



## Robert MOIZAN

Né le 19 septembre 1912 à Josselin (56)

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

Matricule FAFL 30.154

« Disparaît en mer du Nord » le 23 octobre 1942 au large de la Hollande



Pilote de chasseur-bombardier au « 236 SQUADRON » de la RAF



« Mort pour la France » à l'âge de 30 ans





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

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



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

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

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

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

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

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



# *Agir pour la Liberté*



## *Le parcours d'un jeune Breton ayant rejoint les Forces Aériennes Françaises Libres*

Biographie présentée par Frédéric Bentley  
Président de l'Association pour la Mémoire des FAFL (AM-FAFL)  
avec la collaboration de  
Jean-Pierre Fitamen vice-président de l'AM-FAFL  
(07/2023)



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

16 Cour des Petites Ecuries, 75010 PARIS  
Email : [amfafl.contact@gmail.com](mailto:amfafl.contact@gmail.com)



## 1- SES DÉBUTS

**1912 – SA NAISSANCE** - le 19 septembre 1912 à Josselin, département du Morbihan, est né un enfant prénommé *Robert Charles Louis Marie* fils de Louis Marie MOIZAN pharmacien âgé de 33 ans et de Julie Amélie Marie Marguerite ALLAIRE âgée de 27 ans son épouse, domiciliées à Saint Briec.

Dès l'enfance Robert MOIZAN est un garçon intrépide au goût prononcé du risque. Très jeune il se passionne pour l'aviation.

**1929** - Elève au Lycée de Rennes, il réussit les épreuves du Baccalauréat 1<sup>ère</sup> Partie Latin Sciences. Puis deux ans plus tard il réussit les épreuves du Baccalauréat 2<sup>ème</sup> Partie Mathématiques.

**1933** – Robert MOIZAN âgé de 20 ans n'a qu'une idée en tête : devenir pilote de l'armée de l'air. Il décide d'être candidat au concours d'entrée à l'Ecole Militaire de St-Cyr.

Le **09/02/1933**, il obtient son certificat d'aptitude physique provisoire délivré par le commandant du recrutement de Rennes pour son dossier de candidature au concours d'entrée à l'Ecole Spéciale Militaire de St-Cyr.

### Son ENGAGEMENT dans l'ARMÉE

Le **26/09/1933**, Robert MOIZAN, après avoir passé les épreuves du concours, obtient des résultats qui le classent 182<sup>e</sup> sur 293, ce qui lui permet d'entrer à l'École militaire spéciale de Saint-Cyr située à 50km au sud-ouest de Rennes.

A son arrivée il est affecté à la 6<sup>e</sup> Compagnie.



*École militaire de Saint-Cyr – Cour wagram (fortunapost.com)*

Sa formation ne se déroule pas comme il l'aurait souhaité. Ses résultats ne lui permettent pas d'espérer à sa sortie de l'école une affectation dans l'aviation. Cette annonce l'affecte particulièrement et va nuire dès lors à sa motivation.



(Archive familiale)

Le **01/10/1935**, après deux années de formation Robert MOIZAN, classé 181<sup>e</sup>/291, devient officier de la promotion « Roi ALBERT 1<sup>er</sup> » promu au grade de sous-lieutenant.

### **AFFECTATION dans l'ARMÉE de TERRE**

Le **01/10/1935**, il reçoit son affectation au 1<sup>er</sup> Régiment d'Infanterie stationné à Cambrai.

Le **01/10/1937**, Robert MOIZAN est promu au grade de lieutenant. Il se trouve à cette époque affecté au 5<sup>e</sup> Bataillon de mitrailleurs du 1<sup>er</sup> RI (Régiment d'Infanterie). Il fait une demande pour entrer dans l'aviation qui restera sans suite favorable. Les appréciations du Colonel LAPERNE commandant de la 1<sup>er</sup> Régiment d'Infanterie sont :

*« Intelligent, de caractère difficilement pénétrable. Possède des qualités militaires et intellectuelles incontestables, mais ne les met pas suffisamment en valeur. Ne s'intéresse pas suffisamment à sa tâche. Stimulé, semble depuis quelques temps s'appliquer à mieux faire. Se révélera quand il le voudra. Par ailleurs bonne vigueur physique. Possède le permis de conduire tous véhicules automobiles. Tireur médiocre aux différentes armes ».*

Le **06/10/1937**, Robert reçoit un témoignage de satisfaction à l'Ordre de la Brigade : « *S'est signalé pendant l'année 1936-1937 comme instructeur des EPOR et SOR* ». Signé du Général Cdt la 1<sup>er</sup> Région.

En **1938**, il est envoyé à sa demande en détachement à Maubeuge affecté la 2<sup>e</sup> CEO (Compagnie d'Equipements d'Ouvrages) de la Section de forteresse du 84<sup>e</sup> RI.

Le **21/04/1938**, Robert MOIZAN est de retour à Cambrai au 5<sup>e</sup> Bataillon de Mitrailleurs du 1<sup>er</sup> RI. Appréciations du Colonel LAPERNE commandant de la 1<sup>er</sup> Régiment d'Infanterie :

*«A accompli un stage d'Éclaireur motocycliste où il s'est employé avec beaucoup d'entrain. A été affecté à sa demande à la 2<sup>e</sup> Compagnie d'Equipements d'Ouvrages. Il s'y est rapidement mis au courant de fonction d'adjoint au commandant d'ouvrage. S'est fort bien comporté, au cours de la mobilisation partielle de septembre, tant dans la mise en place de l'échelon que dans son rôle d'adjoint au commandant d'ouvrage réserviste ».*

## **ENVOYÉ en stage d'OBERVATEUR EN AVION**

Le **17/05/1939**, il obtient un avis favorable pour effectuer un stage à l'Ecole d'Observateur en avion à l'Ecole de Avord près de Bourges, pour une durée de deux mois et demi.

Le **06/06/1939**, Robert, à sa demande, est enfin autorisé à entrer dans l'Armée de l'Air en qualité de personnel navigant.

Le **28/08/1939**, il obtient son Brevet d'Observateur en avion.

## **LA FRANCE entre EN GUERRE**

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

## **AFFECTATION dans l'ARMÉE de l'AIR**

Le **09/09/1939**, Robert MOIZAN est définitivement admis dans l'Armée de l'Air, envoyé en stage au GAO 547 (Groupe Aérien d'Observation) installé à La Malmaison située à 35km au nord de Reims. Le Groupe est sous les ordres du Commandant LAMEY. Le GAO 547 est équipés de *Potez 25*, *Breguet 27* et de *Potez 63-11*.

## **DÉMÉNAGEMENT du GAO 547**

Le **01/11/1939**, le GAO 547 déménage pour s'installer dans les Hautes-Alpes sur le terrain d'aviation de Gap-Tallard.

## **AFFECTATION à l'ÉCOLE DE PILOTAGE**

Le **04/02/1940**, sa demande de candidature en qualité d'élève-pilote est acceptée, Robert est admis à l'École de Pilotage de Melun (77). Sont également présents des élèves-pilotes de l'École de pilotage 101 de Versailles en détachement.





*Morane-Saulnier MS230 (cerclesmachinesvolantes.com)*

Le **20/03/1940**, il se retrouve en permission dans sa famille à Josselin dans le Morbihan. (*Ce sera la dernière fois qu'il verra sa famille*).

Le **21/04/1940**, Robert obtient son Brevet de pilote militaire n°31755.



*Robert MOIZAN (archive familiale)*

Le **11/05/1940**, après huit mois d'attente, durant la période nommée « la drôle de guerre », l'armée allemande lance son offensive d'invasion du nord de la France après avoir franchi les frontières de la Belgique et du Luxembourg, c'est le début de la Bataille de France.

Le **01/06/1940**, à la suite d'un bombardement sur Melun et face à l'avancée fulgurante des troupes allemandes au nord du pays, l'Ecole de Pilotage de Melun reçoit l'ordre de se replier sur Alençon.

Le **08/06/1940**, le repli de l'Ecole se poursuit vers le sud jusqu'au terrain d'aviation de Médis près de Royan. À Royan se retrouvent avec lui Jacques SOUFFLET, Henri GAILLET, Yves EZZANO et Albert PREZIOSI. Les personnels des écoles sont sous le commandement du Colonel PELLET.

Le **13/06/1940**, Robert écrit une lettre à ses parents. *(Ce sera la dernière qu'ils recevront)*.

## 2- DÉserter pour ALLER COMBATTRE

Le **17/06/1940** au matin, Jacques SOUFFLET apprend que le Maréchal PETAIN va prononcer à 12 h 30 une allocution à la radio, Un fol espoir l'envahit un instant : et si le Maréchal lançait un appel dans le genre de celui de Joffre, un appel à la lutte à outrance pour arrêter l'ennemi, pour sauver le territoire.

A l'heure prévue, Jacques SOUFFLET en compagnie des lieutenants Henri GAILLET et Yves EZANNO, entend l'allocution du Maréchal PETAIN qui demande aux soldats de baisser les armes, et annonce aux français qu'il va demander l'armistice.

Voilà des propos inconcevables pour ses jeunes pilotes qui n'ont pas encore l'occasion d'en découdre avec l'ennemi. Une seule chose reste à faire quitter la France pour échapper à l'ennemi.

Rejoindre l'Afrique du Nord où l'Angleterre ? ... Ils optent pour l'Angleterre et aller combattre auprès des britanniques, seul pays encore en guerre contre l'Allemagne.

Les trois hommes décident de partir en « empruntant » les avions « Caudron-Simoun » présents sur le terrain. Immédiatement, ils regagnent le terrain d'aviation de Médis. Sur place ils sont rejoints dans cette aventure par le lieutenant Robert MOIZAN et le sous-lieutenant Albert PREZIOSI. Ils font une rapide inspection des avions disponibles et vérifient leur niveau de carburant.

## DÉPART pour l'ANGLETERRE

Vers **13h30**, GAILLET et EZANNO sautent chacun dans un *Caudron-Simoun C-635*, embarquent au passage Robert MOIZAN et Albert PREZIOSI. Montent à bord d'un troisième *C-635*, le Capitaine BECQ de FOUQUIERES avec sa femme.

Le point de rendez-vous convenu au sud de l'Angleterre, est le terrain d'aviation de Yeovil situé dans la Pointe des Cornouailles.

Les trois avions décollent sans opposition du personnel resté au sol et aussitôt prennent le « Cap au nord ». Au bout d'un certain temps le capitaine BECQ de FOUQUIERES, pilote du 3<sup>ème</sup> avion, renonce au projet et fait demi-tour *(il se posera plus au sud à Cazaux dans les Landes)*.







*Caudron-Simoun (passionair1940.fr)*

## ARRIVÉE en l'ANGLETERRE

Après avoir longé la côte atlantique à très basse altitude pour échapper à la vigilance des avions ennemis, survolé la Bretagne et le Mont St Michel sous un beau ciel, traversé la Manche, voici apparaitre la terre anglaise. Reste à trouver un endroit pour se poser, GAILLET et EZANNO parviennent à trouver, par hasard, une piste d'atterrissage bien camouflée. Une fois posé, ils ont la confirmation qu'il s'agit bien du terrain d'aviation recherché de Yeovil.

Quant à Jacques SOUFFLET, il a pu quitter Royan une heure après ses camarades. Le commandant de l'École mis au courant de ses intentions, tente de le ramener « à la raison ». Rien n'y fait, Jacques SOUFFLET, qui attendait la fin de la réparation d'un Caudron-Goéland pour embarquer avec lui les volontaires, n'en peut plus d'attendre, saute seul dans un Caudron-Simon et décolle à son tour. Le voyage se passe sans problème. Voici apparaitre la terre anglaise au travers d'une légère brume. Reste à trouver le terrain de Yeovil. La ville est repérée mais le terrain d'aviation semble introuvable. Une piste est aperçue, à cours d'essence Jacques SOUFFLET n'a pas d'autre choix que de tenter un atterrissage en évitant les obstacles mis volontairement sur la piste. Il réussit à poser son avion sans encombre.

Il est reçu par un officier de la marine qui lui demande si tout va bien en lui offrant une cigarette.

Où voulez-vous aller ? Jacques SOUFFLET lui montre sur la carte le point de rendez-vous sur le terrain de Yeovil. L'officier britannique l'informe que ce terrain est un peu plus loin et lui propose de l'y conduire en voiture.

Arrivée sur place, Jacques SOUFFLET retrouve ses camarades en grande discussion avec un officier britannique de la RAF (Royal Air Force) le Wing-Commander TULLOCK. Vers 18h00, les Français sont conduits au Manor-Hôtel pour passer la nuit.

Le **18/06/1940**, dans la matinée les jeunes Français reçoivent à l'Hôtel une invitation à déjeuner de Monsieur PETTER, Directeur technique à l'usine *Westland Aircraft Corporation*. Reçus de charmante façon, ils ont le plaisir de pouvoir bavarder en français avec leur hôte qui est d'origine suisse.

Le **19/06/1940**, Mr PETTER vient au Manor-Hôtel, rendre visite aux jeunes Français, pour leur dire avoir entendu, à la radio de la BBC, l'appel d'un général français invitant les soldats à le rejoindre à Londres pour continuer le combat.

Le **20/06/1940**, les cinq aviateurs rejoignent la capitale anglaise par le train. Ils font la rencontre d'un Colonel à la Mission Militaire à Londres qui s'offusque de leur démarche et les incite plutôt à faire leur devoir en trouvant le moyen de rentrer en France. Stupéfaits par l'attitude de cet officier, Albert PREZIOSI et ses camarades décident de retourner à Yeovil.

Le **21/06/1940**, Robert MOIZAN et ses camarades ont pour consigne de rejoindre dans la matinée, avec leurs avions, la Base RAF d'Andover située à une centaine de kilomètres au nord-est. Sur place ils sont reçus amicalement. Dans l'après-midi, ils reçoivent la consigne de rejoindre avec leurs avions, le terrain de la Base RAF de Saint-Athan, près de Cardiff au sud du Pays-de-Galles, où sont regroupés les aviateurs français et belges arrivés en Grande-Bretagne pour continuer le combat.

### **ARRIVÉE au PAYS-de-GALLES sur la Base RAF de ST-ATHAN**

Le **22/06/1940**, les trois *Caudron-Simoun* se posent sur la Base RAF de Saint-Athan Robert MOIZAN et ses camarades sont accueillis par le capitaine OTTENSOOSER (*dit Commandant CHARLES*) qui a rejoint, lui aussi, l'Angleterre le 17 juin par avion, avant même l'Appel du Général de GAULLE, avec dix autres volontaires : Pol CHARBONNEAUX, Christian FOUCHER, Henri de la BRIERE, Roger MALBRANQUE (†), Simon STOLOFF, Xavier HAHN (†), Jacques BENTLEY, Jacques BACHY, LEFÈVRE. Le « commandant CHARLES » va porter beaucoup d'attention à ces jeunes déracinés.

Bientôt seront rassemblés sur cette base les divers types d'avions venus de France avec leurs équipages afin de continuer le combat : des *Simoun*, des *Goéland*, des *D-520*, des *Potez-63*... que l'on va peindre en jaune sous la carlingue et marquer aux couleurs anglaises afin qu'ils soient bien reconnaissable pour ne pas être confondu avec un avion ennemi.

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



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

Après quelques jours à *St-Athan*, chacun subi un interrogatoire pour connaître définitivement leur intention :

- souhaitez-vous retourner en France pour être démobilisé ?
- souhaitez-vous rester et continuer le combat ?
- souhaitez-vous vous engager dans la Royal Air Force ?

### 3- SON RALLIEMENT à LA FRANCE LIBRE

Robert MOIZAN et ses quatre camarades évadés de Royan se portent volontaires pour répondre à l'Appel du Général de GAULLE et demandent à servir dans l'aviation.

Robert signale avoir quelques connaissances de la langue anglaise, déclare être breveté observateur avion et pilote militaire, avoir à son actif 65h de vol en qualité d'observateur et 71h de vol en qualité de pilote. En qualité d'Observateur : 30h sur avion *Potez 25* et 40h sur *Breguet 27* ; en qualité de pilote : 40h sur *Morane 315* ; 25h sur *Morane 230* ; 5h sur *Simoun C-635*. Il déclare également détenir les permis de conduire auto et moto-sidecar, être célibataire et de religion catholique, pratiquer le tennis et le football. Incorporé dans les FAFL (Forces Aériennes Françaises Libres), son engagement est enregistré à compter du 22/06/1940. Le matricule FAFL n° 30.134 lui sera attribué.

Le **27/06/1940**, Robert a la grande surprise de voir arriver trois mécaniciens de Royan : les soldats Pierre BIDEAU et Michel ROCHE et le Caporal Marcel BAUSSARDO. Ils ont réussi à quitter la France le lendemain de son départ, en montant à bord d'un autre *Caudron C-635* et décoller à 4h45 du matin pour rejoindre l'Angleterre malgré leur peu d'expérience du pilotage.

Bien que les conditions d'hébergement à Saint-Athan soient très bonnes, les jeunes français sont très impatients, soit de devenir pilote pour les novices, soit pour les expérimentés de pouvoir être intégrés rapidement dans une escadrille opérationnelle de la RAF. Mais les choses ne sont pas aussi simples, ils doivent d'abord obtenir le brevet de pilote de la RAF après avoir suivi le parcours indispensable du cycle de formation. En commençant, pour la plupart, par l'apprentissage et la maîtrise de l'anglais, étape indispensable à leur intégration dans l'aviation britannique. Saint-Athan va être rapidement surnommée « Sainte Attente ». Confrontés à cette impatience certains vont demander à être incorporés chez les parachutistes, espérant ainsi pouvoir entrer plus rapidement en action pour aller combattre les Allemands. Cependant la vie n'est pas aussi paisible que cela puisse paraître car régulièrement en fin de journée retentit une alerte annonçant un bombardement imminent de l'aviation allemande.

Chaque soir des *Free French* descendent en autobus à BARRY ou à CARDIFF, pour passer un moment dans les « pub », ou les « dancings » forts prisés des jeunes aviateurs. A BARRY, il y a un pub bien connu des *Free-French* qui s'appelle le *Bindle's*. Certain soir un brave "clergyman" organise au Camp de St Athan des soirées dansantes, où il est possible de rencontrer des jeunes filles. Une



généreuse initiative, dont l'alerte aérienne quasi quotidienne de 11 heures du soir assure la bonne moralité, car elle oblige garçons et filles à rentrer chez eux...

Presque toutes les nuits un ou deux bombardiers allemands viennent larguer leurs bombes sur la base, fort heureusement bien souvent sans gravité. Un jour, les anglais ont installé des lumières mal camouflées sur le terrain de golf situé près de St Athan. La nuit suivante les bombardiers allemands sont pris au piège, ils larguent leurs bombes sur le terrain de golf. Le lendemain les Anglais se disent ravis d'avoir ainsi gratuitement de nouveaux « bunkers » sur leur parcours.

L'accueil réservé aux jeunes français en exil par les civils comme par les soldats britanniques est véritablement chaleureux. À *Cardiff*, ville située à environ vingt kilomètres à l'est de *St Athan* se trouve un comité local de la Croix-Rouge et la Société franco-anglaise de la ville animée par *Monsieur Ragody*, un homme parfaitement francophone, qui organise pour le plus grand nombre possible de ces jeunes français loin de leur pays un accueil dans une famille anglaise le temps d'une « *cup of Tea* », d'un dîner 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.



*Robert MOIZAN (archive familiale)*

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

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

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

Après cinq semaines d'attente, Robert quitte le Pays-de-Galles pour rejoindre l'Ecole franco-belge d'Odiham en cours de création.

### **AFFECTATION à l'ECOLE franco-belge d'ODIHAM**

Le **03/08/1940**, il fait partie du groupe d'aviateurs FAFL désigné pour être transféré le lendemain par voie ferroviaire sur la Base RAF d'Odiham, située à 75km au sud-ouest de Londres. Le capitaine Jacques SOUFFLET est chargé d'assurer le convoyage sur ce nouveau terrain des avions français qui se trouvent à St-Athan : un Goéland, un Potez-540 et un Potez-63 et les Caudron-Simoun.

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

Le camp militaire d'Odiham ressemble à un vrai petit village avec ses rues, ses places, ses pelouses, ses terrains de tennis, ses bâtiments en brique, telles des maisons, pour abriter les mess, le PC, un poste de garde, un magasin ... Sous des tôles ondulées s'ouvrent les escaliers qui mènent aux abris anti-aériens. Le terrain est admirablement camouflé avec des bosquets, des haies artificielles faites de trainées de goudron sur la piste, les hangars recouverts d'immenses filets verts. Ce dispositif de camouflage est efficace à tel point que l'on dit qu'à 300 mètres d'altitude on ne fait pas la différence avec le reste de la campagne environnante. C'est le premier terrain de la RAF à avoir bénéficié d'une piste en béton réalisée en 1938.

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 auront lieu sur les quelques avions amenés de France au moment de l'évasion de leurs pilotes vers l'Angleterre.

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 « Sissi », Edward LE METAYER dit « Sacha », et d'autres.



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

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

La vie au terrain d'Odiham continue monotone et peu active. La plus facile et la plus habituelle des distractions en fin de journée, est le cinéma d'Odiham.

Le **18/10/1940**, Robert est convoqué pour passer l'examen médical de la RAF à Londres à l'Imperial House. Il mesure 1m65, pèse 62 kg, cheveux châtain, yeux marron, en bonne santé, il est reconnu « apte personnel naviguant ».

Le **28/10/1940**, l'Ecole franco-belge d'Odiham est officiellement opérationnelle. Elle peut accueillir une centaine d'hommes à divers stades d'instruction. Elle est équipée de sept avions français : quatre *Morane 230* et *Morane 315*, et trois avions *Simoun*.

Le programme de formation correspond à celui de l'ITW (Initial Training Wings) de la RAF. Il va durer six semaines. Il est conçu pour améliorer la discipline et la forme physique. Les cours théoriques sont

menés en anglais dans diverses disciplines: reconnaissance des avions, armement, exercice et entraînement physique, hygiène, droit et discipline, administration et organisation de la RAF, mathématiques, météorologie, navigation, moteurs, principes de vol, signaux de communication...



*Robert MOIZAN (archive familiale)*

Le **07/11/1940**, les premiers vols ont lieu après la réception de quelques avions « **Miles-Magister** » pour l'initiation au pilotage. Le « *Maggy* », communément appelé, est un petit avion monoplan à aile basse, propulsé par un moteur Gipsy-Major de 130 chevaux, qui peut atteindre 200km/h. Une douzaine d'avions au total sont attendus. Les élèves vont accumuler quelques dizaines d'heures de vol au cours de cette formation.



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

(†) 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.

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

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



*Odiham durant l'hiver 1940-41*

Certains pilotes ont droit à une séance de *Link-trainer*. C'est une cellule d'avion miniaturisé, dans une salle de cours, utilisée comme simulateur de vol pour l'entraînement au « Pilotage Sans Visibilité » (PSV).



(Archive famille Moizan) *Séance de Link-trainer - De gauche à droite :*

Marc HAUCHEMAILLE (†), Robert MOIZAN (†), X, instructeur de la RAF, X, Jean BUIRON, Paul HUBIDOS (†).



Le **06/02/1941**, Robert MOIZAN signe à Odiham son acte d'engagement définitif, à compter du 17 juin 1940 date de son arrivée en Angleterre. Le matricule FAFL n° 30154 lui sera attribué.

Le **16/03/1941**, il est promu au grade de capitaine à titre définitif.

A Odiham, Robert aura effectué quelques vols sur avion *Miles-Magister*, avant de recevoir son affectation pour entrer en école de pilotage sur avion bimoteur, pour lui ce sera le n° 11 FTS (Flying Training School) à Shawbury.

### **AFFECTATION au n° 11 FTS de SHAWBURY**

Le **09/04/1941**, Robert MOIZAN arrive sur la Base RAF de Shawbury située à 60 km au nord-ouest de Birmingham, avec lui un seul autre FAFL son camarade Ottino SABBADINI.

Le **10/04/1941**, dès le lendemain ils intègrent le « Cours n°32 ».

L'entraînement en vol commence sur avion **Miles-Magister**, puis ensuite se fait exclusivement sur avion bimoteur « **Airspeed-Oxford** » utilisé pour la formation des pilotes, des navigateurs, des mitrailleurs et des bombardiers. Cet avion peut voler à 290 km/h et atteindre une altitude 5800m. L'entraînement est intense jour et nuit.



*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.

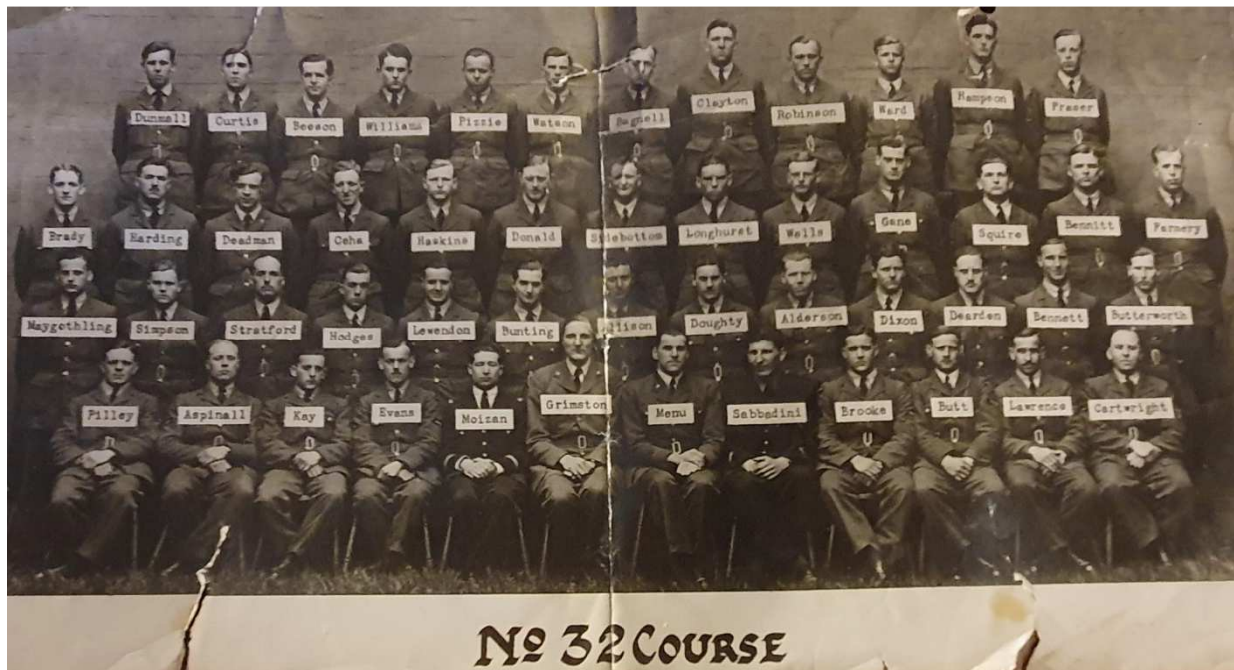
Au terme de sa formation, Robert MOIZAN aura effectué 18h15 de vol en double-commande sur **Miles-Magister** et 10h50 en solo ; ainsi que 28h05 de vol en double-commande sur **Airspeed-Oxford** et 46h20 en solo. Il reçoit l'appréciation générale : *Au-dessus de la moyenne*.

Le **03/07/1941**, au terme de sa formation, Robert reçoit le Brevet de pilote RAF bimoteur n° 52-GB.

Les aviateurs 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 ». Insigne qu'ils vont s'empresser de coudre sur leur tenue.



Insigne de pilote de la RAF « the wings »



Au 1<sup>er</sup> rang, 5<sup>e</sup> en partant de la gauche, Robert MOIZAN et Ottino SABBADINI 8<sup>e</sup>.

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 dirigés vers 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.

Robert et Ottino SABBADINI reçoivent leur affectation au n° 3 OTU pour achever leur formation. En attendant que des places se libèrent, ils doivent séjourner quelques jours au Dépôt Central du Quartier Général des FFL à Londres.

## AFFECTATION au QUARTIER GÉNÉRAL

Le **10/07/1941**, ils arrivent au Dépôt Central du Quartier Général de Londres en attendant de recevoir leur affectation au n°3 OTU.

Le **30/07/1941**, Robert reçoit un ordre de mission signé du vice-amiral MUSELIER commandant les FAFL pour se rendre à Liverpool puis Fleetwood, ainsi qu'à Douglas sur l'île de Man. (*Raison inconnue*)

### **AFFECTATION au n° 5 OTU de CHIVENOR**

Le **16/08/1941**, **Robert** et **Ottino SABBADINI** sont mutés à l'école d'entraînement opérationnel du n° 5 OTU installé sur la Base RAF de Chivenor, située sur la côte nord de l'extrême sud-ouest du pays, où ils arrivent avec **Charles SAPIEHA** venant lui aussi du n°11 FTS de Shawbury. Le n°3 OTU vient d'être restructuré le 1<sup>er</sup> août et rebaptisé 5 OTU

Le **27/08/1941**, les rejoignent **Jean LECOINTRE** et **Gérard HOUDIN** qui retrouvent **Max GUEDJ**, **Eugène THÉATRE** et **Gérard WEIL** arrivés quelques jours plus tôt. (De ces huit pilotes seuls WEIL et SABBADINI surviveront à 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. Le Capitaine Robert MOIZAN est désigné Chef du détachement des aviateurs FAFL.



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



*Avro-Anson (baesystems.com)*

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

Le **29/10/1941**, le groupe de pilotes du détachement FAFL quitte Chivenor pour rejoindre la **Base RAF de Catfoss**. Il va poursuivre la formation au « n°2 FOTU CC » (Fighter Operational Unit Coastal Command). La Base RAF de Catfoss est située dans le Comté du Yorkshire à 20 km au nord de la ville de Hull sur la côte Est de l'Angleterre.

Le **15/11/1941**, la formation débute pour une durée dix semaines. Robert va intégrer le « Cours n°12 », avec lui ses camarades René CASPARIUS et Eugène THÉÂTRE arrivés deux semaines plus tôt, ainsi que GUEDJ, HOUDIN et SABBADIN. 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)*

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



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

A Catfoss, Robert n'apprécie guère cette base qu'il trouve peu agréable durant cette période hivernale, qui plus est isolée de tout. Le mess est à 5 km du terrain d'aviation. Il entretient une correspondance amicale avec Pierre AUBERTIN et Pierre LADOUS à l'Etat-Major des FAFL à Londres.



*Second au 2<sup>ème</sup> rang en partant de la gauche : GUEDJ, MOIZAN, CASPARIUS.*

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

Le **01/01/1942**, la formation se termine. Robert, par sa double fonction de navigateur et de pilote, totalise 104h de vol en qualité de navigateur et 252h de vol en qualité de pilote.

Les pilotes sont désormais opérationnels prêts à être affectés en unité combattante.

René CASPARIUS et Ottino SABBADINI sont affectés au « 235 Squadron ». Jean LECOINTRE alias John NOILECTRE et Gérard HOUDIN alias Jack GAEL sont affectés au « 236 Squadron ».

Quant à Robert MOIZAN, Eugène THEATRE et Max GUEDJ, ils sont affectés au *248 Squadron*.

### **AFFECTATION au « 248 SQUADRON »**

Le **13/01/1942**, Robert MOIZAN, Eugène THEATRE et Max GUEDJ rejoignent le **248 Squadron** installé à la **Base RAF de Bircham-Newton** située à 200 km au nord de Londres sur la côte Est de l'Angleterre. Robert est désigné Chef du détachement des aviateurs français.



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

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



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

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

Au cours du mois de janvier, Robert MOIZAN aura effectué 9h15 de vol et aucune mission de guerre.

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

Le **12/02/1942**, Robert MOIZAN au cours d'une MISSION, alors qu'il était en reconnaissance au large des côtes hollandaises dans le secteur de Hook, repère un tanker ennemi au large des côtes hollandaises dans le secteur de Irmenden (?) qu'il attaque au canon et à la mitrailleuse, infligeant de nombreux coups au-dessus et au-dessous de la ligne de flottaison, par manque de visibilité le naufrage du navire n'a pu être observé.

( † † ) Le **14/02/1942**, un mois après leur arrivée, **Eugène THÉÂTRE** décolle avec à ses côtés son navigateur **Colin RYALL** pour une patrouille maritime au-dessus de la mer du Nord. Officiellement déclarés « **porté disparu** », ils ne sont jamais rentrés de cette mission.

### DÉPLACEMENT sur la BASE RAF de DYCE

Le **17/02/1942**, Robert est envoyé sur la **Base RAF de Dyce** près d'Aberdeen en Ecosse.



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

Au cours du mois de février, il aura effectué 17h55 de vol et 3 missions de guerre.

Le **18/03/1942**, un rapport concernant Robert MOIZAN indique que ces connaissances limitées de la langue anglaise sont un handicap, il est envisagé de l'affecter à l'escadrille française du Groupe de bombardement « Lorraine » lorsque celui-ci sera prochainement formé.

Au cours du mois de mars, il aura effectué 14h50 de vol et trois missions de guerre.

Le **15/04/1942**, Robert, au cours d'une MISSION de patrouille au-dessus de la Mer du Nord, engage un combat aérien avec un avion ennemi Ju88 par une attaque au canon et à la mitrailleuse rendant le mitrailleur arrière hors de combat. Les résultats n'ont pu être observés l'avion ennemi volant au raz de l'eau face au soleil levant. De retour à sa base une fois posé on retrouve une balle ennemie à l'intérieur du capot moteur de son Beaufighter.

**SON MARIAGE** - Le **20/04/1942**, *Robert Charles Louis Marie* MOIZAN prend pour épouse *Constance Winifred* HORNBY de nationalité britannique, actuellement WAAF RAF Shawbury, née le 8 novembre 1921 à Middlesbrough. La cérémonie religieuse s'est tenue en l'Eglise paroissiale de ST BARNABAS de la Paroisse de Linthorpe, Comté de Middlesbrough.



*Le jour du mariage (Archive famille Moizan)*

Au cours du mois d'avril, Robert aura effectué 9h15 de vol et 4 missions de guerre.

Le **19/05/1942**, il participe à une MISSION de reconnaissance en mer du Nord pour localiser le Cuirassé de poche allemand « Lutzow ».

Il finit par repérer le « Lutzow » dans un fjord norvégien et procède à une attaque du navire. La défense anti-aérienne est si féroce que Robert doit renoncer à poursuivre.



*Cuirassier Lutzow (forummarine.com)*



## DÉMÉNAGEMENT du « 248 SQUADRON »

Le **30/05/1942**, le **248 Squadron** déménage pour s'installer sur la **Base RAF de Sumburgh** située sur l'île des Shetlands en face des côtes norvégiennes.

Au cours du mois de mai, Robert aura effectué 34h55 de vol et quatre missions de guerre.

Il va ensuite participer au large de la côte de Norvège à plusieurs missions de reconnaissance, d'attaques de navires, d'interception d'avions ennemis. Au cours du mois de juin, il aura effectué 29h20 de vol et onze missions de guerre.

Au cours du mois de juillet, il effectue 19h40 de vol et 7 missions de guerre. En août, il n'effectue aucun vol.

Le **22/08/1942**, Robert est muté au « 236 Squadron ».

## AFFECTATION au « 236 SQUADRON »

Le **22/08/1942**, Robert arrive sur la **Base RAF de Oulton**, située sur le littoral de la mer du Nord à 25km au nord de Norwich, où il est affecté au « **236 Squadron** » commandé par le Wing-Commander H.F. WOOD. Est arrivé avec lui Robert CHAUVIN venant de la base RAF de GOSPORT.

Ce Squadron est lui aussi équipé de chasseur-bombardiers « **Beaufighter Mk.Ic** ». Le code de marquage des avions est : « ND ». Il doit mener des missions de surveillance maritime et d'attaque de navires en Mer du Nord. C'est le début des premières missions à longues portées consistant à mener des attaques de navires ennemis au large des côtes néerlandaises et allemandes.



*Chasseur-bombardier Bristol-Beaufighter (Iwm HU91923)*

( † † ) À leur arrivée ils apprennent la perte il y a trois jours de leur camarade FAFL **Jean LECOINTRE** âgé de 21 ans « disparu en mer » au cours d'une mission de surveillance en mer du Nord avec son navigateur anglais le Sergeant **Raymond CHARLTON**. *(Leurs corps n'ont jamais été retrouvés).*

( † † ) Le **28/08/1942**, disparition du « **Beaufighter Mk.Ic (T4774)** » piloté par le **Squadron-Leader E.JAY** avec à ses côtés son navigateur le **Sergeant F.A.KENT**, qui ne rentre pas d'un vol opérationnel au-dessus de Helgoland en Allemagne. *(On apprendra qu'ils ont été récupérés, faits prisonniers par les Allemands et ont disparus lors d'un transfert).*

Le même jour, disparition du « **Beaufighter Mk.Ic (T3331)** » piloté par le Pilot Officer **R.SHERWOOD** avec à ses côtés son navigateur **R.A.FRESHWATER**, qui ne revient pas d'un vol opérationnel au-dessus de l'Allemagne. *(On apprendra qu'ils ont été récupérés par les Allemands et emprisonnés au « Stalag Luft 3 » de Sagan).*

( † † ) Le **31/08/1943**, son camarade **Robert CHAUVIN** participe, avec son navigateur **George EVANS**, à une mission de repérage de convoi maritime ennemi au large des côtes hollandaises dans le secteur de l'île de Texel. Leur avion ne rentre pas. L'équipage est **porté disparu en mer**. Leurs corps ne seront jamais retrouvés.

## **DÉMÉNAGEMENT du « 236 SQUADRON » sur la BASE RAF de NORTH-COATES**

Le **18/09/1942**, le « **236 Squadron** » déménage sur la **Station RAF North-Coates** située sur la côte Est de l'Angleterre près de Grimsby au bord de l'estuaire de la rivière Humber à 30km au sud-est de la ville de Hull.

Au cours du mois de septembre, Robert aura effectué 19h45 de vol et 5 missions de guerre.

Le **01/10/1942**, il totalise désormais 479h10 de vol en qualité de pilote dont 87h40 de vol opérationnel en 37 missions de guerre dont vingt missions de Reconnaissance maritime, une mission d'attaque de navire, onze missions d'interception et cinq missions d'escorte.

Le **23/10/1943**, Robert est sélectionné pour participer à une mission offensive « anti-shipping ».

Il ne le sait pas .... ce sera la dernière.



## 4- SA DERNIERE MISSION

**Vendredi 23 octobre 1942**, une formation de quatre « Beaufighter » du *236 Squadron* vont participer à une mission offensive « anti-shipping » au large des côtes hollandaises à la rencontre d'un convoi en provenance du port d'Hambourg.

Il est **16h10**, lorsque le premier chasseur-bombardier décolle de la base RAF de North-Coates, suivi des trois autres, espacés chacun de trois minutes. Ils sont conduits par le Warrant-Officer BONNETT.



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

Le Warrant-Officer A.J.L. BONNETT est aux commandes du « Beaufighter **ND-L** », avec à ses côtés son navigateur le Sergeant BURDON.

Le Captain Robert MOIZAN est aux commandes du « **Beaufighter (EL275) ND-K** », avec à ses côtés son navigateur anglais le Flight-Sergeant Georges VUILLEUMIER.

Le Flight-Officer Eric WILLIAMS est aux commandes du « Beaufighter (EL447) **ND-G** », avec à ses côtés son navigateur le Flight-Officer Derek WILMER.

Le Sergeant E. M. ELLIS est aux commandes du « Beaufighter **ND-E** », avec à ses côtés son navigateur le Sergeant RAMSHOTTOM.

Après sept minutes de vol le « Beaufighter **ND-L** » rencontre des problèmes avec un de ces moteurs et fait demi-tour. Le reste de la formation poursuit sa mission sous les ordres du Captain MOIZAN.

Quelques minutes plus tard, le convoi maritime est repéré avec ses trois navires d'escorte, et attaqués.

La riposte est instantanée. Les « Beaufighter » se retrouvent aussitôt sous les tirs nourris des batteries d'artillerie antiaériennes.



*Attaque de navire par un Bristol Beaufighter (2db.com)*

« G » est aperçu par « E », volant à basse altitude, son moteur droit laissant échapper de la fumée, plonger dans la mer avant de disparaître, il se trouve alors à 20 km au large de l'île d'Ameland.

« E » aussitôt se met à voler en cercle au-dessus de l'endroit du crash dans l'espoir de voir apparaître un gilet de sauvetage ou canot pneumatique « Dinghy ».

Après cinq minutes sans rien apercevoir il stoppe sa recherche et prend le chemin du retour, restant sans nouvelle de « K », qu'il a aperçu pour la dernière fois en train de se mettre en position d'attaque avant de disparaître dans la brume.

Il est **18h50** lorsque le « Beaufighter **ND-E** » piloté par le Sergeant E.M. ELLIS se pose « seul » sur le terrain de North-Coates.

Restant sans nouvelles des « Beaufighter **ND-G** » et « Beaufighter **ND-K** », leurs équipages seront officiellement déclarés « **porté disparu** ».

Le Flight-Officer **Derek G. WILMER** était âgé de 27 ans, le Flight-Officer **Eric B. WILLIAMS** était âgé de 26 ans, le Flight-Sergeant Georges **T. VUILLEUMIER** était âgé de 22 ans et le Captain **Robert MOIZAN** était âgé de 30 ans.

Les corps des trois derniers n'ont jamais été retrouvés.

*Estimation du lieu de sa disparition au large de l'île Texel*

*(Le corps du navigateur Derek Gordon WILMER (RAFVR 130453) sera rendu par la mer et récupéré par les Allemands, actuellement inhumé en Allemagne au « Stage War Cemetery ». Les noms d'Eric Bernard WILLIAMS (RAFVR 121418) et de Georges Thomas VUILLEUMIER (RAFVR 1325232) sont inscrits au « Mémorial de Runnymede » en Angleterre, respectivement sur les panneaux 68 et 76).*

## Le capitaine Robert MOIZAN

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

« Disparait en mer du Nord » le 23 octobre 1942 aux larges de l'île de Texel



« **Mort pour la France** »

à l'âge de 30 ans

Il totalisait 483h de vol et 42 missions de guerre.

## 5- CITATION

**CITÉ** à l'Ordre de l'Armée de l'air,

le Capitaine MOIZAN Robert pour le motif suivant :

*« Brillant officier pilote observateur, a été un des premiers à rejoindre les Forces du Général de GAULLE. Pilote de chasse bimoteur calme et méthodique, plein d'allant et de bonne humeur très aimé de ses camarades a toujours fait preuve de ses plus belles qualités de décision et de courage dans les missions lointaines le plus ingrates. Totalise plus de 130 heures de vol de guerre et de nombreuses missions de reconnaissance et de protection à longue distance. S'est particulièrement distingué en localisant, malgré une opposition antiaérienne des plus violentes, le cuirassé de poche « Lutzow » dans un fjord de Norvège, et en enregistrant de nombreux coup aux buts, au cours d'attaques contre des bateaux et avions ennemis. A disparu le 23 octobre 1942 en vue des côtes hollandaise au cours d'une mission offensive contre l'activité maritime ennemie ».*

A Londres le 30/11/1942 – signé Général de Brigade Martial Valin commandant les FAFL

Cette citation entraîne l'attribution de la Croix de guerre avec palme de bronze.

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

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

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



## 6- LES DECORATIONS

- Croix de Chevalier de la Légion d'Honneur (décret 17/6/47 – JO 20/6/47)
- Croix de guerre avec palme de bronze (30/11/42)
- Médaille de la Résistance française avec rosette (décret 11/3/47 – JO 27/3/47)
- Médaille commémorative des services volontaires dans la France-Libre



## 7- LES HONNEURS

- **JOSELIN**, département du Morbihan (56), son nom est inscrit sur le Monument aux Morts.



(memorialgenweb.org)



(Coll. JP Fitamen)

- **JOSELIN** (56), son nom est inscrit sur une plaque commémorative à l'intérieur de l'Abbaye Notre -Dame du Roncier.



(memorialgenweb.org)

- **ROYAN**, département de la Charente-Maritime (17), son nom est inscrit sur une plaque commémorative devant l'aéroclub de Royan honorant la mémoire des huit aviateurs qui se sont envolés le 17/06/1940 rejoindre le Général de GAULLE en Angleterre.



(aerosteles.net)



- **LE TREPORT**, département de la Seine-Maritime (76), son nom est inscrit sur la stèle du « **Mémorial des FAFL disparus** », érigée au bord de la falaise par l'association AM-FAFL, à la mémoire des 123 membres des FAFL disparus pendant la Seconde guerre mondiale, dont la cérémonie inaugurale s'est déroulée le samedi 25 juin 2022.

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



(Coll. AM-FAFL)

## 8- LA FAMILLE

**1879** – La naissance de son père - Le 12/03/1879 à Paimpol (22) est né Louis Marie, fils de Louis Marie MOIZAN 31 ans Capitaine au long court, et de Marie Joseph LE BESCOUD 25 ans, domiciliés à Paimpol. Déclaration faite à la Mairie de Paimpol en présence de Dame veuve LE BESCOUD née FEUVARCH âgée de 61 ans ménagère domicilié à Paimpol, de Yves Marie GUILLERMIE 26 ans marin domicilié à Ploubazlance, et de Joseph DAUPHIN 40 ans cordonnier à Paimpol.

**1912** – **SA NAISSANCE** - Le 19 septembre 1912 à Josselin dans le Morbihan (56) est né un enfant prénommé *Robert Charles Louis Marie* fils de Louis Marie MOIZAN pharmacien âgé de 33 ans et de Julie Amélie Marie Marguerite ALLAIRE âgée de 27 ans son épouse, domiciliées à Saint Briec. A son baptême à l'église il aura comme parrain son oncle Charles ALLAIRE et marraine sa tante Marthe MOIZAN.

**1914-1915** – Naissance son frère Yves.

**1921** - Naissance de sa sœur Anne.

**1932** – Son père est pharmacien à Collinée (22).



**1933** – Son père réside à Ploërmel (55) rue des Forges, il a vendu sa pharmacie à Collinée le 1/06/1933 pour raison de santé. Son frère Yves (19 ans) est préparateur en pharmacie, sa sœur Anne est âgée de 12 ans. Le **19/11/1933**, le conseil municipal de Ploërmel accepte d'attribuer une bourse de 3.600 francs à Louis Marie MOIZAN pour l'achat du trousseau nécessaire à son admission l'École militaire spéciale de Saint-Cyr.

**1938** – Ses parents sont domiciliés à Collinée (22).

**1942 – SON MARIAGE** - Le 20 avril 1942 de **Robert Charles Louis Marie MOIZAN** prend pour épouse **Constance Winifred HORNBY** de nationalité britannique, actuellement WAAF RAF Shawbury, née le 8 novembre 1921 à Middlesbrough, fille de Arthur HORNBY et de Margaret Hudson née MILLS, domiciliée au 50 Chipchase Road à Linthorpe, Middlesbrough. La cérémonie religieuse s'est tenue en l'Eglise paroissiale de ST BARNABAS de la Paroisse de Linthorpe, Comté de Middlesbrough.

**1942** – Le 07/03/1942, son épouse Constance MOIZAN demande à acquérir la nationalité française.

**1942** – Le 20/08/1942, naissance de sa fille à Middlesbrough (GB) prénommée *Ann Lorraine*.

**1942** - En France, son oncle Bernard ALLAIRE médecin, habite Blain, Loire inférieure (44).

**1944** – Son parrain, Mr Charles ALLAIRE et sa marraine Marthe MOIZAN sont déjà décédés.

**1944** – Son père, Mr Louis MOIZAN 63 ans ex-pharmacien, est pensionnaire à l'hôpital de Josselin.

**1944** – Son frère, Mr Yves MOIZAN âgé de 28 ans, est préparateur en pharmacie à la Trinité Porhoët, Morbihan.

**1945** – Sa mère, Mme MOIZAN domiciliée rue St Jacques à Josselin, est avisée officiellement le 23/11/1945 de la disparition de son fils.

**1946** – Son acte de décès est transcrit le 30/12/46 avec mention « Mort pour le France » à la Mairie de Josselin, Morbihan.

- Sa mère, Mme MOIZAN, malade et infirme, dans une lettre adressée au Général de GAULLE demande l'attribution de la légion d'honneur à son fils.
- Son frère, Yves MOIZAN réside à La Trinité – Porhoët (Morbihan).

**1946** – Une amie de la famille, Melle Marie-Louise BOSSU réside à Paris 5<sup>e</sup> au 17 rue des Fosses St Marcel.

**1947** – Sa sœur, Melle Anne MOIZAN, est secrétaire au Poste de l'Attaché de l'Air à Londres au 10 Duke Street.



**1951** – Son épouse Mme veuve Constance MOIZAN née HORNBY réside au 26 Studley Road, Middlesbrough, Angleterre.

**2019** – Décès de son épouse Mme Constance « Connie » MOIZAN, le 26/06/2019, à l'hôpital de Middlesbrough, Angleterre, âgée de 98 ans.

**2021** – Sa fille Lorraine LANCASHIRE née MOIZAN vit en Angleterre à Middlesborough.



Sources documentaires supplémentaires:

Archives AM-FAFL – Livre Un étrange itinéraire de J.Soufflet  
Archives Michelle Eude – Archives JP Fitamen – Archives famille R. Moizan

Sites WEB : Cieldegloire.com - memorialgenweb.org - francaislibres.net - en.wikipedia.org - avionslegendaires.net  
passionair1940.fr - aviation-safety.net - modelisme-racer.fr - cercledesmachinesvolantes.com - modelisme-racer.fr -  
cercledesmachinesvolantes.com - 2db.com - fortunapost.com - aerosteles.net

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

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

