



René CASPARIUS alias Richard WILKINSON

né le 8 juin 1914 à Lille (59)

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

Matricule FAFL 30.032

« Disparaît dans le Golfe de Gascogne » le 26 novembre 1942 au large de la Bretagne



Pilote de chasseur-bombardier au « 235 SQUADRON » de la RAF

Compagnon de la Libération



« Mort pour la France » à l'âge de 28 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.

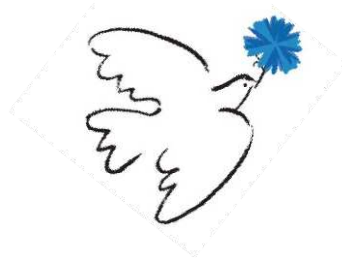
Ces biographies sont consultables sur le site internet de la *Fondation de la France libre* à l'aide du lien suivant : <https://www.france-libre.net/les-123-fafl-declares-porte-disparu/>

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 Lillois 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

1914 – SA NAISSANCE - Le 8 juin 1914 à Lille, est né un enfant prénommé *Rodolphe René*, fils de Richard CASPARIUS âgé de 26 ans et de Lucie Louise MOUGEOL âgée de 25 ans.

René CASPARIUS est repéré à l'école comme un excellent élève. Il s'intéresse dès son plus jeune âge à la littérature, puis à la philosophie et aux langues étrangères. Il poursuit sa scolarité à l'Université de la Sorbonne à Paris, dès lors il maîtrise parfaitement l'anglais, l'allemand, l'italien, et le néerlandais.

1937 - A l'âge de 23 ans, il devient professeur de langues et de philosophie au Collège Médical d'Annel à St Maximin dans l'Oise.

C'est ensuite au Collège de Normandie de Clères qu'il est employé pour les mêmes fonctions. C'est un établissement d'enseignement secondaire fondé par la haute bourgeoisie rouennaise sur le modèle des *Public Schools* britanniques. La renommée de l'établissement dépasse largement les frontières de la Normandie. Au sein du Collège, la bourgeoisie parisienne côtoie la bourgeoisie provinciale. Certains élèves viennent des quatre coins du monde : Grande-Bretagne, États-Unis, Belgique, Argentine, Roumanie, Chili, Grèce, Brésil, Inde, etc....

1939 - Sursitaire pour effectuer son service militaire, il prépare un doctorat de philosophie.

LA FRANCE entre EN GUERRE

1939 - Mobilisé le 16 septembre pour rejoindre dans un premier temps un régiment d'Infanterie, René CASPARIUS obtient d'être dirigé vers l'aviation à *Versailles* pour suivre les cours d'instruction. Il est envoyé à l'École d'aviation sur le terrain de Saint-André-de-l'Eure (27) situé à 90 km à l'ouest de *Paris*, pour devenir breveté Observateur.

Le **01/04/1940**, il est nommé au grade d'aspirant.

En mai 1940, face à l'avancée de l'armée allemande au nord de la France, l'école est repliée vers le sud, à Toulouse.

Le **22/06/1940**, René Casparius s'enfuit de France pour continuer le combat en Angleterre.

Le **17/06/1940**, **René CASPARIUS** se trouve à Toulouse lorsque le Maréchal PÉTAIN, nommé la veille Président du Conseil après la démission de son prédécesseur, prononce son allocution radiophonique destinée à tous les français demandant l'arrêt des combats après avoir demandé un accord d'armistice auprès des Allemands.



DÉSERTER pour ALLER COMBATTRE

René CASPARIUS ne peut se résigner, refusant de baisser les bras face à la défaite de l'armée française, il envisage de rejoindre l'Angleterre pour continuer la lutte.

Au cours des jours suivants un groupe de volontaires se forme clandestinement pour préparer le départ à partir du terrain d'aviation de *Toulouse-Francazal*. Le sergent pilote **Albert BEGUIN** les a rejoints. Ils pensent utiliser le petit avion qu'il vient de convoier de Clermont, c'est un « Caudron-Goéland C-440 ». Avec eux l'aspirant **Jacques-Henri SCHLÆSING**, l'aspirant **Louis RICARD-CORDINGLEY** et le sergent **René GUESDON**.



Caudron-Goéland (passionair1940.fr)

DÉPART pour rejoindre l'ANGLETERRE

Le 22 juin 1940 à midi, moment propice au départ pendant le temps du repas, les quatre hommes montent à bord de l'avion. Les deux moteurs sont mis en route au moment où surgit le lieutenant **Raymond ROQUES**, chargé de la surveillance des avions sur le terrain, ... « Je pars avec vous ! ».

L'avion s'élance sur la piste avec les cinq fugitifs à son bord. Le *Caudron-Goéland* finit par décoller au moment où il est pris à partie par des tirs de la défense anti-aérienne, sans pour autant l'atteindre. L'opération a réussi, cap à l'ouest pour s'éloigner de la côte. La navigation s'annonce incertaine avec des instruments à bord qui visiblement ne sont pas réglés correctement. La décision est prise de voler à une altitude de 500m, et de longer la côte. Ils survolent *Lacanau*, puis *l'île d'Oléron*, *l'île d'Yeu*, *Belle-Ile*, *l'île d'Ouessant*, et prennent le cap nord-est vers l'Angleterre. C'est l'euphorie à bord de l'avion lorsqu'ils aperçoivent la côte des Cornouailles.

Après **5h50** de vol, à cours d'essence, Albert BEGUIN doit rapidement poser son avion. Il trouve le terrain d'Haldon dans le Devonshire. Ils viennent de parcourir 1200 km. Pris en charge par les autorités militaires britanniques, ils vont être dirigés au camp de « *Denbury camp* » situé à 20 kms au sud de la ville d'*Exeter*.

Le **23/06/1940**, ils doivent rejoindre la Base de *Andover* situé à 100km à l'ouest-sud-ouest de Londres.

ARRIVÉE à SAINT ATHAN en ANGLETERRE

Le **25/06/1940**, ils sont dirigés vers une base aérienne de la RAF à *Saint-Athan* près de *Cardiff* au Pays de Galles, où sont regroupés les aviateurs français qui viennent d'arriver sur le territoire britannique.

A leur arrivée, ils sont accueillis par le capitaine OTTENSOOSER (dit *Commandant CHARLES*). Lui qui a rejoint l'Angleterre, avant même l'appel du Général de GAULLE, par avion le 17 juin en décollant de Bordeaux-Mérignac d'où il a déserté avec dix autres aviateurs : Pol CHARBONNEAUX, Christian FOUCHER, Henri de la BRIERE, Roger MALBRANQUE (†), Simon STOLOFF, Xavier HAHN (†), Jacques BENTLEY, Jacques BACHY, LEFÈVRE. Ils sont arrivés à *St Athan* parmi les tout premiers français à la fin du mois de juin. Le commandant CHARLES montre beaucoup d'attention envers ces jeunes déracinés.

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



« 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 ?

2- SON RALLIEMENT à LA FRANCE-LIBRE

René CASTARIUS et ses cinq camarades se portent volontaires pour répondre à l'Appel du Général de GAULLE et demandent à servir dans l'aviation. Ils seront incorporés dans les Forces Aériennes Française Libres (FAFL). Le matricule FAFL 30.032 sera attribué à René CASPARIUS



Seul René GUESNON survivra à la guerre, les cinq autres trouveront la mort avant la victoire finale :

- Louis RICARD-CORDINGLEY sous-lieutenant † le 26/01/1942 à l'âge de 24 ans.
- Raymond ROQUES capitaine † le 23/04/1943 à l'âge de 28 ans.
- Jacques-Henri SCHLÆSING commandant † le 26/08/1944 à l'âge de 24 ans.
- Albert BEGUIN capitaine † le 26/11/1944 à l'âge de 25 ans.

Pour ces jeunes militaires considérés désormais en France comme des déserteurs, ils risquent la peine capitale. Afin d'éviter des représailles auprès de leur famille, certains demandent à prendre un nom de guerre pour ainsi changer de patronyme. A cette occasion, il demande à prendre comme nom d'emprunt celui de « **Richard WILKINSON** ». Il déclare être célibataire, sans enfant. Il signale comme personne à prévenir en cas d'accident : Mr Wilkinson 6, The Mall, East Sheen, Londres.

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. Au cours de cette période René CASPARIUS exerce son talent de professeur pour enseigner l'anglais aux jeunes recrues. Pour faire passer le temps il propose également des cours de philosophie, de français, d'histoire. Les semaines passent et René s'impatiente de pouvoir combattre un jour il baptise ce camp « **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.

Le **24/07/1940**, la radio de la BBC annonce que des équipages français ont participé à une mission de la RAF pour aller bombardier l'Allemagne.

Le **25/07/1940**, Alerte dans la nuit. Les projecteurs anti-aériens illuminent le ciel de toutes parts pour repérer les bombardiers ennemis annoncés qui malgré cela ne manqueront pas de lâcher leurs chapelets de bombes. Passage à *St Athan* du commandant Lionel de MARMIER, officier de réserve, qui vient exposer son projet de tenter de former des unités françaises avec des avions français. Il n'arrive pas à convaincre les pilotes qui sont impatients de pouvoir reprendre le combat auprès des anglais, René garde espoir d'être incorporé dans la RAF.

Le **29/07/1940** - Dans la nuit alerte ! ... les bombardiers allemands sont annoncés. Cavalcade aux abris.

Le **31/07/1940**, René peut lire dans les journaux britanniques sa « condamnation à mort », en effet on peut lire la nouvelle suivante : « *Tous les militaires déclarés rebelles qui ont rejoint une armée étrangère pour continuer à combattre sont condamnés à mort s'ils ne sont pas retournés en France avant le 15 août* », cette déclaration provient du texte de loi du 29 juillet 1940 voté par le gouvernement de Vichy.

Le **14/08/1940**, ce soir, à Londres est organisé pour les français libres « le bal des condamnés à mort », en effet c'est aujourd'hui que se termine l'ultimatum du gouvernement franco-germanique qui doit condamner à mort tous les militaires qui n'auraient pas baissé les armes et rejoint la France.

Ici à *Saint-Athan*, en ce qui concerne « les condamnés à mort » ... tout le monde se porte bien.

Le **01/11/1940**, René est nommé au grade de sous-lieutenant.

Après seize semaines d'attente, René quitte le Pays-de-Galles pour rejoindre l'Ecole franco-belge d'Odiham nouvellement créée.



AFFECTATION à l'ÉCOLE franco-belge d'ODIHAM

Le **05/11/1941**, René CASPARIUS est dirigé vers l'école élémentaire de pilotage franco-belge nouvellement formée sur la Base RAF d'Odiham située à 75km à l'ouest de Londres. Un officier britannique, le Wing Commander WYNN, a été nommé pour en prendre le commandement.

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

Les élèves suivront les cours de la première étape de la formation de la RAF équivalent à un I.T.W (Initial Training Wing) : Ecole d'initiation au pilotage. Les premiers vols ont pu avoir lieu sur les quelques avions amenés de France au moment de l'évasion de leurs pilotes vers l'Angleterre : un *Morane 230*, un *Morane 315* et trois avions *Caudron-Simoun*.



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

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

Les élèves pilotes belges sont sous la responsabilité de leur officier le capitaine CAJOT pour un effectif d'une trentaine d'élèves. Quant aux élèves pilotes français ils sont sous la responsabilité du capitaine de RANCOURT, nouvellement affecté, pour un effectif également d'une trentaine d'élèves. Un officier britannique, le Flight-Lieutenant DAVIES, est nommé responsable de l'entraînement en vol. L'enseignement en vol sera assuré par des moniteurs français et belges. Des britanniques sont responsables de l'enseignement de l'anglais.

Le camp militaire d'Odiham ressemble à un vrai petit village avec ses rues, ses places, ses pelouses de gazon, ses terrains de tennis, ses bâtiments de brique, telles des maisons, pour abriter les mess, le PC,

un poste de garde, un magasin ... Sous des tôles ondulées s'ouvrent les escaliers qui mènent aux abris anti-aériens. Le terrain est admirablement camouflé avec des bosquets, des haies artificielles faites de trainées de goudron sur la piste, les hangars recouverts d'immenses filets verts. Ce dispositif de maquillage est efficace à tel point que l'on dit qu'à 300 mètres d'altitude on ne fait pas la différence avec le reste de la campagne environnante. C'est le premier terrain de la RAF à avoir bénéficié d'une piste en béton réalisée en 1938.

Le **07/11/1940**, les premiers avions « Miles Magister I » prévus d'être livrés par la RAF à la nouvelle école d'Odiham, arrivent. Le « *Maggy* », communément appelé, est un petit avion monoplan à aile basse, propulsé par un moteur « Gipsy-Major » de 130 chevaux. Une douzaine d'avions au total sont attendus.



« Miles-Magister » à Odiham. On aperçoit le drapeau belge et le drapeau français (Coll. AM-FAFL)

Le **18/11/1940**, l'école franco-belge d'Odiham est désormais opérationnelle et ça vole ! Parmi les moniteurs il y a des aviateurs belges : Léon PREVOT, Henri GONAY, Giovanni DIEU, C. GOETHALS, G. VAN-CROMPHOUT et Jacques D'URSEL, les trois premiers ayant participé à la bataille d'Angleterre.

Le programme de formation de l'ITW va pouvoir débuter et durera environ six semaines. Il est conçu pour améliorer la discipline, la forme physique et fournir une connaissance de base solide de la RAF. Les cours sont menés dans diverses disciplines en anglais : reconnaissance des avions, armement, exercice et entraînement physique, moteurs, hygiène et assainissement, droit et discipline, administration et organisation, mathématiques, météorologie, navigation, principes de vol, signaux de communication. Les élèves vont accumuler quelques dizaines d'heures de vol au cours de cette formation.

(†) Le **17/12/1940**, triste nouvelle de la mort du moniteur **Sébastien ALBERT** âgé de 23 ans victime d'un accident lors d'un vol d'entraînement avec **Victor DUGOURGEL** qui se trouve sérieusement blessé.



Odiham durant l'hiver 1940-41

Le **25/12/1940**, c'est « Christmas » ... pour fêter ce jour de Noël de nombreux pilotes répondent aux invitations de toutes parts proposées par des familles anglaises.

Sollicité pour prendre un poste important d'éducation et de propagande et rejoindre les Etats-Majors à Londres, René CASPARIUS préfère y renoncer et se porter volontaire pour devenir pilote.

A Odiham, les candidats retenus pour devenir pilotes sont dirigés vers une des écoles de pilotage élémentaire EFTS (Elementary Flying Training School) de la RAF réparties à travers le pays.

Les bons résultats aux épreuves théoriques et pratiques, permettent à René d'atteindre l'étape suivante de la formation pour obtenir son brevet de pilote. Pour lui, ce sera l'école « 11 FTS » (Flying Training School)

AFFECTATION au n° 11 FTS de SHAWBURY

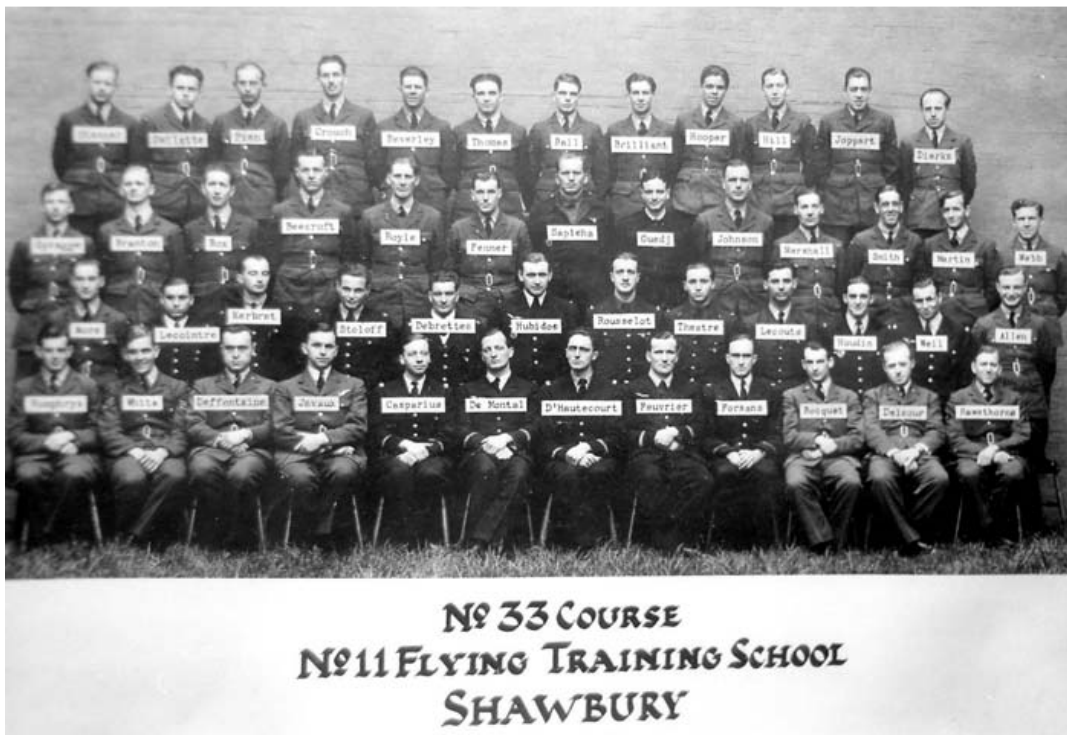
Le **26/04/1941**, René CASPARIUS arrive sur la Base RAF de Shawbury située à 60 km au nord-ouest de la ville de Birmingham, pour débiter sa formation au « 11 FTS ».

L'entraînement en vol se fait pour commencer sur avion **Miles-Magister** puis sur avion bimoteur **Airspeed-Oxford** utilisé pour la formation des pilotes, des navigateurs, des mitrailleurs, et des bombardiers. L'**Airspeed-Oxford** peut voler 290km/h et atteindre une altitude 5800m.



Airspeed-Oxford (fr.wikipedia.org)

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



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

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

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

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



Insigne de pilote de la RAF « the wings »

Le **16/08/1941**, le sous-lieutenant René CASPARIUS obtient son Brevet de pilote bimoteur de la RAF n°53-GB.

Ils ne sont pas encore prêts pour les opérations aériennes. Ils possèdent sans doute le savoir, mais manquent d'expérience. Les aviateurs diplômés vont être assignés à rejoindre une des unités d'entraînement opérationnel (Operational Training Unit ou OTU) qui va les préparer à la réalité des combats sur les avions qu'ils seront appelés à utiliser.

René CASPARIUS, Gérard HOUDIN, Eugène THÉATRE, Jean LECOINTRE, Max GUEDJ et Charles SAPIEHA, reçoivent leur affectation au n° 3 OTU pour achever leur formation. En attendant que des places se libèrent, ils doivent séjourner quelques jours dans un centre d'accueil du personnel et rejoindre le n°3 PRC (Personnel Reception Centre).de Bournemouth.

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

Le **25/07/1941** ils arrivent à Bournemouth situé en bord de mer sur la côte sud de l'Angleterre à 40km au sud-ouest de Southampton. Ce « Centre de Réception du Personnel » vient tout juste d'ouvrir. Dans quelques jours, dès que des places se seront libérées, ils seront envoyés au n°3 OTU de Chivenor.

AFFECTATION au n° 3 OTU de Chivenor

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

Avec lui ses camarades FAFL du n°11 FTS de Shawbury : Gérard HOUDIN, Eugène THÉATRE, Jean LECOINTRE, Max GUEDJ. Ils retrouvent Charles SAPIEHA arrivé quelques jours plutôt. *(Tous les six trouveront la mort avant la fin de la guerre).*

Cette école a vocation de former les pilotes sur chasseur-bombardiers bimoteur de type « **Avro-Anson** » ou « **Bristol-Beaufort** » destinés davantage à la défense côtière et la surveillance maritime. Les cours pratiqués en anglais sont intensifs. Théorie et pratique s'enchaînent sans relâche. Se succèdent des séries de vols entrainements en patrouille serrée, en altitude, en rase-motte, de tirs, de courses poursuites, de navigation par radio, de recherches de sauvetage, de combats.





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

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

Le **14/10/1941**, une réorganisation du **5 OTU** est mise en place, les pilotes FAFL vont être réaffectés dans une autre école de perfectionnement pour être formés sur une autre type d'avion : le chasseur bombardier **Bristol-Beaufighter**.

AFFECTATION au n° 2 COTU de Catfoss

Le **29/10/1941**, pour compléter leur formation, René CASPARIUS et Eugène THÉÂTRE sont affectés au « **n° 2 COTU de Catfoss** » (Coastal Operational Training Unit) situé dans le *Yorkshire* à 20 km au nord de la ville de *Hull* sur la côte Est de l'Angleterre.

Sont présents avec eux les pilotes FAFL Max GUEDJ, Robert MOIZAN et Ottino SABBADINI. Le groupe va intégrer la Cours n°12. La formation au pilotage va se pratiquer sur un nouvel appareil : le chasseur bombardier Bristol-Beaufighter, dernière étape de la formation pour ces pilotes avant de rejoindre une unité opérationnelle.



Chasseur-bombardier Bristol-Beaufighter (avionslegendaires.net)



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

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



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

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

Les pilotes sont désormais opérationnels pour être affecté en unité combattante. René CASPARIUS et Ottino SABBADINI sont affectés au *235 Squadron*. Jean LECOINTRE et Gérard HOUDIN, alias GAEL Jack, sont affectés au *236 Squadron*. Quant à Robert MOIZAN, Eugène THEATRE et Max GUEDJ, ils sont affectés au *248 Squadron*.

AFFECTATION au « 235 SQUADRON »

Le **25/02/1942**, après treize mois de formation, René CASPARIUS est incorporé en qualité de pilote de chasseur-bombardier sur avion bimoteur au **235 Squadron** installé sur la Base RAF de Dyce située sur la côte Est de l'Ecosse à proximité d'Aberdeen. Le *235 Squadron* est intégré au Coastal Command (défense côtière).



Badge du 235 Squadron
(deviantart.com)

Sa devise est : « *Jaculamar Humi* » = Nous les frappons jusqu'au fond de la mer.

Le **15/03/1942**, René CASPARIUS est élevé au grade de lieutenant.

Le *235 Squadron*, qui était équipé de bombardier *Bristol-Beaufighter Mk Ic*, est progressivement rééquipé d'avion de chasse bimoteur de type *Bristol-Beaufighter Mk VI*. L'équipage de cet avion est composé d'un pilote et d'un navigateur.

C'est un avion à grand rayon d'action, principalement destiné à des missions de protections et d'attaques maritimes vers le nord de la Norvège.



Bristol-Beaufighter Mk VI armé d'une torpille

DÉPLACEMENT sur la BASE RAF de DOCKING

En mai, le Squadron déménage pour s'installer sur la base RAF de Docking située dans la région côtière du centre-est de l'Angleterre.

DÉPLACEMENT sur la BASE RAF de CHIVENOR

En juillet, le Squadron s'installe sur la Base RAF de Chivenor sur la côte nord de l'extrême sud-ouest du pays. René CASPARIUS connaît bien cet endroit pour y avoir séjourné durant sa période de formation au « 5 OTU » en août 1941.

Désormais les missions sont dirigées vers le Golfe de Gascogne pour la chasse nocturne anti-sous-marine et l'attaque des chasseurs de nuit allemands plus fréquents désormais dans ce secteur.



Chasseur-bombardier Bristol-Beaufighter (baesystems.com)

SES PREMIÈRES VICTOIRES

Le **18/09/1942**, dans la fin de l'après-midi, au cours d'une mission à proximité des côtes bretonnes à l'ouest de Belle-Ile, René CASPARIUS pilote le « *Beaufighter Vlc LA-H* » avec à son bord le Sergeant navigateur Frank DAVIES. Vers **17h55**, huit avions du « 235 Squadron » commandé par le Wing Commander G.H.B. HUTCHINSON interceptent un bombardier à longue portée allemand « Fw 200 Condor ». Ils engagent le combat et abattent l'avion ennemi. 1/8 de la victoire reviendra à l'équipage de René CASPARIUS. Ce même jour vers 18h20 à proximité de l'île d'Ouessant René CASPARIUS attaque cette fois-ci un bombardier « Junker Ju-88 ». L'avion allemand est touché et prend la fuite.

Le **24/09/1942**, René CASPARIUS a maintenant la fonction de Flight-Lieutenant (équivalent au grade de capitaine). Il est aux commandes du « *Beaufighter Mk Vlc LA-O* » avec son navigateur Frank

DAVIES. Vers **10h30** ils attaquent un bombardier « Ju-88 » dans le secteur de l'île d'Ouessant et le détruisent.

Le **21/10/1942**, René CASPARIUS est aux commandes du même avion, avec son navigateur Frank DAVIES, à **15h17** ils volent dans le secteur de l'île d'Ouessant lorsqu'ils aperçoivent un bombardier allemand « Ju88 », l'attaquent et l'endommagent.

Le **21/10/1942**, il est promu au grade de capitaine à compter du 1^{er} octobre.

Le **26/11/1942**, le Flight-Lieutenant René CASPARIUS décolle avec son habituel navigateur Frank DAVIES pour une mission anti-sous-marine.

Ils ne le savent pas ce sera la dernière.

3- SA DERNIÈRE MISSION

Jeudi 26 novembre 1942, René CASPARIUS va conduire une section de deux avions pour une mission de reconnaissance de jour anti-sous-marine au dessus du Golfe de Gascogne.



Beaufighter VIc du 235 Squadron (en.wikipedia.org)

Il est **13h42**, lorsque les deux chasseur-bombardiers décollent de la Base RAF de Chivenor.

Le premier est le **Beaufighter VIc « O »**, piloté par le capitaine René CASPARIUS accompagné de son fidèle navigateur le Flight Sergeant Frank DAVIES. Le second est le **Beaufighter VIc « N »**, piloté par un Canadien le Flying Officer James Bennett WILSON accompagné du Sergeant Arthur COOKE son navigateur.

Après avoir dépassé le secteur de Brest, ils auraient procédé à l'attaque d'un sous-marin.

Les avions ne rentrent pas de leur mission. A Chivenor on reste sans nouvelles, aucun signal n'est reçu.

René **CASPARIUS** âgé de 28 ans et Frank **DAVIES** âgé de 22 ans, ainsi que Arthur **COOKE** âgé de 22 ans et James Bennett **WILSON** canadien âgé de 21 ans, vont être officiellement déclarés « **porté disparu** ».

Aucune trace des avions, ni des membres d'équipages ne sera repéré.

Leurs corps ne seront jamais retrouvés.

Estimation du lieu de la disparition dans le Golfe de Gascogne au large de la Bretagne.



Le capitaine René CASPARIUS

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

« Disparaît dans le Golfe de Gascogne » le 26 novembre 1942 au large de la Bretagne



« **Mort pour la France** »

à l'âge de 28 ans

Il totalisait plus de 200h de vol de guerre en 45 missions
3 victoires aériennes homologuées et un avion ennemi endommagé.

4- LES CITATIONS

CITATION du 21 octobre 1942

CITE à l'Ordre de l'Armée Aérienne, le Capitaine CASPARIUS René pour le motif suivant :

« Officier pilote de grande valeur et d'un moral très élevé. Plein d'allant et d'un courage calme et méthodique, a toujours mené à bien les plus difficiles missions qui lui ont été confiées. Totalise plus de cent heures de vol de guerre en 28 opérations offensives à longue distance. Au cours de ces différentes mission a, entre autres, prouvé son efficacité en repérant un sous-marin ennemi qui a pu être coulé par la suite. Le 24/09/1942, en compagnie d'un autre équipage, n'a pas hésité à attaquer 4 avions ennemis JU 88, en plein océan, et grâce à sa rapide décision, en a abattu un, alors qu'il était lui-même poursuivi. Est rentré de justesse à sa base, complètement à bout d'essence. »

Signé : Général Martial VALIN commandant les FAFL

CITATION du 8 décembre 1942

CITE à l'Ordre de l'Armée Aérienne, le Capitaine CASPARIUS René pour le motif suivant :

« Remarquable exemple d'abnégation et de devoir. A porté très haut les couleurs de la France Libre dans le Squadron anglais ou il servait depuis un an, aimé et admiré de ses camarades de combat et ou ses belles qualités lui avaient valu le commandement d'une escadrille. A trouvé une mort glorieuse le 26 novembre 1942, au cours d'une de ses missions lointaines de surveillance de l'Atlantique où il avait livré de nombreux combats à des JU 88 supérieurs en nombre, et sur lesquels il avait remporté deux victoires. »

Signé : Général Martial VALIN commandant les FAFL

5- LES DÉCORATIONS

- Croix de Chevalier de la Légion d'Honneur à titre posthume le 23/10/1947
- Croix de la Libération à titre posthume le 16/10/1945
- Croix de guerre 1939-1945 avec deux palmes de bronze
- Médaille de la Résistance française à titre posthume, avec rosette (décret 11/3/47)
- Médaille commémorative des services volontaires dans la France-Libre
- Médaille militaire britannique : Mentioned in Despatches WW II



6- LES HONNEURS

- **En ANGLETERRE**, le nom de son navigateur, Frank DAVIES, disparu à l'âge de 22 ans matricule RAF.VR 1050922, est inscrit sur le panneau n°74 du monument de *Runnymede Air-Force-Mémorial* situé près d'Egham en Grande-Bretagne à 40 km à l'ouest de Londres.
- **En FRANCE**, au village de **FONTAINE-SOUS-JOUY**, département de l'Eure (27), son nom est inscrit sur le Monument aux Morts situé au cimetière de la commune, ainsi que sur une plaque commémorative dans l'église du village.



(27.monvillagenormand.fr)

- **MONT-CAUVAIRE**, département de Seine-Maritime (76), son nom est inscrit sur le Monument aux Morts situé près de l'église.



(en.geneanet.org)

- **LE TREPORT** (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

- **1914 – SA NAISSANCE** - Le 8 juin 1914 à Lille, département du Nord, est né un enfant prénommé *Rodolphe, René*, fils de Richard CASPARIUS âgé de 26 ans né en Allemagne à Berlin le 26 juillet 1887 et de Lucie Louise MOUGEOL âgée de 25 ans née à Bar-le-Duc (Meuse).
- **1941** - Pendant la durée de la guerre ses parents ont vécu dans l'établissement « La Ronce » à Fontaine-sous-Jouy dans le département de l'Eure.
- **1945** - Après guerre, et jusqu'en 1973 au moins, ses parents ont habité à Paris au 27 rue de la Py dans le 20^{ème} arrondissement.
- **1947**- Le 06/10/1947, l'acte de décès de René CASPARIUS avec la mention « mort pour la France » est envoyé pour transcription à la Mairie de Paris 20^e.
- **1980** - Son frère Robert CASPARIUS a habité jusque dans les années 1980 à Fontaine-sous-Jouy (27) au 7 rue des Oriots.



- **2000** - Son neveu Philippe CASPARIUS a vécu jusque dans les années 2000 à Paris 7' au 10 rue Claude Debussy.
- **2018** – Décès de son neveu Philippe CASPARIUS à Pierrefitte-sur-Seine (93) à l'âge de 69 ans.



Sources documentaires supplémentaires:

Archives de la RAF - Archives F. Eude

Sites WEB : ordredelaliberation.fr - francaislibres.net - passionair1940.fr - en.wikipedia.org - baesystems.com - avionslegendaires.net - 27.monvillagenormand.fr - memorialgenweb.org - en.geneanet.org - deviantart.com

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

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

