Louis CHAUVET alias Robert LOUP

Né le 11 février 1915 à Mexico (Mexique)

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

Matricule FAFL 30.805 - Matricule FNFL 595FN43

« Disparaît en Atlantique Nord » le 27 juillet 1944 au large de Norfolk, USA

Pilote de l'aéronautique navale à la « Flottille d'Exploration 8FE »

✝

« Mort pour la France » à l'âge de 29 ans

Ce travail biographique a été réalisé dans le cadre du projet mémoriel 2017-2022 conduit par l'Association AM-FAFL *(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 :

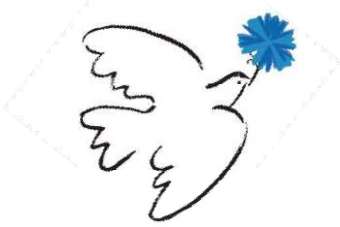
Jean-Claude AUGST, Frédéric BENTLEY, Frédéric BRUYELLE, Yves DONJON, Jean-Pierre FITAMEN, Bertrand HUGOT, Yves MORIEULT et Hervé PIERROT mémorialistes des FAFL ; Michel BOUCHI-LAMONTAGNE mémorialiste des FNFL ; Lucien MORAREAU mémorialiste de l'Aéronautique navale ; David PORTIER mémorialiste des Parachutistes 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 Franco-Mexicain ayant rejoint les Forces Aériennes Françaises Libres

Biographie proposée 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

1- SES DÉBUTS

1915 – SA NAISSANCE - Le 11 février 1915 à Mexico est né un enfant prénommé *Louis Maxime Mario*, fils de Louis Emile CHAUVET de nationalité française et de Maria ALVARADO de nationalité mexicaine.

1939 – Ses parents vivent à Calle de Zacatecas n°231 à Mexico.

LA FRANCE entre en GUERRE

Le **03/09/1939**, suivant la Grande-Bretagne, la France déclare la Guerre à l'Allemagne après l'invasion de la Pologne. A cette époque Louis CHAUVET réside au Mexique.

FIN de LA GUERRE 39-40

Le **22/06/1940,** la France signe les accords d'armistice avec l'Allemagne.

Le **24/06/1940,** à Villa Incisa en Italie, sont signés les accords d'armistice entre la France et l'Italie, signifiant ainsi l'arrêt des combats en France.

2- SON RALLIEMENT à LA FRANCE-LIBRE

1941 - Tout laisse à penser que Louis CHAUVET s'est rapproché du « Comité de soutien à la France-libre » mis en place au Mexique dès le début de l'année 1941 à l'initiative de Messieurs Jacques SOUSTELLE et Georges PINCON. Par leurs intermédiaires, Louis réussit à rejoindre l'Angleterre.

Le **19/08/1941** Louis CHAUVET, arrivé à Londres, se présente au Dépôt Central de la France-Libre. Il exprime son vœu de répondre à l'Appel du Général de GAULLE afin de s'engager dans les Forces Française Libres et demande à servir dans l'aviation. Incorporé dans les FAFL (Forces Aériennes Françaises Libres) le matricule FAFL n° 30.805 lui sera attribué.

DIRIGÉ vers le CAMP DE CAMBERLEY

Le **09/09//1941**, Louis est dirigé vers le *Camp de Camberley.*

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'Ecole de Saint-Cyr), et le Staff Collège (l'équivalent en France de l'École de Guerre).

Le Centre d'Instruction de « Old Dean Camp » a pris le nom de « Camp de Camberley » situé à environ 3km 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 lors de sa construction. 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 les soldats français de la *Brigade de Chasseurs* créée en Angleterre en juillet 1940.

Construction des baraquements *(Archives AMFAFL)*

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 Hurlevent ». 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**.**

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.

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

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 », appelée également « Compagnie Air », a été créée à Old Dean Camp sous la direction du Commandant OTTENSOOSER, appelé Commandant CHARLES, son nom d'emprunt pour la guerre.

Louis fait la connaissance de Roger BOISSIEUX *(avec lequel il va faire le même parcours de formation qui va les amener au Canada dans quelques mois, tous deux disparaîtront en mer avant la fin de la guerre.)*

Cette *Compagnie Air* 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 élèves-pilotes déjà entrainés, possédant un niveau acceptable en anglais seront dirigés directement vers une école de pilotage élémentaire de la RAF : EFTS (Elementary Flight Training School).

Les futurs navigants seront 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.

Après deux mois et demi de patience, Louis CHAUVET et Roger BOISSIEUX sont sélectionnés pour intégrer le prochain cours du **n° 10 ITW** de **Scarborough.** Dans l'attente que des places se libèrent, ils sont dirigés vers le **n°1 ACRC** (Centre de Réception des personnels navigants) à Londres.

DIRIGÉ vers le n° 1 A.C.R.C de LONDRES

Le **01/12/1941**, Louis et Roger arrivent aux « **Air Crew Receiving Centre** » de Londres (1ACRC ou 1CARC). Ce centre créé depuis juin 1941 est installé dans le quartier nord-ouest de *Londres* près de *Regent-Park*, a pour fonction de réceptionner les aviateurs destinés à devenir personnel naviguant.

ACRC de Londres

Créé pour répondre aux besoins de formation des milliers d'équipages aériens nécessaires pour cette guerre auxquels le système d'entraînement en vol actuel ne peut faire face. Le n° **1 ACRC** a pris place à *St John's Wood Road* sur le stade de cricket *Lord's Cricket Ground* et dans un certain nombre de bâtiments réquisitionnés aux alentours pour la restauration, les examens médicaux et l'hébergement. Une formation initiale permet de fournir une instruction militaire de base, passer des contrôles médicaux rigoureux et une série de tests pour identifier les rôles appropriés à chacun des admis pour recevoir une affectation dans une Ecole de formation initiale au pilotage : ITW.

AFFECTATION au n° 10 I.T.W de SCARBOROUGH

Le **20/12/1941,** Louis CHAUVET et Roger BOISSIEUX sont affectés au n° **10 I.T.W de Scarborough** (Initial Training Wing : Ecole d'initiation au pilotage).

Scarborough est une ville côtière de la mer du Nord située à 400 km de Londres, dans le comte du Yorkshire. Les stagiaires présents sont destinés à devenir pilote. Ils sont logés dans des hôtels : Manor Hotel, Grand Hotel, Prince of Wales Hotel, et autres établissements réquisitionnés pour la cause. Le programme de formation va durer six semaines Il est conçu pour améliorer la discipline, la forme physique et la vigilance mentale et fournir une connaissance de base solide de la Royal Air Force.

Robert et Roger intègrent le Cours n°61. Les cours sont menés dans diverses disciplines en anglais principalement : 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, techniques de communication.

Les stagiaires sont évalués tout au long des cours et des épreuves d'examens sont organisées en fin de stage. Toute personne ayant «échoué» peut bénéficier d'une formation supplémentaire, ou bien être affectée dans une autre spécialité. Concernant Louis et Robert BOISSIEUX, ils vont pouvoir poursuive leur formation dans une École élémentaire de pilotage : EFTS ((Elementary Flying Training School).

AFFECTATION au n° 22 EFTS de TEVERSHAM

Le **11/04/1942**, Louis et Roger BOISSIEUX sont affectés au **22 EFTS de Teversham**.

La Base RAF de Teversham est située à proximité de la ville de Cambridge, à 100km au nord de Londres. Ici l'élève pilote s'entraîne sur avion « **Tiger-Moth DH.82** ». C'est un avion biplan et biplace, train non rentrant, qui vole à 160km/h et pouvant atteindre une altitude de 4200m. Il est utilisé par la RAF pour l'apprentissage du pilotage.

Tiger-Moth DH.82 *(iwm.org.uk -CH2377)*

Ce stage pouvant durer jusqu'à huit semaines, l'élève pilote doit effectuer au moins 50 heures de vol, dont la moitié en solo. Après huit heures de vol avec son instructeur, le stagiaire doit être capable d'effectuer son premier vol en solo. En plus des manœuvres normales de décollage, d'atterrissage, de vol en palier, d'approche avec ou sans moteur etc., les apprentis sont initiés au vol acrobatique.
Au sol, 180 heures d'instruction permettent au futur pilote d'approfondir ses connaissances des moteurs et des cellules d'avions, de la théorie du vol, de la navigation, de la radiocommunication et des armes. Les pilotes qui réussissent le programme de l'EFTS sont alors envoyés dans l'une des écoles de pilotage militaire (Service Flying Training School ou SFTS).

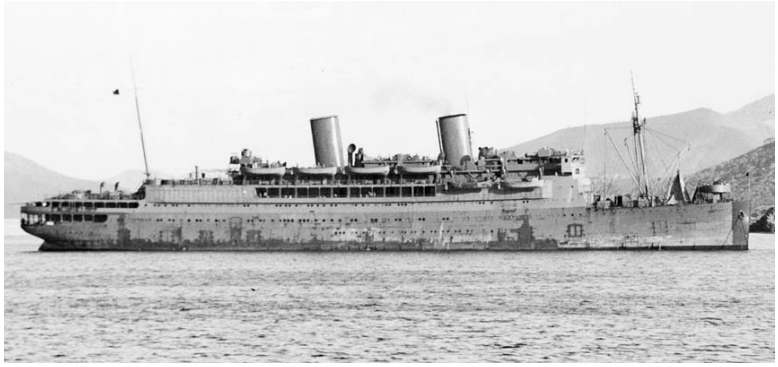
Louis CHAUVET et Roger BOISSIEUX sont informés d'un changement concernant leur programme de formation. Tous deux vont être envoyés au Canada poursuivre leur formation de pilote à l'École de pilotage élémentaire de De Winton.

DÉPART pour le CANADA

Le **20/05/1942**, ils sont dirigés vers l'**A.D.C de Manchester (**ADC = Aircrew Dispersal Centre), installé à Heaton-Park, où est regroupé le personnel en partance par le prochain bateau à destination d'un pays d'Afrique ou du Canada.

Le **14/06/1942,** c'est le départ pour le Canada, Louis et plusieurs autres futurs pilotes des FAFL rejoignent le port écossais de Gourock près de Glasgow.

Ils embarquent à bord du navire « **USAT Thomas H BARRY** ». Le navire va s'éloigner des côtes anglaises en passant par le nord de l'Irlande. Plusieurs navires se sont regroupés pour traverser l'Atlantique et forment désormais un convoi composé de plusieurs dizaines de navires escorté par quelques navires de la Royal-Navy qui ont la charge d'assurer sa protection contre les attaques de sous-marins ou d'avions ennemis.



USAT Thomas H BARRY (navsource.org)

Les navires font régulièrement des virements de bord pour se déplacer en zigzag afin de parer au mieux à une attaque de sous-marins. De nombreux hommes sont victimes du mal de mer. Pour la plupart des passagers c'est leur première expérience en mer. La traversée est ponctuée d'exercices d'évacuation, ou de rassemblement sur le pont supérieur avec inspection des tenues. En dehors de cela il faut tuer le temps, à l'horizon rien que la mer et le ciel. Certains se mettent à la lecture ou aux jeux de cartes, d'autres profitent de la présence d'un coiffeur à bord. Des concerts sont organisés avec la participation des passagers. Une conférence est programmée pour présenter aux nouveaux arrivants ce qui les attend au Canada.

A leur arrivée au Canada, une fois débarqués, c'est par le train qu'ils vont parcourir les quelques centaines de kilomètres qui les séparent de leur destination.

AFFECTATION au n° 31 EFTS de DE WINTON

En juillet 1942, Louis et Roger arrivent sur la base aérienne de De Winton située à 20km au sud de Calgary et 3500km de Montréal, dans la région de l'Alberta à l'ouest du Canada, où ils vont être incorporés au n° **31 EFTS.**

L'école compte environ un personnel de 400 membres dont 50 officiers, 50 sous-officiers supérieurs, et près de 200 élèves pilotes. Elle dispose d'une centaine d'avions pour l'entrainement en vol : une trentaine de « ***Tiger-Moth*** » et environ soixante-dix « ***Stearman PT 27 "Kaydets"***». Cette école apparaît désormais comme une véritable brigade internationale, les élèves-pilotes originaires de tous pays se côtoient ici dans leurs divers uniformes.

" Stearman PT-27 « Kaydets " *(Coll. Tom Wallis)*

On vole pratiquement tous les jours. Après quelques heures de vol avec son instructeur, le stagiaire doit être capable d'effectuer son premier vol en solo.
Au regard des résultats obtenu à l'issue de sa formation il va pouvoir poursuivre sa formation de pilote dans une école S.F.T.S (**S**ervice Flying **T**raining **S**chool).

Fin novembre 1942, les résultats obtenus par les élèves aux diverses évaluations à l'issue de la formation leur permettent de passer à l'étape suivante en étant affectés dans une école de pilotage militaire : S.T.F.S (Service Training Flight School). Pour Roger BOISSIEUX se sera le n° 32 SFTS pour devenir pilote sur avion bimoteur. *(Il disparaitra en mer au large des côtes françaises le 6 juin 1944) et* pour **Louis CHAUVET** se sera le **n° 34 SFTS** pour devenir pilote monomoteur.

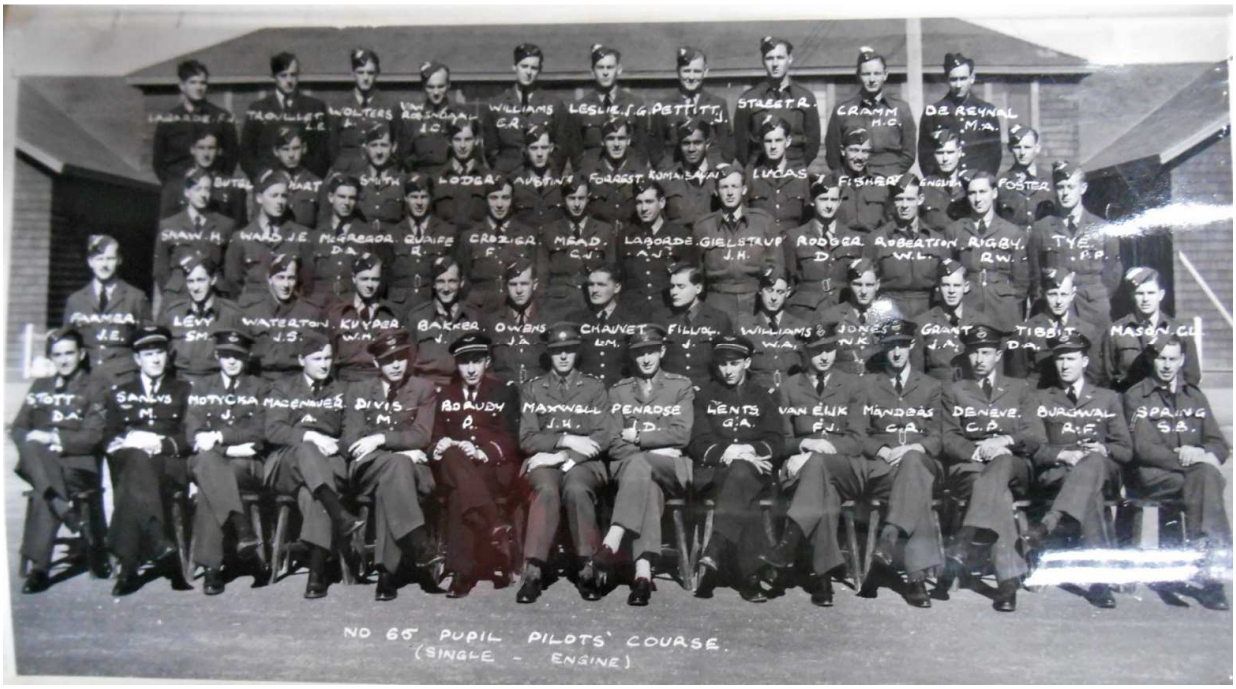
AFFECTATION au n° 34 SFTS de MEDICINE HAT

Le **05/12/1942,** Louis est affecté au **n° 34 SFTS de Medicine Hat** situé à 250km à l'est de Calgary.

Ici on vole désormais sur avions américains ***North-American Harvard.*** L'expérience du vol sur un appareil aussi puissant que le *Harvard,* capable d'une vitesse de 290 km/h, est exaltante pour les jeunes pilotes et certains résistent difficilement à la tentation de voler en rase motte ou d'exécuter des acrobaties périlleuses souvent destinées à épater les copains. La hiérarchie militaire, même si elle interdit de tels écarts de conduite, ferme les yeux la plupart du temps.

North-American Harvard *(ingeniumcanada.org)* *et son cockpit*

À la fin de chaque stage de formation, les aviateurs qui ont obtenu leur brevet de pilote posent pour la traditionnelle photo de groupe et reçoivent leur insigne de pilote « the wings » lors d'une cérémonie traditionnelle.



On distingue sur la photo les élèves-pilotes français par leurs tenues plus foncées. *(source : francaislibres.net)*

Au 1er rang de gauche à droite : Marcel SERVIERES alias Michel SANLYS, Guy LENOIR(†) alias George LENTS, Erwin BOUDRY(†) alias Pierre BORUD

Au 2ème rang de gauche à droite : ***Louis CHAUVET(†),*** *Jacques FILLIOL*

Au 3ème rang : Albert LABORDE

Au 4ème rang de gauche à droite : Félix LAGARDE, Louis TROUILLET(†), Michel de REYNAL

Cependant pour une raison inconnue, Louis CHAUVET n'obtient pas son brevet de pilote.

RETOUR en ANGLETERRE

Le **18/03/1943,** après avoir traversé l'Atlantique, Louis débarque à Glasgow. Il est alors dirigé vers le Camp de Camberley.

RETOUR au CAMP de CAMBERLEY

Le **21/03/1943,** Louis arrive au *Camp de Camberley* en attente d'une nouvelle affectation. Les semaines passent et il se languit de cette situation.

Au mois de mai, l'Etat-major fait savoir qu'il est à la recherche de candidats pour devenir pilote de l'aéronavale destinés à rejoindre des escadrilles en cours de création. Louis se porte volontaire.

ENGAGEMENT dans le F.N.F.L

Le **23/06/1943,** sa candidature retenue Louis CHAUVET est versé dans les FNFL (Forces Navales Françaises Libres**)** à compter du 11/06/1943 avec le grade équivalent de Quartier-Maître élève-pilote. Le matricule FNFL n°595.FN43 lui sera attribué.

Les Français-libres étant reconnus par l'ennemi comme des francs-tireurs, certains demandent, afin d'éviter des représailles auprès de leur famille, à prendre un nom de guerre pour ainsi changer de patronyme. Ce doit être à cette occasion que Louis CHAUVET demande à prendre le nom d'emprunt de « **LOUP Robert Claude ».**

Le **03/07/1943,** « **Robert LOUP** » est affecté à la **Caserne Bir-Hakeim** située en bord de mer du sud de l'Angleterre, à 10km au nord-est de Portsmouth, au *Camp de Emsworth-Havant.* C'est le Centre d'instruction pour les jeunes recrues des FNFL.

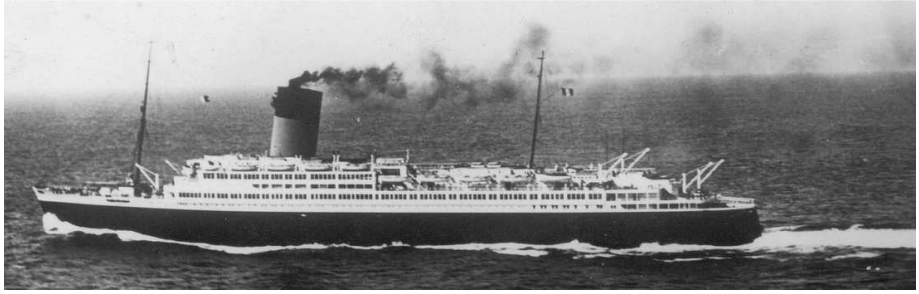
Après avoir été convoqué pour la visite médicale et les tests psychotechniques, il est dirigé vers la **Caserne Surcouf** à Londres afin de préparer son départ pour les États-Unis où il va suivre une formation de pilote d'hydravion.

DÉPART pour les U.S.A

Le **24/08/1943,** Louis arrive à Londres à la **Caserne Surcouf** pour régler les démarches administratives avant son départ. C'est un bâtiment d'une ancienne école religieuse mis à la disposition de la France-Libre, situé dans le quartier de Clapham au *n°40 Clapham Common South Side.*

Le **31/08/1943,** il embarque sur le paquebot transporteur de troupes « PASTEUR » pour rejoindre les Etats-Unis par voie maritime.

Il fait partie d'un détachement de huit personnes comportant : Jean BOHAIN, Jean-Marie COMMENGE, François de VÉSINS, Louis GALÉA, Raymond LAMBERT et Raymond ARNOUD désigné « Chef du détachement ».



HHMTS Pasteur *(wikipedia)*

Le **07/09/1943,** après une semaine de navigation en mer, « Robert » débarque à New-York.

Après avoir accompli les nombreuses formalités d'admission sur le territoire des Etats-Unis, trois élèves-pilotes : Louis CHAUVET, François de VEZINS et Jean-Marie COMMENGE partent pour l'école **NAS** (**N**aval **A**ir **S**tation) de **Dallas.** Ils vont parcourir les 2.200 km qui les séparent de cette ville du Texas.

FORMATION de PILOTE à la N.A.S de DALLAS

Le **25/09/1943,** Louis arrive sur la base aéronavale **NAS de Dallas** située à l'extrémité nord-ouest du Lac Mountain-Creek, avec lui Pierre LOUIS (FNFL), Jean-Marie COMMENGE (FNFL), Pierre CERCLEUX (FNFL) et Raymond HOSTALIER.

Il effectue son premier vol en double-commande à bord d'un avion biplan **Stearman N2S-5 Kaydet**. On vole pour ainsi dire tous les jours.

Stearman N2S-5 Kaydet *(2trainingaircrafts.e-monsite.com)*

Les séances d'entrainement au pilotage durent entre 30min et 1h30. Après une vingtaine d'heures de vol en double-commande, l'élève-pilote doit être apte à effectuer un vol en solo.

Parmi les moniteurs de vol FNFL il y a Pierre GICQUEL et François SCHLOESING.
Fin décembre 1943, les élèves-pilotes totalisent déjà près de 120h de vol au bout de trois mois de formation.

Le **04/01/1944,** le stage se termine, les cinq jeunes pilotes vont poursuivre leur formation en Floride à la **N.A.S. de Pensacola**.

FORMATION de PILOTE à la N.A.S de PENSACOLA

Louis à son arrivée sur la Base aéronavale de Pensacola rejoint le « Naval Air Training Center ».
Ici on vole sur avion monoplan ***Vultee SNV-1.*** Cet appareil d'entrainement n'est pourvu d'aucun armement et ne possède pas de train rentrant, il peut atteindre une vitesse de 290km/h et une altitude de 6600m. Très rapidement les élèves-pilotes sont lâchés pour des vols en solo.

Vultee SNV-1 *(fr.wikipedia.org)*

Louis va ajouter deux douzaines d'heures de vol à son actif.

En Février 1944, l'entrainement se poursuit sur un autre avion, le **North American SNJ-4**. Cet avion, utilisé pour l'entrainement des pilotes de chasse, possède un train rentrant. Il peut atteindre une vitesse de 330 km/h et une altitude de 7400m. Le stage va durer un mois et Louis va ajouter une vingtaine d'heures de vol à son actif.

North American SNJ-4 *(aviationsmilitaires.net)*

En avril 1944, le stage de spécialisation sur hydravion va enfin débuter. Les vols auront lieu essentiellement sur des hydravions **Consolidated-Vultee PBY-5**. L'élève-pilote va devoir assimiler les techniques de décollage et d'amerrissage très différentes de celles effectuées sur piste avec un train d'atterrissage. Ainsi vont se succéder, pendant les deux prochains mois, une quarantaine de vols, ajoutant près d'une centaine d'heures à l'actif de « Robert LOUP ».

Hydravion Consolidated-Vultee PBY-5 *(cgaviationhistory.org)*

Le **25/04/1944,** Louis est nommé au grade de Second-Maitre de 2ème Classe (SM2) et obtient le Brevet de pilote FNFL n°61.

Le **27/05/1944,** breveté pilote de l'US Navy, Louis reçoit au cours d'une cérémonie officielle son insigne américain de pilote : «**Golden Wings**».

«Golden Wings» : insigne de pilote

FORMATION de PILOTE à la N.A.S de JACKSONVILLE

Fin juin 1944, avec les autres pilotes, il va suivre un stage d'entrainement opérationnel à la **NAS de Jacksonville** située au nord de la côte atlantique de la Floride.

Jacksonville, juillet 1944. L'amitié franco-américaine : deux Français Pierre Louis et Jean-Marie Commenge (en blanc) bien encadrés par trois américains, des bières Miller et Budweiser. (Commenge)

Ces camarades : Pierre LOUIS et Jean-Marie COMMENGE au centre de la photo

Les vols vont se faire désormais sur hydravion **Catalina PBY-5A**.

Hydravion Catalina à Jacksonville *(nl.wikipedia.org)*

Le **Catalina PBY-5A** est un excellent appareil amphibie, spécialisé pour la lutte anti-sous-marine et la patrouille maritime, pouvant voler à une vitesse de croisière de 200 km/h avec une autonomie de 4800 km. Il possède un excellent armement offensif avec deux tonnes de bombes ou deux torpilles, et un armement défensif composé d'un canon de 37 mm et des mitrailleuses de 12,7 mm. Il est doté d'un radar équipé de deux antennes doubles situées à l'avant du fuselage, avec une portée de 50km environ. L'équipage est composé de sept à neuf hommes.

Les vols d'entrainement ont une durée moyenne de quatre heures.

AFFECTATION à la N.A.S de NORFOLK

Le **11/07/1944,** Louis interrompt sa formation à Jacksonville pour être versé à l'escadrille française « **8F.E** » basée sur la Base aéronautique navale (NAS) de Norfolk en Virginie située à 900km plus au Nord.

Pour pallier au manque de pilotes encore en cours de formation à l'apprentissage de l'anglais, il est appelé en renfort avec ses camarades pilotes FNFL, Maurice LE BAIL, Pierre DELIGANT et François PETIT, pour maintenir opérationnels les quinze hydravions **Catalina PBY-5A** de la « **8F-E** ».
La « Flottille d'exploration 8F-E » est la seconde unité de l'aéronautique navale française formée aux Etats-Unis, la première étant la « Flottille d'exploration 6F-E » déjà opérationnelle au Maroc.

La cérémonie pour la création officielle de la « **Flottille d'exploration 8F-E** » vient tout juste d'avoir lieu au début du mois, présidée par le vice-amiral américain Patrick BELLINGER en présence du vice-amiral français Raymond FENARD qui a remis le commandement de la « **8F-E** » au capitaine de corvette Henri PACAUD.

Louis va reprendre les vols d'entrainement avec un nouvel équipage.

Hydravion Catalina-PBY du « Free French Squadron » *(cansonet.free.fr)*

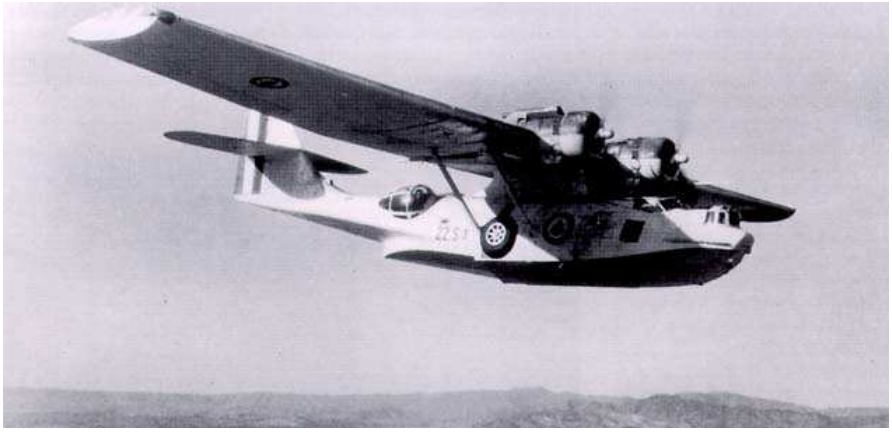
Le **27/07/1944,** trois semaines seulement après son arrivée à Norfolk, il est désigné pour participer à un vol d'entrainement.

Il ne le sait pas … ce sera le dernier.

3- SA DERNIERE MISSION

Mardi 27 juillet 1944 – « **Robert LOUP** », est désigné pour participer en qualité de **second-pilote** à un vol d'entrainement de longue durée.

- **15h00 -** L'hydravion **CATALINA n° 46561 PBY-5A** quitte la Base de Norfolk. A son bord neuf membres d'équipage : 2 pilotes, 1 navigateur, 2 opérateurs-radio, 2 mécaniciens, 2 mitrailleurs. La durée du vol d'entrainement est estimée à 7h00.



Hydravion Catalina PBY-5A *(ffaa.net)*

- **19h30 -** Le **CATALINA** rencontre sur la route du retour une série d'orages très violents qui se sont formés. A partir de ce moment, l'opérateur radio va transmettre régulièrement des messages à la Base de Norfolk.

- **22h58 -** La Base de Norfolk reçoit un message du **CATALINA n° 46561**, … ce sera le dernier.

- **00h00** – On reste toujours sans nouvelle de l'hydravion.

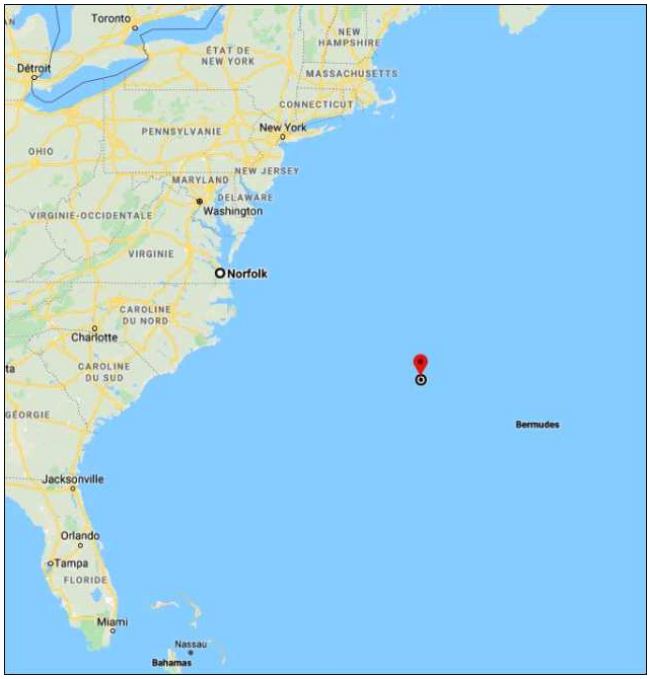
Le lendemain, dès le lever du jour, une grande opération de recherche est entreprise avec la participation de plus de cinquante avions et cinq dirigeables de la Marine américaine. Malgré cet important dispositif aucune trace de l'équipage, ni de l'avion, ne sera observée.

L'ensemble des neuf membres de l'équipage sera officiellement déclaré « **porté disparu** », tous français, dont trois d'entre eux étaient membres des Forces Navales Françaises-Libres :

† - Officier des Equipages 2e Cl Robert GALIEGUE, pilote, 34 ans
† - S/M 2e Cl « **Robert LOUP** », 2nd pilote, 29 ans « **FNFL** » (Matricule 596FN43)
† - Aspirant Fadel GELLER, navigateur, 22 ans (Matricule 78CAS43)
† - Maitre Paul FIE, radio-volant, 34 ans (Matricule 1282L28)
† - Q/M **Paul DUVAL**, radio-volant, 22 ans, « **FNFL** » (Matricule 10473T41)
† - Maitre **Louis LEFEVRE**, mécanicien-volant, 33 ans, « **FNFL** » (Matricule 1066C31)
† - Q/M 2e Cl Pierre SARRAMIAC, mécanicien-volant, 24 ans (Matricule 1535R37)
† - Q/M 1e Cl Adrien LE GONIDEC, mitrailleur-bombardier, 27 ans (Matricule 1188B29)
† - Maitre Auguste LEMEUR, mitrailleur-bombardier, 35 ans (Matricule 576B34)

Leurs corps ne seront jamais retrouvés.

Estimation du lieu de la disparition au large de Norfolk, USA.



Le Second-Maitre 2e classe Louis CHAUVET alias Robert LOUP

Engagé dans les Forces Françaises Libres

« Disparaît en Atlantique-Nord » le 27 juillet 1944 au large de Norfolk, USA

✝

« **Mort pour la France** »

à l'âge de 29 ans

4- CITATION

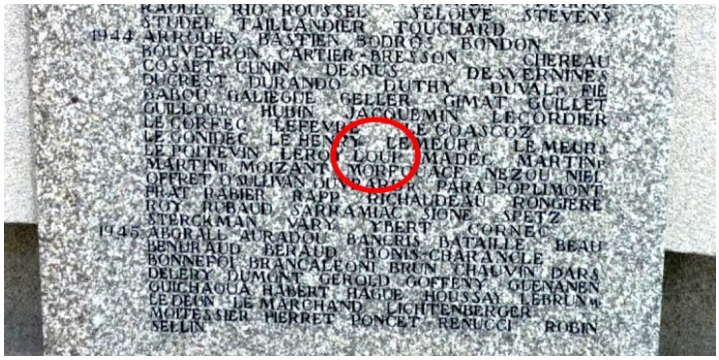
Aucun texte de citation connu.

5- LES DÉCORATIONS

- Médaille commémorative des services volontaires dans la France-libre. (décret 4/4/46)

6- LES HONNEURS

- **CROZON**, département du Finistère (29), son nom est inscrit sous son pseudonyme « LOUP » sur une des plaques du **Mémorial de l'Aéronautique Navale** du **Cap de la Chèvre** situé à la pointe sud de la presqu'il de Crozon.



Mémorial de l'Aéronautique Navale du Cap de la Chèvre (29) *(presqu-ile-de-crozon.com)* *(aerosteles.net)*

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

.

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

(Coll. AM-FAFL)

7- LA FAMILLE

1915 – SA NAISSANCE - Le 11 février 1915 au Mexique, est né à Mexico un enfant prénommé *Louis Maxime Mario*, fils de Louis Emile CHAUVET et de Maria ALVARADO.

1940 – Ses parents vivent à Calle de Zacatecas n°231 à Mexico – Mexique.

1945 – Son oncle Francisco CHAUVET habite à Mexico au n°159 Calle de Tlaxcala.

1948 – En France, le jugement déclaratif de décès de Louis CHAUVET avec la mention « Mort pour la France » est rendu par le Tribunal civil de la Seine le 02/07/1948.

Sources documentaires supplémentaires:

Archives Tom Wallis - Revue n°51 de la Fondation de la France Libre – Le cahier de l'ARDHAN n°30

Sites WEB: aircrewremembered.com - netmarine.net - ffaa.net - presqu-ile-de-crozon.com - aerosteles.net - nl.wikipedia.org - aviationsmilitaires.net - fr.wikipedia.org - iwm.org.uk - navsource.org - *ingeniumcanada.org - 2trainingaircrafts.e-monsite.com cansonet.free.fr – francaislibre.net - cgaviationhistory.org*

Pour connaitre les circonstances de la disparition de chacun des 123 inscrits sur le « MÉMORIAL des FAFL DISPARUS » ci-dessous le lien :

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