



Maurice TAZZER

Né le 26 avril 1914 à Charleville (08)

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

Matricule FAFL 30.192

« Disparaît dans la région côtière de la Guinée équatoriale » le 9 novembre 1940



Radio-télégraphiste à « l'Escadrille de bombardement n°2 » du GMC1



« Mort pour la France » à l'âge de 26 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.

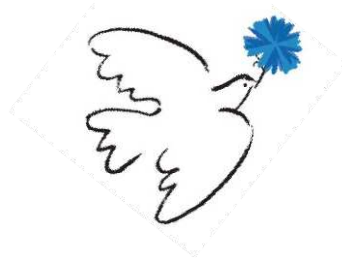
Ces biographies sont consultables sur le site internet de la *Fondation de la France libre* à l'aide du lien suivant : <https://www.france-libre.net/les-123-fafl-declares-porte-disparu/>

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 Ardennais ayant rejoint les Forces Aériennes Françaises Libres

Biographie proposée par Frédéric Bentley
Président de l'Association pour la Mémoire des FAFL (AM-FAFL)
avec la collaboration de
Jean-Pierre Fitamen vice-président de l'AM-FAFL
(07/2023)



Association pour la Mémoire des Forces Aériennes Françaises Libres
Fondation de la France-Libre

16 Cour des Petites Ecuries, 75010 PARIS

Email : amfafl.contact@gmail.com



1- SES DÉBUTS

1914 - SA NAISSANCE : le 26 avril 1914 à Charleville, département des Ardennes, est né un enfant prénommé *Yvon Maurice*, fils de Charles Emile TAZZER, et de Gabrielle Yvonne HUART âgée de 21 ans.

1932 - Maurice TAZZER à l'âge de 18 ans devance son appel au service militaire et devient engagé volontaire à compter du 24 octobre 1932.

1935 - Il a obtenu le grade de sergent avec la spécialité de « radio-télégraphiste ».

Il est affecté à la Base Aérienne n°104 de Dugny, au nord de Paris près du Bourget. Maurice va résider à Dugny durant cette période.



Base Aérienne n°104 de Dugny (journals.openedition.org)

1935 – SON MARIAGE - Le **26/10/1935**, Maurice TAZZER, âgé de 21 ans, se marie à Vincennes en prenant pour épouse Christiane Henriette Yvonne PETIT, âgée de 18 ans.

1938 - Maurice et Christiane deviennent « parents » le 6 juin 1938 avec la naissance à Beyrouth de leur fille *Janine*.

2- LA FRANCE entre EN GUERRE

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

Le **01/04/1940**, Maurice est promu au grade d'adjudant.

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 ».

ENTRÉE à l'ÉCOLE DES RADIO-NAVIGUANTS

En **Juin 1940**, Maurice est affecté sur la Base aérienne n°129 à l'Ecole des Radio-navigants (ERN) de *Saint-Jean-d'Angély* en Charente-Maritime. Sur ce terrain d'aviation se trouve également une Ecole d'aviation militaire. Il va habiter avec sa famille à Saint-Jean-d'Angély au 15 Boulevard Joseph LAIR.

Il fait la connaissance de Raymond DISPOT. Tous deux sont « moniteur » chargés des cours de transmissions auprès des Aspirants. Ils sont sous les ordres du capitaine Georges GOUMIN commandant le *Groupe Aérien d'Instruction*. Quatre cents aspirants y suivent les cours.

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 PÉTAÏN demande, au cours d'une allocution radiophonique, l'arrêt des hostilités et le dépôt des armes.

DÉSERTER pour ALLER COMBATTRE

Le **19/06/1940**, Maurice TAZZER refusant cette situation décide de quitter la France pour rejoindre les Anglais afin de continuer le combat auprès d'eux. Il n'est pas seul, un groupe d'aviateurs déterminés de l'Ecole de *Saint-Jean-d'Angély* décide lui aussi de rejoindre l'Angleterre.

Le départ est prévu pour le lendemain en subtilisant un avion entreposé sur le terrain. C'est un quadrimoteur FARMAN qu'ils placent à l'extrémité du terrain pour pouvoir le décoller à l'aube "à la cloche de bois" (*en cachette*). Le plein des réservoirs qui peuvent contenir six mille litres de carburant est vérifié. La distance à parcourir sera d'un peu moins de 700km. Un petit problème subsiste ... personne ne connaît le pilotage de cet avion excepté Adjudant Roger SPEICH. Le soir venu les hommes décident de dormir à proximité de l'avion.

DÉPART pour REJOINDRE L'ANGLETERRE

Le **20/06/1940**, tout le monde a embarqué à bord de l'avion lorsque surgit le Capitaine GOUMIN commandant l'escadrille, accompagné de sa femme, pour demander à prendre place à bord.

5H00 du matin – Le "Farman 122 n°19 « ALTAÏR » décolle sans ennui et prend la direction de l'Angleterre, cap au Nord, avec vingt personnes à bord.

Se trouvent à son bord comme membres de l'équipage : 1^{er} pilote l'adjudant-chef James DENIS, 2^{ème} pilote l'adjudant-chef Roger SPEICH, 3^{ème} pilote l'adjudant-chef Louis FERRANT, le capitaine Georges GOUMIN (†) a pris la place de navigateur/chef de bord , 2nd navigateur l'adjudant-chef Joseph



TRIGEAUD (†), 1^{er} radio l'adjudant radio **Maurice TAZZER** (disp.†), le sergent-chef radio Jean PERBOST (†), les sergent-radio Léon BOURDARIAS et Raymond DISPOT - Chef mécanicien l'adjudant-chef André CANTES, 1^{er} mécanicien l'adjudant-chef Jean DUPONT, 2^{ème} mécanicien l'adjudant Etienne COURTIAU. Sont également présents le sergent-chef Marius COSTIOU, les sergents mécaniciens Paul ROBINET (†), Etienne DROUET (†), Charles FLAMAND.

Au total ils seront vingt à monter à bord avec l'adjudant-chef mécanicien CAMPS, l'adjudant mécanicien BOURVON, le sergent-chef mécanicien THOURON, ces trois derniers demanderont dans quelques jours à retourner en France après l'annonce de la signature de l'armistice en France.



Avion quadrimoteur Farman (aviateurs.e-monsite.com)

L'avion se trouve à une altitude de 1500 mètres lorsqu'il survole *La Rochelle*, le temps est superbe. Le capitaine GOUMIN, navigateur et chef de bord, assure une route impeccable.

L'avion passe la Bretagne sans subir de tirs de la DCA allemande, ni même l'attaque d'avion de la Luftwaffe.

L'avion est sur le point d'atteindre les îles britanniques, lorsque la visibilité devient très mauvaise. Maurice TAZZER demande à DISPOT d'envoyer un message en graphie (en signal morse) sur la fréquence de détresse : « *SOS quadrimoteur français se rend aux ordres du Général de Gaulle* », en réponse quelques dizaines de secondes plus tard « *AS* » (attendez), après un moment d'attente une nouvelle réception « *QAL NEWQUAY* » - *Atterrissez à Newquay* - avant même d'avoir pu repérer sur la carte la position de *Newquay*, l'équipage du FARMAN aperçoit deux avions de chasse anglais de type HURRICANE venir les escorter alors qu'ils sont encore à environ 100 km des côtes anglaises.

Il est **8h30** quand le " FARMAN" longe le nord-ouest de la côte de la Pointe des Cornouailles. Le terrain d'aviation près de *Newquay* situé en bord de mer est maintenant en vue, il s'agit de la base aérienne de la Royal Air Force « **RAF St EVAL** ».

Il est **8h45**, le terrain semble un peu court pour l'atterrissage du FARMAN ... l'avion se pose mais pour éviter les arbres en bout de piste termine son atterrissage par « un cheval de bois » (queue de l'avion en l'air et nez de l'avion au sol).



Base RAF de St EVAL près de Newquay (en.wikipedia.org)

L'accueil des Anglais réservé aux nouveaux arrivants est des plus chaleureux. Mais ils devront quitter le lendemain la Base RAF de *Saint Eval* pour rejoindre la Base RAF de *Saint-Athan*, près de Cardiff au Pays de Galles, où sont regroupés les aviateurs belges et français arrivés en Grande-Bretagne et souhaitant poursuivre le combat.

BASE RAF de SAINT-ATHAN au PAYS de GALLES

Le **21/06/1940**, le *Farman 122 n°19 « ALTAIR »* se pose à St-Athan. Son équipage est accueilli par le capitaine OTTENSOSER (dit *Commandant CHARLES*) qui vient tout juste d'arriver ; il a rejoint l'Angleterre par avion le 17 juin, avant même l'appel du Général de GAULLE, avec neuf autres volontaires : Pol CHARBONNEAUX, Christian FOUCHER, Henri de la BRIERE, Roger MALBRANQUE (†), Simon STOLOFF, Xavier HAHN (†), Jacques BENTLEY, Jacques BACHY et LEFEBRE.

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 1500 personnels de la RAF. On y trouve deux églises, un cinéma, une piscine, un gymnase, une salle de musculation, des cours de tennis ... Pour accueillir les aviateurs français et belges venus combattre, les Anglais ont libéré une série de bâtiments du Camp Est.

3- SON RALLIEMENT à LA FRANCE LIBRE

Après quelques jours à *St-Athan*, chacun subi un interrogatoire pour connaître définitivement 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 ?

Maurice TAZZER fait le choix de répondre à l'Appel du Général de GAULLE et demande à servir dans l'aviation. Il sera incorporé dans les Forces Aériennes Françaises Libres (FAFL), le matricule n°30.192 lui sera attribué.



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

Bientôt seront rassemblés sur cette base RAF de Saint-Athan les divers types d'avions venus de France avec leurs équipages afin de continuer le combat : des *Simoun*, des *Goéland*, des *D-520*, des *Potez-63*... que l'on va peindre en jaune sous la carlingue et marquer aux couleurs anglaises afin qu'ils soient bien reconnaissables pour ne pas être confondu avec un avion ennemi.

Bien que les conditions d'hébergement à Saint-Athan soient très bonnes, les jeunes français sont très impatients, soit de devenir pilote pour les novices, soit pour les expérimentés de pouvoir être intégrés rapidement dans une escadrille opérationnelle de la RAF. Mais les choses ne sont pas aussi simples, ils doivent d'abord obtenir le brevet de pilote de la RAF après avoir suivi le parcours indispensable du cycle de formation. En commençant, pour la plupart, par l'apprentissage et la maîtrise de l'anglais, étape indispensable à leur intégration dans l'aviation britannique. Saint-Athan va être rapidement surnommée « Sainte Attente ». Confrontés à cette impatience certains vont demander à être incorporés chez les parachutistes, espérant ainsi pouvoir entrer plus rapidement en action pour aller combattre les allemands. Cependant la vie n'est pas aussi paisible que cela puisse paraître car régulièrement en fin de journée retentit une alerte annonçant un bombardement imminent de l'aviation allemande.

Chaque soir des *Free French* descendent en autobus à Barry ou à Cardiff, pour passer un moment dans les « pub », ou les « dancings » forts prisés des jeunes aviateurs. A Barry, il y a un pub bien connu des *Free-French* qui s'appelle le *Bindle's*. 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.

Le **24/07/1940**, la radio de la BBC annonce que des équipages français ont participé à une mission de la RAF pour aller bombardier l'Allemagne.

Le **25/07/1940**, ALERTE dans la nuit. Les projecteurs anti-aériens illuminent le ciel de toutes parts pour repérer les bombardiers ennemis annoncés qui malgré cela ne manqueront pas de lâcher leurs chapelets de bombes.

Passage à St Athan du commandant Lionel de MARMIER, officier de réserve, qui vient exposer son projet de former des unités françaises avec des avions français. Il n'arrive pas à convaincre les pilotes qui sont impatients de pouvoir reprendre le combat auprès des Anglais. Jacques LE GUYADER se porte volontaire.

Le **31/07/1940**, il peut lire dans les journaux britanniques sa « condamnation à mort », en effet on peut lire la nouvelle suivante : « *Tous les militaires déclarés rebelles qui ont rejoint une armée étrangère pour continuer à combattre sont condamnés à mort s'ils ne sont pas retournés en France avant le 15 août* », cette déclaration provient du texte de loi du 29 juillet 1940 voté par le gouvernement de Vichy.

Le **01/08/1940**, le bruit court d'un prochain déplacement vers un autre camp près d'Aldershot à l'ouest de Londres. C'est le Camp d'ODIHAM sur lequel serait transféré une grande partie du personnel présent à St Athan ainsi que les avions français qui y sont rassemblés. Le lendemain distribution d'une nouvelle tenue « anglaise ».

DÉPART pour la BASE RAF d'ODIHAM

Le **03/08/1940**, l'ordre est donné pour un nombre important d'aviateurs FAFL de leur transfert vers la Base de la RAF d'Odiham située à 75km au sud-ouest de Londres. Maurice en fait partie.



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

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

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.



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

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.

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. Maurice se porte aussitôt volontaire et se retrouve affecté en qualité de radio-mitrailleur à la **2^{ème} Escadrille de bombardement** du « Groupe de Combat n° 1 », appelé aussi « **GMC1** » : Groupe Mixte de Combat n°1.

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.

La vie au terrain d'Odiham continue monotone et peu active. La plus facile et la plus habituelle des distractions en fin de journée, est le cinéma d'Odiham.

Le **30/08/1940**, la centaine de volontaires affectés au GMC1 quittent Odiham à destination du port de Liverpool. Le GMC1 est composé de quatre escadrilles. *L'escadrille de chasse n°1* avec 2 Dewoitine 520, *l'escadrille n°2 de bombardement* 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 Lucioles.

Le personnel a été doté quelques jours auparavant d'un paquetage contenant un équipement colonial qui laisse penser un voyage vers des contrées équatoriales. Cependant aucune information ne filtre sur les objectifs de « l'Opération MENACE ».

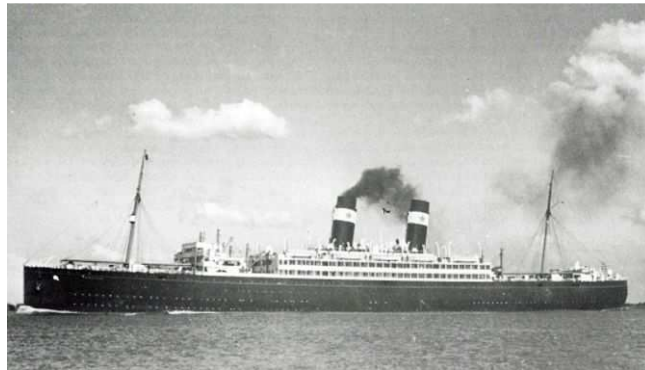
DÉPART de l'OPÉRATION « MENACE » – L'EXPÉDITION de DAKAR

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

Noyé dans la brume, les navires lèvent l'ancre pour prendre le large. Ce que ne sait pas encore Maurice, 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 1440 hommes, dont les légionnaires de la 13^e demi-brigade de la Légion étrangère, et les aviateurs du GMC1.



Paquebot SS PENNLAD (nautilusint.org)

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 Savorgnan-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 en AFRIQUE ÉQUATORIALE FRANÇAISES

Le **08/10/1940**, Maurice 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 **30/10/1940**, premières missions pour deux bombardiers BLENHEIM du GMC1 larguant leurs bombes sur le terrain d'aviation de Gué-Gué à Libreville. Missions renouvelées les 1^{er}, 2 et 5 novembre.

Le **05/11/1940**, trois Lysander tentent de bombarder 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 pour bombarder le terrain d'aviation de Libreville. Après avoir décollé du terrain de Douala, l'appareil 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 faire le choix de voler au ras de la mer prenant des risques inconsidérés. Par miracle, ils en ressortent sains et saufs et terminent leur mission.

De retour à Douala, Jean de PANGE se confie au pilote Jacques LE GUYADER pour lui dire :

« Mon vieux, ce matin, j'ai traversé une tornade près du Cap San-Juan, nous en sommes sortis ce sont des choses qui peuvent réussir une fois, mais pas deux. Si tu vois un gros paquet de nuages noirs, dans cette région, près de l'équateur, fais un bon détour pour contourner la tornade, soit par-devant, soit par-derrrière, mais surtout n'entre pas dedans ».(sic)

Le navigateur André JACOB l'écoute sans rien dire, avec un sourire serein, puis lui répond : « *Que veux-tu, il faut bien prendre quelques risques* ». (sic)

Le **09/11/1940**, l'équipage LE GUYADER, JACOB, TAZZER est désigné pour accomplir une mission similaire à celle effectuée la veille sur Libreville.

Ils ne le savent pas ... ce sera la dernière.

4- LA DERNIERE MISSION

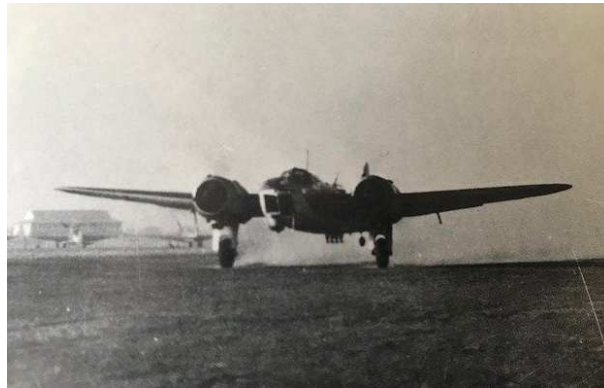
Samedi 9 novembre 1940, l'équipage LE GUYADER, JACOB, TAZZER est désigné pour accomplir une mission combinée de reconnaissance de la région de Libreville, du bombardement du terrain d'aviation et de lancement de tracts au-dessus de la ville.

A l'aube l'équipage du bombardier bimoteur « **Blenheim N-3623** » du GMC1 se prépare à décoller du terrain d'aviation de Douala à destination du Gabon. Pendant que les mécaniciens s'affairent autour du bombardier, Jacques s'installe sur son siège de pilote, tandis que le navigateur André JACOB se glisse à sa place dans le nez vitré de l'appareil. Quant au radio-mitrailleur Maurice TAZZER, il s'est faufilé dans le fuselage encombré et sa tête apparaît bientôt à travers la tourelle vitrée.



5H40 – Le pilote démarre tour à tour les deux moteurs du Blenheim qui crachent une grande bouffée de fumée huileuse.

6h00 – Paré au décollage, le pilote pousse les deux moteurs à plein régime, le bombardier quitte le sol et prend le cap plein sud en longeant la côte. La distance à parcourir est de 400km.



Bombardier Blenheim des FAFL

6h30 – Au cours du trajet, un message lesté est largué du Blenheim et réceptionné au poste de Kribi installé sur la côte situé à une centaine de kilomètre du point de départ.

Plus tard un message radio est reçu au poste de Cambo à la frontière de la Guinée espagnole (actuelle Guinée équatoriale).

Ensuite c'est le « silence total ». Plus aucune nouvelle du **Blenheim N-3623**. Ne voyant pas l'avion revenir à Douala, le lieutenant-colonel de MARMIER ordonne une opération de recherche. A Libreville, on ne fait état d'aucun largage de tract sur la ville, ni de bombardement.

Durant deux jours toutes les recherches entreprises, rendues très difficiles dans la forêt équatoriale et en mer, n'ont pas permis de découvrir quelque trace que ce soit de l'avion, ou des membres de l'équipage. Très peu d'espoir subsiste désormais. L'avion a disparu corps et biens au cours de sa mission.

La plus vraisemblable hypothèse émise serait la disparition de l'avion en mer dans la région du Cap San-Juan à l'extrême ouest de la Guinée, victime des conditions météorologiques permanentes très défavorables dans ce secteur, siège de fréquentes tornades. Une autre hypothèse plausible serait que l'avion ait été abattu par la DCA espagnole lors du survol de la côte de la Guinée-espagnole.

Le sergent-chef **Jacques LE GUYADER** âgé de 22 ans, le lieutenant **André JACOB** âgé de 31 ans et l'adjudant **Maurice TAZZER** âgé de 26 ans vont être officiellement déclarés « **porté disparu** ».

Leurs corps ne seront jamais retrouvés.

Estimation du lieu de la disparition dans la région côtière de l'actuelle Guinée équatoriale.



L'adjudant Maurice TAZZER

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

« Disparaît dans la région côtière de la Guinée équatoriale » le 9 novembre 1940



« **Mort pour la France** »

à l'âge de 26 ans.

5- CITATION

Cité à l'Ordre de l'Armée Aérienne, l'Adjudant Maurice TAZZER pour le motif suivant :

« A rejoint l'Angleterre au moment de l'armistice pour continuer la lutte contre l'ennemi commun jusqu'à la victoire. Affecté à la première escadrille de Bombardement des F.A.F.L en Afrique, est tombé en mer au retour d'une mission de guerre accomplie dans des conditions particulièrement dangereuses. »

Le 28/08/42, Signé : Général M. VALIN commandant les FAFL

Cette citation comporte l'attribution à titre posthume de la croix de guerre avec palme de bronze

6- LES DÉCORATIONS

- Croix de guerre 39-45 avec palme (20/8/41)
- Médaille de la Résistance française (décret du 11/3/47 – JO du 27/3/47)
- Médaille commémorative des services volontaires dans la France libre. (décret 4/4/46)



- Proposé pour l'attribution de la Médaille militaire à titre posthume.

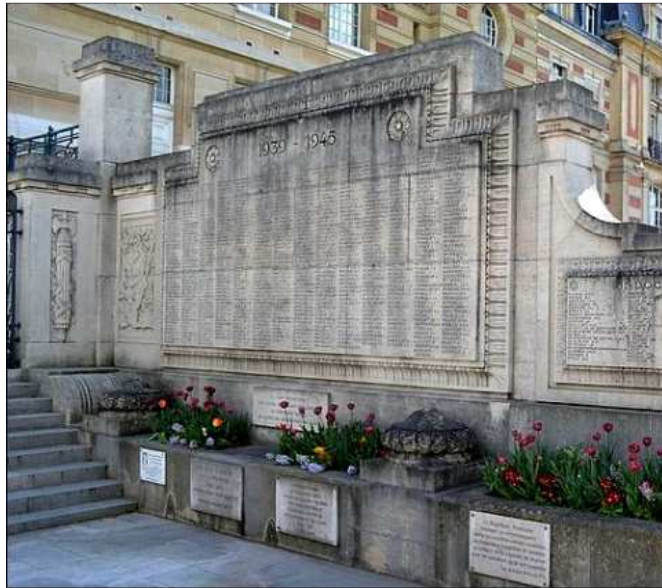
7- LES HONNEURS

- **VINCENNES**, département du Val-de-Marne (94), son nom est inscrit sur le Monument aux Morts situé dans l'ancien cimetière, rue de Fontenay.



(monuments.piwigo.com)

- **VERSAILLES**, département des Yvelines (78), son nom est inscrit sur le Monument aux Morts situé près de la Mairie.



(commons.wikimedia.org)

- **PARIS**, 14^{ème} arrondissement, son nom est inscrit sur le Monument commémoratif de la 2^{ème} DB, situé sur la Place du 25 août 1944.



(2db.free.fr)

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

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



(Coll. AM-FAFL)

8- LA FAMILLE

1914, SA NAISSANCE - Le 26 avril 1914 à Charleville, département des Ardennes, est né un enfant prénommé *Yvon Maurice*, fils de Charles Emile TAZZER profession peintre en bâtiment, et de Gabrielle Yvonne HUART âgée de 21 ans, née à *Norbert-Fontaines* (08) le 22/2/1893. La déclaration de naissance faite à la Mairie de Charleville en présence de Louis Emile DEBREF et de Félicien CLAUDOT tous deux peintres en bâtiment.

1935, SON MARIAGE - Le 26 octobre, Maurice TAZZER âgé de 21 ans se marie à Vincennes en prenant pour épouse Christiane Henriette Yvonne PETIT, âgée de 18 ans née à Paris 6^e, le 6 juin 1917. Le père de Maurice TAZZER exerce la profession de peintre et sa mère déclare être employée. Ses parents sont domiciliés au quartier Clagny-Glatigny de Versailles, au 13 Rue du commerce. Son beau-père Geffroi PETIT est déjà décédé. Sa belle-mère veuve Louise Eugénie Hélène FIRMIN de profession couturière est domiciliée à Vincennes au 22 rue du Cdt Mowat.

1938 – Naissance de leur premier enfant le 6 juin 1938 à Beyrouth prénommée *Janine*.

1940, Maurice et Christiane habitent désormais à Saint-Jean-d'Angély au 15 Boulevard Joseph LAIR. Le 15 novembre, naissance de son deuxième enfant, *Christian*, son fils qu'il n'aura jamais connu.

1944, le 10 mars son épouse envoie un message destiné à Maurice par l'intermédiaire de la Croix Rouge : « *Toujours sans nouvelles de toi. Janine et Christian embrassent leur papa. Toute notre famille en bonne santé. Bien reçu tes sept colis. Affectueusement.* »

1944, le 2 avril, la mère de Maurice, après avoir divorcé, se remarie à *Versailles* avec Cyprien Jean Marie NOGUEZ, né le 2/4/1895 à *Boôs-Silhem* dans les Hautes-Pyrénées, ils habitent désormais au 13 Avenue du Commerce à *Versailles*. Son épouse Christiane TAZZER habite désormais à *Puyrolland* en Charente-Maritime, avec ses deux enfants.

1945, Christiane TAZZER habite désormais au 9 rue de France à *Vincennes*, avec ses deux enfants. Le 30 juillet est établi à Paris l'avis officiel de disparition n° 533.735 de Maurice TAZZER disparu en mission aérienne dans la région de Libreville (Gabon).

1946, le 5 décembre le Ministère des Anciens Combattants et Victimes de Guerre établit l'acte de décès de Maurice TAZZER à compter du 9 novembre 1940, avec la mention « Mort pour la France ».



Sources documentaires supplémentaires:

Archives J.W.Bentley - Livre « AVEC DE GAULLE EN AFRIQUE » de Bernard Lefebvre – Revue Icare n°128

Sites WEB: aviateurs.e-monsite.com – memorialgenweb.org - journals.openedition.org
monuments.piwigo.com - commons.wikimedia.org - 2db.free.fr

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/>

