



Maurice de Jacquilot du BOISROUVRAY

Né le 27 juillet 1910 à Versailles (78)

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

Matricule FAFL 30.493

« Disparaît en Libye » le 20 décembre 1941 dans le secteur de Benghazi



Navigateur au Groupe de Bombardement « LORRAINE »

Compagnon de la Libération



« 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.

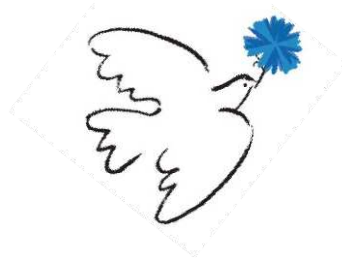
Ces biographies sont consultables sur le site internet de la *Fondation de la France libre* à l'aide du lien suivant : <https://www.france-libre.net/les-123-fafl-declares-porte-disparu/>

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
- Les archives familiales des disparus.



Agir pour la Liberté



Le parcours d'un Versaillais 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

1910 - SA NAISSANCE – Le 27 juillet 1910, à Versailles (78), est né à 21h15 au domicile familial 24 rue de la Chancellerie, un enfant prénommé *Maurice Marie Louis* fils du Comte Amaury de JACQUELOT du BOISROUVRAY, et de Joséphine de POLIGNAC son épouse.

Maurice est le benjamin d'une fratrie de cinq enfants : Suzanne (1902), Guy (1903), Christiane (1904), Henri (1905).

Il suit sa scolarité au prestigieux Collège de Normandie, à Verneuil-sur-Avre dans l'Eure, où il obtient son Baccalauréat (latin, sciences, philosophie).

1929 - Etudiant à Paris, Maurice entre à l'Ecole Libre des Sciences Morales et Politiques (section diplomatique) au 27 rue St Guillaume, 7^e arrondissement.

1932 – Il obtient une Licence en droit, classé 3^e sur 68, puis devient Secrétaire, et ensuite Président de la Conférence des Anciens Elèves.

Le jeune Maurice est un grand sportif de taille 1m75, cheveux châtons, yeux noir, qui aime pratiquer l'équitation. Il se passionne pour le vol à voile, puis s'adonne au pilotage des avions légers.

Le **15/10/1932**, il débute son service militaire au 21^e Bataillon de Dépôt de Nancy, incorporé à la 2^e Compagnie en qualité de soldat de 2^e Classe.

Le **20/04/1933**, il obtient le titre d'Élève Officier de Réserve (EOR), détaché à l'Ecole pratique d'Avord près de Bourges dans le Cher, pour suivre la formation d'observateur en avion.

Le **20/09/1933**, à l'issue de la formation il est classé 4^e sur 30 élèves avec une note générale de 16/20, Nommé au grade de Sous-lieutenant de réserve, il obtient son Brevet d'Observateur en avion n°2600. Affecté au 31^e Régiment Aérien d'Observation, incorporé à la l'Escadrille n°14, il termine sa formation avec l'appréciation suivante :

« À très bien réussi les missions de contrôle d'artillerie et les missions photos qui lui ont été confiées. Donne l'impression d'un très bon observateur, consciencieux, connaissant très bien son métier, et plein d'allant. Intelligent, très solide instruction, éducation parfaite. »

Le **05/10/1933**, son service militaire terminé il retourne à la vie civile.

Le **17/07/1937**, il est promu au grade de lieutenant de réserve, classé dans le cadre du personnel navigant.

1938 – Il exerce le métier d'employé de Banque à Dakar, au Sénégal, où il réside 4 rue Carnot.





Maurice du BOISROUVRAY

1939, Maurice réside en Bolivie à Cruro chez Monsieur Simon ITURRI PATINO, un pionnier de l'Exploitation de l'étain surnommé « le Rockefeller des Andes. Sa fille, Patricia Luz, s'est mariée en juin 1938 avec Guy du BOISROUVRAY, son frère.

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.

Le **24/10/1939**, rappelé en métropole selon l'ordre de mobilisation générale, Maurice venant des Antilles, est affecté à la Base Aérienne 117 de Paris en attente d'affectation.

Le **19/11/1939**, il est affecté en qualité d'« observateur en avion » au Bataillon Air n°105 Clermont Ferrand-Aulnat pour suivre une formation au CIR (Centre d'Instruction à la Reconnaissance), incorporé à la 3^e Compagnie.

Le **05/01/1940**, il est affecté à l'État-Major des forces aériennes au CA n°32 du 41^e Corps d'Armée.

Le **11/05/1940**, après huit mois d'attente, 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 ».

Maurice participe à la Campagne de France pour des missions de liaisons lors des batailles menées dans les Ardennes et la Meuse.

Face aux avancées fulgurantes des troupes allemandes, l'armée française doit procéder, à plusieurs reprises, un repli vers le sud.

Le **17/06/1940**, Maurice se trouve replié dans le sud-ouest de la France, lorsqu'il entend l'allocution radiophonique du Maréchal PÉTAIN demandant l'arrêt des hostilités et évoquant un accord d'armistice avec les représentants de l'armée allemande, mettant un terme à tout espoir de poursuivre le combat et vaincre l'envahisseur. Refusant cette situation, Maurice n'a qu'une idée en tête ... rejoindre l'Angleterre pour continuer le combat.

2- DÉserter pour ALLER COMBATTRE

Après avoir suivi les ordres de repli, Maurice se retrouve désormais présent dans le sud-ouest. Il prend la décision de rejoindre le port de Saint-Jean-de-Luz pour tenter de trouver le moyen de quitter la France et rejoindre l'Angleterre seul pays encore en lutte..

ARRIVÉE à SAINT-JEAN-DE-LUZ

C'est une véritable cohue sur le petit port de Saint-Jean-de-Luz, théâtre d'événements dramatiques. Les soldats polonais qui ont combattu en France et qui n'avaient pu s'embarquer pour l'Angleterre à Saint-Nazaire affluent sur la plage et le quai du port de pêche. Les navires venus les chercher ne peuvent accoster et sont obligés de jeter l'ancre dans la rade. Des pêcheurs volontaires font la navette entre la côte et ces navires. La mer étant forte, les bateaux de pêche ont de grosses difficultés pour s'approcher de l'échelle de coupée des navires sans que leurs passagers ne tombent à l'eau.

Le soir venu, quelques Français tentent de se mêler aux Polonais malgré un cordon de gendarmes chargés de filtrer les départs.



Paquebot Sobieski (archiwum.allegro.pl)

Le **21/06/1940**, Maurice a trouvé le moyen de se hisser à bord du paquebot « *MS SOBIESKI* » arrivé dans la nuit précédente. Près de 250 civils et 2000 soldats vont monter à bord, dont plus d'une centaine de Français avant que le paquebot ne lève l'ancre en début de nuit.

Le **22/06/1940**, en France, les représentants du Gouvernement français signent, à Compiègne, les accords de la convention d'armistice avec l'Allemagne.

Le même jour à Londres, le Général de GAULLE renouvelle au micro de la BBC son APPEL à tous ceux qui veulent continuer la lutte à le rejoindre.

Le **23/06/1940**, après deux jours de navigation sans incident le *MS SOBIESKI* arrive au sud-ouest de l'Angleterre dans la rade de Plymouth.



Arrivée du MS Sobieski à Plymouth (Coll. B. Lefevre)

DIRIGÉ vers LIVERPOOL

Le **24/06/1940**, les passagers sont débarqués sur le quai avec une centaine d'autres français qui avaient pris place également sur ce navire. Les aviateurs doivent se rassembler à la gare pour rejoindre *Liverpool*.

Le **25/06/1940**, à leur arrivée au matin, des cars les conduisent au champ de course d'Aintree transformé en un vaste camping pour l'occasion. Près de 20.000 hommes sont installés, marins, soldats, aviateurs. Un très grand nombre attend qu'on les reconduise en France puisque l'armistice a été signé le 22 juin. Très peu sont volontaires pour répondre à l'appel du Général de Gaulle.

DIRIGÉ vers COSFORD

En fin de journée, le groupe des volontaires est conduit à la gare pour se rendre à *Cosford* sur une base aérienne de la R.A.F (Royal Air Force). Le soir même il est installé confortablement dans des baraquements que les Anglais ont libérés pour pouvoir l'accueillir. L'accueil réservé aux aviateurs français est des plus chaleureux.

Le **28/06/1940**, le Gouvernement britannique reconnaît officiellement le Général de GAULLE comme « Chef de tous les Français libres ».

Après quelques jours de présence on vient leur demander leurs intentions. Maurice exprime sa volonté de se mettre aux ordres du Général de GAULLE. Les aviateurs souhaitant rejoindre « La Légion de GAULLE » vont être dirigés vers la Base aérienne de *Saint-Athan* près de *Cardiff* au Pays de Galles où il est prévu de regrouper tous les aviateurs français et belges qui souhaitent continuer la lutte.

ARRIVÉE à SAINT-ATHAN au PAYS de GALLES

Le **04/07/1940**, ils rejoignent la Base RAF (Royal Air Force) de Saint-Athan où ils sont accueillis par le capitaine OTTENSOSER (dit Capitaine CHARLES) qui a rejoint l'Angleterre par avion le 17 juin, avant l'Appel du Général de GAULLE, en décollant de Bordeaux-Mérignac avec neuf autres aviateurs. Cet officier va porter beaucoup d'attention à ces jeunes déracinés.

La base RAF de St-Athan 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.



Baraquements en bois de « East Camp »

3- SON RALLIEMENT à LA FRANCE LIBRE

Après quelques jours à St-Athan, chacun subi un interrogatoire pour connaître définitivement leur intention. Maurice, dans sa tenue d'officier, demande à servir dans l'aviation. Il déclare totaliser plus de 187 heures de vol en qualité d'observateur en avion, et avoir volé sur divers types avions : Breguet19, Potez 25, Léo20 Mureaux117, Breguet 27.

Au cours d'une permission à Londres, Maurice retrouve son frère Guy qui est déjà présent en Angleterre depuis 9 mois, affecté au service de l'Attaché de l'Air de l'Ambassade de France à Londres. Tous deux vont s'engager dans Forces Aériennes Françaises Libres.

Le **17/07/1940**, Maurice signe son acte d'engagement dans les Forces Françaises Libres et demande à servir dans l'aviation. Incorporé parmi le personnel des FAFL (Forces Aériennes Françaises Libres), il

déclare être célibataire et précise comme personne, à prévenir en cas d'accident, sa famille au Manoir du Kerdoux au lieudit Bourdoux sur la commune d'Ambon en Morbihan. Le matricule FAFL n°30493 lui sera attribué avec un engagement à compter du 21 juin 1940.

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 installés des lumières mal camouflées sur le terrain de golf situé près de St Athan. La nuit suivante les bombardiers allemands sont pris au piège, ils larguent leurs bombes sur le terrain de golf. Le lendemain les Anglais se disent ravis d'avoir ainsi gratuitement de nouveaux « bunkers » sur leur parcours.

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



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 dans la journée du commandant Lionel de MARMIER, officier de réserve, vient exposer son projet de former une unité française avec des avions français. Mais il n'arrive pas à convaincre les pilotes qui sont impatients de pouvoir reprendre le combat auprès des Anglais.

Le **31/07/1940**, Maurice peut lire dans les journaux britanniques sa « condamnation à mort », en effet on peut lire la nouvelle suivante publiée en France : « 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 **01/08/1940**, le bruit court d'un prochain déplacement vers un autre camp près d'Aldershot à l'ouest de Londres. C'est le Camp d'ODIHAM sur lequel serait transféré une grande partie du personnel présent à Saint-Athan ainsi que les avions français qui y sont rassemblés.

Le **02/08/1940**, distribution d'une nouvelle tenue « anglaise ».

DÉPART pour la BASE RAF de ODIHAM

Le **03/08/1940**, l'ordre est donné pour un nombre important d'aviateurs FAFL de leur transfert vers la Base de la RAF d'Odiham située à 70km au sud-ouest de Londres. Maurice en fait partie. Le personnel se prépare à voyager par le train.

Le **04/08/1940**, débute l'opération du transfert vers le Camp de Odiham. C'est le départ tôt le matin, les hommes se dirigent vers la gare de Gileston pour embarquer dans le train qui va les amener à Odiham, via Cardiff, Bristol, Westbury, Salisbury, Basingstoke et Hook.

Le capitaine SOUFFLET est chargé d'assurer le convoyage de plusieurs avions français qui se trouvent à St-Athan sur ce nouveau terrain: un Goéland, un Potez 540 et un Potez 63 et les Simoun.

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



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



Base RAF de Odiham (coll. AM-FAFL)

Les élèves pilotes belges seront sous la responsabilité de leur officier le capitaine CAJOT. Quant aux élèves pilotes français ils seront sous la responsabilité du capitaine de RANCOURT. 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.

En attendant l'ouverture de l'école, 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.

Le **12/08/1940**, un premier groupe de volontaires rejoint le commandant de MARMIER pour former le « Groupe de Combat n°1 » pour une expédition qui sera baptisée « Menace » dont la destination reste secrète. Appelé aussi « GMC.1 » (Groupe Mixte de Combat n°1), puis « Escadrille MENACE », les Anglais le baptiseront « First Fighter Group » ou familièrement « JAM Squadron ». « JAM » qui n'est autre que la traduction de « confiture », mot qui aurait été choisi en référence à l'engouement prononcé par les Français pour la confiture dont il faisait une consommation déraisonnable.

Le **14/08/1940**, au 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.

Le **28/08/1940**, Maurice se porte volontaire pour faire partie d'une escadrille FAFL qui sera envoyée en AEF (Afrique Équatoriale Française), dont la plupart des pays viennent de se rallier à la France-Libre du

Général de GAULLE. Cette nouvelle escadrille est baptisée « TOPIC ». Elle sera équipée de huit bombardiers *Bristol-Blenheim Mk IV*. Les pilotes volontaires sont envoyés en stage de conversion à la Base RAF de Andover située à une trentaine de kilomètres au nord du port de *Southampton*.

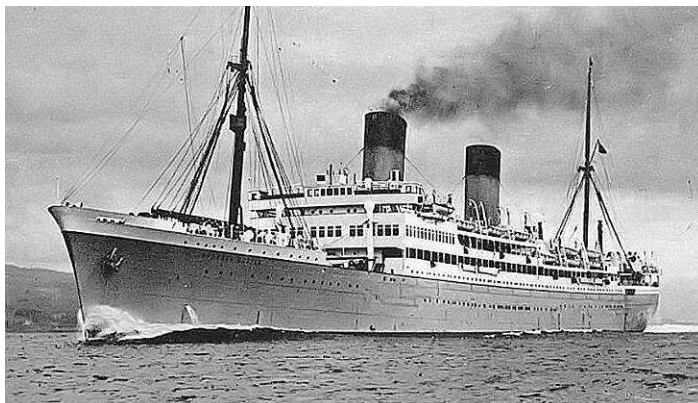
Le **30/08/1940**, la centaine de volontaires affectés au « GMC1 » quittent Odiham sous les ordres du commandant Lionel de MARMIER pour un voyage en train à destination du port de Liverpool.

Le **25/09/1940**, l'Amiral MUSELIER, commandant les FAFL, vient à *Odiham* saluer le personnel du TOPIC avant son départ. Celui-ci est composé de 96 hommes dont 11 pilotes, 34 mécaniciens dont 25 sont fournis par la RAF.

DÉPART du « TOPIC » pour l'AFRIQUE

Le **18/10/1940**, le personnel du TOPIC, sous les ordres du capitaine ASTIER DE VILLATTE, quitte *Odiham* pour rejoindre par le train le port écossais de Glasgow, où le personnel va embarquer à bord du paquebot transporteur de troupes « l'Arundel Castle ». De par son expérience Maurice est nommé « Navigator-Leader » (chef navigateur/observateur).

Le **19/10/1940**, le navire quitte le port de Glasgow.



SS Arundel-Castle (nationalarchives.gi)

Le **30/10/1940**, après onze jours de mer, par une route détournée afin d'échapper aux sous-marins ennemis, « l'Arundel-Castle » arrive dans la baie de *Takoradi* en Sierra-Leone où va débarquer une partie de l'escadrille « TOPIC » qui va rejoindre par les airs le terrain d'aviation de *Fort-Lamy* au Tchad distant de 2.200 kilomètres.

Le **02/11/1940**, le navire, après avoir repris la mer, arrive à *Lagos* au Nigéria où va débarquer le reste de la formation « TOPIC » pour rejoindre par les airs le terrain d'aviation de *Maiduguri* au Nigéria, distant de 1.230 kilomètres.

Le **02/11/1940**, le navire, après avoir repris la mer, arrive à *Lagos* au Nigéria où va débarquer le reste de la formation « TOPIC » pour rejoindre par les airs le terrain d'aviation de *Maiduguri* au Nigéria, distant de 1230 kilomètres.

AFFECTATION au « GRB1 »

Le **24/12/1940**, l'existence de « TOPIC » est de courte durée. Les escadrilles « MENACE » et « TOPIC » fusionnent pour donner naissance au « GRB.1 » : Groupe Réservé de Bombardement n° 1.

Le « GRB.1 » sera sous les ordres du capitaine Jean ASTIER de VILLATE. Une partie du personnel de « l'escadrille MENACE », arrivée en AEF en octobre, est renvoyé en Angleterre. Le commandement du « GRB.1 » s'installe sur le terrain d'aviation de *Fort-Lamy* au Tchad. L'unité est composée de six bombardiers *Blenheim* et une dizaine de *Lysander*.



Bombardier Blenheim à Fort-Lamy (Coll. J.W.Bentley)

En décembre 1940, le colonel Philippe LECLERC, devenu Gouverneur militaire du Tchad, a la charge de préparer les opérations consistant à la prise du fort italien de l'oasis de Koufra, selon les vœux exprimés par le Général de GAULLE. Ce fort est distant de plus de 1600km, situé en plein désert au sud-libyen. Le « GRB.1 », mis à la disposition du colonel LECLERC, va participer à cette opération en appui des actions menées par les troupes terrestres.

L'OPÉRATION de la PRISE de KOUFRA

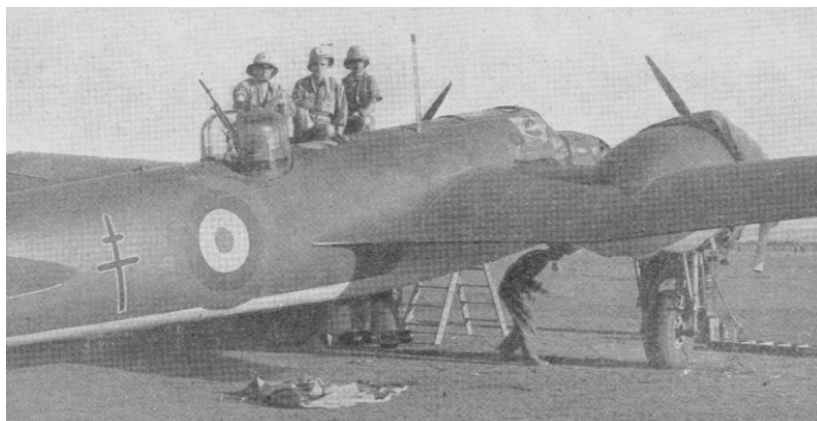
Le **30/12/1940**, deux Blenheim décollent pour une mission de reconnaissance. La navigation est particulièrement difficile dans cette région désertique totalement méconnue, sans aucun point de repère indiqué sur les cartes, soumise fréquemment aux vents de sable rendant la visibilité impossible.

- De retour de sa mission l'équipage Marcel LAGER pilote, Roger DISPOT radio-mitrailleur, le capitaine Michel BARBOTEU officier méhariste du Groupe de Nomade de l'Ennedi, rentre avec

de précieux renseignements et des photographies qui permettront une préparation méticuleuse de l'attaque du terrain et du *fort de Koufra*.

- L'autre équipage Jean-Paul PRIVÉ pilote, Jacques de STADIEU navigateur, Robert MEURANT radio-mitrailleur, qui devait reconnaître *El Aouenat*, pris par une tempête de sable sur le chemin du retour, ne rentre pas. Il va être considéré comme « perdu ». (*Ce n'est que fin février que le groupe aura la grande joie d'apprendre que, tombés dans le désert en secteur ennemi, leurs trois camarades ont été retrouvés le 9 janvier par un avion italien, après cinq jours d'angoisse, de faim et de soif. Ils seront transférés en Italie et internés au camp de prisonnier n°72 à Sulmona près de Rome*).

Le **25/01/1941**, tout est prêt, les approvisionnements essentiels à l'opération sont arrivés en grosse partie à dos de chameau au poste avancé de *Ounianga-Kébir*. En moins d'un mois a été réalisée une expédition qui aurait demandé en temps de paix six mois de préparation.



Bombardier Blenheim des FAFL

Le **10/02/1941**, dernière mission de bombardement sur *Koufra*, les six *Blenheim* encore disponibles partent par mauvais temps pour attaquer le *fort El Tag*.

Rien sur le terrain d'aviation qui est complètement abandonné. La D.C.A. réagit assez faiblement et des casernes sont sérieusement endommagées. Après cette opération, il ne reste plus d'essence, les bombes et les cartouches ont été consommées, tous les moteurs donnent des signes de défaillance. Les avions qui le peuvent vont rejoindre *Fort-Lamy* et *Bangui* pour y être révisés.

Le **01/03/1941**, après de deux semaines de combats terrestres, les troupes de colonel LECLERC finissent par obtenir la reddition des occupants après avoir assiégé la garnison italienne.

Le **03/03/1941**, le Général de GAULLE adresse au colonel LECLERC un télégramme de félicitations dans lequel transparaît la fierté du chef de la France Libre pour ce qui constitue la première victoire de la France depuis la défaite de 1940 : « *Les glorieuses troupes du Tchad et leur chef sont sur la route de la victoire. Je vous embrasse* ». Il sanctionnera cette action par la première citation accordée à une unité des FAFL encore au combat.

LE « GRB.1 » mis AU REPOS

Les restes du « GRB1 » rejoignent Fort Lamy. Avec quatre avions perdus et six autres nécessitant de grosses réparations, le Groupe n'est plus en capacité d'être opérationnel. Il a envisagé qu'une partie du personnel soit mise prochainement à la disposition des Anglais pour combattre auprès d'eux en Abyssinie. Quelques navigants sont envoyés rejoindre la base aérienne de *Bangui en Oubangui-Chari (actuellement République centrafricaine)* pour complément d'entraînement et assurer également des missions de liaisons postales en Afrique-Equatoriale.

DÉPART pour le SOUDAN

Le **20/04/1941**, Maurice est mis à disposition de *l'Air Marshal de la RAF en Middle-Est*. Il va être dirigé vers le Soudan rejoindre « l'Escadrille de bombardement n°1 » nouvellement formée et incorporée au « 203^e Group » de la RAF.

AFFECTATION à l'ESCADRILLE de BOMBARDEMENT n°1 (EB.1)

Le **28/04/1941**, Jean arrive à « l'EB.1 » qui s'est installée sur le terrain désertique de *Gordon's Tree* à quelques kilomètres de la ville de Khartoum, sous les ordres du colonel Jean ASTIER DE VILLATTE. Les Anglais l'ont nommé la « Free French Squadron ».

L'escadrille est équipée de bombardiers *Blenheim* et participent aux combats de la Campagne d'Abyssinie contre les troupes italiennes. (*L'Abyssinie correspondant aujourd'hui à la région située au nord de l'Ethiopie actuelle et d'une partie du sud de l'Erythrée*). Son personnel est composé en grande partie des éléments restants du « GRB.1 » (*Groupe réservé de bombardement n°1*) formé au Tchad en novembre 1940.

Les missions se succèdent afin de pourchasser les troupes italiennes du duc d'Aoste dans les secteurs de *Debra-Marcos, Asmara, Adoua, Amba-Alaghi, Debra-Thabor, Bahar-Dhar, Gondar*. Au fur et à mesure l'état va se resserrer sur l'ennemie dans la région du *Lac Tana*.

Le **13/05/1941**, première victoire aérienne, l'équipage du commandant ASTIER de VILLATTE abat un avion italien *CR 42* près de *Gondar*.

L'« EB.1 » n'a plus qu'un seul objectif : *Gondar* ; les positions fortifiées de *Chelga* et le terrain d'*Azozzo* seront désormais attaqués quotidiennement.

Le **20/06/1941**, attaque au lever du jour le terrain d'*Azozo-Gondar*, les avions et hangars sont mitraillés et bombardés. La surprise est totale, ce n'est qu'au cinquième piqué que la D.C.A. se décide à réagir ; un trimoteur de transport *Savoia 82* est aperçu en flamme.



Le **26/06/1941**, le capitaine Maurice du BOISROUVRAY navigateur, avec qui Jean fera prochainement équipe, est fait « Compagnon de la Libération » par le Général de Gaulle, avec ses camarades le capitaine de SAINT-PÉREUSE et le sous-lieutenant BARBERON pour leurs faits d'armes durant les opérations de Koufra et en Abyssinie.



Sur cette photo de groupe on peut repérer le sergent Robert MONTILLAUD mécanicien 1er rang 3ème en partant de la droite, le lieutenant Marcel LANGER pilote dit " le père » 2ème rang 5ème en partant de la gauche, le P/O Arthur HUGHES officier de liaison avec la R.A.F. 2ème rang 7ème en partant de la gauche, le colonel Jean ASTIER DE VILLATTE commandant l'escadrille 2ème rang 8ème en partant de la gauche, le capitaine Pierre de SAINT PEREUSE pilote 2ème rang 9ème en partant de la gauche, le lieutenant Pol CHARBONNEAUX pilote 2ème rang 11ème en partant de la gauche, le sergent Robert MOUCHET mécanicien 3ème rang 4ème en partant de la gauche. (francaislibres.net)

Le **14/07/1941**, le commandant ASTIER DE VILLATTE est nommé lieutenant-colonel et commandant des Forces aériennes françaises libres du Moyen-Orient à Beyrouth. Le commandant de SAINT-PÉREUSE prend le commandement du groupe par intérim.

Les missions offensives se poursuivent dans la région de Gondar forçant les troupes italiennes à se replier.

LA CONQUÊTE des PAYS du LEVANT

Pendant ce temps en Syrie et au Liban, a débuté le 8 juin « l'Opération EXPORTER », ainsi nommée par les Britanniques, qui consiste à l'invasion des territoires français au Levant tenus par les troupes Vichystes. Les troupes britanniques appuyées par des troupes des Forces Françaises Libres ont réussi, après 1 mois de rudes combats, à obtenir la signature d'un armistice signé le 14 juillet 1941 à Saint-Jean-D'acre ; le Général CATROUX représentant la France-Libre.

Fin juillet 41, la Campagne d'Abyssinie est sur le point de se terminer. Il est prévu que « l'EB.1 » rejoigne la Base aérienne de Damas où flotte désormais le drapeau de la France Libre. Matériel et personnel sont attendus pour la réorganisation d'un « Groupe de bombardement ».

DÉPART pour le MOYEN-ORIENT

Le **01/08/1941**, le lieutenant Maurice du BOISROUVRAY est affecté en Égypte à l'État-Major des F.A.F.L au Caire. A son arrivée, il est nommé *Officier de Liaison* auprès de la RAF à Jérusalem. Il va donner entière satisfaction à ce poste normalement attribué à un officier supérieur.

Le **01/10/1941**, sur la Base aérienne de Rayack au Liban, le Général CATROUX, en présence des Colonels CORNIGLION-MOLINIER, ASTIER de VILATTE, CESARY, et du Commandant DERY, procède à une remise de décorations dont les premières « Croix de la Libération » pour les officiers BALLATORE, DENIS, LE BOIS, LITTOLFF, ANDRÉ et Du BOISROUVRAY.



Au fond à gauche : X, Monier, Magrot, Huin, Bouet(?), Vergine, Delpech ...

Devant : Astier de Vilatte, Denis, Littolf, X , X devant le Général Catroux, derrière Ballatore, Lebois, et X.

NAISSANCE du GROUPE de BOMBARDEMENT n°1 « LORRAINE » (GB.1)

Le **01/10/1941**, création du « Groupe de Bombardement n°1 » (GB.1) en formation à Damas, qui va être baptisé « Lorraine ». Cette unité regroupe les membres restants des Escadrilles de bombardement « EB1 » et « EB2 » du « GRB1 » (Groupe Réservé de Bombardement n°1) qui ont combattu en Libye et en Abyssinie. Le Groupe « Lorraine » va être équipé de bombardier *Bristol- Blenheim* et sera commandé provisoirement par le capitaine de SAINT-PEREUSE.

Le **25/10/1941**, le lieutenant-colonel Édouard CORNIGLION-MOLINIER prend le commandement par intérim du Groupe Lorraine, en attendant l'arrivée du colonel Charles PIJEAUD venant de Londres. Le groupe est désormais équipé de 21 bombardiers *Blenheim* neufs envoyés d'Égypte composant deux escadrilles. Le personnel dénombre 36 officiers, 86 sous-officiers et 64 hommes du rang.



Insigne du Groupe de Bombardement « LORRAINE »

Édouard CORNIGLION-MOLINIER, pilote et vétéran de 14-18, forme son équipage et décide de prendre Maurice du BOISROUVRAY comme navigateur.

DÉPART pour le WESTERN-DESERT

Le « Groupe Lorraine », devenu opérationnel, va être envoyé sur le théâtre des opérations au-dessus du désert libyen. L'Armée britannique, dans le secteur de Tobrouk, doit désormais faire face aux divisions blindées allemandes de l'Afrikakorps, ainsi que la division blindée italienne « Ariete », à quoi s'ajoutent des renforts de la *Luftwaffe*. Le « Groupe de bombardement Lorraine » va être intégré dans le dispositif de la RAF en Égypte, au « **210 Wing** » de la RAF.

Le **01/11/1941**, Maurice est nommé au grade de capitaine à titre temporaire.

Le **05/11/1941**, devant les hangars de l'aérodrome de DAMAS sont alignées en deux rangées les *Blenheim* du « Groupe Lorraine ». Les équipages constitués de nouvelles recrues et d'anciens des escadrilles EB.1 et EB.2 ont terminé leurs séries de vols d'entraînement.

Ils s'apprêtent à décoller pour rejoindre le théâtre des opérations en Égypte. Les appareils vont aller se poser au terrain LG"X" (*Landind Ground n°10*) situé près d'Abu-Sweir à quelques kilomètres d'ISMAILIA, rejoints bientôt par la caravane de l'échelon roulant qui a traversé la Palestine et le désert.



Bombardier Blenheim du Groupe Lorraine (Coll J.W. Bentley)

Le **11/11/1941**, une cérémonie a lieu sur le terrain LG"X", pour la passation du « Groupe Lorraine » à la R.A.F. Le Général Édouard de LARMINAT, délégué du Général George CASTROUX commandant en chef les FFL en Moyen-Orient, présente l'unité à l'Air-Commodore ELMHURST, représentant de l'Air-Marshal Arthur TEDDER.

Les fanions sont remis aux deux escadrilles du « Groupe Lorraine ». Le capitaine de SAINT-PÉREUSE, commandant en second, reçoit le fanion de l'escadrille « Metz », le capitaine GOUSSAULT celui de l'escadrille « Nancy ».

Le **12/11/1941** pour se rapprocher de la ligne de front un premier détachement suivi de son échelon roulant part rejoindre à 250km à l'ouest d'Alexandrie, le terrain LG103 aménagé en zone désertique à 10km de la côte méditerranéenne à l'ouest du village de *Fuka*.



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

DEBOUT de gauche à droite :

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

ASSIS de gauche à droite :

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



En Libye dans le secteur de Tobrouk, l'Armée britannique doit désormais faire face aux divisions blindées de l'Afrikakorps commandées par le Maréchal ROMMEL ainsi que la division blindée italienne « Ariete », à quoi s'ajoutent des renforts supplémentaires de la *Luftwaffe*.

Le **14/11/1941**, le reste du Groupe fait mouvement pour rejoindre dans le désert le terrain « LG105 » situé près du village côtier *d'El-Daba* à 180km à l'ouest d'Alexandrie.

Le **15/11/1941**, le « Groupe Lorraine » effectue sa 1^{ère} mission de guerre en procédant à l'attaque sur le sol libyen d'un convoi italien sur la route *Bardia-Tobrouk*.

Le **19/11/1941**, le « GB »1 se regroupe sur le terrain LG-75 situé à 60km de la frontière libyenne et à 30km au sud du village côtier de *Sidi-Barani*.

Aujourd'hui débute la « 1^{ère} bataille de chars de l'Afrique-du-Nord » avec « l'Opération CRUSADER » lancée par la 8e Armée britannique. Commandée par le Général Claude AUCHINLECK, elle vise à repousser hors de Libye les troupes italo-allemandes et lever le siège de Tobrouk. En face d'eux se trouvent les 12^e, 15^e et 21^e Divisions de chars Panzer commandées par le Maréchal Erwin ROMMEL, et la Division blindée italienne « Ariete ».

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

La défense du camp est assurée par un détachement de Nord-Africains commandé par le capitaine Pierre BOURGOIN. Un détachement de Libanais est venu compléter l'unité en aides mécaniciens, armuriers, chauffeurs, etc...

Le **21/11/1941**, le Groupe exécute sa 1^{ère} mission, cinq appareils y prennent part, il s'agit du bombardement de véhicules sur la route de Bardia - Tobrouk.



Bombardiers Blenheim du Groupe Lorraine (Coll. J.W.Bentley)

Le **23/11/1941**, le *Groupe Lorraine* est de nouveau engagé pour une mission d'attaque des troupes ennemies. La formation est conduite le commandant CORNIBLION MOLINIER avec à ses côtés, Maurice, son fidèle navigateur. Une colonne d'une centaine de chars allemands est repérée et bombardée. 17 des 18 avions placent leurs bombes en plein sur l'objectif provoquant la destruction d'une trentaine de chars.

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

LES PREMIÈRES PERTES du « GB1 »

(† †) Le **28/11/1941**, le *Blenheim n°4*, abattu dans la région d'*El Gazala* à l'ouest de *Tobrouk* par un avion de chasse allemand, ne rentre pas de mission. On reste sans nouvelle des membres de l'équipage, Raymond JABIN pilote (†), Charles POUGIN DE LA MAISONNEUVE navigateur (†) et Henri BRUNEAU radio-mitrailleur, tous trois déclarés « porté disparu ». On apprendra qu'après le crash de leur avion ils ont été faits prisonniers par les Italiens.

(Charles POUGIN DE LA MAISONNEUVE, âgé de 27 ans, décèdera de ses blessures à l'hôpital deux jours plus tard le 30 novembre. Raymond JABIN, capturé et fait prisonnier par les Italiens, sera conduit vers une prison en Italie et réussira à s'évader, récupéré par des maquisards italiens, il décède le 21 juin 1943 à l'âge de 28 ans au cours d'une attaque de miliciens fascistes. Quant à Henri BRUNEAU, lui aussi capturé, il sera envoyé en Allemagne pour être emprisonné).

(†) Le **04/12/1941** au départ d'une mission trois *Blenheim* du groupe Lorraine au décollage se retrouvent face à face avec trois autres avions anglais du « 45 Squadron » faisant de même. Le *Blenheim n°5* ne peut éviter le choc frontal, l'avion du Lorraine s'écrase, tandis que l'avion anglais explose et s'enflamme. Le personnel du Lorraine accourt aussitôt. Le navigateur Pierre de MAISMONT est retrouvé légèrement blessé. Le pilote **Georges FIFRE**, éjecté de l'avion, est grièvement blessé (Il décèdera de ses blessures le lendemain, il avait 23 ans).

Il manque le radio-mitrailleur Henri SOULAT. Un des mécanos appelle, il a entendu quelque chose comme une voix qui gémissait. Oui, on entend des cris, des appels à l'intérieur du fuselage... « C'est SOULAT ! ».

On l'aperçoit roulé en boule, recroquevillé entre ses deux mitrailleuses qui, elles-mêmes, sont allés se loger dans le fuselage cassé. René GATISSOU accourt, c'est le chef-mécanicien, avec une hache pour couper les tôles tordues. On entaille la carcasse de l'avion. **Henri SOULAT** est toujours coincé en boule entre ses mitrailleuses, la tête en bas. Il appelle, les autres le réconfortent. Ou bout d'une heure d'acharnement le malheureux est extirpé de la carcasse de l'avion.

Les missions du Groupe « Lorraine » ont repris. Elles se poursuivent soit pour des bombardements de colonnes ennemies motorisées ou concentrations de tanks ; soit pour le bombardement des positions de Bardia et d'Halfaya, poches de résistance ennemies.



(† † †) Le **06/12/1941** deux patrouilles de trois avions décollent pour participer à une mission de bombardement de colonnes motorisées ennemis sur la piste *d'El Adem* à quelques milles au Nord de Bir-El-Gubi.

Maurice et son équipage n'en font pas partie.

De retour de la mission, un avion est manquant, c'est celui de l'équipage du pilote **Robert SANDRÉ**, avec lui le navigateur **Alexis de MELTCHARSKI**, et le radio **André LANN**. Tous trois seront portés disparus dans le désert libyen du secteur le *Bel El Gubi* au sud de Tobrouk, leurs corps jamais retrouvés.

Le **17/12/1941**, le lieutenant-colonel PIJEAUD rejoint le « Groupe Lorraine » au terrain « LG75 » et prend son commandement. Le commandant CORNIGLION MOLINIER, appelé à Beyrouth, quitte le « Lorraine » après avoir été le *leader* de plusieurs missions. Le personnel voit partir avec mélancolie un chef, gai compagnon à la verve inépuisable, qui transformait la mission la plus dangereuse en une bonne histoire. Maurice regrette déjà son pilote. Il existait entre ces deux hommes une confiance mutuelle inébranlable. Ils ont vécu les missions les plus périlleuses : au cours de combat à deux reprises un moteur de leur avion a lâché, par deux fois ont cru se perdre dans des tempêtes de sables, une fois ils ont failli capoter au décollage leur avion chargé de bombes, une dizaine de fois ils sont rentrés de missions leur avion touché par les tirs ennemis et par deux fois assez gravement. Maurice faisait preuve à chacune de ses occasions d'un sang-froid inébranlable faisant l'admiration de son Commandant.

Maurice du BOISROUVRAY va faire désormais équipe avec le sergent-chef pilote Jean REDOR et le radio-mitrailleur Jean PERBOST.

Le **18/12/1941**, les troupes britanniques ont poursuivi leurs avancées et le « Groupe Lorraine » doit déménager pour se rapprocher de la ligne de front. Il s'installe au-delà de la frontière libyenne sur le terrain de *Gambut* situé non loin du littoral à 30km à l'est du port de *Tobrouk*.

Le **20/12/1941**, le « Groupe Lorraine » va effectuer une importante mission offensive, contre les véhicules de transport ennemis qui battent en retraite sur la route de Benghazi au nord de la Libye.

Maurice intègre pour la première fois l'équipage de Jean REDOR.

Il ne le sait pas ce sera sa dernière mission.

4- SA DERNIERE MISSION

Samedi 20 décembre 1941, les Squadrons composants le « 210^e Wing » doivent effectuer une importante mission de reconnaissance offensive contre les véhicules de transport ennemis qui battent en retraite sur la route de Benghazi en Libye.

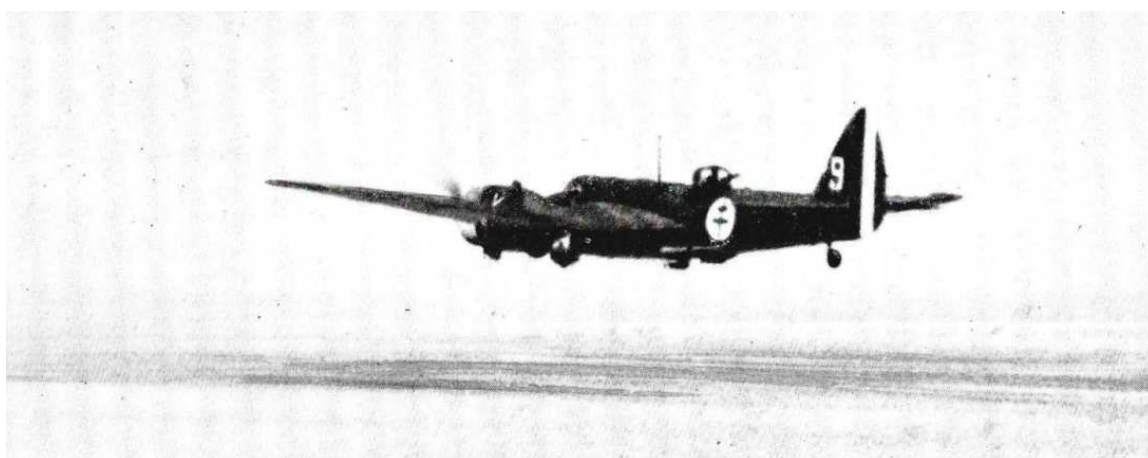


Le Groupe de bombardement « Lorraine » en fait partie, accompagné par des bombardiers *Blenheim* des « 45 et 84 Squadron » de la RAF. Ils seront sous la protection de dix-neuf avions de chasse « P40-Tomahawk » des « 112 et 250 Squadron ».

Quatre bombardiers « **Blenheim Mk IV** » du « Groupe Lorraine » décollent et prennent le cap à l'ouest en direction de Benghazi. La formation est menée par le *Blenheim* du lieutenant-colonel Félix PIJEAUD.

En seconde position se trouve l'équipage du pilote Yves EZZANO et en troisième l'équipage du pilote Pol CHARBONNEAU.

Le quatrième est celui du sergent-chef **Jean REDOR** avec le « **Blenheim n°9** ». Son équipage est composé du capitaine **Maurice du BOISROUVRAY** au poste de navigateur et du sergent-chef **Jean PERBOST** à celui de radio-mitrailleur.



« *Blenheim n°9* » du Groupe Lorraine (Icare n°44)

La formation se trouve désormais dans la région de *Barce*. La météo n'est pas fameuse, le ciel est composé de deux couches de nuages superposées, dont l'une est assez près du sol.

Les avions volent entre les deux lorsque soudain quinze avions de la chasse ennemie débouchent de la couche supérieure. Ce sont des Messerschmitt « Me109 » des Escadrilles n° I et n° II de l'escadron de chasse *Jagdgeschwader n°27* (JG27) de l'aviation allemande.

En l'espace d'un instant, c'est la mêlée. L'escorte de chasseurs engage le combat immédiatement faisant face aux assaillants, pendant que les bombardiers piquent pour aller se réfugier dans la couche inférieure de nuages.

Un combat acharné se déroule, ça vole et tire dans tous les sens. Les balles traçantes donnent à ce spectacle féérique l'aspect d'un feu d'artifice du 14 juillet. Un *Blenheim* anglais est mis en flammes, les autres tentent de resserrer leur formation mais les « Me109 » attaquent si violemment que la manœuvre avorte avant que les bombardiers puissent se soutenir mutuellement. On aperçoit des appareils en flammes, amis et ennemis, brûlant comme des torches.

(†) Le *Blenheim* piloté par **Félix PIJEAUD** est abattu presque immédiatement, son mitrailleur **Louis DELCROS** est mortellement blessé. Le pilote et le navigateur Gaston GUIGONIS réussissent à sauter en parachute alors que l'avion est totalement en flammes.

Le *Blenheim* du lieutenant Yves EZZANO est pris à partie par deux « Me109 ». Ses équipiers Raymond TOURNIER et René BAUDEN le défendent durement. BAUDEN, lors d'une manœuvre d'esquive de son pilote, abat l'un des assaillants ; celui-ci après une virille désordonnée s'écrase au sol.

Les avions de chasse « Tomahawk » réussissent à abattre cinq des « Messerschmitt », tout en subissant eux-mêmes des pertes sévères, quatre sont descendus.

Soudain on aperçoit le « **Blenheim n°9** » du sergent-chef REDOR enveloppé de longues flammes, jaillissant de ses deux moteurs, commençant à ronger les entoilages de ses gouvernes. Deux Messerschmitt s'acharnent sur lui et le *Blenheim* déséquilibré glisse sur la tranche, passe sur le dos et disparaît dans la couche nuageuse.

Le combat finit par cesser et les avions tentent de rentrer à leurs terrains. L'opération est un échec. Cinq avions de chasse et deux *Blenheim* anglais sont manquants. Au « Groupe Lorraine », deux *Blenheim* également manquants, dont le « **Blenheim n°9** » de Jean REDOR.

(†) Félix PIJEAUD grièvement brûlé, sera fait prisonnier par des Italiens et expédié dans un hôpital à Derna. Lorsqu'il apprend que les Italiens en retraite évacuent l'hôpital, il s'évade avec deux officiers britanniques. Quatre jours plus tard il rejoint les lignes alliées soutenu par ses deux camarades, mais à bout de force, il ne peut se remettre et décède deux semaines plus tard le 7 janvier 1942 à Alexandrie. Son navigateur Gaston GUIGONIS, après avoir erré dans le désert pendant neuf jours sera retrouvé par les Anglais le 29 décembre 1941, au bord de l'épuisement total.

Le **18 février 1942**, une note de service de l'Etat-Major FAFL au Moyen-Orient indique que toutes les recherches effectuées pour retrouver l'avion du sergent-chef REDOR sont restées infructueuses.

Maurice du BOISROUVRAY âgé de 31 ans, **Jean REDOR** âgé de 22 ans et **Jean PERBOST** âgé de 26 ans, sont officiellement déclarés « **porté disparu** ».

Leurs corps n'ont jamais été retrouvés.



Estimation du lieu de la disparition au nord d'El-Abi dans le secteur de Benghazi.



Le capitaine Maurice du BOISROUVRAY

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

« Disparaît en Libye » le 20 décembre 1941 dans le secteur de Benghazi



« **Mort pour la France** »

à l'âge de 30 ans

Il totalisait plus de 333 h de vol et 22 missions de guerre

5- LES CITATIONS

CITÉ à l'Ordre de l'Armée de l'Air le Lieutenant du BOISROUVRAY Maurice pour les faits suivants :

« Après s'être distingué au cours des opérations de Koufra, a brillamment participé aux opérations d'Abyssinie effectuant de multiples reconnaissances, attaques de convois et bombardements sur les positions italiennes, souvent malgré de très violents tirs de barrage et l'attaque de la chasse adverse. »

Au Caire le 21 juin 1941, signé G de GAULLE

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

CITÉ à l'Ordre de l'Armée de l'Air le Capitaine du BOISROUVRAY Maurice pour les faits suivants :

« Officier observateur d'une haute valeur morale et d'un dévouement exceptionnel déjà cité le 21/6/1941. Titulaire de 22 missions de guerre. Se distingua au cours du bombardement de Koufra et lors des opérations d'Abyssinie. Porté disparu au Nord d'EL-ABI lorsque son appareil fut attaqué et abattu en flammes par un Messerschmitt 109, le 20 décembre 1941. »

Le 28/08/1942 signé : Général M. VALIN commandant les FAFL

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

6- LES DÉCORATIONS

- Croix de chevalier de la Légion d'Honneur à titre posthume (décret 22/10/47 – JO 24/10/47)
- Croix de la Libération (décret 26/6/41)
- Croix de guerre 39-45 avec 3 palmes de bronze
- Médaille de la Résistance française (Décret 31/3/47 – JO 26/7/47)
- Médaille commémorative des services volontaires dans la France-Libre (décret du 4/4/46)



7- LES HONNEURS

- **CITÉ** à l'Ordre de l'Armée de l'Air, « **le Groupe Réservé de Bombardement** » pour les faits suivants : *« Sous les ordres du commandant ASTIER DE VILLATTE a participé aux opérations de Koufra. A réalisé de nombreuses missions de reconnaissance et de bombardements rendues plus difficiles par l'éloignement des objectifs. »*

Signé : C. de Gaulle

- **CITÉ** à l'Ordre de l'Armée de l'Air, « ***l'Escadrille de bombardement n°1*** » pour les faits suivants :

« Sous les ordres du commandant ASTIER DE VILLATTE, a effectué plus de 50 missions de reconnaissance, bombardements, attaques de convois, prises de vues photographiques dans des conditions très difficiles à une très grande distance de sa base. A notamment participé aux opérations de Bahar-Dahr, de Debareth et de Chilga dans la région du lac Tana. »

Signé : C. de Gaulle

- **1945** – Le 28 mai 1945, le **Groupe de bombardement « GB1 LORRAINE »** se voit décerner la « **Croix de la Libération** » :

« Cette unité a perdu 127 membres d'équipage, soit plus du double de son effectif normal. Durant le conflit, il aura déversé plus de 2.500 tonnes de bombes en plus de 3.000 sorties. Le 10 juin 1945, il défile avec 3.000 avions alliés au-dessus de Francfort. Huit jours plus tard, il survole les Champs-Élysées en formant son emblème : la croix de Lorraine. »



- **PARIS**, son nom est inscrit sur une plaque commémorative au Cimetière de Picpus situé au 35 rue de Picpus dans le 12^e Arrondissement. En rentrant à droite sur le mur de pierre, sont fixées des plaques commémoratives rappelant le sacrifice de disparus durant la Seconde Guerre mondiale qui n'ont pu rejoindre les tombeaux familiaux.



(landrucimetieres.fr)



- **VERSAILLES**, département des Yvelines (78), sa commune de naissance, son nom n'est pas inscrit sur le Monument aux Morts.

- **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/>



Le Mémorial du Tréport (Coll. AM-FAFL)

8- LA FAMILLE

1910 - SA NAISSANCE – Le 27 juillet 1910, à Versailles (78), est né à 21h15 au domicile familial 24 rue de la Chancellerie, un enfant prénommé *Maurice Marie Louis* fils de Henri Charles Louis Marie Amaury de *Jacquelot du BOISROUVRAY* Lieutenant au 2^e Régiment de Chasseurs âgé de 34 ans, et de Joséphine Marie Louise de POLIGNAC âgée de 28 ans. L'acte naissance est établi à la Mairie en présence d'Armand Marie Félix Comte de Bonneval propriétaire âgé de 33 ans demeurant à Chaumières dans le Cher, et de Eugène Elysée Maurice AURIOL Lieutenant au 27^e régiment de Dragons âgé de 35 ans demeurant à Versailles.

1939 – Maurice du BOISROUVRAY est domicilié au domaine familial du Manoir du Kerdoux sur la commune d'Ambon en Morbihan.

1944 – Sa mère, la Comtesse du BOISROUVRAY, réside au 1 Rue Louis David à Paris 16^e, puis l'année suivante à la Villa Gaspard à La Bourboule (63).

1945 - Son frère, le capitaine observateur Guy du BOISROUVRAY, en congé de convalescence, réside à New-York, Hotel-Plaza, 5^e Avenue.

1947 – Le 28/04/1947, Maurice du BOISROUVRAY est reconnu « Mort pour la France ».

1947 – Son frère, le Comte Henri du BOISROUVRAY réside à Paris 8^e au 33 Avenue Montaigne.

1958 – Ses parents résident à Paris 16^e au 82 Rue de la Faisanderie.

1964 – Décès de son père, le Comte Henri Charles Louis Marie Amaury de JACQUELOT du BOISROUVRAY le 16 juin 1964 à l'âge de 88 ans, Officier de la Légion d'Honneur, Croix de guerre 14-18.

1964 – L'acte de décès de Maurice du BOISROUVRAY est transcrit le 26/08/1964 à la Mairie d'Ambon, en Morbihan.



Sources documentaires supplémentaires:

Témoignage de Raymond Tournier - Revues Icare n°166 et n°44 - Archives B.Lefèvre
Archives J.W. Bentley – Archives O. Rozoy

SITES WEB : alamer.fr - memorialgenweb.org - monumentsmorts.univ-lille.fr - aviationsmilitaires.net
asisbiz.com - milguerres.unblog.fr - avionslegendaires.net - aerosteles.net - aviateurs.e-monsite.com
communes.com - geneanet.org - concorde.canalblog.com - en.wikipedia.org - nationalarchives.gi
archiwum.allegro.pl - asisbiz.com - ordredelaliberation.fr - tombes-sepultures.com - landrucimetieres.fr

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/>

