



## Robert SANDRÉ

Né le 29 avril 1918 à Alger, Algérie

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

Matricule FAFL 30.316

« Disparaît dans le désert libyen » le 6 décembre 1941 au sud de Tobrouk



Pilote au « Groupe de Bombardement n°1 LORRAINE »



« Mort pour la France » à l'âge de 23 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.*

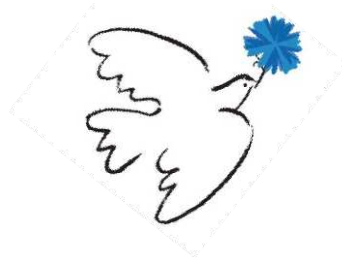
Ces biographies sont consultables sur le site internet de la *Fondation de la France libre* à l'aide du lien suivant : <https://www.france-libre.net/les-123-fafl-declares-porte-disparu/>

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](http://www.nationalarchives.gov.uk)
- Les archives familiales des disparus.



# *Agir pour la Liberté*



## *Le parcours d'un jeune Parisien 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](mailto:amfafl.contact@gmail.com)



## 1- SES DÉBUTS

**1918 – SA NAISSANCE** - Le 29/04/1918, à Alger, est né un enfant prénommé *Robert Paul*, fils d'Edouard Georges SANDRÉ, et de Marie Angélique Denise CHAVASSU-PERIGNY. *Robert Paul* est le cadet de la famille, son frère aîné Georges Olivier né en 1912 est âgé de 6 ans,

Le **24/02/1919**, son père, vétéran de la guerre 14-18, décède à Paris 16<sup>e</sup> à l'âge de 37 ans des suites de ses blessures, il sera déclaré « Mort pour la France ».

Robert SANDRÉ devenu pupille de la Nation suit sa scolarité à l'école St-Cyr, puis poursuit ses études au Lycée Janson-de-Sailly à Paris, où il obtient son Baccalauréat 1<sup>er</sup> et 2<sup>nde</sup> partie en Mathématiques.

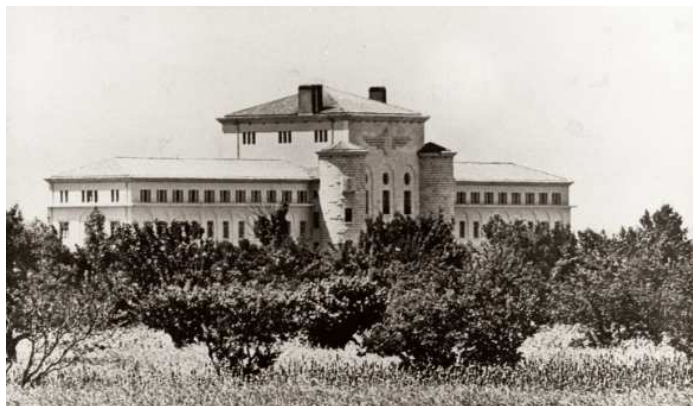


Lycée Janson-de-Sailly (cartorum.fr)

**1938** - Il réside chez sa mère au 129 rue Michel Ange à Paris 16<sup>e</sup>. (*l'immeuble sera détruit durant la guerre lors d'un bombardement*).

### ENGAGEMENT dans l'ARMÉE de l'AIR

Le **19/09/1938**, Robert SANDRÉ est appelé à effectuer son service militaire. Il se présente au concours d'entrée à l'École de l'Air. Admis, il est envoyé à l'École de l'Air de Salon-de-Provence, promotion « Lieutenant-colonel MAILLOUX ».



Ecole de l'Air implantée depuis 1937 sur la base aérienne de Salon-de-Provence.

Le **03/07/1939**, il obtient son brevet d'Observateur en avion n° 5125.

## 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 **23/09/1939**, Robert est admis à l'École de l'Air de Bordeaux en tant qu'élève-pilote, et nommé au grade de sous-lieutenant à compter du 02/09/39.

Le **21/11/1939**, il obtient son brevet de pilote militaire n° 28573.

Le **11/05/1940**, après huit mois d'attente, la période nommée « la drôle de guerre » prend brusquement fin, l'armée allemande vient de lancer 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 ».

Le **15/05/1940**, Robert est affecté au *Centre d'Instruction de Pilotage* de Châteauroux (BA 103). Il perfectionne son pilotage sur **Potez 63**, **Breguet 690** et **Glenn-Martin 167**.



*Bombardier d'assaut Breguet 690 (passionair1940.fr)*

Le **17/06/1940**, face à l'invasion rapide des troupes allemandes à travers la France, un ordre de repli général est donné pour rejoindre les forces armées d'Afrique-du-Nord. Le Maréchal PÉTAINE demande, au cours d'une allocution radiophonique, l'arrêt des hostilités et le dépôt des armes.

## ARRÊT des COMBATS

Le **22/06/1940**, Robert est présent sur la base aérienne d'Oran-La-Senia en Algérie. Ce même jour à Compiègne, les représentants du gouvernement français signent les accords d'armistice avec l'Allemagne.

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

## 2- DÉserter pour ALLER COMBATTRE

Robert, refusant la situation d'une France occupée par l'ennemi, décide de désertre pour rejoindre la Grande-Bretagne, le seul pays encore en guerre contre les forces de l'Axe.



*Robert SANDRÉ (Coll. O.Rozoy)*

Avec trois autres camarades, ils montent le projet de subtiliser un avion sur le terrain afin de rejoindre les Britanniques à Gibraltar. Le départ est prévu pour le vendredi 28 à bord d'un bombardier *Glenn-Martin*.

Le **28/06/1940**, tous les quatre montent à bord du bombardier « **Glenn-Martin-167 n°62** » emprunté pour la cause. A son bord au poste de pilotage Robert **SANDRÉ**(†) et Claude **HIRLEMANN**(†) pilote, Guy **BECQUART**(†), observateur et Pierre **ANTOMARCHI**(†), observateur.

Après le décollage du terrain d'Oran-La-Senia l'avion prend un cap à l'ouest, la distance à parcourir est de 450 km.



*Bombardier Glenn-Martin-167 (aviationsmilitaires.net)*

A leur arrivée, ils reçoivent un accueil des plus chaleureux. Ils sont les premiers dissidents à se poser à Gibraltar. Faisant part de leur intention de combattre auprès d'eux, ils vont être conduits en Angleterre.

### **ARRIVÉE au CAMP de SAINT-ATHAN au PAYS de GALLES**

Le **03/07/1940**, à son arrivée en Angleterre, Robert est dirigé vers la base aérienne de St-Athan au Pays de Galles près de Cardiff, où sont regroupés les aviateurs français et belges arrivés sur le territoire britannique et souhaitant poursuivre le combat.

Il est accueilli par le capitaine OTTENSOOSER (dit *Commandant CHARLES*) arrivé tout récemment ; il a rejoint l'Angleterre par avion le 17 juin, avant même l'appel du Général de GAULLE, avec dix autres volontaires. Il va porter beaucoup d'attention à ces jeunes déracinés.

La base aérienne est commandée par l'Air Commodore J.D. BOYLE, vétéran de la Première guerre mondiale. C'est une des plus modernes et importantes base aérienne de Grande-Bretagne, elle compte plus de 1.500 personnels de la RAF (Royal Air Force). On y trouve deux églises, un cinéma, une piscine, un gymnase, une salle de musculation, des cours de tennis ... Pour accueillir les aviateurs français et belges venus combattre, les anglais ont libéré une série de bâtiments du Camp Est.



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

### **3- SON RALLIEMENT à LA FRANCE LIBRE**

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

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

Robert fait le choix de répondre à l'Appel du Général de GAULLE. Il va signer son acte d'engagement dans les Forces Françaises Libres et demande à servir dans l'aviation en qualité d'officier pilote.

Il déclare être célibataire, et désigne comme personne à prévenir en cas d'accident sa mère Mme SANDRÉ résidant à Pellebuzan par Ciron dans l'Indre.

Incorporé dans les FAFL (Forces Aériennes Françaises Libres), le matricule FAFL 30.316 lui sera attribué pour un engagement à compter du 01/07/1940.

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 » fort prisés des jeunes aviateurs. A Barry, il y a un pub bien connu des *Free-French* qui s'appelle le *Bindle's*. Certain soir un brave "clergyman" organise au Camp de St Athan des soirées dansantes, où il est possible de rencontrer des jeunes filles. Une généreuse initiative, dont l'alerte aérienne quasi quotidienne de 11 heures du soir assure la bonne moralité, car elle oblige garçons et filles à rentrer chez eux...

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

L'accueil réservé aux jeunes français en exil par les civils comme par les soldats britanniques est véritablement chaleureux. À *Cardiff*, ville située à environ vingt kilomètres à l'est de *St Athan* se trouve un comité local de la Croix-Rouge et la Société franco-anglaise de la ville animé par *Monsieur Ragody*, un homme parfaitement francophone, qui organise pour le plus grand nombre possible de ces jeunes français loin de leur pays un accueil dans une famille anglaise le temps d'une « *Cup of Tea* », d'un diner ou d'un week-end. Plusieurs réunions sont organisées au « Club Français » et les femmes des familles anglaises qui y sont inscrites s'efforcent d'offrir de multiples cadeaux ; l'une d'elles ayant réussi à se procurer, en ces temps de pénurie et de restrictions, un coupon de tissu, ces "secondes mamans" confectionnèrent des pyjamas, un luxe princier pour ces jeunes aviateurs français en exil.





## AFFECTATION au n° 7 OTU de HAWARDEN

Le **20/07/1940**, Robert fait partie des tous premiers pilotes français à pouvoir entrer directement dans une école opérationnelle de la RAF, il est affecté au n° **7 OTU** (Operational Training Unit) **de Hawarden** situé près de Chester au nord du Pays de Galles, pour un stage d'accoutumance sur avion de chasse « Spitfire ».

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.



*Spitfire à Hawarden (key.aero)*

Le **31/07/1940**, Robert 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 **07/08/1940**, son stage terminé il quitte le 7 OTU pour rejoindre la Base RAF de ODIHAM située à 75km au sud-ouest de Londres.

## AFFECTATION à l'ÉCOLE franco-belge d'ODIHAM

Le **08/08/1940**, Robert arrive sur la Base RAF d'Odiham. Sur cette base 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.

Sont arrivés plusieurs moniteurs français de l'École de pilotage du Mans tels que Georges LE DILASSER surnommé « le Colonel », Edouard PINOT dit « Bouboule », Julien LE TESSIER dit

« Tonton », Marcel OLLIVIER dit « Pépère », GAUDARD dit Pierre Dac, Eugène SIGNEUX dit « Sissi », Edward LE METAYER dit « Sacha », et d'autres.



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

Les élèves pilotes belges sont sous la responsabilité de leur officier le capitaine CAJOT pour un effectif d'une trentaine d'élèves. Quant aux élèves pilotes français ils sont sous la responsabilité du capitaine de RANCOURT, nouvellement affecté, pour un effectif également d'une trentaine d'élèves. Un officier britannique, le Flight-Lieutenant DAVIES, est nommé responsable de l'entraînement en vol. L'enseignement en vol sera assuré par des moniteurs français et belges. Des britanniques sont responsables de l'enseignement de l'anglais.

Le 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.

Le **12/08/1940**, Le commandant Lionel de MARMIER est à la recherche de volontaires pour participer à une expédition pour laquelle il n'est pas autorisé à donner la destination.

Robert se porte aussitôt volontaire. Il va être affecté à la 3<sup>ème</sup> Escadrille du Groupe de Combat n° 1 (appelé aussi GMC1 : Groupe Mixte de Combat n°1). La 3<sup>ème</sup> Escadrille sera commandée par le capitaine SOUFFLET. Le « GMC1 » va participer à une opération baptisée MENACE, sous les ordres du commandant de MARMIER. Les Anglais vont baptiser le GMC1 : « First Fighter Group » ou familièrement « JAM Squadron ». JAM qui n'est autre que la traduction de « confiture », mot qui aurait

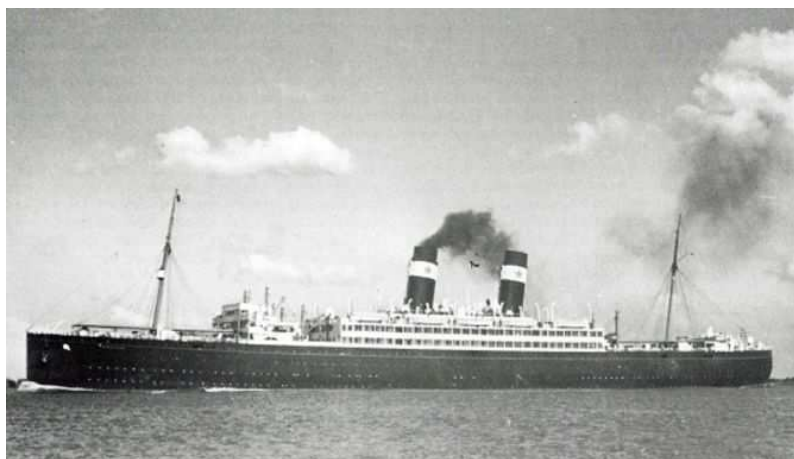
été choisi en référence à l'engouement prononcé par les Français pour la confiture dont ils font une consommation déraisonnable.

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

Le **30/08/1940**, la centaine de volontaires quittent Odiham, pour un voyage en train à destination du port de Liverpool. Le GMC1 est composé de quatre escadrilles : l'escadrille de chasse n°1 avec deux *Dewoitine 520*, l'escadrille de bombardement n°2 avec six *Blenheim*, les escadrilles n°3 et n°4 de reconnaissance et de bombardement composées chacune de six *Lysander*, et une section composée de deux *Luciole*. Le personnel a été doté quelques jours auparavant d'un paquetage contenant un équipement colonial qui laisse penser à un voyage vers des contrées équatoriales. Cependant aucune information ne filtre sur les objectifs de l'Opération MENACE.

## OPÉRATION MENACE – EXPÉDITION de DAKAR

Le **31/08/1940**, très tôt ce matin le personnel du GMC1 embarque pour la plupart sur le paquebot hollandais *SS PENNLAND*. D'autres embarqueront sur le second paquebot à quai, le *SS WESTERLAND*, sur le lequel prendra place le Général de GAULLE.



*Paquebot SS PENNLAND (nautilusint.org)*

Noyé dans la brume, les navires lèvent l'ancre pour prendre le large. Ce que ne sait pas encore Robert SANDRÉ, c'est que cette expédition est une opération combinée avec d'une part des troupes de la marine et de l'aéronavale britanniques, et d'autre part des Forces Françaises libres composées de 1.440 hommes, dont les légionnaires de la 13<sup>e</sup> demi-brigade de la Légion étrangère, et les aviateurs du GMC1.

En mer, ils rejoignent les autres navires qui vont constituer le convoi maritime de la « FORCE M » de l'expédition MENACE dans lequel se trouvent des navires des Forces Navales Françaises Libres : les

avisos le *Savornan-de-Brazza*, le *Commandant-Dominé*, le *Commandant-Duboc*, le patrouilleur *Président-Houduce*, et les cargos *Casamance*, *Fort-Lamy*, et *Anadyr*. L'Objectif du Général de Gaulle : débarquer à Dakar au Sénégal et rallier à sa cause les Officiers supérieurs des troupes de l'Armée d'Afrique du Nord.

## L'ÉCHEC de DAKAR

Le **23/09/1940**, le convoi de la « FORCE M » se présente devant le port de Dakar. Les premiers coups de canons se font entendre. Au bout de quelques heures d'affrontement, la tentative de débarquement reste vaine face à une défense acharnée. Le lendemain ordre est donné de renoncer à l'opération, et de reprendre la route cap au sud. L'opération a échoué, on l'appellera « L'échec de Dakar ».

Le **27/09/1940**, le convoi de la « FORCE M » se présente en baie de Freetown pour une escale de deux jours en Sierra-Léone.

Le **29/09/1940**, l'expédition reprend la mer à destination du Cameroun, pays d'A.E.F (Afrique Equatoriale Française) ayant rallié la cause de la France-Libre dès le 27 août.

## DÉBARQUEMENT à DOUALA

Le **08/10/1940**, Robert débarque à Douala. Dès le lendemain débute le déchargement des caisses contenant les avions destinés au GMC1. Transportées jusqu'au terrain d'aviation, le remontage va pouvoir commencer.



*Port de Douala – débarquement des avions en caisses (Coll J.W. Bentley)*

## La CAMPAGNE du GABON

Voilà maintenant deux mois que le Cameroun, le Tchad, et le Congo ont rallié la cause de la France-Libre. La réticence du Gabon à les rejoindre, fidèle au Gouvernement de Vichy, oblige le Général de GAULLE à engager ses forces armées pour conquérir le pays.

Le **26/10/1940**, un premier vol de reconnaissance du GMC1 sur le territoire du Gabon au poste militaire de Mitzi, occupé par des troupes vichistes. Un avion **Lysander** va effectuer la mission, à son bord le Lieutenant pilote Yves EZANNO et le sergent mécanicien Robert LEFÈVRE.

Le **28/10/1940**, une deuxième mission pour un **Lysander** du GMC1 consistant à une mission photo de reconnaissance du port de Libreville. Au dessus de la ville, le Lysander, piloté par le sous-lieutenant de THUISY et le Sous-lieutenant navigateur de PANGE, est pris à partie par les tirs de DCA du navire le « Bougainville » resté fidèle au Gouvernement de Vichy.



*Terrain d'aviation de Douala - Remontage des bombardiers Blenheim (Coll. J.W. Bentley)*

Le **30/11/1940**, premières missions pour deux bombardiers **Blenheim** du GMC1 larguant leurs bombes sur le terrain d'aviation de Gué-Gué à Libreville. Missions renouvelées le 1<sup>er</sup>, le 2 et le 5 novembre.

Le **05/11/1940**, trois **Lysander** tentent de bombardier l'Aviso BOUGAINVILLE dans le port de Libreville. Sans succès, l'opération est renouvelée le 6 et le 7 novembre.

Le **08/11/1940**, l'équipage Jean de PANGE, Jean PRIVE, Francis LOUIS, est envoyé bombardier le terrain d'aviation de Libreville. Après avoir décollé du terrain de Douala, le **Blenheim** arrive dans le secteur du Cap San-Juan, surnommé « Cap des tempêtes ». L'équipage se retrouve pris dans une forte tempête équatoriale. Les hommes sont secoués de tous sens et aveuglés par des trombes d'eau, la situation oblige le pilote de PANGE à voler au raz de la mer prenant des risques inconsidérés. Par miracle, ils en ressortent sains et saufs et terminent leur mission.

( † † † ) Le **09/11/1940**, l'équipage Jacques **LE GUYADER**, André **JACOB** et Maurice **TAZZER**, est désigné pour accomplir une mission similaire à celle effectuée la veille sur Libreville. Ce sera leur dernière mission. le Blenheim est porté disparu et les membres de l'équipage seront présumés décédés, leurs corps jamais retrouvés.

Le **12/11/1940**, à bord d'un **Lysander** piloté par le lieutenant Yves EZANNO, Robert SANDRÉ au poste de navigateur participe à la prise de Port-Gentil favorisant la reddition du Gabon et son ralliement à la cause de la France-Libre.



*Lysander des FAFL (Coll J.W. Bentley)*

Le **20/11/1940**, Robert doit rejoindre Brazzaville en Afrique Equatoriale Française pour un stage de formation au pilotage sur bombardier bimoteur **Blenheim**.

Le **15/02/1941**, sa formation terminée, il va prochainement recevoir une affectation au Moyen-Orient pour aller combattre auprès des Britanniques.

## DÉPART pour l'EGYPTE

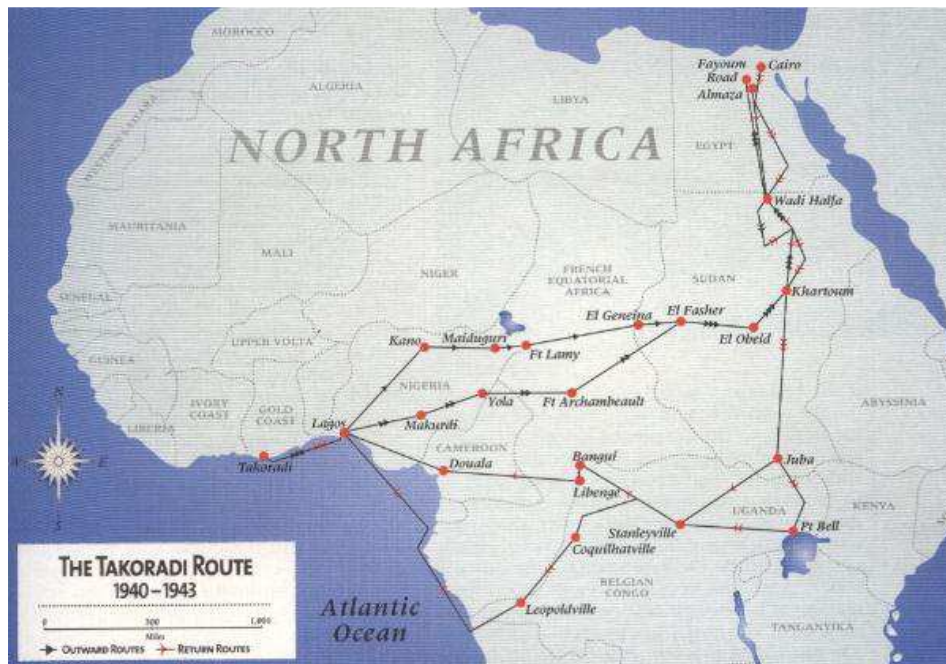
**Fin avril 1941**, Robert SANDRÉ et quelques autres pilotes, sont dirigés vers Takoradi en Gold-Coast (Ghana actuel) pour convoyer en Egypte des bombardiers **Glenn-Martin** sortis des usines de montage de la RAF.



*Bombardiers Glenn-Martin et avions de chasse Hurricane à la sortie des usines de montage (IWM)*

Le **02/05/1941**, à Takoradi, vol d'accoutumance sur les bombardiers « Glenn-Martin ».

Le **07/05/1941**, départ du convoyage des avions pour Le Caire. Le voyage sera entrecoupé de plusieurs escales : Kano, Fort-Lamy, El Geneina, El Fasher, et Karthoum.



(sixtant.net)

Le **12/05/1941**, Robert doit effectuer un atterrissage d'urgence à El-Fasher au Soudan. Des problèmes mécaniques l'obligent à poser sur le ventre son avion **Glenn Martin 167 n°290**.

## AFFECTATION à l'ESCADRILLE de BOMBARDEMENT n°2

A son arrivée en Egypte, Robert est affecté à l'**Escadrille de Bombardement n°2 (EB2)** composée d'un effectif réduit d'aviateurs français. L'escadrille est rattachée au « **223 Squadron** » de la RAF équipée de bombardiers « **Blenheim IV** » pour une période d'entraînement opérationnel.

Le **04/06/1941**, changement de Squadron. Le « Flight », que constitue l'Escadrille de Bombardement n°2 sous les ordres de Lionel de MARMIER, devient le « **C Flight** » intégrée au sein du « **39 Squadron** » de la RAF, un composant du **261 Wing**. Le « 39 Squadron » est commandé par le Wing-Commander BOWMAN, un officier originaire de Tasmanie.

Le **15/07/1941**, installation sous tente au terrain avancé de Fuka. Quelques missions de reconnaissance photo ou à vue sont confiées aux équipages français durant cette période d'accalmie.

**En juillet 1941**, Robert parvient à faire passer un message en France à sa mère avec l'aide de la Croix Rouge Internationale au Caire par l'intermédiaire de Mme la Comtesse de DORMY résidant à Chitray dans l'Indre, destinataire du message : « *Je suis en parfaite condition physique et morale. Envoyer nouvelles familles et adresse mère* ».



*Les Français du « C Flight » au 39 Squadron. De gauche à droite :  
R.Sandré, A.Noël, Y.Ezanno, R.Cornez, A.Langer, officier anglais, R.Tournier, x, x, J.Duprat  
en arrière-plan le drapeau français. (Revue Icare n 44)*

## LES COMBATS au LEVANT

Depuis le 8 juin 1941 a débuté, en Syrie et au Liban, l'Opération EXPORTER, ainsi nommée par les Britanniques. Il s'agit d'envahir les territoires français au Levant tenus par les troupes du gouvernement de Vichy.

Le **14/07/1941**, les troupes britanniques appuyées par des troupes des Forces françaises libres réussirent, après un mois de rudes combats, à obtenir la signature d'un armistice signé à Saint-Jean-d'Acre en Palestine en présence du Général CATROUX représentant la France-Libre.

Aussitôt les autorités civiles et militaires britanniques et de la France-libre s'installent au Levant.

Le **10/09/1941**, les Français du « **C Flight** » quittent le « **39 Squadron** » pour rejoindre la Syrie.

## AFFECTATION au GROUPE de BOMBARDEMENT n 1 « LORRAINE »

A leur arrivée, ils sont dirigés vers la base Aérienne de Damas-Mezz . Robert reçoit en réponse à son message de juillet le suivant :

*« Mme SANDRE chez Mme VANIER 4 rue Marengo Marseille : Reçu avec bonheur télégramme juin – répondu adresse donnée –  cris septembre lettres depuis – famille bonne santé – affection ».*

Le **01/10/1941**, il est promu au grade de lieutenant à titre temporaire à compter du 01/09/41.

Il est affecté au « **GB1** », Groupe de bombardement n 1 qui vient d'être baptisé « **LORRAINE** »   Damas. Cette formation regroupe les membres restants des Escadrilles de bombardement n 1 et n 2 (EB1 et EB2) du « **GRB1** » (Groupe Réservé de Bombardement n 1) qui ont combattu en Libye et en Abyssinie. Le capitaine Pierre de SAINT-P REUSE en a temporairement le commandement.



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. Il est désormais équipé de vingt-et-un bombardiers Blenheim neufs envoyés d'Égypte et composé de deux escadrilles : la 1<sup>ère</sup> baptisée « Nancy » sous les ordres du capitaine GOUSSAULT et la 2<sup>nd</sup>e baptisée « Metz » sous les ordres du capitaine LAGER.



*Des camarades de Robert à Damas (Coll. R. Bimont)*

Le « Groupe Lorraine », devenu opérationnel, va être intégré dans le dispositif de la RAF en Egypte en étant rattaché au « **210 Wing** » est 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 de l'Afrikakorps commandées par le Maréchal ROMMEL, ainsi que la division blindée italienne « Ariete », à quoi s'ajoutent des renforts de la Luftwaffe (aviation allemande).



*Son navigateur le sous-lieutenant Alexis de MELTCHARSKI (Coll. O. ROZOY)*

## DÉPART pour le WESTERN-DESERT

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 avec de nouvelles recrues ont terminé leurs

séries de vols d'entraînement et s'apprêtent à décoller pour rejoindre le théâtre des opérations en Egypte.

Les appareils vont se poser sur le terrain LG"X" (Landind Ground n°10) situé près d'Abu-Sueir à quelques kilomètres d'Ismaïlia au bord du canal de Suez., rejoints bientôt par la caravane de l'échelon roulant qui a traversé la Palestine et le désert.

Le **11/11/1941**, une cérémonie a lieu sur le terrain LG"X", pour la passation du Groupe Lorraine à la RAF. Le général Edgard de LARMINAT, délégué du général Georges CASTROUX, présente l'unité à l'Air-Commodore Tommy ELMHURST, représentant de l'Air-Marshal Arthur TEDDER. Les fanions sont remis au « Groupe Lorraine ».



*Insigne du Groupe de Bombardement LORRAINE*

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

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 180 km à l'ouest d'Alexandrie.

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



*Bombardier Blenheim du Groupe Lorraine (coll J.W. Bentley)*

Le **19/11/1941**, le GB1 se regroupe sur le terrain LG-75 de Fuka situé à 60 km de la frontière libyenne et à 30 km au sud du village côtier de *Sidi-Barani*. C'est aujourd'hui que débute la 1<sup>ère</sup> bataille de chars d'Afrique-du-Nord à Bir-El-Gubi dans le cadre de « 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<sup>e</sup>, 15<sup>e</sup> et 21<sup>e</sup> divisions de chars Panzer de l'Afrikakorps commandées par le Maréchal Erwin ROMMEL, ainsi que la division blindée italienne « Ariete ».



*Camarades du Groupe LORRAINE devant le Blenheim n°12 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.*

Concernant Robert SANDRÉ, le lieutenant François ROZOY note dans son carnet de route :

*Robert SANDRÉ et son jeu favori : « "Dieu est avec nous", lançant un caillou en l'air et disant à celui qui le recevait: "Dieu n'était pas avec toi". Il a créé ainsi une belle panique dans un groupe d'officiers pourtant courageux en se livrant de nuit à ce jeu avec une énorme pierre lorsque nous descendions au mess en plein black-out. »*

Le **20/11/1941**, le « Groupe Lorraine » a rejoint au complet 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 une mission offensive, cinq appareils y prennent part, il s'agit du bombardement de véhicules sur la route de Bardia - Tobrouk.

Le **26/11/1941**, le Groupe est complètement engagé dans la bataille. Les sorties se succèdent désormais quotidiennement. Robert fait équipe avec le navigateur Alexis de MELCHARSKI et le radio-mitrailleur André LANN.



*Blenheim du Groupe LORRAINE en Lybie (asisbiz.com)*

( † † ) **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 sont allées se loger dans le fuselage cassé. René GATISSOU accourt, c'est le chef-mécanicien. Il porte une hache pour couper les tôles tordues. On entaille la carcasse de l'avion. Henri SOULAT est toujours roulé 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 de Halfaya, poches de résistance ennemies.

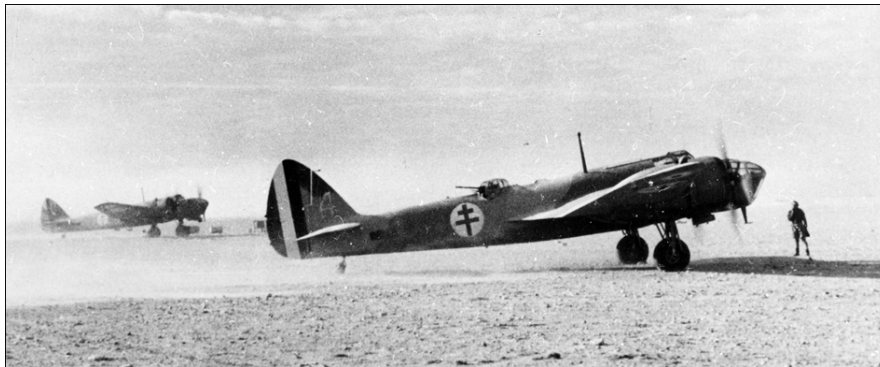
**Le 06/12/1941**, Robert est désigné pour participer à une nouvelle mission offensive.

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

#### 4- SA DERNIERE MISSION

**Samedi 6 décembre 1941**, Robert SANDRÉ est désigné pour participer à une mission de bombardement. L'objectif est une colonne de véhicules ennemis dans le secteur de Bir-el-Gubi sur la piste conduisant à El-Adem. Six *Blenheim* du Groupe LORRAINE vont y participer en formant deux sections de trois avions. Chaque équipage sera constitué d'un pilote, d'un navigateur bombardier et d'un radio-mitrailleur.

Robert monte à bord du « **Blenheim Z-7633 n°15** et prend place à son poste de pilotage.



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

Les six bombardiers décollent du terrain LG.75 de Fuka.

La « 1<sup>ère</sup> section » est composée de trois avions :

- Le « Blenheim n°17 », leader: capitaine de SAINT-PEREUSE, S/Lt PATUREAU, Sgt/ch LAGATU.
- L'avion du Commandant, ailier gauche: Lt de THUISY, Lt GUIGONIS, Sgt PINSON.
- Le n°10, ailier droit : capitaine ROQUES, Lt ROZOY, Adj MOREL.

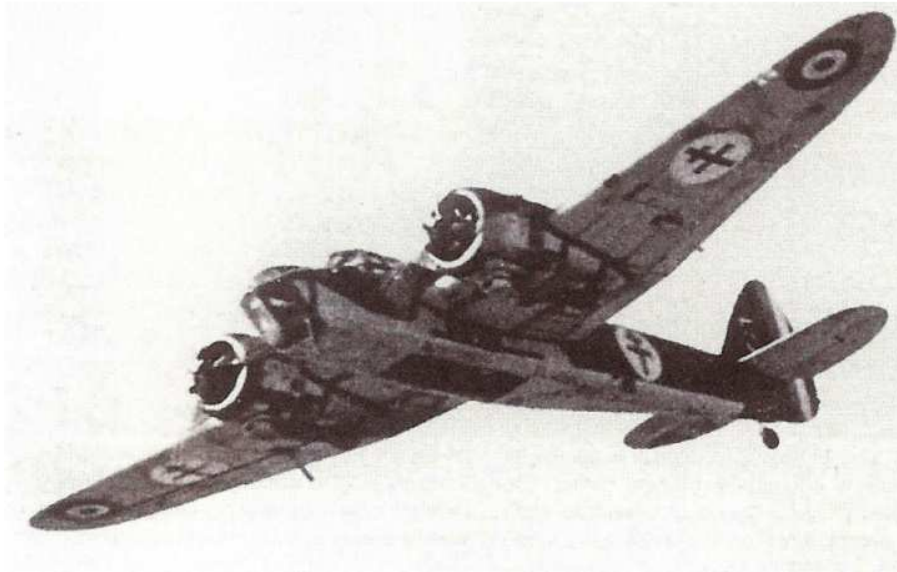
La « 2<sup>nde</sup> section » est composée de trois avions :

- Le n°15, leader de la 2ème patrouille: Lt SANDRÉ, S/Lt de MELTCHARSKI, Sgt LANN.
- Le n°12, ailier gauche: Lt EZANNO, Sgt/ch. TOURNIER, Sgt BAUDEN
- Le n°2, ailier droit : Lt CHARBONNEAUX, S/Lt BIMONT, Sgt BARAT.

Quelques minutes après le décollage, l'avion leader de la 1<sup>ère</sup> section rencontre des problèmes mécaniques qui l'obligent à faire demi-tour et rentrer au terrain.

Le n°12 prend sa place, tandis que le n°15 du lieutenant SANDRÉ semble éprouver des difficultés et suit en arrière, le n°2 vient se serrer auprès du n°12.

Arrivés sur l'objectif les *Blenheim* larguent leurs bombes.



*Blenheim du Groupe LORRAINE en Lybie (asisbiz.com)*

Quelques minutes après l'avion n°15 de Robert SANDRÉ est attaqué par un avion de chasse ennemi, il s'agit d'un *Messerschmitt Me109*.

Le *Blenheim* sérieusement touché prend feu et commence à perdre de l'altitude.

Un avion de chasse de la RAF l'escorte dans sa chute. Aucun membre de l'équipage n'est aperçu évacuant l'avion. Le *Blenheim* en flammes s'écrase en plein désert.

**Alexis de MELTCHARSKI** 26 ans, **Robert SANDRÉ** 23 ans et **André LANN** 22 ans  
seront officiellement déclarés « **porté disparu** ».

Leurs corps n'ont jamais pu être retrouvés.

*Estimation du lieu de la disparition, dans le secteur de Bel el Gubi à 20 km au sud de Tobrouk.*



## Le lieutenant Robert SANDRÉ

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

« Disparaît dans le désert libyen » le 6 décembre 1941 au sud de Tobrouk



« **Mort pour la France** »

à l'âge de 26 ans

*Il totalisait près de 400h de vol, dont 275h de vol de guerre*

## 5- CITATION

**CITÉ à l'ordre de l'Armée à titre posthume :** (JO 01/04/1949 annule et remplace celle du 21/07/1942)

le lieutenant SANDRÉ Robert pour le motif suivant :

*« Jeune officier pilote ayant quitté la France sur un avion d'armes. A participé à plusieurs campagnes, dont celle de Libye. Y a trouvé la mort, abattu en flammes par un avion ennemi, le 6 décembre 1941 alors qu'il effectuait un bombardement. Pilote à l'audace réfléchi et intelligent, possédant à fond son métier qu'il affectionnait constamment, se signalant partout par des actions d'éclat. Digne d'être placé parmi les plus belles figures des soldats de la France-Libre. »*

*A Londres le 21 juillet 1942, Signé M. VALIN*

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

## 6- LES DÉCORATIONS

- Chevalier de la Légion d'honneur à titre posthume (décret du 25/04/1949 – JO 27/04/49)
- Croix de guerre TOE 39-45 avec palme de bronze (JO 1/4/49)
- Médaille de la Résistance française à titre posthume (décret 11/03/47 - JO 27/03/47)
- Médaille commémorative des services volontaires dans la France-Libre. (décret 4/4/46)



## 7- LES HONNEURS

- Durant la poursuite de la guerre en Europe, le Groupe LORRAINE, installé en Angleterre, sera équipé de bombardiers BOSTON. Sur l'un de ses avions, le « N » (November), ayant comme membre d'équipage le navigateur Pierre MENDES-FRANCE, on pourra apercevoir sur son fuselage, au-dessus de l'écusson peint à Croix de Lorraine, l'inscription : "**Lieutenant Sandré**", en souvenir de l'équipage du groupe perdu pendant la campagne de Libye.



- **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.*



- **En FRANCE**, son nom n'apparaît sur aucun Monument aux Morts connu.
- **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

**1911** – Mariage de ses parents - Le 06/04/1911 à Poitiers, département de la Vienne (86), Édouard Georges SANDRÉ, Ingénieur des Ponts & Chaussées né à Blois le 11/04/1881, prend pour épouse Marie Angélique Denise CHEVASSU-PÉRIGNY.

**1912** – Naissance de son frère aîné *Georges Olivier* SANDRÉ.

**1918** – SA NAISSANCE - Le 29/04/1918, à Alger, est né un enfant prénommé *Robert Paul*, fils d'Edouard Georges SANDRÉ, et de Marie Angélique Denise CHEVASSU-PÉRIGNY.

**1919** – Décès de son père, Édouard Georges SANDRÉ, décoré de la Croix de Guerre 14-18, déclaré « Mort pour la France ».

**1944** – Décès de sa mère, Mme veuve SANDRÉ, le 7 octobre 1944.

**1945** – En septembre, la famille est avertie officiellement de la disparation de Robert SANDRÉ par Monsieur le Maire de Ciron (36).

**1945** – Un membre de la famille, Mme VAUDER est domicilié 4 Rue Marengo à Marseille.

**1946** – Son frère, Georges SANDRÉ est domicilié au 10 rue Le Dantec à Paris 13<sup>e</sup>.

**1946** – Le 22/08/46, Robert SANDRÉ est déclaré « Mort pour la France », son acte de décès est transcrit à la Mairie de Paris 16<sup>e</sup> le 29/08/46.

**2019** - Monsieur Louis SANDRÉ, son cousin, réside à Reims.



Sources documentaires supplémentaires:

Archives Odile Rozoy - Archives B. Hugot -  
Archives R. Bimont – Archives J.W.Bentley - Livre « les sans-culottes de l'air » - Revues Icare n°166 et n°44

Sites WEB : francaislibres.net - halifax346et347.canalblog.com – myheritage.fr - asisbiz.com –  
birtwistlewiki.com.au - aviationsmilitaires.net

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

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

