



Jean-Charles ROYER

Né le 7 mai 1923 à Saint-Brieuc (22)

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

Matricule FAFL 53533

« Disparaît en mer Méditerranée » le 17 août 1942 au large de la Grèce



Parachutiste à la 1^{re} CCP
(Compagnie de Chasseurs Parachutistes)



« Mort pour la France » à l'âge de 19 ans





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

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



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

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

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

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

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

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



Agir pour la Liberté



Le parcours d'un jeune Breton 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 David Portier, mémorialiste des SAS de la France Libre

et de Jean-Pierre Fitamen vice-président de l'AM-FAFL

(07/2023)



Association pour la Mémoire des Forces Aériennes Françaises Libres

Fondation de la France-Libre

16 Cour des Petites Ecuries, 75010 PARIS

Email : amfafl.contact@gmail.com



1- SES DÉBUTS

1923 – SA NAISSANCE - Le 7 mai 1923, à Saint-Brieuc, département des Côtes du Nord (22), est né un enfant prénommé *Jean-Charles*, fils de Charles Marie ROYER né à Carhaix âgé de 43 ans, et de Marguerite Marie PERROT.

Jean-Charles ROYER a 3 frères dont Georges et Michel. Il poursuit sa scolarité au lycée Saint-Charles de St-Brieuc. Ils sont domiciliés chez leurs parents au 10 Boulevard Gambetta à Saint-Brieuc.

Son frère Georges va fréquenter le Lycée Anatole-Le-Braz à Saint-Brieuc.

1939 – Son père, vétéran de la guerre 14-18, est entrepreneur dans une importante affaire de quincaillerie et chauffage central à Saint-Brieuc.

LA FRANCE entre EN GUERRE

Le **03/09/1939**, suivant la Grande-Bretagne, la France déclare la Guerre à l'Allemagne après l'invasion de la Pologne. A la déclaration de la guerre, son père est mobilisé au poste de Commandant du 10^e Corps d'Artillerie de Rennes. Chef de parc à Rennes, il doit se charger de réquisitionner chevaux et véhicules pour les besoins de l'armée. C'est ainsi qu'il est amené à réquisitionner une partie des camions et des chauffeurs de sa propre entreprise.

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 ».

Mai 1940 – Son père est envoyé combattre du côté de Sedan au moment de l'offensive allemande.

Le **17/06/1940**, en France, face à l'avancée fulgurante des troupes allemandes à travers le pays, le Maréchal PÉTAIN, nommé la veille Président du Conseil, au cours d'un discours radiophonique, annonce à tous les français qu'il va demander à l'ennemi l'arrêt des combats.

2- DEPART pour REJOINDRE L'ANGLETERRE

Le **18/06/1940**, on annonce la présence de l'armée allemande à Rennes, rien ne paraît pouvoir maintenant les arrêter. Jean-Charles, son frère Georges et leur cousin germain Claude Le HENAFF âgé de 18 ans, ne supportant pas la défaite de l'Armée française, décident de partir s'engager en Grande-Bretagne, seul pays encore en lutte contre l'envahisseur.

Les trois jeunes quittent St-Brieuc pour gagner Paimpol, pensant pouvoir trouver un bateau de pêche. A leur arrivée, Déception ! Tous les bateaux sont en mer, sauf ceux hors d'état de naviguer.



Le **19/06/1940** à 5 heures le lendemain, surprise ! ... une superbe goélette « la Manou », est à quai dans le bassin du port. A bord, un seul marin, Jean Le DEUT, endormi, ayant fui le long de la côte l'avance allemande depuis Le Havre. Il hésite à partir en Angleterre, mais prendra les 3 jeunes s'il s'y décide. En tout cas rien à faire avant l'ouverture des écluses à la marée haute de fin d'après-midi vers 18 h00. Les trois jeunes décident d'aller rechercher une solution dans les petits ports environnants ... sans succès ils sont de retour à Paimpol. Entre temps, Jean LE DEUT a accepté d'entreprendre la traversée mais il doit constituer un équipage, il lui faut trouver un mécanicien. Jean EOUZAN arrivé dans la nuit après avoir traversé tout le nord de la France venant de Dunkerque, accepte d'embarquer malgré la fatigue. C'est alors que Jean LE DEUT est abordé par l'amiral LECOCQ, professeur général de l'école d'hydrographie de Paimpol, « Nous voulons partir avec vous ! ». L'amiral est accompagné de 52 élèves de l'école. La discrétion est de rigueur, on annonce l'arrivée des premiers allemands à l'entrée de Paimpol. Il faut s'assurer que l'éclusier ouvrira bien les portes du bassin malgré les ordres qu'il pourrait recevoir de bloquer la sortie du port....

18h00 - La marée est haute, les écluses s'ouvrent. A peine le temps pour certains d'embrasser leurs mères que des cris jaillissent : « Vite... Partez ! ». En quelques secondes le pont du yacht se retrouve noir de monde. Les étudiants de l'école d'hydrographie, des marins militaires, des jeunes journalistes de Rennes, deux femmes anglaises, et nos trois jeunes briochins sont maintenant à bord, un peu moins d'une centaine lorsque le capitaine du navire lance : « *Larguez tout – Arrière en route les deux moteurs !* »



Le Yacht Manou (Coll. Le Deut)

Le temps presse, « La Manou » est gênée dans sa manœuvre, un des deux moteurs est en panne. La proue heurte violemment le quai, cassant un peu de bois, canot écrasé, lisse et pavois faussés et brisés. Sur la jetée la foule présente lance des « au revoir », « bonne chance », « courage ».

Jean BATARD est à la barre, à la sortie de l'écluse, les passagers, un peu plus d'une soixantaine, entassés sur le pont étroit, masquent les balises. L'échouage est évité de justesse. « La Manou » franchit les passes, le 2nd moteur a bien voulu se mettre en marche.

19h30 - « La Manou » atteint le large et met le cap sur Plymouth en Angleterre. Encore en vue des côtes, un avion suspect les survole. Tout le monde s'engouffre comme il le peut sous le pont. Les choses en restent là. Pas de navire en vue. La nuit tombe bientôt. Les moteurs ronronnent. Le ciel est

clair. Une bonne brise d'Est creuse la mer. Tous feux éteints, « la Manou » taille sa route, roulant bord sur bord sous sa mâture dépourvue de voiles.

Le **20/06/1940**, le jour se lève. Vers 8h30, après une belle traversée sans incident, la rade de Plymouth se dessine, masquée sous un léger voile de brume. Une vedette de port vient bientôt nous reconnaître : « *Qui êtes-vous ? D'où venez-vous ?* ».

La vedette les conduit sur un point de mouillage à proximité d'autres bateaux français échappés de France comme eux. Il est environ 10h00 lorsque l'ancre est jetée en rade de Plymouth. Après les formalités d'usage les passagers sont débarqués, seuls restent à bord les huit hommes de l'équipage du yacht.

DÉBARQUEMENT à PLYMOUTH

Après les formalités d'usage les passagers sont débarqués, seuls restent à bord les huit hommes de l'équipage du yacht. Georges, Jean-Charles et Claude ont atteint leur but, les voilà en Angleterre.

Le **22/06/1940**, le Général de GAULLE, renouvelle à Londres au micro de la BBC, son APPEL à le rejoindre pour continuer le combat.

3- SON RALLIEMENT A LA FRANCE LIBRE

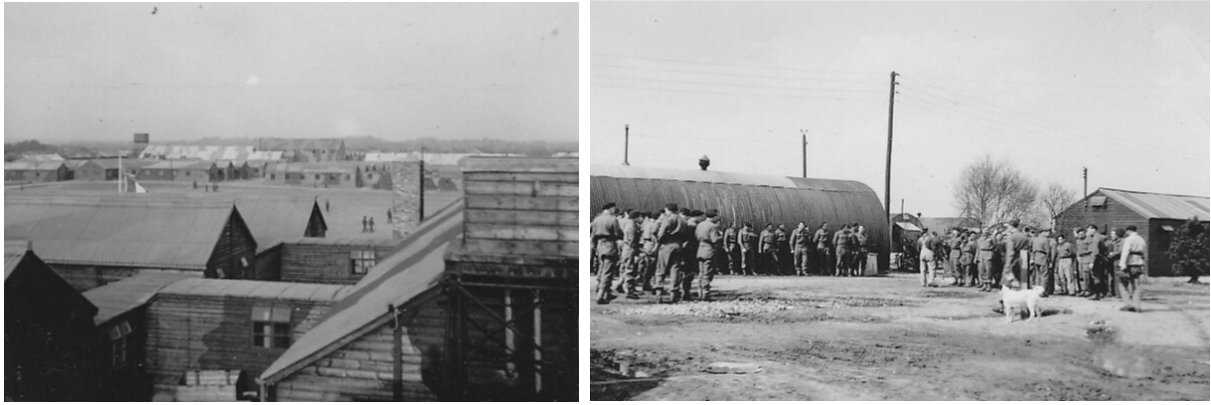
Les trois hommes, exprimant le vœu de répondre à l'Appel du Général de GAULLE, sont dirigés vers « Delville Camp » près d'Aldershot et de Farnborough, situé à 70 km au sud-ouest de Londres, où sont rassemblés d'autres volontaires.

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

DIRIGÉ vers « DELVILLE CAMP »

A son arrivée à « Delville Camp » Gorges découvre deux camps immenses qui se font face, de part et d'autre d'une grande aire de parade : « Delville Camp » et « Morval Camp ». Le choix des deux noms est un hommage à deux sites de la Bataille de la Somme en France.

Chacun des deux camps ont leurs lots de baraques en bois parfaitement alignées servant de dortoirs, de réfectoires, de douches, de salles de formation. Le plus étonnant sont les WC : 12 sièges faisant face à 12 autres sans aucune cloison. Dans une des baraques bien aménagées, Lady SPEARS et ses « Spearett » ont organisé une vaste cantine où les nouveaux arrivants sont accueillis chaleureusement avec une tasse de thé, biscuits et chocolats à discrétion. Parmi les jeunes volontaires de nombreux bretons venant de Brest, de Lambazellec, de Saint-Pierre-Quilbignon, de Saint-Renan, de Plabennec, de Morlaix, ..., pour la plupart âgés de 15 à 18 ans.



Delville-Camp (Fond J-M Boris)

CRÉATION du « BATAILLON DE CHASSEURS »

Les volontaires sont incorporés au « Bataillon de Chasseurs » après sa création le 10 juillet. Composé de 3 compagnies, son commandement est confié au capitaine HUCHER, ancien du 6^e Bataillon de Chasseurs Alpains.

Le **14/07/1940**, le bataillon défile à Londres devant le Général de GAULLE qui va le recevoir quelques jours plus tard au *Delville Camp* pour le passer en revue en compagnie du Roi George VI. La « Légion de GAULLE » est représentée par 40 légionnaires, 40 aviateurs, 40 chasseurs et 40 marins. Ce jour là, le gouvernement britannique a l'aimable courtoisie de faire hisser un immense drapeau tricolore sur l'une des tours du Palais de Westminster. Le défilé a lieu entre le Parlement de Westminster jusqu'à la statue du Maréchal FOCH, située à « Grosvenor Gardens », au pied de laquelle le Général de GAULLE dépose une couronne de fleurs.



Défilé du 14 juillet 1940 à Londres (canempechepasnicolas.over-blog.com)

*Après avoir salué les aviateurs, le général de GAULLE passe en revue les chasseurs.
Derrière lui à sa droite, l'Amiral MUSELIER commandant les FAFL et les FNFL.*

Malgré le manque de matériel une période de formation à l'instruction militaire élémentaire va débiter sous les ordres du capitaine LALANDE et des lieutenants DUPONT et CHABERT.

Le **18/09/1940**, Jean-Charles ROYER signe, devant le Capitaine REDEL, son acte d'engagement définitif. A cette occasion il déclare être né en 1922, se vieillissant d'une année, et demande à servir dans l'aviation en se portant volontaire « candidat élève-pilote ».

Il sera prochainement admis parmi le personnel des Forces Aériennes Françaises Libres (FAFL) et le matricule FAFL n°30.624 lui sera attribué.

INSTALLATION à « OLD DEAN CAMP » (CAMP de CAMBERLEY)

Mi-octobre 1940, le « Bataillon de Chasseurs » est envoyé pour participer à la construction d'un nouveau camp nommé « Old Dean Camp », qui sera plus communément appelé « Camp de Camberley ». Les hommes vont dans un premier temps être installés dans des villas réquisitionnées à Camberley.

Camberley est une ville de garnison située dans le Comté de Surrey à environ 50 km à l'ouest-sud-ouest de Londres. Elle abrite la *Royal Military Academy Sand-hurst*, (l'école des officiers de l'armée britannique : l'équivalent en France de l'Ecole de Saint-Cyr) et le *Staff Collège* (l'équivalent en France de l'École de Guerre).

En réalité le Centre d'Instruction de Camberley va se situer à environ 3 km du centre de la ville, tout près du petit village de « Old-Dean » qui a donné initialement son nom au camp. Situé sur un plateau en pleine nature, il va être construit dans le but d'y installer un centre d'accueil et de transit ainsi qu'un « Centre d'instruction » pour les volontaires voulant rejoindre les Forces Françaises Libres. Les travaux de génie civil et la construction des bâtiments vont commencer le 30 octobre 1940 et seront réalisés avec le concours de soldats anglais du *Royal-Engineers*.

Tout autour du camp il y a des bois de pins, des collines, des grandes pistes sablonneuses. La construction du camp va être très difficile, rien n'existe. Il va falloir creuser les routes, tracer des chemins, amener l'eau, l'électricité, tout cela en période hivernale avec de la pluie et de la neige. Les hommes vont devoir patauger dans une boue épaisse et gluante. Exposés à tous vents les pionniers vont surnommer l'endroit : « Les Hauts de Hurlevent ».

Des baraquements mis en place, appelés « bidons » par les Français, sont des constructions préfabriquées sur un concept développé au cours de la première guerre mondiale par les britanniques. Dénommés « Nissen hut » ces bâtiments en forme de demi-tube possèdent une structure en bois et sont recouverts de tôles ondulées.





Construction des baraquements (Archives AMFAFL)

Les baraquements sont disposés tout autour d'un immense terrain vague qui est devenu un magnifique « parade ground » avec en son centre, un mât immense où flottent désormais le drapeau français et la flamme à croix de Lorraine.

Les « bidons » qui sont utilisés comme dortoirs accueillent environ une quinzaine d'hommes. Sur le chemin qui mène à la patte d'oie vont être élevés le carré des officiers et le parc à voitures, à l'extrémité opposée et près du raccourci qui mène à Camberley, le carré des sous-officiers ; dans une allée latérale, la chapelle, la salle des fêtes, l'infirmerie, le poste de police.



Camp de Camberley (Coll. J.P Fitamen)

Le **08/12/1940**, le « Bataillon de Chasseurs » est dissous, ses cadres et ses hommes étant destinés à partir renforcer d'autres unités des Forces françaises libres. En attendant le départ vers d'autres formations, les chasseurs du bataillon restent cependant unis autour de leurs cadres.



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



Ses camarades à Camberley (Coll. D. Portier)

Le **24/12/1940**, le bataillon passe la veillée de Noël en compagnie du Général de GAULLE. Un grand spectacle est organisé avec les moyens du bord. Tous se retrouvent à la messe de minuit célébré par le Révérend Père TRENTESSAUX, aumônier du camp.

Le **31/12/1940**, le bataillon se retrouve une dernière fois entièrement réuni pour un réveillon de la Saint-Sylvestre organisé par Lady SPEARS, l'épouse du colonel Edward SPEARS de l'armée britannique.

CANDIDAT PARACHUTISTE

Jean-Charles apprend qu'un certain « Capitaine BERGÉ » cherche des volontaires pour former une « compagnie de parachutistes ». Voyant là une opportunité de pouvoir rejoindre plus rapidement les zones de combat, il renonce à sa candidature d'élève-pilote et, avec son frère Georges, se porte volontaire. Avec eux d'autres candidats parachutistes tels que Marcel DREZEN, Louis LE GOFF, Marcel RODIER, René DEJAN, Jean-Paul TOURNERET, Louis GUEGAN,

AFFECTATION à la 1^{ère} COMPAGNIE d'INFANTRIE de l'AIR (1^{ère} CIA)

Le capitaine BERGÉ va imposer à ses hommes un entraînement physique des plus rigoureux. Il va leur faire suivre une formation les préparant à leurs futurs combats, dans différents centres d'entraînements, à commencer par celui du Camp de Camberley à son ouverture en janvier 1941.

Le **11/01/1941**, Jean-Charles ROYER est affecté à la **1^{ère} C.I.A (Compagnie d'Infanterie de l'Air)** avec son frère Georges. Le matricule FFL n°53.533 lui a été attribué.

Des entraînements sont prévus d'une extrême dureté, marches organisées par tous les temps, de jour comme de nuit, entrecoupées d'exercices variés, attaque d'une ferme, d'un pont, pose de charges

explosives, tout cela sans se faire attraper par les *Home-Guards*. Celui qui se fera prendre, n'ayant aucune pièce d'identité sur lui, risquait d'être pris pour un parachutiste allemand et subir arrestation et interrogatoire musclé des services de sécurité. Les hommes vont apprendre à se battre, à tuer, l'art du sabotage, tirs avec tout type d'armes dans toutes les positions.

Début-février, un détachement est dirigé vers le centre de formation des parachutistes de RINGWAY.

FORMATION de PARACHUTISTE à RINGWAY

RINGWAY est situé près de Manchester, au nord-ouest de l'Angleterre. Sur cette base aérienne de la R.A.F a été créée en 1940 la 1^{ère} école britannique d'entraînement parachutiste (n°1 Parachute Training School = n°1 PTS), passage obligé pour être breveté parachutiste.

Le **11/02/1941**, Jean-Charles rejoint le « n°1 PTS » installé sur la Base R.A.F de RINGWAY. En décembre un premier groupe est déjà venu ici avec le capitaine BERGÉ. Un second groupe arrive maintenant sous les ordres du capitane René WEILL alias GEORGES. L'ensemble comprend deux officiers, six sous-officiers et trente hommes dont Jean-Charles et son frère Georges.

Les « Free French » ne passent pas inaperçus avec leur tenue kaki, coiffés du calot bleu-marine de l'Armée de l'air française, et cousu à l'épaule le badge « **FRANCE** ».



(coll. JP Fitamen)

Le stage d'entraînement va durer 3 à 4 semaines. Ce centre de formation est réputé pour sa dureté et son extrême rigueur. Les stagiaires reçoivent un entraînement au sol très éprouvant au cours duquel ils apprennent la technique du saut en parachute. Depuis une plate-forme, ils doivent sauter dans le vide, accrochés à un câble, et ils sont lancés à toute vitesse pour terminer par un magnifique roulé-boulé. Après cet entraînement qui permet d'acquérir les automatismes, ils effectuent les sauts à partir d'un ballon puis d'un bombardier « Whitley ».



(mediarunworld.com)



(ptsheritage.com)

Le **21/02/1941**, Jean-Charles ROYER obtient le Brevet parachutiste n°413.

Début-mars, les hommes sont de retour à Camberley.

FORMATION à INCHMERY-HOUSE

Le **15/05/1941**, après l'entraînement de saut en parachute, la 1^{ère} C.I.A quitte Ringway pour s'installer à Exbury, au camp d'entraînement de « Inchmery-House ». La propriété appartenant à la famille Rothschild est située en bord de mer, face à l'île de Wight, tout près du port de Southampton, dans le sud de l'Angleterre.



Inchmery-House (visit-hampshire.co.uk)

La compagnie est alors renommée **1^{ère} C.P (Compagnie Parachutiste)** et comprend alors 10 officiers, 12 sous-officiers et 74 hommes. Là, les parachutistes reçoivent une formation de commando très poussée et physiquement très dure.

Deux groupes distincts sont constitués.

- Le premier groupe reçoit une préparation au combat et à l'exécution de coups de main.
- Le second groupe est destiné à la lutte clandestine et au renseignement.



(paramicalebelge.e-monsite.com)

Juillet 1941 - Le Général de GAULLE tient particulièrement, malgré son petit nombre, à ce que la France Libre soit présente partout et participe aux combats du Proche-Orient. Il souhaite ainsi faire la

preuve que la France libre occupe un rôle actif dans la conduite de la guerre et également s'assurer que les territoires français libérés ne seront pas alors dirigés par les Britanniques.

Dans ce but, il réclame que la 1^{ère} Compagnie de Parachutistes soit envoyée au Levant (Syrie & Liban). A cette date, la Syrie et le Liban viennent d'être libérés par les alliés avec l'intervention de la 1^{ère} Brigade des Forces Françaises Libres commandé par le Général MONCLAR.

Le capitaine BERGÉ laisse à « Inchmery » le groupe spécialisé dans les missions de renseignements, et se prépare, avec le reste de la Compagnie, pour un départ au Moyen-Orient.

BARNES – CAMP DE TRANSIT

Le **16/07/1941**, le reste de l'unité, soit une cinquantaine d'hommes, rejoint Londres et s'installe quelques jours au camp de transit de Barnes. Jean-Charles ROYER et son frère Georges en font partie.



Juillet 1941 au camp de Barnes (Coll. D. Potier)

DEBOUT : Gilbert Contentin – Louis Guégan (†) – Louis Le Goff – René Audibert – Hilaire Gaultier (†) – Jean Ledan – **Georges Royer (†)** – Jacques Le Roy (†) – Jean Ducourneau (†) – Georges Bergé – Emile Logeais (†) – Philippe Fauquet (†) – Lucien Geiger – Roger Blanc – René Martin – Aimé Gillet (†) – Marcel Drezen – Lajos Klément – Jean Bouard.

MILIEU : Jean Le Gall – Pierre Leostic (†) – Jacques Mouhot – Jean Tourneret (†) – Pierre de Bourmont – Antoine Belle – Jean Le Goas – Emile Poizat alias Jean Jacquier – Daniel Girard alias Marie-Victor – Jacques Linale (†) – Pierre Provot – Jean Bothorel – Gaston Klinckemaille (†) – Robert Guichaoua (†) – René Hulin – Henri James (†).

ASSIS : Roger Boutinot (caché) – Michel Vidal – Isidore Jouanny (†) – Florenti Gretry – Claude de Blighnières (†) – Lucien Mariage – Pierre Niot – Raoul Carion – Pierre Plantiveau – Georges Le Meur – Pierre Lagèze – Marcel Rodier – Joseph Prados – Marcel Balère – Jean-Charles Royer (†) – René Dejan (†) – Victor Iturria (†).

DÉPART pour l'EGYPTE

Le **21/07/1941**, une cinquantaine d'hommes de troupe, 2 officiers, 3 sous-officiers, 1 médecin militaire, embarquent sur le paquebot transporteur de troupes « *SS Cameronia* » au port de Greenock près de Glasgow (Écosse) à destination du Moyen-Orient.



Jean-Charles ROYER (Coll. D. Portier)

Le **03/08/1941**, le navire prend la mer et intègre le convoi WS-10 en formation, comportant 16 navires de transport de troupes et 3 cargos de transport de matières explosives, le navire commandant étant le « *SS Orcades* ».



le « SS Cameronia » (qe2-prideoftheclyde.blogspot.com)

Après quelques jours de navigation le convoi passe au large des Iles des Açores et des îles du Cap-Vert, poursuivant sa route vers le sud.

Le **17/08/1941**, escale dans la baie de Freetown en Sierra-Leone pour ravitaillement.



Baie de Freetown (Coll.AM-FAFL)

Le **02/09/1941**, escale au port de Cape-Town en Afrique-du-Sud.

Le **05/09/1941**, escale au port de Durban en Afrique-du-Sud. La Compagnie de parachutistes débarque.



Le SS Nieuw-Amsterdam en escale au port de Durban (samilitaryhistory.org)

Le **08/09/1941**, la Compagnie de parachutistes embarque sur un autre navire, le paquebot *SS Nieuw-Amsterdam*, qui prend la mer à 13h00-GMT avec le navire *SS Mauretania* formant le convoi CM.18 à destination d'Aden et Suez escorté par le croiseur *HMAS Australia*.

Le **15/09/1941**, à l'approche du port d'Aden le croiseur *HMAS Australia* quitte la formation.

ARRIVÉE au MOYEN-ORIENT

Le **18/09/1941**, arrivée à Port-Toufik près de Suez en Egypte. Transfert par voie routière jusqu'à El-Kantara (Égypte) en camion, puis transfert par voie ferroviaire d'El Kantara à Beyrouth (Liban) en traversant la Palestine.

Le **23/09/1941**, arrivée à Beyrouth et réception par le général de LARMINAT, commandant les FFL au Levant.

Le **25/09/1941**, par ordre du général de LARMINAT, la « 1^{ère} C.P. » passe sous contrôle de l'Armée de Terre et devient le « Peloton Parachutiste du Levant ».

Le **30/09/1941**, après un court séjour à Beyrouth, le groupe du capitaine BERGÉ rejoint le camp d'aviation de Mezzé près de Damas en Syrie et passe sous les ordres du général Raoul MONTCLAR.

Le capitaine BERGÉ dès son arrivée découvre le manque cruel de moyens : pas de parachutes, ni d'avion adapté aux parachutistes. Il tente malgré tout, au cours des premières semaines, de maintenir le moral de ses hommes en organisant divers exercices d'entraînements.



(Coll. D. Portier)



DEBOUT : Jacques LEROY (†) – Roger BOUTINOT – Louis Le GOFF – Jean ROYER (†disp.)

ASSIS : Henri JAMES (†) – X – Robert GUICHAOUA (†) – X – X – X – Victor ITURRIA (†) – Jacques Le GALL –
Pierre GHASNE de BOURMONT (Coll. D. Portier)

Le **15/10/1941**, par décision du Général de GAULLE, la Compagnie est rebaptisée « 1^{ère} Compagnie de Chasseurs Parachutistes » (1^{ère} CCP) et repasse sous le commandement des FAFL en Moyen-Orient sous les ordres du Général Martial VALIN.

LES PREMIÈRES PERTES

(† † † †) Le **22/10/1941**, trois parachutistes, **Jacques LINALE** 19 ans, **Pierre PROVOT** 21 ans, **Gaston KLINKEMAILLÉ** 19 ans, meurent accidentellement lors d'un vol d'entraînement à bord du « *Bristol-Blenheim IV T1855* » du « Groupe Lorraine » piloté par le sous-lieutenant **Daniel NEUMANN** âgé de 25 ans, qui s'écrase non loin du terrain d'aviation à 3km au nord-est de Daraya.



Le 1^{er} CCP présente les armes au Général CATROUX (Coll. D. Portier)

Le **26/11/1941**, cérémonie devant le Général CATROUX qui passe en revue la 1^{ère} CCP.

(†) Le **24/12/1941**, le jeune parachutiste **Hilaire GAULTIER** âgé de 20 ans, meurt accidentellement en voulant dévisser la fusée d'un obus qui explose.



Camarades de Louis prêts pour le saut : (Coll. D. Portier)

Marcel RODIER, Michel VIDAL, Jacques MOUHOT, Daniel GIRARD alias MARIE-VICTOR, René DEJAN († disp.), ...

CHEZ LES SAS au CAMP de EL-KABRIT en ÉGYPTÉ

Le 29/12/1941, la 1^{ère} CCP ne pouvant réellement être opérationnelle par manque de moyens, il est décidé qu'elle puisse intégrer la Brigade des commandos britanniques du Major David STIRLING. Cet homme, à force de ténacité, a réussi, malgré le scepticisme de son Etat-Major, à créer cette unité en juillet 1941. Cette unité du SAS (*Special Air Service*) est nommée « Détachement L », elle comprend une soixantaine d'hommes réputés pour avoir des méthodes peu orthodoxes. Le Major David STIRLING veut en faire une unité SAS capable de faire des raids en profondeur derrière les lignes ennemies, de s'attaquer aux quartiers généraux, aux aérodromes, aux dépôts de munitions et d'approvisionnement ainsi qu'aux moyens de communication de l'ennemi. « *Who dares wins* » (Qui ose gagne) en sera la devise. Ses hommes subissent un entraînement intensif à la marche et à l'orientation dans le désert. STIRLING attend de ses hommes bien plus que le meilleur, de jour comme de nuit. Un entraînement particulier est mis en place pour le maniement de tous les types d'armes qu'il peut exister. Ils s'emploient également à la fabrication innovante de bombes incendiaires à retardement, qu'ils ont spécialement mise au point, baptisées « Lewes » (mélange de plastic de thermite et d'huile minérale) du nom de son concepteur, Jock LEWES, l'adjoint du Major STIRLING. Au cours du mois de décembre, ils ont pu mener avec succès plusieurs raids en pénétrant les lignes ennemies, attaquant par surprise les aérodromes et détruisant plusieurs dizaines d'avion en stationnement en allant déposer discrètement leurs bombes incendiaires à retardement sous les ailes.



Son frère Georges et ses camarades (Coll. D. Portier)

La 1^{ère} CCP du capitaine BERGÉ quitte Damas en camion à destination de l'Egypte.

Le **01/01/1942**, les parachutistes atteignent le Camp de Kabrit proche du Grand Lac Amer, situé à 100 km à l'Est du Caire, sur les bords du canal de Suez.

Son camarade Louis GUÉGAN écrit dans son carnet :

« Heureux 1er de l'An 42. Je venais d'arriver dans le désert tout près du canal de Suez dans un endroit très bien et avec les Anglais. Tout ce que je sais en ce moment je couche sous la tente. J'ai commencé mon entraînement avec les Anglais. La journée a été très bien. Par compte j'ai appris à manier la mitrailleuse italienne prise en Libye, pour leur flanquer sur la gueule prochainement. » (sic)



(Coll. D. Portier)

A son arrivée, le « French Squadron » ainsi nommé, installe son campement. La Compagnie va intégrer un sergent tunisien et quatre volontaires syriens.



Victor ITURRIA (†) – Jean LE GOAS - Jean-Charles ROYER (†) (fflasas.org)

Pour la trentaine d'hommes débute alors un entraînement très dur exigé par le Major STIRLING et en particulier « l'art du sabotage » que va leur enseigner le Captain Bill CRUMPER. Tous les jours, les

instructeurs britanniques poussent les hommes au maximum et les marches succèdent aux marches, séances de tirs, manipulation des explosifs, orientation.



Entraînement au saut (Source IWM – Coll. D. Portier)

Quelques jours de permission sont passés dans un endroit merveilleux au bord du Nil dans la propriété de Mr VENDÉ, directeur d'une sucrerie française.



Les camarades de Jean Royer

DEBOUT : Jean Le GALL ; Roger BOUTINOT ; Isidore JOUANNY (†disp.) ; Pierre de BOURMONT, Pierre LAGEZE
ACCROUPI : Jean Le GOAS, X, - ASSIS : Marcel DREZEN, Victor ITURRIA (†), Michel VIDAL,
 Lucien MARIAGE (Coll. D. Portier)

EXERCICE d'ÉVALUATION

Le **21/02/1942**, la période de formation des paras du « *French Squadron* » se termine. Pour prouver leurs capacités, ils s'adonnent à un exercice de sabotage en effectuant un raid sur l'aérodrome de Héliopolis distant de 130 km. Vingt-quatre hommes sont désignés et forment deux groupes placés sous le commandement du capitaine BERGÉ et du lieutenant JORDAN. Le « raid » va débiter par une marche vers le Caire » à travers le désert de Kabrit.

Son camarade Louis GUÉGAN note dans son carnet :

« Marche. Départ à 7 heures pour 150 km. 1re nuit 25 Km avec 25Kg sur le dos et escalade beaucoup de falaises assez bien passé. » (sic)



(Coll. D. Portier)

Lundi 23 février :

« Repos mais le soleil nous brûle. Très soif mais on ne peut pas boire. Départ 6 heures le soir pour 50 kms. Très dure nuit interminable. » (sic)

Mercredi 25 février:

« Repos. Tempête de sable très désagréable. » (sic)

Au bout du troisième jour, les deux groupes atteignent le point prévu pour l'approche finale à quinze kilomètres de l'objectif. La nuit suivante, les groupes de sabotage pénètrent, sans être découverts, sur la Base aérienne de Héliopolis sévèrement gardée. Pour simuler le sabotage des avions, ils doivent apposer des étiquettes adhésives sur les avions disséminés sur le terrain.

Son camarade Louis GUEGAN écrit dans son carnet :

« Attaque de l'aérodrome d'Héliopolis à 3h du matin. Après avoir détruit 5 avions à deux, on est allé au point de ralliement et ensuite au breakfast qu'on attendait avec impatience ». (sic)

L'opération est une réussite ! Sans avoir été repérés, ils ont marqué quatre-vingt-dix avions et deux dépôts d'essence. La preuve est faite, le « French Squadron » est opérationnel, capable de pratiquer tous types de sabotages en intervenant en profondeur à l'intérieur des territoires occupés par l'ennemi en plein désert.

Le **27/03/1942**, le capitaine BERGÉ annonce la programmation d'une mission dans les prochains jours, Louis GUÉGAN et Jean-Paul TURNERET sont désignés pour se préparer à l'opération qui les amènera dans le secteur de Marsa-Matruh situé à 250km à l'ouest d'Alexandrie sur le littoral méditerranéen.

Le **02/04/1942**, les deux hommes équipés de pistolets-mitrailleurs « Beretta » quittent le camp de Kabrit pour un long chemin qui va les mener dans le désert égyptien. Ils devront atteindre Micheifa, situé au sud de Sidi-Barani, puis l'oasis de Giarabub. Le **06/05/1942**, ils sont de retour au Camp.

Le **22/05/1942**, le « *French Squadron* » est réparti en deux groupes. L'un sera commandé par le Lieutenant Augustin JORDAN, avec pour adjoint Jean-Paul TURNERET.

Le **30/05/1942**, (?01/06) visite du Général Martial VALIN commandant les FAFL.



(Coll. D. Portier)

La 1^{re} CCP après un saut d'entraînement – Au centre à gauche le Général Martial VALIN commandant les FAFL

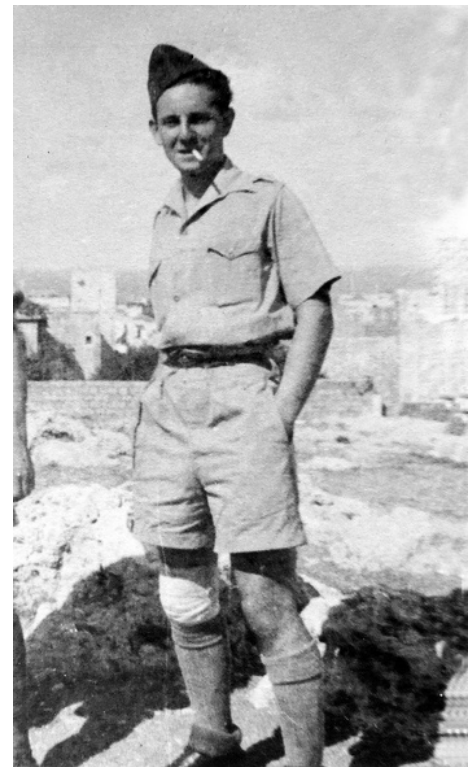
PRÉPARATIFS pour une MISSION OFFENSIVE en LIBYE

Le **02/06/1942**, visite du Duc de Gloucester. Dans l'après-midi, préparations au départ pour la prochaine mission. Le Major STIRLING vient d'être sollicité pour apporter sa contribution à une importante opération qui consiste à venir en aide à la garnison britannique présente sur l'île de Malte. En effet le maintien des Britanniques sur l'île de Malte est très préoccupant. L'île subit un blocus maritime depuis plusieurs mois, et des attaques quotidiennes de l'aviation ennemie.

Pour assurer son ravitaillement, un important convoi maritime au départ d'Alexandrie est en préparation. La RAF (Royal Air Force) devra à la fois assurer la protection aérienne du convoi, et dans la mesure du possible occuper l'aviation ennemie dans d'autres lieux. Mais les moyens, dont elle

dispose sont limités en raison de son engagement sur le front libyen en soutien des troupes au sol qui mènent bataille face à l'armée de l'Afrikakorps du Maréchal ROMMEL.

Dans ce contexte, le Major David STIRLING propose à son Etat-Major d'intervenir avec ses hommes pour mener une opération commando en s'introduisant directement sur les aérodromes, où est installée l'aviation allemande, pour détruire un maximum de leurs avions. L'opération commando est accordée à STIRLING, elle concerne une série d'aérodromes libyens autour de Benghazi à plus de 150 km à l'arrière de la ligne de front, ainsi que l'aérodrome d'Héraklion situé sur l'île de Crète. Pour cela, ils vont obtenir le concours des membres du LRDG (Long Range Desert Group), que l'on surnomme « les rats du désert ».



Jean ROYER au Moyen-Orient (Coll. D. Portier)



Insigne des S.A.S - Leur devise : « QUI OSE GAGNE »

Ainsi huit groupes de para-commandos sont constitués : deux Britanniques et six Français :

- Le groupe du Commandant BERGÉ, avec quatre hommes, sera débarqué sur l'île de Crète, désormais aux mains des Allemands, pour aller détruire des avions présents sur l'aérodrome.

- Le groupe du Lieutenant JORDAN, le groupe du caporal de BOURMONT, et le groupe du caporal TURNERET, chacun accompagné de quatre hommes, devront atteindre trois aérodromes du secteur Maturba – Derna.
- Le groupe du Sous-lieutenant JACQUIER, et ses quatre hommes, devra atteindre l'aérodrome de Barcé.
- Le groupe de l'aspirant ZIRNHELD, et ses quatre hommes, devra atteindre l'aérodrome de Berka III, près de Benghazi.
- Le groupe anglais du Capitaine MAYNE, et ses quatre hommes, devra atteindre l'aérodrome de Berka I.
- Le groupe anglais du Major STIRLING, et ses quatre hommes, devra atteindre l'aérodrome de Bénina.



Jean-Charles et ses camarades (Coll. D. Portier)

Jean-Charles avec son frère Gorges font partie du Groupe TURNERET, avec eux Emile LOGEAIS et Lucien GEIGER.

DÉPART de la MISSION OFFENSIVE en LIBYE

Le groupe du commandant BERGÉ devra embarquer le 8 juin à bord d'un sous-marin pour atteindre l'île de Crête. Il entrera en action dans la nuit du 11 au 12 juin.

Le **07/06/1942**, les 7 autres groupes, dont celui de Jean-Paul TURNERET, sont transportés par avion du terrain de Kabrit jusqu'au terrain de l'oasis égyptienne de Siwa situé à 1150kms au nord-ouest du

pays, proche de la frontière libyenne. Les avions décollent à 07h00 avec hommes, vivres, eau, munitions et explosifs, pour atterrir vers midi. Ils sont accueillis comme prévu par leurs amis du L.R.D.G (Long Range Desert Group) que l'on surnomme également « les rats du désert », des spécialistes dans la reconnaissance à très longue distance derrière les lignes ennemies, et les opérations commandos. C'est le Capitaine néo-zélandais GUILD du L.R.D.G qui va accompagner les groupes de JORDAN, TOURNERET, et de BOURMONT. L'après-midi est occupée à préparer les véhicules. STIRLING distribue aux chefs de groupe les photos récentes des sites à atteindre. Le plan prévoit que les groupes seront transportés et déposés au plus près des aérodromes. Pour cela ils disposent chacun d'un camion bâché aux couleurs de l'Afrikakorps et d'hommes d'origine allemande, farouches opposants d'Hitler, qui serviront de chauffeurs et accompagnateurs, les commandos français seront camouflés à l'arrière des camions.



Véhicules du L.R.D.G (wardrawings.be)

Le **08/06/1942**, c'est le départ pour parcourir les 1000 km à vol d'oiseau qui les séparent de l'endroit à atteindre à travers le désert libyen. A cette époque de l'année la température dépasse les 40°C ... à l'ombre.

Le **10/06/1942**, dans l'après-midi le convoi arrive à l'endroit prévu, environ à mi-chemin entre Benghazi et Tobrouk à l'intérieur des lignes allemandes.

Le **12/06/1942**, départ à l'aube vers les aérodromes. Les premiers barrages de contrôles sont franchis avec succès, leurs équipages allemands jouant pleinement leurs rôles.

14h00 - Ils ne sont plus qu'à une quarantaine de kilomètres des aérodromes de Derma et Maturba. Un seul camion part en reconnaissance pour repérer les lieux au plus près des aérodromes, à son bord Jean-Paul TOURNERET, Pierre de BOURMONT son ami, Michel VIDAL, Jean-Charles ROYER et le lieutenant JORDAN. Des trous dans la bâche du camion permettent aux commandos d'observer la situation. A Derna-ouest ils vont même aller jusqu'à traverser le terrain d'aviation et observer au plus près deux escadrilles d'avions de chasse Messerschmitt *Me-110*. Ensuite à l'approche du terrain de Siret-EI-Cheira, c'est à la jumelle qu'ils observent une dizaine de chasseurs-bombardier Stukas.

17h30 - Leur ballade terminée, ils sont de retour. Le lieutenant JORDAN répartit les objectifs à atteindre à chaque chef de groupe.

20h45 – C'est l'heure du départ pour chaque camion. Le Groupe de TURNERET doit s'occuper de l'aérodrome de « Maturba 3 ». Le camion les dépose à 3kms au nord de l'objectif. L'attaque doit être lancée comme convenu à minuit. Jean-Paul TURNERET, les deux frères ROYER, Émile LOGEAIS et Lucien GEIGER atteignent les abords de l'aérodrome.

23h00 - Voilà que l'aérodrome se retrouve en pleine alerte ... fusées éclairantes, projecteurs, patrouilles multiples. Finalement Jean-Paul décide de stopper la mission et rebrousse chemin au point de rendez-vous prévu. Ils finissent par l'atteindre à l'aube après avoir marché toute la nuit.

Ils sont rejoints par son ami Pierre de BOURMONT et Marcel DREZEN, pour eux aussi les choses ont mal tourné, trahis par un des chauffeurs qui s'est avéré être un espion allemand. L'alerte donnée à 23h00 explique l'effervescence provoquée au terrain de « Maturba 3 » où devait intervenir le groupe de Jean-Paul. Au lever du soleil, dépourvus d'eau et de nourriture, les 7 commandos décident de rejoindre les montagnes les plus proches. A la sortie de la cuvette dans laquelle ils se trouvent le groupe de paras est pris à partie par une patrouille allemande. Débute alors un violent combat à la mitrailleuse et la grenade. Marcel DREZEN est sérieusement blessé à la jambe. Au bout de quinze minutes, alors qu'ils sont entourés d'une soixantaine d'Allemands, ils finissent par admettre que le mieux est de rompre le combat, plutôt que de perdre la vie dans ces conditions.

FAITS PRISONNIERS

Le **13/06/1942**, capturés par les Allemands, les deux frères ROYER, Émile LOGEAIS et leur Chef de groupe Jean-Paul TURNERET sont remis aux mains des Italiens.

Après cette opération de sabotage, ce sont au total treize des parachutistes français qui se retrouvent capturés: Jean-Paul TURNERET (†disp.), Georges ROYER (†disp.), et son frère Jean (†disp.),, Emile LOGEAIS (†disp.), Lucien GEIGER, Pierre de BOURMONT, Marcel DREZEN, Michel VIDAL, Henri JAMES(†disp.),, Aimé GILLET(†disp.), Isidore JOUANNY (†disp.), Louis LE GOFF, Joseph PRADOS.

Le **14/061942**, ils sont conduits par camion vers un camp de prisonniers installé dans un oasis à 10km de Benghazi en Libye. Trois jours plus tard Robert GUICHAOUA (†) les rejoint après avoir été rattrapé par une patrouille italienne. Ils sont regroupés avec des éléments de l'armée britannique (Australiens, Néo-Zélandais, Chypriotes, Hindous). Avec eux, il y a des Français-libres rescapés de la Bataille de Bir-Hakeim. On estime le nombre des Français à 683.

(L'opération n'est pas un échec pour autant : le groupe ZIRHELD a atteint son objectif sur l'aérodrome de « Berka III » ; le groupe STIRLING celui de « Benina » ; le groupe MAYNE celui de « Berka I » ; le



groupe JACQUIER, a défaut de pouvoir saboter les avions sur l'aérodrome de « Barcé », a fait exploser le dépôt de bombes. Les commandos intervenus en Lybie ont retrouvé les camions au point de rendez-vous et seront de retour à l'oasis de Siwa pour le 20 aout. Le groupe BERGÉ a atteint son objectif en Crête sur l'aérodrome d'« Héraklion », 21 avions sur 60 sont détruits ; avant de pouvoir s'échapper George BERGÉ, Jack SIBARD, et Jacques MOUHOT sont faits prisonniers ; le jeune **Pierre LÉOSTIC (†)** âgé de **17 ans**, est mortellement blessé lors d'un assaut.)

Séparés des prisonniers britanniques, ils reçoivent un traitement déplorable, victimes de brimades. La privation d'eau durant quatre jours fait vingt-deux morts parmi les blessés. Les prisonniers sont dans un sale état, en short et pieds nus, leur chemise qui s'en va par morceaux pour fabriquer des mouchoirs et serviettes. Jean-Paul TOURNERET résiste plus tôt bien dans ces conditions, et quand il peut, va remonter le moral de ses camarades.

Marcel DREZEN gravement blessé à une jambe et Robert GUICHAOUA très malade sont envoyés à l'hôpital de Bari.

Deux mois se passent ainsi sous un soleil brulant.

TRANSFERT vers l'ITALIE

Le **15/08/1942**, des camions viennent chercher les prisonniers dans la soirée pour les conduire au port de Bengazi en vue d'un transfert vers des prisons italiennes.

Le **16/08/1942**, ils embarquent à bord de deux cargos italiens, le « Nino-Bixio » et le « Sestriere », qui vont les amener en Italie. Parmi les 7000 prisonniers (*ce chiffre varie selon les sources*) embarqués sur le cargo « Nino-Bixio », on retrouve 410 Français, y compris le groupe des douze parachutistes, entassés dans les faux ponts des cales à l'arrière du navire. A fond de cales sont entassés des Hindous et dans les cales à l'avant des Sud-Africains.

4- SA DISPARITION

LE NAUFRAGE - Le **lundi 17 août 1942**, le cargo « Nino-Bixio » est en train d'effectuer la traversée de la Méditerranée. Il fait partie d'un convoi léger composé des deux cargos, accompagnés de deux destroyers et deux torpilleurs pour leurs protections.



Cargo Nino-Bixio (memorial-national-des-marins.fr)

Le voici maintenant à hauteur du Péloponnèse au large de Pylos. Il est **16h33**, lorsque les passagers ressentent soudain une violente secousse suivie d'une assourdissante explosion. Le bateau vient d'être touché par une torpille lancée par un sous-marin. Le navire se met à giter rapidement par tribord lorsqu'un paquet de mer s'engouffre dans les cales et provoque la relève du bateau.

Une seconde torpille explose dans la salle des machines. Les prisonniers paniqués se ruent sur les échelles pour sortir des cales. Dans la cohue, Jean se retrouve sur le pont et plutôt que de rester sur le navire, au risque de périr lorsque celui-ci va s'enfoncer dans les eaux, il préfère rejoindre les dizaines d'autres qui ont déjà sauté à la mer. Il ne reste plus désormais qu'à espérer l'arrivée des secours, ou bien tenter de parcourir à la nage les vingt kilomètres qui les séparent de la côte que l'on aperçoit au loin.

Vers **19 heures** un navire torpilleur, le « Saetta », qui accompagnait le convoi prend le « Nino-Bixio » en remorque pour le conduire au port grec de Navarin près de Pylos. Le capitaine du navire refuse de recueillir les centaines de naufragés encore à la mer estimant le risque trop important de devenir une cible pour un sous-marin anglais pouvant encore sillonner dans les parages.

Le lendemain, **mardi 18 août, vers 8 heures** du matin, le "Nino Bixio" s'échoue sur une plage dans la baie de Navarin. Les prisonniers survivants sont tous rassemblés sur le pont et comptés.

On retrouve, dans la cale avant du navire, les corps de 336 victimes, deux tiers sont des Sud-Africains et un tiers sont des Néo-Zélandais, tués lors de l'explosion de la première torpille. (Ils seront inhumés dans le cimetière de Pylos). Sur le pont du "Nino Bixio", au terme de l'appel des prisonniers, on dénombre plusieurs centaines de prisonniers manquants (selon les sources entre 1500 à 3000 manquants).

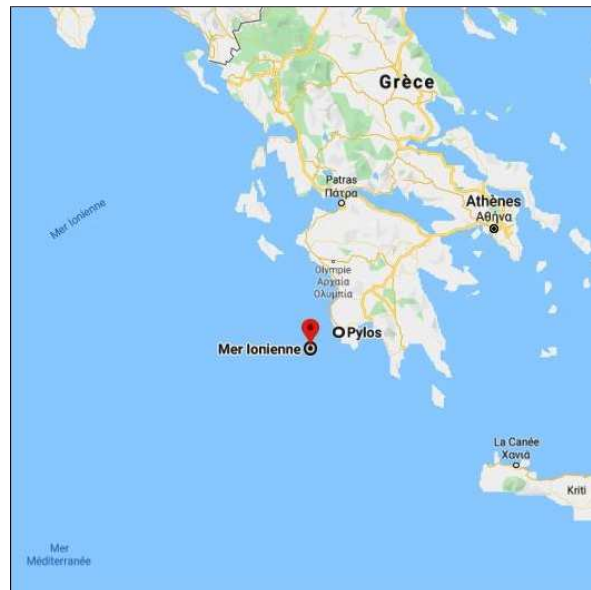
Concernant les Français il en manque 143, dont douze polynésiens du Bataillon du Pacifique qui avaient participé à la Bataille de Bir-Hakeim, et sept parachutistes de la « 1^e Compagnie d'Infanterie de l'Air » dont voici la liste : **Jean-Paul TOURNERET** 21 ans, **Emile LOGEAIS** 19 ans, **Henri JAMES** 21 ans, **Isidore JOUANNY** 22 ans, **Aimé GILLET** 27 ans, **Georges ROYER** 22 ans et son frère **Jean ROYER** 19 ans,

Leurs corps n'ont jamais été retrouvés.

Jean-Charles ROYER sera officiellement déclaré « **disparu en mer** »,
« **préssumé mort** » le **17 août 1942**.



Lieu du torpillage du Nino-Bixio au sud-ouest du port grec de Pylos (36° 35'N, 21° 34'E)



Le caporal Jean-Charles ROYER

Engagé à la 1^{re} Compagnie de Chasseurs Parachutistes des F.A.F.L
« Disparaît en mer Méditerranée » le 17 août 1942 au large de la Grèce



« **Mort pour la France** »

à l'âge de 19 ans

L'auteur du torpillage de « Nino-Bixio » s'avéra être le sous-marin anglais HMS TURBULENT. Après le naufrage, une centaine de corps sont rejetés par la mer sur le rivage de Pilos, non identifiés ils seront inhumés dans le village, puis ensuite transférés au cimetière allié de Phaleron (Phalère) à Athènes.

5- CITATION

Texte de citation non connu.

6- LES DÉCORATIONS

- Croix de guerre 39-45 à titre posthume avec palme 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

MESSAGE du Général de GAULLE aux parachutistes de la France-libre. 6 juin 1953

« Pour les parachutistes, la guerre ce fut le danger, l'audace, l'isolement.

Entre tous, les plus exposés, les plus audacieux, les plus solidaires, ont été ceux de la France Libre.

Coups de main en Crète, en Lybie, en France occupée ; combats de la Libération en Bretagne, dans le Centre, dans l'Ardenne ; avant-garde jetée du haut des airs dans la grande bataille du Rhin ; voilà ce qu'ils ont fait, jouant toujours le tout pour le tout, entièrement livrés à eux-mêmes, au milieu des lignes ennemies, voilà qu'ils perdirent leurs morts et récoltèrent la gloire.

Le but fut atteint, la victoire remportée. Maintenant que la bassesse déferle ! Eux regardent le ciel sans pâlir et la terre sans rougir. » (sic)

- **SAINT-BRIEUC**, département des Côtes d'Armor (22), son nom est inscrit sur le Monument aux Morts situé à l'arrière du Palais de Justice.



Monument aux Morts de Saint-Brieuc (22) - (memorialgenweb.org)

- **SAINT-BRIEUC** (22), à sa mémoire et celle de son frère, une rue a été baptisée « Rue des deux frères ROYER » donnant sur le Boulevard de la Manche.



(googlemap)

- **SAINT-BRIEUC** (22), son nom est inscrit sur la tombe familiale du cimetière communal Saint-Michel.

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

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



(Coll. AM-FAFL)

8- LA FAMILLE

1920 – SA NAISSANCE - Le 25 juillet 1920, à Saint-Brieuc, est né un enfant prénommé *Georges*, fils de Charles Marie ROYER né à Carhaix le 14/10/1884, et de Marguerite Marie PERROT. Son père Charles Marie ROYER détient un diplôme d'ingénieur obtenu à l'Institut Catholique des Arts et Métiers (promotion 1903).

1939 – A la déclaration de la guerre, son père est mobilisé en qualité de Commandant du 10^e Corps d'Artillerie de Rennes.

Juin 1940 - Face à la débâcle de l'armée française devant l'avancée fulgurante de l'envahisseur, son père Charles ROYER organise le repli de son unité vers le midi de la France avec seulement un camion trouvé perdu. Après l'Armistice du 22 juin 1940, son père est démobilisé et rentre à Saint-Brieuc. A son arrivée chez lui, deux fils sont absents, Georges et son petit frère Jean-Charles sont partis pour l'Angleterre.

1940 – A la fin de l'année, Jean-Charles donne comme adresse en Angleterre : 93 Eaton Square à Londres (SW1).



1941 – Son frère Michel resté en France s'engage dans la Résistance ; Il fournit des renseignements sur les mouvements des troupes allemandes, sur les travaux qui se déroulent sur le terrain d'aviation de Saint-Brieuc. Agent P1 du réseau Confrérie Notre Dame (CND Castille, réseau du Colonel Rémy), à partir de Mai 1941.

1942 - Son frère Michel doit quitter Saint-Brieuc après l'arrestation de Yvon PAGEOT (Le Page) responsable du réseau arrêté le 24 mai 1942. Après avoir envisagé un départ par bateau de Paimpol, Michel prend le train le 13 Juin 1942 pour l'Espagne vers San-Sébastien. Là, le consulat britannique aide ceux qui veulent rejoindre l'Angleterre, direction l'Ambassade de Madrid qui fournit des faux papiers permettant de se rendre à Séville pour embarquer sur un cargo anglais qui charge du minerai de fer. Escale à Gibraltar le 14 Juillet 1942, soit un mois pour rejoindre un petit bout de l'Angleterre et de la liberté. Michel se retrouve ensuite en Ecosse et s'engage dans les Forces Françaises Libres, il participe à la libération de la France au cours de l'été 1944.

1942 - Toute la famille ROYER est chassée de sa demeure du 10 Bd Gambetta, réquisitionnée par les allemands pour y établir l'Etat-major du Corps d'Aviation de Saint-Brieuc. Heureusement un interprète de la préfecture les prévient et ils ont le temps de déménager tout le mobilier que les allemands entendaient utiliser. La famille trouve refuge dans une maison de la rue Renan réquisitionnée par la Ville.

1943 – Les services de la Croix Rouge Internationale informe les parents, Mr et Mme ROYER domiciliés 15 Rue Renan à Saint-Brieuc, de la disparition de leurs deux fils.

1944 – L'Enseigne de Vaisseau BESNAULT, du sous-marin RUBIS, cherche à obtenir des nouvelles de son ami Georges ROYER rencontré en Angleterre avec lequel il a suivi une correspondance interrompue en 1942.

1945 – En novembre, la famille reçoit l'Acte officiel de la disparition de leurs deux fils Georges et Jean-Charles à compter du 17/8/42.

1947 – Le 22/12/47, la famille reçoit l'acte officiel du décès de leurs deux fils Georges et Jean-Charles à compter du 17/8/42



Sources documentaires supplémentaires :

Fond d'archives J..M.Boris – Archives David Portier – Mémoire master 2 HRI de Alexandre Martel 2018
Témoignage de Pierre de BOURMONT – Témoignage de André VERRIER - Journal de J.P. TURNERET
Témoignage de Augustin JORDAN - Article rédigé par Louis-Jean Calloc'h, délégué de la Fondation de la France libre
Témoignage du Cdt Bergé - Récit de Raymond FORGEAT – Archives d'Yvon BOMAL
Extraits du livre « les commandos du désert » de J. Bourdier

Sites WEB : memorial-national-des-marins.fr - divisionfrancaislibre.eklablog.com - memorial-national-des-marins.fr - uboat.net – paramicalebelge.e-monsite.com - qe2-prideoftheclyde.blogspot.com - francaislibres.net - visit-hampshire.co.uk ptsheritage.com - fflsas.org - societe-desvolontair.forumgratuit.org - crete.chez.com - memorialgenweb.org

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

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

