



Robert CHAUVIN dit Bob

Né le 9 juillet 1920 à Metz (57)

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

Matricule FAFL 30.218

« Disparaît en mer du Nord » le 14 juin 1942 au large de la Hollande



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



« Mort pour la France » à l'âge de 22 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.

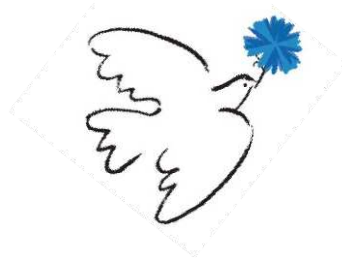
Ces biographies sont consultables sur le site internet de la *Fondation de la France libre* à l'aide du lien suivant : <https://www.france-libre.net/les-123-fafl-declares-porte-disparu/>

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 Mosellan 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
(08/2023)



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

SA NAISSANCE – Le 9 juillet 1920 à Metz, département de la Moselle (57), est né au domicile 13 rue Nerxirue, un enfant prénommé *Robert Fernand* fils de Ferdinand CHAUVIN garagiste et de Hélène MARCUS.

Robert fait ses études à Hachy, au pensionnat Saint-Joseph, commune de Habay, province du Luxembourg située au nord de la Lorraine belge.

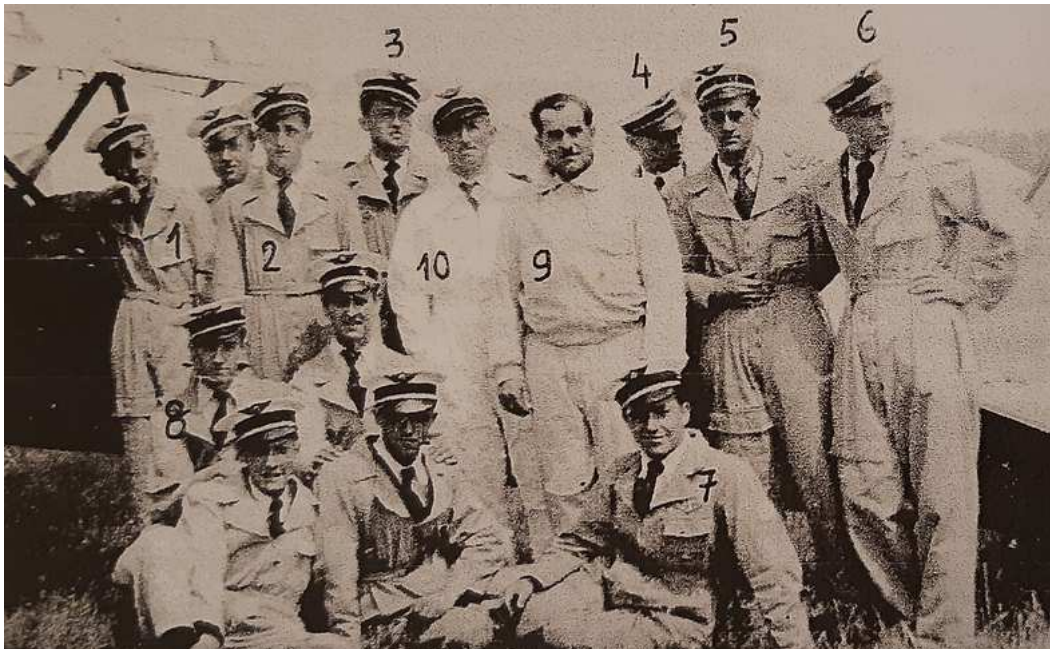
1934 – Son père, breveté pilote d'avion de transport public, devient le représentant de la firme Potez pour la Moselle et le Luxembourg.

1936 – Robert apprend à piloter grâce à son père « Fernand » CHAUVIN chef pilote à l'aéroclub de Metz.

BREVETÉ PILOTE à 16 ANS ½

Le **28/02/1937**, il obtient le brevet de pilote civil n°7225 par dérogation du Ministère de l'air, alors qu'il n'a que 16 ans ½, ayant à son actif plus d'une cinquantaine d'heures de vol.

1938 – Boursier de l'Aviation Populaire, il poursuit son apprentissage en suivant les cours de « l'aviation préliminaire ».



*Section d'aviation populaire de Metz, 1938-39 - Vêtus d'un uniforme non officiel, constitué d'une chemise/cravate, d'une combinaison de vol et d'une casquette ailée : Charles Lejeune (1), Henri Seichepin (2), Robert Frentzel (3), Marcel Schwartz (4), Brigodet (5), Alois Muller (6), Robert Claireaux (7) et **Robert Chauvin (8)**. À la droite de Fernand Chauvin (9), René Platel (10) alias « la goupille » et sa combinaison blanche. (Archives Henri Seichepin)*

SON ENGAGEMENT dans l'ARMÉE de l'AIR

Le **08/04/1939**, Robert renonce à terminer ses études au lycée, préférant servir son pays il présente au bureau de l'intendance militaire de Metz afin de signer un contrat d'engagement dans l'Armée de l'Air comme élève-pilote pour une durée de trois années au titre du *Bataillon de l'Air n°105* de Lyon.

Le **27/04/1939**, il rejoint l'EPAP (École de Perfectionnement de l'Aviation Populaire) d'Ambérieu-en-Bugey située à 40km au nord-est de Lyon.

Le **03/07/1939**, il obtient le brevet de pilote n°27785.

Le **28/08/1939**, repéré pour devenir pilote de chasse, il est envoyé à l'*École de principale de pilotage n°1* d'Étampes où il va échouer aux épreuves de sélection.

2- La FRANCE déclare la GUERRE

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

Le **21/10/1939**, il est affecté au *Bataillon de l'Air n°101* de Toulouse. Détaché à l'EAP n°16 (École auxiliaire de pilotage) d'Agen-la-Garenne, il commence à se familiariser au vol sur avion-bimoteur.

Le **01/11/1939**, il est nommé au grade de caporal.

Le **10/11/1939**, il est de retour à l'École de pilotage d'Étampes pour suivre un stage de perfectionnement sur avion multimoteurs.

DÉPART pour le MAROC

Le **25/12/1939** il est nommé au grade de sergent et affecté au Maroc au CIB (centre d'instruction du bombardement) à Marrakech.

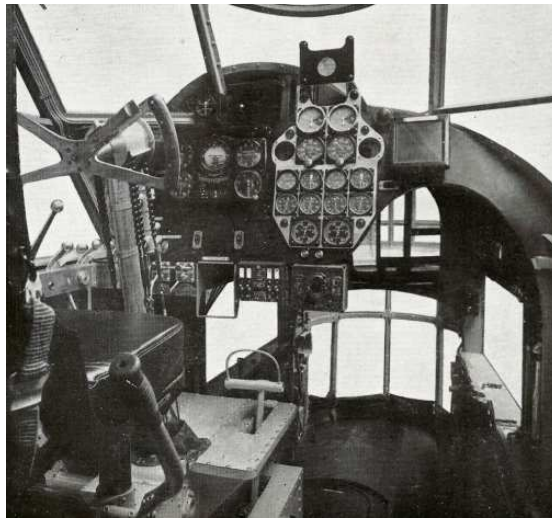
Début **janvier 1940**, Robert fait mouvement pour rejoindre le CIB de Marrakech. Une fois installé, il vole sur bombardiers *Potez 540* et *Bloch 210*.

Le **11/05/1940**, après huit mois d'attente en métropole, la période nommée « la drôle de guerre » prend brusquement fin, 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 de début de « La Bataille de France ».





Bombardier Potez 540 (passionair1940.fr)



Poste de pilotage d'un Potez 540 (39-45.org)

DÉPART pour l'ALGÉRIE

Le **24/05/1940**, Robert est affecté au « GBM III » (Groupement de Bombardement de Marche n°3) créé en urgence il y a un mois par le Général PENNÈS, équipé de bombardiers *Amiot 143* et *Bloch 210*.



Bombardier Bloch 210 (dassault-aviation.com)

Le *GBM III* quitte le Maroc pour s'installer sur la Base de Canrobert (Oum el Bouaghi) en Algérie située à 100km au sud-est de Constantine.

Le **10/06/1940** Robert effectue quelques missions de reconnaissance dans la zone d'opérations aériennes de Tunisie contre les Italiens. Lors de l'une de ces missions, il doit se poser en catastrophe à la suite d'une panne de moteur. L'avion est détruit mais tous les occupants sont saufs.

Le **17/06/1940** le Maréchal PETAIN, dans son allocution radiophonique prononcée à 12h30, demande l'arrêt des combats et annonce aux Français avoir demandé un armistice à l'Allemagne. Le GBM n'ayant plus de raison d'exister est dissous.

SIGNATURE des ARMISTICES

Le **22/06/1940**, la TSF annonce la signature à Compiègne des accords d'un l'armistice avec l'Allemagne.

Le **20/06/1940**, Robert CHAUVIN est réaffecté à la *62e Escadre de bombardement* arrivée d'Oran, comprenant les groupes de bombardement *GB I/62* et le *GB II/62* équipés de *Glenn-Martin 167F*. Type d'avion sur lequel Robert va effectuer quelques vols.

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.

DÉSERTER pour ALLER COMBATTRE

Robert refusant la défaite de l'armée française décide de quitter l'Afrique du Nord afin de rejoindre la Grande-Bretagne pour continuer la lutte contre l'envahisseur.

Il écrit à ses parents : "*Je pars en Angleterre pour combattre le Boche et ne reviendrai pas avant qu'il ait été chassé de ma patrie Lorraine*".(sic)

Il se rend au port d'Alger où se trouvent des navires britanniques venus procéder à l'évacuation des troupes polonaises.

DÉPART pour LA GRANDE-BRETAGNE

Sur les quais des gendarmes français veillent à empêcher toute tentative de désertion. Avec la complicité de soldat polonais Robert réussit à embarquer sur un cargo à destination de Gibraltar.

A son arrivée, grâce à sa connaissance de la langue anglaise, les Britanniques le repèrent et l'embarquent très vite vers Londres.

3- SON RALLIEMENT à LA FRANCE LIBRE

Le **13/07/1940**, en exprimant son vœu de répondre à l'Appel du Général de GAULLE, Robert CHAUVIN est dirigé vers Londres et conduit vers le Dépôt central de la France-libre installé dans un grand bâtiment appelé « Olympia-Empire-Hall ».



Ce vaste hall d'exposition désaffecté nommé « Empire Hall », baptisé initialement et communément appelé « Olympia ». Il est situé dans le quartier londonien de Hammersmith. Ce vieux bâtiment inoccupé vient d'être transformé en un vaste lieu d'accueil et d'hébergement. Recensés, enregistrés, les volontaires sont ensuite dirigés dans d'autres lieux en fonction de leur situation et de leur vœu.



L'Olympia – Empire Hall (chez.jeannette.fleurs.over-blog.com)

Robert, volontaire pour s'engager dans les Forces Françaises Libres demande à servir dans l'aviation. Incorporé dans les FAFL (Forces Aériennes Françaises Libres) en qualité de pilote, le matricule FAFL n° 30218 lui sera attribué.



Jeunes volontaires à l'Empire Hall (lappeldugeneraldegaulle.e-monsite.com)

DIRIGÉ vers la BASE RAF de ST-ATHAN

Le **25/07/1940**, Robert rejoint Saint-Athan par le train. A son arrivée il est conduit en car jusqu'à la base aérienne où sont regroupés les aviateurs français et belges volontaires pour se battre. Là il est accueilli par le capitaine OTTENSOOSER (dit *capitaine CHARLES son nom d'emprunt pour la guerre*) qui a rejoint, lui aussi, l'Angleterre le 17 juin par avion, avant même l'Appel du Général de GAULLE, avec neuf autres volontaires : Pol CHARBONNEAUX, Christian FOUCHER, Henri de la BRIERE, Roger MALBRANQUE (+), Simon STOLOFF, Xavier HAHN (+), Jacques BENTLEY, Jacques BACHY, LEFÈVRE.

La base aérienne est commandée par l'Air Commodore J.D. BOYLE, vétéran de la Première guerre mondiale. C'est une des plus modernes et importantes base aérienne de Grande-Bretagne, elle compte plus de 1.500 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)

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.

Robert encore habillé de son saroual est vite repéré et surnommé « **le Ptit Chauvin** ».

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*. Certains soirs 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 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 **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.

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

Fait exceptionnel, Robert en raison de sa parfaite connaissance de l'anglais et de son expérience de pilote bimoteurs avec plus de 450 heures de vol à son actif, est sélectionné pour rejoindre directement une école d'entraînement opérationnel OTU (Operational Training Unit) sans passer par les écoles de pilotage de la RAF. Pour lui se sera le « 6 OTU ».

AFFECTATION au « n° 6 OTU » de SUTTON-BRIDGE

Le **01/10/1940** Robert rejoint le « 6 OTU » installé la **Base RAF de Sutton-Bridge** située à 150 km au nord de Londres sur le littoral de la mer du Nord.

Cette formation a pour but de former les pilotes aux procédures de la RAF et aux techniques de pilotages sur avion de chasse de type « Harvard » et « Hurricane Mk I ».



Les cours pratiqués en anglais sont intensifs. Théorie et pratique s'enchaînent sans relâche. Se succèdent des séries de vols d'entraînement en patrouille serrée, en altitude, en rase-motte, de tirs, de courses poursuites, de navigation par radio, de recherches de sauvetage, de simulation de combats...



Avion de chasse « Hurricane Mk I » (worldwarphotos.info)

Après 4h30 de vol en double-commande sur avion biplace *Miles-Master* et *North-American Harvard T-6*, Robert est lâché sur avion de chasse *Hurricane Mk.I* sur lequel il va totaliser vingt heures de vol supplémentaires.

Mais plutôt que de préparer Robert à devenir pilote de chasse, le commandement britannique choisi de le sélectionner, au regard de son expérience au pilotage d'avion bimoteurs, afin de devenir pilote de chasseur-bombardier destiné au « Coastal-command » (Défense côtière). Pour cela il va être dirigé vers une école d'entraînement opérationnel du Coastal-command. Pour Robert se sera le « 2 COTU ».

AFFECTATION au n° 2 COTU de Catfoss

Le **18/01/1941**, Robert est affecté au « **2 COTU** » installé sur la **Base RAF de Catfoss** située sur le littoral de la mer du Nord à 10km au nord du port de Hull.

Cette école est commandée par le Wing Commander E.F. HAYLOCK. Elle est équipée de bombardier « **Bristol Blenheim Mk.IV** ». Cet avion est utilisé comme chasseur de nuit. Initialement conçu pour le bombardement, il peut transporter 500kg de bombes, armé d'une mitrailleuse 7,7mm dans une tourelle dorsale et quatre mitrailleuses fixes tirant vers l'avant, avec une autonomie de 2300km, une vitesse de 400km/h, équipé d'un radar d'interception, il s'avère fort efficace pour les opérations nocturnes. L'équipage est composé d'un pilote, d'un navigateur et d'un radio-mitrailleur.



Blenheim Mk.IV (aviadrix.blogspot.com)

Robert reprend l'entraînement sur ce nouvel avion, théorie et pratique s'enchaînent, les séries de vols entrainements se succèdent.

(† † †) Le **26/01/1941**, lors d'un vol d'entraînement de navigation de nuit le « Blenheim Mk.IV Z5746 » s'écrase près de Ringinglow, à son bord le Sergeant pilote John ROBSON âgé de 22 ans, le Pilot-Officer navigateur Ifor King PARRY-JONES âgé de 24 ans et le Sergeant radio-mitrailleur Eric BROWN âgé de 20 ans, tous trois décédés.

Le **06/02/1941**, le *Blenheim K7130*, alors qu'il était stationné, est percuté par le *Blenheim T1810* sur le terrain de Catfoss, dégâts mineurs, les équipages sont indemnes.

(†) Le **30/03/1941**, le *Blenheim K8668*, volant à basse altitude au sud de Hornsea situé à 5km à l'ouest de la base, percute des arbres et termine sa course en s'écrasant sur les bâtiments d'une ferme avant d'exploser. Le pilote Robert Basil WEBER pris par les flammes décède, il était âgé de 21 ans.

Le **12/05/1941**, Robert est promu au grade de sergent-chef.

Le **09/06/1941**, sa formation terminée, Robert reçoit son affectation pour rejoindre une unité opérationnelle du « Coastal-Command, pour lui ce sera le « 248 Squadron ».

AFFECTATION au « 248 SQUADRON »

Le **18/06/1941**, il arrive au « 248 Squadron » installé sur la **Base RAF de Bircham-Newton** située sur le littoral de la mer du Nord à 60km au nord-ouest de Norwich.

Le « 248 Squadron », sous les ordres du Wing-Commander S.G.WISE, effectue principalement des missions de surveillance côtière et de protection de convois maritimes, de recherche d'aviateurs en difficulté, de recherche de trafic maritime ennemi, d'attaque de vedettes lance-torpilles allemandes S-boote.



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

Robert est le premier pilote FAFL à rejoindre une unité opérationnelle du Coastal Command. Il va voler sur bombardier « **Bristol Blenheim Mk.IVf** ».

Le **23/06/1941**, Robert effectue sa première mission aux commandes du « **Blenheim Mk.IVf WR-N** » pour un vol de reconnaissance maritime, à ses côtés le Sergeant navigateur BARRACLOUGH(T) et le Sergeant radio-mitrailleur Don TURNER. Durée du vol : 3h35.



Blenheim Mk.IV (iwm.org.uk)

Le **03/07/1941**, lors d'une mission de nuit sur la Hollande, Robert pilote le **Blenheim T2131 « P »** lorsqu'il heurte un moulin à vent. Il parvient toutefois à atteindre l'Angleterre et pose son appareil endommagé sur la Base RAF de Docking, sans dommage pour l'équipage.

Le **07/07/1941**, il effectue son dernier vol sur « Blenheim Mk.IVf » pour une mission de reconnaissance armée. Durée du vol 4h15.

Depuis son arrivée au *248 Squadron*, Robert a totalisé 26h35 de vol en 8 missions de guerre.

Le **09/07/1941**, Robert écrit : « *Je vais passer sur Beaufighter cette semaine et je suis toujours satisfait de mon Squadron* ». (sic)

Désormais les missions de guerre sont suspendues pour permettre aux équipages de s'adapter à leur nouvel avion « **Bristol-Beaufighter Mk.Ic** ». Robert va devoir se séparer de ses équipiers versés dans d'autres unités.



Chasseur-bombardier Bristol-Beaufighter (avionslegendaires.net)

Cet avion est réputé pour ses capacités à l'attaque en piqué, équipé de quatre canons de 20mm ventraux et de six mitrailleuses d'aile et doté d'une forte autonomie. Son équipage ne comporte que deux hommes : un pilote installé à l'avant et un radio-navigateur à l'arrière.



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

Désormais Robert, surnommé « Bob » par ses camarades, va faire équipe avec le navigateur **George EVANS**. Avec ce nouvel avion ils vont participer à des missions ayant pour principal objectif la destruction de l'artillerie des défenses antiaériennes des navires ennemis.

Le **10/08/1940**, à la demande de l'État-Major des FAFL en vue de sa promotion, son Squadron-leader, le Wing-Commander S.G.WISE, lui donne l'évaluation suivante :

« Ce sous-officier est au Squadron depuis approximativement deux mois et en compte que onze heures de vol opérationnel, car le Squadron n'était pas actif ses dernières semaines. Ce sous-officier paraît enthousiaste, son comportement et sa discipline sont bons. Il est le sous-officier le plus âgé du Squadron et à mon avis le grade de Flight-Sergeant qu'il porte actuellement est suffisant, car il y a d'excellents Sergeants pilotes dans le Squadron, qui ont à leur actif une centaine d'heures de vol opérationnel et qui sont probables comme Flight-Sergeants. Comme vous souhaitez dans votre lettre le promouvoir en grade, je suggère qu'il pourrait être nommé Adjudant (Warrant Officer) car je ne pense pas qu'il en sache assez sur la RAF pour y être nommé officier ».

AFFECTATION au « OADU » de Kremble

Le **12/09/1941**, à l'issue de cette période entraînement opérationnel, contre toute attente l'équipage de Robert quitte provisoirement le Squadron et rejoint une unité de livraison d'appareils en Outre-mer : le « **OADU** » (Oversea Air Depatch Unit) installé sur la **Base RAF de Kremble** située à l'ouest de l'Angleterre à 40km au nord-est de Bristol.

DEPART pour le MOYEN-ORIENT

Le **18/09/1941**, il est transféré à l' « **OADU** » de **Porthreath** située au sud-ouest de l'Angleterre à l'extrémité de la Pointe des Cornouailles. Cette unité de logistique a pour mission d'acheminer des avions « Bristol-Beaufighter » dès leur sortie des usines de montage vers les théâtres d'opérations en Méditerranée afin d'approvisionner le « 252 Squadron » basé sur l'île de Malte et le « 272 Squadron » installé sur le terrain de Idku en Egypte. Robert va participer, via Gibraltar, à la livraison d'appareils en Egypte destinés au « 272 Squadron ».

Le **24/09/1941**, il est promu par l'État-Major à Londres au grade de sous-lieutenant (Pilot/Officer).

RETOUR en ANGLETERRE

Le **22/10/1941**, sa mission de convoyage en Egypte terminée, Robert rejoint temporairement le « **107 MU** » (Maintenance Unit) installé sur la **Base RAF de Kasfareet**, située au bord du Grand-Lac-Amer le long du Canal de Suez, où sont regroupés les aviateurs en attente de retour en Grande-Bretagne.

Le **06/01/1942**, à son retour en Angleterre, de passage à Londres, il signe à son acte d'engagement définitif n° 2845D dans les FAFL.

RETOUR au « 248 SQUADRON »

Le **22/01/1942**, Robert retrouve le « 248 Squadron » sur la base RAF de Bircham-Newton.

Il fait la connaissance de nouvelles recrues FAFL arrivées dix jours plus tôt venant du « 2 COTU » de Catfoss : le capitaine Robert MOIZAN et les sous-lieutenants Eugène THÉÂTRE, Max GUEDJ et Gérard WEIL.

(† †) Le **08/02/1942**, un Beaufighter du « 248 Squadron » est porté disparu. Son équipage était composé du pilote belge **Paul Antoine Van de WALLE de GHELCKE** (RAFVR 1299912) et du Sergeant navigateur **Leonard Newall BROWN** (RAFVR 925924).

(† †) Le **01/02/1942**, un mois après son arrivée, son camarade pilote **Eugène THÉÂTRE**, avec à ses côtés son navigateur anglais **Colin RYALL**, ne rentre pas d'une patrouille maritime en mer du Nord. Ils ont été déclarés « porté disparu », leurs corps n'ont jamais été retrouvés. Eugène était âgé de 20 ans.



Le **13/02/1942**, Robert reprend les missions sur « Beaufighter Mk.Ic », avec à ses côtés le Flight-Sergeant RENDALL comme navigateur, pour un premier vol de reconnaissance qui va durer 2h47.



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

Le **26/02/1942**, lors d'une mission où il retrouve à ses côtés **George EVANS** son navigateur, il attaque à basse altitude à la mitrailleuse et au canon les bâtiments de la base aérienne de Lista à la pointe sud-est de la Norvège.

Le **08/03/1942**, lors d'une mission de reconnaissance photographique spéciale d'un convoi attaqué dans la nuit, il essuie les tirs de DCA de cinq bateaux escortant le convoi.

Le **06/04/1942**, Robert est affecté au détachement du « 248 Squadron » qui va s'installer sur la Base RAF de Predannack située à l'extrême ouest de la Pointe des Cornouailles.

Le **09/04/1942**, il est de retour à Bircham-Newton.

Le **21/04/1942**, lors d'une patrouille maritime, il attaque à la mitrailleuse et au canon deux bateaux marchands.

Le **17/05/1942**, lors d'une mission de reconnaissance sur la Norvège, avec comme équipier le Flight-Sergeant navigateur KEECH, il échappe à plusieurs reprises aux attaques de « Messerschmitt Me109 ». Durant ce vol il repère le *Cuirassé* « *Prinz Eugen* » escorté de quatre destroyers. Alertés, le 235 et 248 Squadrons vont procéder à l'attaque du navire. Fortement armé celui-ci saura résister à ses assaillants. Au cours de l'assaut le « Beaufighter » du pilote FAFL **Ottino SABBADINI** du 235 *Squadron* est abattu par un « Me109 » (*L'équipage sera repêché par les allemands et fait prisonnier*).

Le **25/05/1942**, attaque d'un navire marchand dans la baie de Kristiansand au retour d'une reconnaissance spéciale dans la région de Trondheim à la recherche du *Cuirassé Tirpitz*.

DÉMÉNAGEMENT sur la BASE RAF de SUMBURGH

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

Le **12/07/1942** au retour d'une mission spéciale en Norvège, ayant eu pour objectif l'attaque à la mitrailleuse et au canon d'une station-radar, il échappe de justesse aux tirs des défenses antiaériennes.

Le Wing-Commander PIKE lui donne l'évaluation suivante :

« Le pilote-Officer Chauvin est un pilote opérationnel de premier rang, toujours prêt à assurer chaque mission quelle que soit la difficulté. C'est un excellent pilote qui a du bon sens, un grand courage et de la détermination lorsqu'il pousse ses attaques contre l'ennemi ».

Le **23/07/1942**, avec ses camarades Max GUEDJ et Gérard WEIL, il est désigné pour faire partie d'un détachement du « 248 Squadron » qui a pour mission d'escorter le convoi « Pedestal » à destination de l'île de Malte.

ARRIVÉ sur la BASE RAF de GOSPORT

De retour en Grande-Bretagne, ils rejoignent la **Base RAF de Gosport** située sur le littoral sud de l'Angleterre près de Portsmouth. Robert et son navigateur reçoivent leur affectation au « 236 Squadron » installé sur la base RAF de Oulton.

Depuis son retour début janvier au « 238 Squadron », Robert aura totalisé plus de 80h de vol et plus de 27 missions de guerre.

AFFECTATION au « 236 SQUADRON »

Le **22/08/1942**, ils arrivent sur la **Base RAF de Oulton**, située sur le littoral de la mer du Nord à 25km au nord de Norwich, où ils sont affectés au **236 Squadron** commandé par le Wing-Commander H.F. WOOD. avec eux leur camarade Robert MOIZAN venant du « 248 Squadron ».

Ce Squadron est lui aussi équipé de chasseur-bombardiers « **Beaufighter Mk.Ic** ». Le code de marquage des avions est : « ND ».

(† †) À leur arrivée ils apprennent la perte il y a trois jours de leur camarade **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 au-dessus de Helgoland



en Allemagne. (On apprendra qu'ils ont été récupérés, faits prisonniers par les Allemands et 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 au-dessus de l'Allemagne. (On apprendra qu'ils ont été récupérés par les Allemands et emprisonnés au « Stalag Luft 3 » de Sagan).

Le **31/08/1942**, Robert CHAUVIN va effectuer sa première mission au sein du « 236 Squadron », avec comme navigateur le Sergeant George EVANS.



Bristol-Beaufighter "ND-C" de Robert CHAUVIN (worldwarphotos.info)

Il ne le sait pas ce sera la dernière.

4- SA DERNIÈRE MISSION

Lundi 31 août 1942, le « 236 Squadron » doit participer à une mission de repérage d'un convoi naval ennemi d'une dizaine de navires signalé le long des côtes hollandaises.

Trois équipages vont se succéder pour cette mission en allant patrouiller le secteur entre de l'île de la Frise et l'île de Texel pour tenter de retrouver le convoi.

Il est **12h57** lorsque le premier avion décolle du terrain de Oulton, il s'agit du « Beaufighter Mk.Ic (T4661) **ND-A** » piloté par le Flight Lieutenant H.B. HANT avec à ses côtés son navigateur le Sergeant BOWIE.

A **13h06**, c'est autour du « **Beaufighter Mk.Ic (T3348) ND-C** » de décoller, piloté par **Robert CHAUVIN** avec à ses côtés son navigateur le Sergeant George EVANS.



Chasseur bombardier Beaufighter Mk. VIc , (en.wikipedia.org)

A **13h22**, c'est au tour du « Beaufighter Mk.Ic (T3348) ND-J » de décoller, piloté par le Pilot Officer WILLIAMS avec à ses côtés son navigateur le Sergeant Derek WILMER.

Il est **15h10** lorsque le « **ND-J** » est de retour, en signalant la position du convoi naval qu'il a repéré à 14h30.



Chasseur-bombardier Bristol-Beaufighter (baesystems.com)

Il est **15h56** lorsqu'à son tour le « **ND-A** » est de retour sur le terrain de Oulton.

A Oulton, on reste sans nouvelle du « **ND-C** ». Situation peu inquiétante dans un premier temps en raison du silence radio qui est de mise pour ce type de mission afin de ne pas se faire repérer par les stations d'écoute allemandes.

Les heures passent et arrive le moment fatidique où l'avion a théoriquement épuisé toutes ses réserves de carburant.

A **17h08** il est décidé d'envoyer une patrouille à sa recherche. Le « Beaufighter **ND-G** », piloté par le Pilot/Officer JACOB avec à ses côtés son navigateur le Sergeant ZACCHEO, décolle pour un vol à très basse altitude dans l'espoir de voir un canot de sauvetage.

A **19h40**, il est de retour sans rien avoir aperçu.

Que s'est-il passé pour le « **ND-C** » ? Abattu par un chasseur de la « Luftwaffe » ? Victime des tirs de la « Flak » des navires ?, ou d'ennuis techniques ?

L'équipage a-t-il eu le temps d'amerrir et de quitter l'avion avant qu'il ne sombre ? Ont-ils réussi à grimper dans leur « dinghy » ?

Aucune information les concernant ne parviendra au « 236 Squadron » dans les jours suivants, ni même de la Croix Rouge à laquelle les Allemands transmettent l'identité des aviateurs alliés tués ou capturés.

Robert CHAUVIN âgé de 22 ans et son navigateur **George EVANS** âgé de 25 ans seront officiellement déclarés « **porté disparu** ».

Leurs corps ne seront jamais retrouvés.

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



Le sous-lieutenant Robert CHAUVIN dit Bob

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

Matricule FAFL 30.218

« Disparait en mer du Nord » le 31 août 1942 au large de la Hollande



« **Mort pour la France** »

à l'âge de 22 ans

Il totalisait 850h de vol et 37 missions offensives

5- CITATION

CITÉ à l'Ordre de l'Armée de l'Air à titre posthume,

le sous-lieutenant CHAUVIN Robert pour le motif suivant :

« Jeune pilote d'active, rallié dès l'armistice. Calme, modeste et décidé, il avait gagné la sympathie de tous. Affecté en escadrille britannique depuis le mois de juin 1941, avait accompli plus de 650 heures de vol dont environ 160 en opérations de guerre et effectué plus de 37 missions offensives contre l'ennemi. A été porté disparu le 31 août 1942, au cours d'une opération offensive. »

A Londres le 09/09/1942 - Signé M. Valin.

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 DÉCORATIONS

- Croix de chevalier de la Légion d'Honneur à titre posthume (décret 9/10/50)
- Croix de guerre 39-45 avec palme de bronze
- Médaille commémorative des services volontaires dans la France-Libre (décret du 4/4/46)



7- LES HONNEURS

- En **FRANCE**, aucun Monument aux Morts connu où son nom serait inscrit.
- **METZ**, département de la Moselle (57), a été organisée à l'Aéro-Club de Metz le 10/12/1950 une cérémonie en l'honneur de Robert CHAUVIN. (*Article couvrant l'évènement publié dans le journal « les Ailes » en date du 27 janvier 1951*).
- **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

1920 – SA NAISSANCE – Le 9 juillet 1920 à Metz, département de la Moselle (57), est né au domicile 13 rue Nerxirue, un enfant prénommé Robert Fernand fils de Ferdinand CHAUVIN garagiste né le 9/9/1896 à Pont-à-Mousson et de Hélène MARCUS née le 4/4/1894 à Montigny-lès-Metz. Déclaration faite à la Mairie le 10/7/1920 en présence du père.

1939 – Mr et Mme CHAUVIN résident 2 rue du Général Mangin à Metz.

1940 - Mr et Mme CHAUVIN, réfugiés, résident chez Mr TIXIER à la Fontneuve – Rodez (Aveyron).



1942 – Robert CHAUVIN disparaît en mer du Nord le 31 août.

1943 - Mr et Mme CHAUVIN résident à Labrugière (Tarn).au 19 Bd de la République

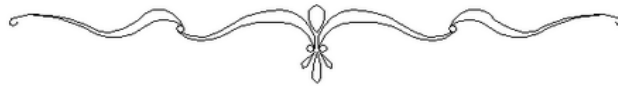
1945 - Mr et Mme CHAUVIN résident 2 rue du Général Mangin à Metz.

1947 - L'acte de son décès est transcrit à la Mairie de Metz avec la mention « Mort pour la France » le 25/07/1947.

1975 – Décès de sa mère à Metz le 22 août 1975.

1982 – Décès de son père à Metz le 26 décembre 1982.

2002 – Son cousin le Docteur Marc MERSCH est domicilié à Metz.



Sources documentaires supplémentaires:

Archives famille Boyer-Thomas

Sites WEB : francaislibres.net - aircrewremembered.com - iwm.org.uk - oldukphotos.com – fr.wikipedia.org
avionslegendaires.net

Pour connaître 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/>

