, sont allées se loger dans le fuselage cassé. René GATISSOU accourt, c'est le chef-mécanicien. Il porte une hache pour couper les tôles tordues. On entaille la carcasse de l'avion. **Henri SOULAT** est toujours en boule entre ses mitrailleuses, la tête en bas. Il appelle, les autres le réconfortent. Ou bout d'une heure d'acharnement le malheureux est extirpé de la carcasse de l'avion. Quant au pilote **Georges FIFRE** trop gravement blessé, il va mourir de ses blessures.

Les missions du Groupe LORRAINE reprennent. Elles se poursuivent soit pour des bombardements de colonnes ennemies, motorisées ou concentrations de tanks ; soit pour le bombardement des positions de BARDIA et d'HALFAYA, poches de résistance ennemies.



Blenheim du Groupe LORRAINE en Lybie (asisbiz.com)

(† † †) Le **06/12/1941**, la mission du jour est un bombardement de véhicules motorisés ennemis sur la piste d'El-Adem à Bir-El-Gubi, à quelques kilomètres au Nord de Bir-El-Gubi. Six Blenheim du Groupe LORRAINE vont y participer en constituant 2 sections de 3 avions. Chaque équipage est constitué d'un pilote, un navigateur bombardier, un radio-mitrailleur.

Quelques minutes après le bombardement, l'avion n°15 d'Alexis de MELTCHARSKI est attaqué et touché par les tirs d'un avion de chasse ennemi, il s'agit d'un *Messerschmitt 109*. Le n°15 est sérieusement touché et commence à prendre feu. Un avion de chasse de Royal Air Force l'escorte dans sa chute. Aucun membre de l'équipage n'est aperçu évacuant l'avion qui finit par s'écraser en

plein désert libyen au sud de Tobrouk. Les trois membres de l'équipage sont « portés disparus » : le lieutenant pilote **Robert SANDRÉ**, le sous-lieutenant navigateur **Alexis de MELTCHARSKI** et le sergent radio **André LANN** sont présumés décédés, leurs corps jamais retrouvés.

Le **30/12/1941**, Le Groupe LORRAINE se trouve sur le terrain de GAMBUT. François regrette amèrement de n'avoir pu participer à une seule mission de guerre.

François réitère sa demande de mutation dans une lettre adressée au Commandant des FAFL au Levant en date du 31 décembre se plaignant ne pas avoir de réponse suite à son dernier courrier, ajoutant le fait que le *Blenheim n°9* dont il est membre d'équipage, est dans un état lamentable. Il évoque son problème d'intégration dans le groupe, le fait qu'on lui reproche de ne pas être suffisamment confirmé comme « observateur », se plaignant de n'être qu'un figurant. La Campagne de Cyrénaïque se terminant de n'avoir participé à aucune mission de guerre, il pose clairement la question de savoir pourquoi on l'a fait venir de Londres jusqu'ici si ce n'est pour ne pas devenir opérationnel ?

De RETOUR aux PAYS DU LEVANT

Février 1942 – Le Groupe LORRAINE est envoyé en repos en *Syrie* après avoir effectué 380 sorties et largué 173 tonnes de bombes. Le bilan des pertes du Groupe Lorraine : 6 équipages ne sont pas rentrés de mission dont 1 capturé.

Stationnées sur les terrains de *Damas* et de *Rayack*, les deux escadrilles « Metz » et « Nancy » sont affectées à des tâches diverses : missions de surveillance, convois entre les Indes et l'Afrique, formation de nouveaux équipages.

Le **01/05/1942**, François est muté à l'Etat-Major des FAFL en Moyen-Orient.

Le **17/05/1942**, il reçoit une punition de 8 huit jours d'arrêts de rigueur par le commandant de St PEREUSE pour le motif suivant : *S'est présenté à l'État-major avec 24 heures de retard.*

Le **18/05/1942**, François est muté à la Mission militaire du Caire.

Le **26/05/1942**, il est contraint à une punition de quatre jours d'arrêts de rigueur par le Capitaine ROQUES commandant le détachement du GB1 à Rayack pour le motif suivant : « *A transmis une demande directement au Colonel Cdt les FAFL en MO sans avoir respecté la voie hiérarchique* ».

AFFECTATION dans l'ARMEE de TERRE

Le **12/07/1942**, il est muté à l'Armée de Terre et mis à disposition du Chef de Bataillon commandant le Génie des FFL au Levant.



Le **17/07/1942**, il est affecté à la Compagnie de Dépôt.

ENVOYÉ au KENYA

Le **28/07/1942**, François arrive à Nairobi au Kenya au centre de formation « **Air Crew Pool** » installé sur la Base RAF de GILGIL destiné à être transformée en *OTU* (Operational Training Unit : Ecole d'entraînement opérationnel). François se retrouve sous les ordres du capitaine Henri de MONTAL, chef du détachement des Français, qu'il n'apprécie guère.

Faisant référence à sa dernière lettre du 21 mai, à nouveau il écrit dans un style quelque peu audacieux une lettre au colonel CORNIGLION-MOLINIER dans laquelle il exprime son désespoir de pouvoir un jour servir dans une unité combattante.

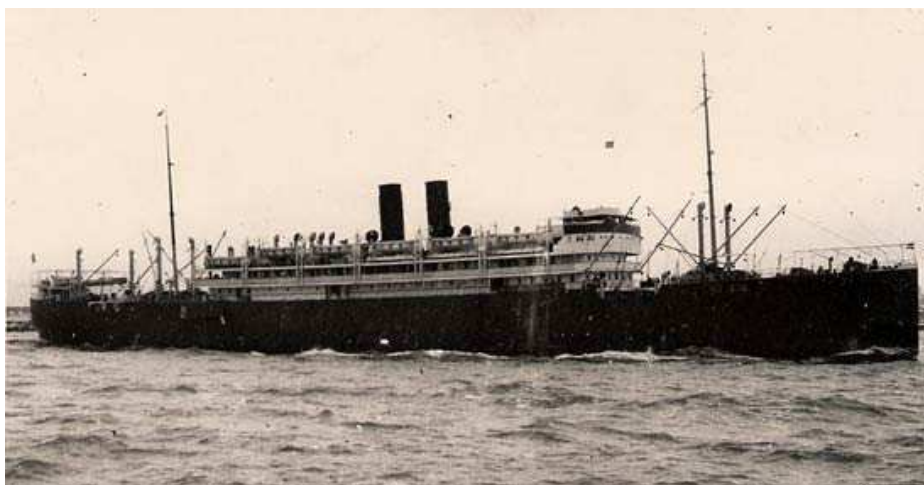
Le **23/08/1942**, le Général VALIN commandant les FAFL demande à ce que François BRUNSCHWIG soit rappelé à l'Etat-Major de Londres, mais l'ordre de mission est différé en raison de sa présence en formation sur Base RAF de GILGIL.

En octobre 1942, le détachement français reçoit l'ordre de rejoindre la Grande-Bretagne.

EN ROUTE pour la GRANDE-BRETAGNE

Le **20/10/1942**, la détachement de la « La bande à Montal » a rejoint *Monbassa* pour embarquer sur le vieux transport de troupes « SS MENDOZA » pour rallier la Grande-Bretagne. Le voyage devra se faire sans escorte.

Le **23/10/1942**, « SS MENDOZA » prend la mer.



SS Mendoza (uboaat.net)

NAUFRAGE du MENDOZA

Le **01/11/1942**, à **15h00** le « SS MENDOZA » se trouve à 120 km de Durban au moment où il est repéré par le sous-marin allemand *U-178*. Celui-ci lui envoie deux torpilles sans le toucher. Pour laisser le temps aux passagers de mettre à l'eau les canots de sauvetages pour évacuer le navire, il prévient que sa prochaine attaque aura lieu dans une heure.

A **16h00**, le « SS MENDOZA » est torpillé comme annoncé, prend feu et coule.

Les rescapés sont désormais livrés à eux-mêmes au beau milieu de l'océan où une tempête est annoncée. François se retrouve à bord d'un canot de sauvetage avec quarante hommes. Il y règne une certaine cacophonie quant aux décisions à prendre pour diriger l'embarcation. François finit par prendre le commandement et réussit à ramener la barque en direction de la côte. Après deux jours et deux nuits de mer éprouvants, ils finissent par être secourus par deux navires, un baleinier armé le « *HMSAS NIGEL* » et un navire américain le « *SS CAPE ALAVA* ». Cent-cinquante passagers du « SS MENDOZA » sont portés disparus, deux-cent-cinquante passagers ont pu être secourus et par miracle aucun aviateur FAFL ne manque.

ARRIVÉE à DURBAN

Arrivé à Durban, tout le monde profite de cette escale pour se changer les idées. Certains fréquentent les boîtes de nuit, d'autres participent à des pique-niques sur les plages, visitent l'intérieur du pays ... On danse, on s'amuse, on oublie la guerre pendant quelques jours.

EN MER pour rejoindre LA GRANDE-BRETAGNE

Mi-novembre, les aviateurs de « la bande à MONTAL » reprennent la mer. Ils seraient montés à bord d'un paquebot canadien transformé en transport de troupe : le « *SS EMPRESS OF CANADA* » (**à confirmer**).

Au cours du voyage les conditions de vie à bord sont très difficiles en raison de la mauvaise météo.

ARRIVÉE en GRANDE-BRETAGNE

Le **23/12/1942**, à son arrivée en Grande-Bretagne, François est dirigé vers le Centre d'Instruction de Camberley.

DIRIGÉ vers le CAMP de CAMBERLEY

Le **25/12/1942**, François arrive au Camp de Camberley dans l'attente de sa prochaine affectation.

Camberley est une ville de garnison située dans le Comté de Surrey à environ 50 km à l'ouest-sud-ouest de Londres. Cette ville abrite outre l'École des cadets de Sand-hurst, (l'équivalent en France de l'École de Saint-Cyr), et le Staff Collège (l'équivalent en France de l'École de Guerre).



En réalité le Centre d'Instruction de « Old Dean Camp » se situe à environ 3kms du centre de la ville de Camberley, tout près du petit village de « Old-Dean » qui donna tout naturellement son nom à celui du camp : « Old Dean Camp ». Situé sur un plateau en pleine nature, Old Dean Camp a été construit durant l'hiver 1940 dans le but d'y installer un Centre d'accueil et de transit ainsi qu'un Centre d'instruction pour les volontaires voulant rejoindre les Forces Françaises Libres. Les travaux de génie civil et la construction des bâtiments ont commencé le 30 octobre 1940 et furent réalisés avec le concours de soldats anglais du *Royal-Engineers* et un groupe précurseur constitué d'éléments de la *Brigade de Chasseurs Alpins* des FFL.

Tout autour du camp il y a des bois de pins, des collines, des grandes pistes sablonneuses. La construction du camp fut très difficile, rien n'existait. Il avait fallu creuser les routes, tracer des chemins, amener l'eau, l'électricité, tout cela en période hivernale avec de la pluie et de la neige. Les hommes durent patauger dans une boue épaisse et gluante. Exposés à tous vents les pionniers avaient surnommé l'endroit : « Les Hauts de Hurlement ».



Construction des baraquements (Archives AMFAFL)

Des baraquements mis en place, appelés « bidons » par les français, sont des constructions préfabriquées sur un concept développé au cours de la première guerre mondiale par les britanniques. Dénommés « Nissen hut » ces bâtiments en forme de demi-tube possèdent une structure en bois et sont recouverts de tôles ondulées.



Centre d'Instruction de Camberley (Coll. Y Morieult)

Les baraquements ont été disposés tout autour d'un immense terrain vague qui est devenu un magnifique « parade ground » avec en son centre, un mât immense où flottent désormais le drapeau français et la flamme à croix de Lorraine.

Les « bidons » qui sont utilisés comme dortoirs accueillent environ une quinzaine d'hommes. Sur le chemin qui mène à la patte d'oie a été élevé le carré des officiers et le parc à voitures, à l'extrémité opposée et près du raccourci qui mène à Camberley le carré des sous-officiers. Dans une allée latérale, la chapelle, la salle des fêtes, l'infirmerie, le poste de police.



Camp de Camberley (Coll. J.P Fitamen)

COMPAGNIE D'INSTRUCTION DE L'AVIATION

Une « Compagnie d' Instruction de l'aviation » a été créée à Old Dean Camp sous la direction du Commandant OTTENSOSER, appelé Commandant CHARLES, son nom d'emprunt pour la guerre.

Cette compagnie a pour objectif d'instruire les volontaires souhaitant rejoindre les Forces Aériennes Françaises Libres. Ces hommes envoyés à Old Dean Camp sont de toutes origines, de toutes les régions de la métropole et de l'empire, de l'étranger même; de toutes les armes, de tous les grades, de toutes les professions. La durée d'une formation complète peut atteindre dix semaines. Chaque jour, des exercices consacrés à l'instruction militaire sont organisés dans la campagne environnante avec ses bois, ses collines... marches à la boussole, croquis d'itinéraire, marches d'entraînement, exercices de nuit ... , visites médicales et surtout des cours élémentaires de langue anglaise.

Certains candidats reconnus inaptes à la suite de tests sont envoyés vers les autres armes: l'armée de terre, les parachutistes ou la marine. Les « admis » aux examens sont dirigés dans les écoles de la Royale Air Force pour être formés aux fonctions de pilote, de navigateur, de mitrailleur, de radio-mitrailleur ou de mécanicien avion.

Les futurs navigants sont envoyés vers une école d'initiation au pilotage « ITW » (Initial Training Wing) en Angleterre ou au Canada. Lorsqu'ils seront entraînés et transformés en combattants, ils seront affectés au sein des différentes escadrilles des unités de la France Libre ou parfois détachés dans des unités de la RAF.

Les élèves pilotes déjà entraînés, possédant un niveau acceptable en anglais seront dirigés directement vers une école de pilotage élémentaire de la RAF : EFTS (Elementary Flight Training School).

Le Commandant CHARLES, commandant le Centre d'Instruction de Camberley, rapporte à l'égard du Capitaine François BRUNSCHWIG, les fortes difficultés rencontrées de cohabitation avec ses camarades et demande son transfert à l'Etat-major de Londres.



AFFECTATION au QUARTIER GENERAL AIR

Le **24/02/1943**, François est muté à Londres au Quartier Général Air, 2^e section.

C'est l'occasion pour lui de retrouver son frère Michel et ses camarades du Maroc libérés après le débarquement des américains en Afrique du Nord en novembre 1942.

Le **01/03/1943**, son état de santé nécessite un congé de convalescence d'un mois délivré par le Médecin Commandant FITOUSSI, Directeur du Service de Santé des FAFL.

AFFECTATION au n° 3 S.G.R à SQUIRES-GATE

Le **10/04/1943**, François est muté **n°3 School of GR** (General Reconnaissance) installé sur la Base RAF de Squires-Gate située sur la côte ouest de l'Angleterre au nord de Liverpool près de Blackpool.

Cette école prépare les stagiaires au « Certificat de 2nde classe à la navigation aérienne » en particulier pour les navigateurs destinés à intégrer un Squadron de la défense côtière (Costal Command).

Les vols d'entraînement sont pratiqués au dessus de la Mer d'Irlande sur des bombardier-torpilleurs « Blackburn B-26 Botha » et « Avro-Anson » spécialisés dans la reconnaissance maritime.



Blackburn B-26 Botha (airwar.ru)



Avro-Anson (en.wikipedia.org)

AFFECTATION au n° 3 (C) OTU à HAVERFORDWEST

Le **22/06/1943**, François est muté 3 (C) O.T.U (Operational training Unit : Ecole d'entraînement opérationnel) sur la Base RAF de Haverfordwest située à l'extrême sud-ouest du Pays de Galles.

Cette formation prépare le personnel navigant à opérer prochainement dans une unité opérationnelle de la défense maritime du *Costal Command*.

François vole sur bombardier *Vickers Wellington* surnommé « Wimpy » par le personnel. Cet avion est destiné à d'attaque de sous-marins.



Vickers Wellington (fr.wikipedia.org)

Le **09/07/1943**, François est hospitalisé à la *Station Sick Quarters* (SSQ) RAF de Haverfordwest pour de l'asthme. Il en ressort le 17.

Après six semaines d'entraînement, François va maintenant être affecté dans un Squadron opérationnel.

AFFECTATION au « 172 SQUADRON » de la RAF à CHIVENOR

Le **29/07/1943**, il est muté au « 172 Squadron » installé sur la Base RAF de Chivenor située au nord de la pointe de Cornouailles au bord de la rivière *River-Taw* près de la ville de Barnstable. François est le seul Français du Squadron.

Le Squadron est commandé par le Wing-Commander Ernest Geoff PALMER de l'Armée de l'Air Australienne.



Badge : *Un Fou de Bassan volant devant une tour*

Devise : *Insidiantibus insidiamur = Nous tendons une embuscade à l'embusqueur*

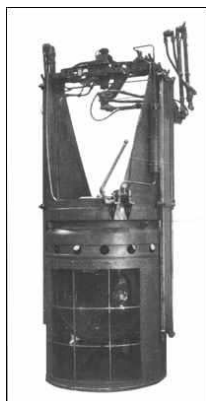
Le 172 SQUADRON est équipé de bombardier « Wellington Mk XIV ». Ses avions sont désormais équipés d'un radar « ASV » et d'un puissant projecteur « Leight Light ». Six hommes composent l'équipage. C'est le premier Squadron à se spécialiser pour des missions nocturnes anti-sous-marines qui ont débutées au début du mois de juin.



Wellington Mk XIV avec son radar ASV sous le nez de l'avion (airliners.net)

Les missions se portent essentiellement en Atlantique-Nord et dans le Golfe de Gascogne et sont de longue durée pouvant atteindre une douzaine d'heures.

Lorsqu'un sous-marin est repère en surface grâce au radar « ASV », l'avion termine son approche en allumant son puissant projecteur « Leight Light » pour apercevoir l'ennemi avant de procéder à son attaque par un passage à basse altitude. C'est à ce moment que l'avion se retrouve particulièrement vulnérable à la merci des tirs du canon antiaérien de 20mm dont sont équipés les sous-marins. Un grand nombre d'équipages en seront les victimes.



Projecteur « Leight Light » rétractable que l'on aperçoit sous le fuselage (uboat.net)

(† † †) Le **07/08/1943**, le 172 SQUADRON est en deuil. Le *Wellington XII MP-590* est tombé en mer dans le Golfe de Gascogne. Trois membres de l'équipage ont disparu, leur corps jamais retrouvé : Le Flight Sergeant Herbert Abraham BATE âgé de 35 ans, le Pilot Officer Peter William PHILLIPS âgé de 22 ans et le Sergeant Horace William John WARE âgé de 23 ans.

(† † † † †) Le **13/08/1943**, le *Wellington XII MP630 "H"*, de retour d'une mission qui aura durée 7h55, percute à 4h30 le bâtiment d'une ferme à Luscott-Barton à 7km de l'aérodrome, l'avion explose et prend feu. Aucun survivant parmi les membres de l'équipage : le Sergeant Edgar Robert Howard WIDDOWS était âgé de 23 ans, le Sergeant Jack Saul LOCKWOOD 23 ans, le Flight Sergeant Russell George SALTER navigateur australien 32 ans, le Sergeant William Frederick Oliver SAYLE, le Sergeant Kenneth Harry FRANCIS 21 ans et le Sergeant Sydney Charles HASLER, 32 ans.

(† † † † †) Le **24/08/1943**, le *Wellington XII MP624* après avoir décollé, volant trop bas, percute une ligne électrique et s'écrase à 5km à l'ouest de Clovelly. Cinq membres de l'équipage trouvent la mort : Edmund CARR 22 ans, Rowland Gascoigne MUSSON, Francis Edward RODDA 28 ans, Brian TODD 21 ans, James Scott WALKER 25 ans. Le sixième Leslie Herbert BURDEN décède le lendemain.



Wellington Mk XIV "F" du 458 squadron (awm.gov.au)

(† † † † †) Le **08/09/1943**, le *Wellington XII MP509* s'écrase en mer dans le Golfe de Gascogne abattu par les tirs du sous-marin *U402* lors de son attaque. Les six membres de l'équipage sont déclarés « porté disparu en mer » : le Warrant-Officer Alan Longland BRIGDEN était âgé de 27 ans, le Warrant-Officer Thomas Kenneth COOPER 23 ans, le Pilot-Officer Richard James GERRETT 35 ans, le Sgt Charles James Edward MOODY 23 ans, le Flight-Officer Cyril Jesse PAYNE 31 ans, le Sergeant Louis VAUGHAN-HARISSON 29 ans.

(† † † † †) Le **19/09/1943**, le *Wellington XII MP507* ne rentre pas de sa mission. Les six membres de l'équipage sont déclarés « porté disparu » : le Sergeant t John MILLIGAN Irlandais était âgé de 21 ans, le Sergeant Jack Stanley BROAD, le Flight-Officer Horace George PASKEY âgé de 26 ans, le Sergeant Keith Alastair SHREWSBURY 20 ans, le Flight-Officer Geoffrey Harold WADDELL 33 ans, le Sergeant Charles WESTWOOD 21 ans.

(† † † † †) Le **29/09/1943**, le *Wellington XIV MP791* est porté disparu lors d'une mission au dessus du Golfe de Gascogne. Les six membres de l'équipage sont déclarés « disparu en mer » : le Flight-Sergeant John Hamilton BARR était âgé de 32 ans, le Flight-Sergeant Roger Gordon COLE , le Flight-Sergeant Lewis Charles GOMES 20 ans, le Sergeant Roy Leonard HARRIS , le Sergeant David Aubrey JONES 27 ans et le Sergeant Frederick John JONES 27 ans.

(† † † †) Le **27/11/1943**, le 172^e SQUADRON est en deuil. Le *Wellington XIV (HF153) LF-O* du 172 Squadron détaché sur la Base RAF de Lajes-Field aux Iles des Acores, disparaît en océan Atlantique-Nord au large de Lisbonne au Portugal. L'avion a été battu par les tirs du sous-marin *U-764* qu'il était entrain d'attaquer. Parmi les six membres de l'équipage : deux rescapés sont récupérés par les allemands : le mitrailleur Thomas B. SEMPLE et le mitrailleur Nicolas J. MARTIN ; ils seront par la suite emprisonnés en Pologne près de Dantzig au Stalag 357 de Kopernikus. Trois autres sont retrouvés morts : le navigateur Charles Raymond FARMAN était âgé de 25 ans, le mitrailleur James STOBO 22 ans et le mitrailleur Kenneth Douglas PITMAN 21 ans. Le pilote Thomas Brown WILKIN âgé de 32 ans sera déclaré « disparu en mer ».

Le **11/01/1944** - Le Commandant PALMER émet un avis concernant François :

« Très bonne valeur morale, excellent officier qui inspire le respect. Excellent navigateur. Cet officier prend le plus grand intérêt dans les opérations du Groupe et est aussi un membre d'équipage très capable. Recommandé pour l'avancement ». Londres le 11/1/44.

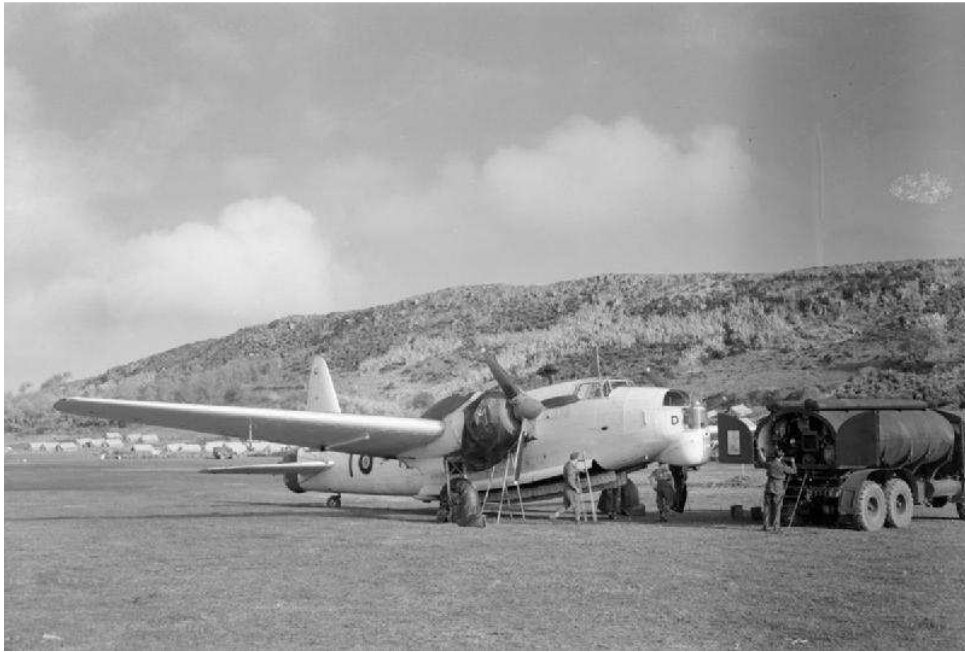
Le **13/01/1944**, le 172 SQUADRON remporte une victoire en Atlantique-Nord. Le *Wellington XIV /L* réussit à couler le sous-marin *U-231* au nord-est des Acores en larguant ses charges de profondeur. A bord du sous-marin se trouvaient 50 marins : 7 morts et 43 survivants.

DÉTACHEMENT du « 172^e SQUADRON » aux ILES des ACORES

Mi-février 1944, François se trouve désormais détaché sur la Base RAF de Lajes-Fied située sur l'île de Terceira au nord-est de l'Archipel des Acores. Sa position au milieu de l'océan Atlantique favorise des interventions de longues durées pour assurer la protection des convois maritimes contre les attaques de sous-marins.

Le **21/01/1944**, François participe à une patrouille de nuit à la recherche d'un sous-marin dans le secteur 33.40 N et 21.05W. Le *Wellington Mk XIV HF146* décolle à 1h03. A bord six membres d'équipage : le Flight Officer L.H. SUCH , le Flight Officer F. CLARK, le Captain F.E. BRUNSHWIG, le Sergeant F. BARRETT, le Sergeant E.L. CULL et la Sergeant J.M.HEWLETT. Arrivé sur zone à 4h58, la recherche restée infructueuse est stoppée à 8h10. L'avion est de retour à 11h40.





Wellington sur la Base RAF de Lajes-Fied (en.wikipedia.org)

Le **25/01/1944**, il participe à une patrouille de nuit. Le *Wellington Mk XIV HF168* décolle à 23h10, à bord les six membres d'équipage habituels.. Arrivé sur zone à 1h57, la recherche restée infructueuse est stoppée à 6h50. L'avion est de retour à 9h14.

Le **30/01/1944**, François participe à une patrouille de nuit. Le *Wellington Mk XIV HF279* décolle à 17h32 à bord les six membres d'équipage habituels. Arrivé sur zone à 19h10, la recherche restée infructueuse est stoppée à 1h00. L'avion est de retour à 4h35.

Le **30/01/1944**, en Angleterre sur la base RAF de Chivenor, le 172 SQUADRON remporte une nouvelle victoire en Atlantique-Nord. Le *Wellington XIV /G* réussit en larguant des charges de profondes à couler, à l'ouest de Bordeaux, le sous-marin *U-364* qui tentait d'atteindre la base sous-marine de Saint-Nazaire. Aucun survivant parmi les 49 marins qui se trouvaient à son bord.

(† † † † †) Le **30/01/1944**, en Angleterre sur la Base RAF de Chivenor, le *Wellington XIV MP813 'K'* ne rentre pas d'une mission de nuit au dessus du Golfe de Gascogne. Il est probable qu'il est été abattu par les tirs du sous-marin *U-608*. Cinq membres de l'équipage sont déclarés « porté disparu » : le Flight-Sergeant pilote Leighton Dawkin RICHARDS, le Sergeant Peter HORSFIELD second pilote, le Warrant Officer John PRITCHARD âgé de 25 ans, le Sergeant Richard Charles Humphrey FISHER 23 ans mitrailleur et le Sergeant Arthur Bernard PORTER 33 ans mitrailleur. Le corps du Flight-Sergeant navigateur Cyril James LOWTHER a été repêché puis ramené en Espagne et enterré au cimetière de Zumaia situé à 30 km à l'est de Bilbao.



Armement d'un Wellington Mk XIV du 458e Squadron (awm.gov.au)

(† † † † †) Le **31/01/1944**, sur la Base RAF de Lagens, le *Wellington XIV HF279* ne rentre pas d'une mission de nuit. Les six membres de l'équipage sont déclarés « porté disparu » : le Flight-Lieutenant Charles Kirwan FITZGERALD agé de 25 ans, le Flight-Officer Alan John Robson THOMPSON 26 ans, le Warrant-Officer Richard Geoffroy ARDING 25 ans, le Sergeant Donald John MACLENNAN 31 ans, le Sergeant Philip PEARL 33 ans, le Sergeant Samuel Joseph WEIR 21 ans.

Le **08/02/1944**, François participe à une patrouille de nuit. Sur la Base RAF de Lagens le *Wellington Mk XIV HF499* décolle à 00h50, à bord les six membres d'équipage habituels. Arrivé sur zone à 3h39, la recherche restée infructueuse est stoppée à 8h13. L'avion est de retour à 11h04.

DÉTACHEMENT du « 172 SQUADRON » à GIBRALTAR

Le **11/02/1944**, François est détaché à Gibraltar sur la Base RAF de North-Front situé au pied nord du Rocher.





Wellington à Gibraltar (commons.wikimedia.org)

Le Squadron est progressivement rééquipé en *Wellington Mk XIII*.

Le **11/02/1944**, François participe à une patrouille de nuit. Sur la base RAF de North-Front le *Wellington Mk XIV HF276* décolle à 20h17. A bord les six membres d'équipage habituels: le Flight Officer L.H. SUCH , le Flight Officer F. CLARK, le Captain F.E. BRUNSHWIG, le Sergeant F. BARRETT, le Sergeant E.L. CULL et la Sergeant J.M.HEWLETT. L'avion est de retour à 4h35.

Le **13/02/1944**, il participe à une patrouille de nuit. Sur la base RAF de North-Front le *Wellington Mk XIV HF276* décolle à 21h40, à bord les six membres d'équipage habituels. L'avion est de retour à 6h25.

Le **15/02/1944**, il participe à une patrouille de nuit. Sur la base RAF de North-Front le *Wellington Mk XIV HF276* décolle à 21h43, à bord les six membres d'équipage habituels. L'avion est de retour à 8h20.

Le **19/02/1944**, il participe à une patrouille de nuit qui va le ramener aux Iles des Acores. Sur la base RAF de North-Front le *Wellington Mk XIV* décolle à 1h21. A bord les six membres d'équipage habituels: le Flight Officer L.H. SUCH , le Flight Officer F. CLARK, le Captain F.E. BRUNSHWIG, le Sergeant F. BARRETT, le Sergeant E.L. CULL et la Sergeant J.M.HEWLETT. L'avion se pose à 8h25 sur la base RAF de Lajes-Field.

RETOUR aux ACORES sur la BASE RAF de LAJES-FIELD

Le **05/03/1944**, François participe à une patrouille de nuit. Le *Wellington Mk XIV HF138* décolle à 00h32, à bord les six membres d'équipage habituels. L'avion est de retour à 10h52.

Le **08/03/1944**, il participe à une mission d'escorte d'un convoi composé d'une cinquantaine de navire.

Le *Wellington Mk XIV HF1276* décolle à 1h58, à bord les six membres d'équipage habituels. L'avion arrive sur zone à 5h00. La mission se termine à 8h12. L'avion est de retour à 11h19.

Le **12/03/1944**, il participe à une patrouille de nuit. Le *Wellington Mk XIV HF276* décolle à 00h28, à bord les six membres d'équipage habituels. Arrivé sur zone à 2h46. Plusieurs navires repérés, pas d'ennemi dans la zone. L'avion est de retour à 10h19.

Le **27/03/1944**, il participe à une patrouille de nuit. Le *Wellington Mk XIV HF363* décolle à 22h59, à bord les six membres d'équipage habituels. Arrivé sur zone à 2h41, L'avion est de retour à 9h28.

Le **04/04/1944**, il participe à une patrouille de nuit. Le *Wellington Mk XIV HF363* décolle à 22h59, à bord les six membres d'équipage habituels. Arrivé sur zone à 3h54, les recherches sont stoppées à 4h55. L'avion est de retour à 9h22.

RETOUR en ANGLETERRE sur la BASE RAF de CHIVENOR

Le **11/04/1944**, après deux mois passé à Gibraltar, l'équipage de François effectue un vol de transit pour un retour en Angleterre. Le *Wellington Mk XIV HF276* décolle à 19h52. L'avion atterri sur la Base RAF de Chivenor à 4h00.

En Mai, le 172^e Squadron passe sous le commandement du Wing Commander Kenneth PETRIE.

Le **01/05/1944**, François participe à une patrouille de nuit. Le *Wellington Mk XIV HF282* décolle à 19h53, à bord les six membres d'équipage habituels. L'avion est de retour à 5h57.

Le **07/05/1944**, il participe à une patrouille de nuit. Le *Wellington Mk XIV HF363* décolle à 19h08, à bord les six membres d'équipage habituels. L'avion est de retour à 4h56.

Le **10/05/1944**, il participe à une patrouille de nuit. Le *Wellington Mk XIV « V »* décolle à 19h02, à bord les six membres d'équipage habituels. L'avion est de retour à 6h10.

Le **07/06/1944**, François totalise désormais 844 heures de vol dont 259 heures en opération.



Le Lieutenant-colonel Kenneth PETRIE émet un avis concernant François BRUNSCHWIG:

« Officier très consciencieux et sûr, d'une valeur professionnelle exceptionnelle. Officier de valeur populaire dans le Squadron. Haute valeur professionnelle. Mérite pleinement sa nomination au grade supérieur ».

Le **11/06/1944**, François participe à une patrouille de nuit. Le *Wellington Mk XIV HF147* décolle à 20h50, à bord les six membres d'équipage habituels. L'avion est de retour à 6h50.

Le **15/06/1944**, François participe à une patrouille de nuit. Le *Wellington Mk XIV HF190* décolle à 22h52, à bord les six membres d'équipage habituels. L'avion est de retour à 7h50.

Le **25/06/1944**, François est nommé au grade de Commandant.

Le Squadron passe sous le commandement du Wing Commander S. R. RAMSEY-SMITH. Au fur et à mesure que les forces alliées progressent après le débarquement en Normandie, le 172 Squadron va se concentrer sur des missions à l'ouest de la Manche.

Le **05/07/1944**, François à une nouvelle mission au dessus de l'Atlantique-Nord à bord du *Wellington Mk XIV NB800* avec l'équipage habituel. L'avion décolle à 21h58. Vers 00h33 le radar détecte un navire, Le pilote effectue une manœuvre d'approche pour l'identifier. Il s'avère être un navire de pêche battant pavillon français. L'avion est de retour à 8h52 après avoir effectué un vol de 9h54.

Le **11/07/1944**, il participe à une nouvelle mission au dessus de l'Atlantique-Nord à bord du *Wellington Mk XIV-NB833*, avec l'équipage habituel. L'avion décolle à 21h13. La mission se déroule sans fait marquant à une altitude moyenne de 250 m au dessus de la mer. L'avion est de retour à 7h08.



Wellington Mk XIV sur la Station RAF de Chivenor (IWM)

(† † † † † †) Le **15/07/1944**, le 172 Squadron est de nouveau en deuil. Le *Wellington XIV NB831*, basé à la Station RAF de Chivenor, disparaît dans le canal de Bristol à quelques kilomètres de sa base au cours d'un vol d'entraînement pour un repérage de navire au projecteur « Leight Light ».

Parmi les six membres de l'équipage : 6 morts dont 4 portés disparus

- Le pilote australien John Francis WATERS 26 ans
- Le 2nd pilote Wouter HAZEU 25 ans porté disparu
- Le navigateur canadien Thomas John Paul MAGEE 21 ans porté disparu
- Le mitrailleur Norman Stanley BIRCH 21 ans porté disparu
- Le mitrailleur Henry Bruce McAULEY 22 ans
- Le mitrailleur Frederick Asby WILKINSON porté disparu

Le **19/07/1944**, François adresse une lettre au Général commandant supérieur des Forces Françaises en Grande Bretagne dans laquelle il exprime sa déception de ne pouvoir intégrer une escadrille française malgré ses multiples demandes. Il exprime son souhait d'être muté sur le territoire français dans les Forces Françaises de l'Intérieur fort de son expérience et ses compétences d'ingénieur dans le domaine des transmissions.

Le **23/07/1944**, il participe à une mission de jour au dessus de l'Atlantique Nord à bord du *Wellington Mk XIV-NB800*, avec le même équipage. L'avion décolle à 15h12. La mission se déroule sans fait marquant à une altitude moyenne de 600 m au dessus de la mer. L'avion est de retour à 1h40 après avoir effectué un vol de 9h28..

Le **26/07/1944**, François participe à une nouvelle mission de jour au dessus de l'Atlantique Nord à bord du *Wellington Mk XIV-NB798*. L'avion décolle à 8h00. La mission se déroule sans fait marquant à une altitude moyenne de 450 m au dessus de la mer. L'avion est de retour à 18h20 après avoir effectué un vol de 10h20.

Le **30/07/1944**, François BRUNSCHWIG est désigné pour participer à la prochaine mission de chasse anti-sous-marine au large de la Bretagne.

Il ne le sait pas ce sera sa dernière mission.

3- SA DERNIERE MISSION

Dimanche 30 juillet 1944 – Le capitaine François BRUNSCHWIG est désigné pour participer en qualité de navigateur à une nouvelle mission nocturne de chasse anti-sous-marine. Pour la première fois le second pilote F. CLARK ne fait pas partie de l'équipage, il a été remplacé par le Flight Sergeant Arthur William ASHWORTH.



Avec François à bord du **Wellington XIV - HF449 –J** se trouve le 1^{er} pilote Flight Lieutenant Lionel Harry **SUCH**, le 2nd pilote Flight Sergeant Arthur William **ASHWORTH**, le mitrailleur Sergeant Edwin Louis **CULL**, le mitrailleur Sergeant John Martin **HEWLETT** et le mitrailleur Sergeant Frederick George **BARRETT**.



Wellington XIV (uboat.net)

A **22h05**, l'équipage du Wellington s'envole de la Base RAF de Chivenor pour une mission qui va le mener au milieu de l'océan de l'Atlantique-Nord au large des côtes bretonnes.

Vers **01h25**, un sous-marin est repéré.



Le sous-marin U-618 (uboot-recherche.de)

Voici le dernier message radio du *Wellington* : « *Sous-marin en vue, ... attaquons !* »
(*authenticité à confirmer*)

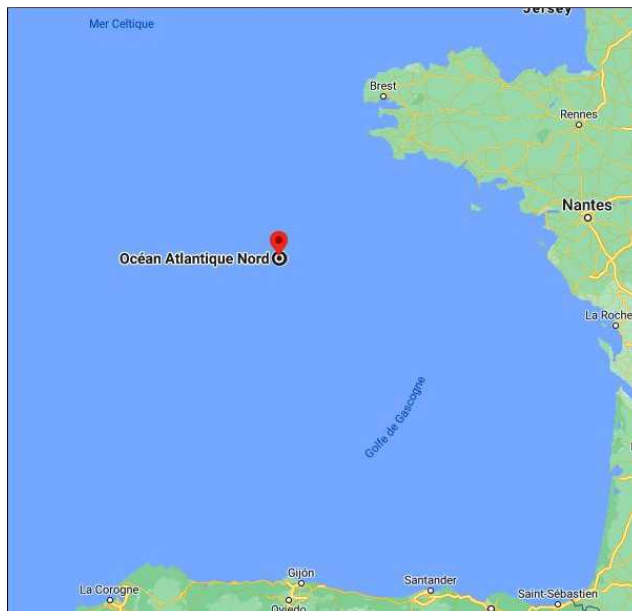
Lors de son vol d'approche pour ajuster son attaque, le *Wellington* est pris à partie par les tirs du canon antiaérien de 20mm du sous-marin. L'avion sévèrement touché s'écrase en mer et disparaît avec ses six membres d'équipage.

François BRUNSCHWIG était âgé de 36 ans, Arthur W. ASHWORTH âgé de 21 ans, Lionel H. SUCH, Edwin L. CULL 22 ans, John M. HEWLETT, Frederick G. BARRETT « **disparaissent en mer** » le 31 juillet 1944.

Leurs corps ne seront jamais retrouvés.

L'officier commandant le sous-marin U-618, l'Oberleutnant Erich FAUST, note avoir remporté cette victoire dans le « secteur BF-5242 », ce qui correspond à un endroit situé environ à 240 km à l'ouest de St Nazaire aux coordonnées suivantes : 46°49'N - 5°58'W.

Estimation du lieu de la disparition du Wellington XIV - HF449 –J.



Le commandant François BRUNSCHWIG

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

« Disparaît en Atlantique-Nord » le 31 juillet 1944 au large de la Bretagne



« **Mort pour la France** »

à l'âge de 36 ans

il totalisait 278 h de vol de guerre et 31 missions offensives.

L'Etat-major des FAFL, ne connaissant pas les réelles circonstances de la disparition du *Wellington HF449 -J*, retiendra la date du 30 juillet, jour où l'avion a quitté la Base RAF de Chivenor pour effectuer sa mission.

Le 14 août 1944, deux semaines après la disparition de François BRUNSCHWIG, le sous-marin **U-618** sera coulé dans le Golfe de Gascogne à l'ouest de Saint-Nazaire par des charges profondes lancées les frégates britanniques HMS DUCKWORTH et HMS ESSINGTON.

Les parents de François retrouveront dans ses écrits :

« Je dis à mon Père, à ma Mère, à mon fils que pas un instant de cette longue séparation je n'ai cessé de penser à eux, que tout ce temps passé loin d'eux a été un long tourment. »

4- LES CITATIONS

CITÉ à l'Ordre de l'Armée de l'Air le capitaine BRUNSCHWIG François pour le motif suivant :

« Détaché dans la RAF, brillant officier animé du plus grand désir de combattre, dont la modestie le courage, et les qualités professionnelles lui ont valu l'admiration et le respect de ses camarades britanniques. Après avoir accompli avec succès 31 missions offensives en 278 heures de vol de guerre, a été porté disparu le 30 juillet 1944, au cours d'une mission périlleuse aux larges des côtes de France. »

Paris le 30 octobre 1944 signé C de Gaulle

Parution au JO du 19 nov 1944

TEXTE pour l'attribution de la Croix de Chevalier de la Légion d'Honneur à titre posthume (JO du 29 mai 1947) :

« Commandant François BRUNSCHWIG, officier de grande valeur animé des sentiments patriotiques les plus élevés, décide de rejoindre les FAFL dès l'appel du général de Gaulle. Passant en fraude au Maroc, parvient à rejoindre Tanger de justesse sur le toit d'un train en avril 1941. Rejoint Gibraltar, puis Londres où il demande à partir au plus vite dans une unité combattante. Affecté en Angleterre au Squadron 172 de la RAF a toujours été un exemple de courage et d'abnégation aux yeux de ses camarades. Accompli 31 missions offensives en 278 heures de vol de guerre. Est tué en service aérien commandé au cours d'une attaque contre un sous-marin le 29 juillet 1944 ».

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



5- LES DÉCORATIONS

- Croix de Chevalier de la Légion d'Honneur (décret du 28/11/44)
- Croix de guerre 39/45 avec palme (décret du 28/11/44)
- Médaille de la Résistance française (décret du 26/3/45 – JO 30/3/45)
- Médaille coloniale avec agrafe Libye (décret du 26/3/43)
- Médaille commémorative des services volontaires dans la France-Libre



6- LES HONNEURS

- **AVIGNON**, département du Vaucluse (84), son nom apparait sur une plaque commémorative fixée au le mur du péristyle de la mairie : "Aux militaires et civils d'Avignon morts pour la France ».



(memorialgenweb.org)

- **PARIS 5^e** , son nom apparait sur une plaque commémorative "*A la gloire des polytechniciens morts pour la France*" située dans la cour du Ministère de la Recherche, 21 rue Descartes, anciennement Ecole Polytechnique.



(memorialgenweb.org)

- **PALaiseau**, département de l'Essonne (91), Route de Saclay, son nom apparait sur le nouveau monument aux morts à Palaiseau inauguré le mercredi 8 octobre 2014. Il recense les « X » morts pour la Patrie depuis la création de l'Ecole.



(media-paris-saclay.fr)

- **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)

7- LA FAMILLE

1905 – Naissance de son frère aîné – Le 21/10/1905 à Avignon, est né un enfant prénommé *Jacques Philippe* fils de Paul BRUNSCHWIG et Anne Marguerite ARON. Déclaration faite en Mairie en présence de Armand STIRN tailleur d'habit âgé de 42 ans et de Georges COHN négociant âgé de 41 ans.

1907 – **SA NAISSANCE** - le 24 septembre 1907 à 5h00 du matin en sa maison 11 rue Gallante à Avignon est né un enfant prénommé *François Étienne* fils Paul BRUNSCHWIG Docteur en médecine âgé de 34 ans et Anne Marguerite ARON son épouse âgée de 25 ans.

1911 - Naissance à Avignon de sa sœur prénommée *Gabrielle*.

1917 - Naissance de son frère cadet – Le 16/09/1917 à Besançon (25), est né un enfant prénommé *Michel Frédéric* fils de Paul BRUNSCHWIG et Anne Marguerite ARON.

1936 – **SON MARIAGE** – Le 10/02/1936 à Paris 15^e, François BRUNSCHWIG prend pour épouse Anne Marie Gertrude Françoise LAMBERT alias DEVA-DASSY, cantatrice.

1936 – NAISSANCE de son fils, le 25/08/1936 prénommé *Jean-François Jacques*.

1941 – Pour avoir tenté de rejoindre les anglais à Gibraltar, François BRUNSCHWIG est condamné le 10 décembre 1941 par le Tribunal Militaire de Meknès à 6 ans de travaux forcés et la confiscation de ses biens pour complicité à la tentative de départ sur le terrain d'aviation de Meknès au mois de Mai.

Condamnation dont il n'aura jamais connaissance.

1942 – Son frère aîné Jacques BRUNSCHWIG, engagé dans la Résistance sous le nom de BORDIER est emprisonné par la police de Vichy au Fort St Nicolas à Marseille. Relâché, il reprend sa place comme délégué général du Mouvement de Résistance « Libération ». Membre de l'Assemblée consultative d'Alger, il est parachuté en France en mai 1944, arrêté en juin à Paris par la Gestapo, il est torturé et emprisonné à la prison de Fresnes. Il fait partie du dernier convoi de déporté au camp de la DORA. Il revient miraculeusement en avril 1945. Il sera fait Compagnon de la Libération le 17 novembre 1945.

1945 – À Avignon, les parents de François sont avisés officiellement le 19 janvier 1945 par le Maire de commune de la disparition de leur fils.

1946 – Son acte de décès est établi par Jugement déclaratif rendu le 22 aout 1946. Notant que le défunt est toujours considéré « marié », le divorce n'ayant pu être prononcé.

1947 – En janvier, son frère, le Commandant Jacques BRUNSCHWIG, habite à Paris 8' au 11 bis rue Lord Byron.

1947 – En février, son fils *Jean-François* vit avec sa mère DEVA-DASSY au 37 Bld National à Marseille.

1947 – Son acte de décès est retranscrit au registre d'état-civil d'Avignon le 10 septembre 1947 avec la mention « Mort pour la France ».

1953 – Décès de son frère Michel. Poursuivant sa carrière militaire c'est au cours de la guerre d'Indochine, en qualité de pilote au sein du Groupe de chasse ALSACE, qu'il perd la vie aux commandes de son avion lorsque celui-ci est abattu par les forces vietnamiennes le 16 mai 1953. « Mort pour la France », à l'âge de 35 ans.

1977 – Décès de son frère Jacques, survenu à Paris le 21 avril 1977 à l'âge de 71 ans.

2010 – Décès de sa sœur Gabrielle, épouse de Jean GORODICHE, survenu le 18 juin 2010 dans sa 99^{ème} année.





Sources documentaires supplémentaires:

Revue Icare n°143, 166, 167, 171, 174 – Le livre « Pour les ailes libres »

Sites WEB : ubootarchiv.de ; u-historia.com ; wrecksite.eu ; avionslegendaires.net ; aircrewremembered.com ; memorialgenweb.org ; uboat.net ; uboot-recherche.de ; asisbiz.com ; airwar.ru ; fr.wikipedia.org ; airliners.net ; media-paris-saclay.fr ; rafcommands.com ; britishmilitaryhistory.co.uk ; awm.gov.au

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/>

