



Roger MALBRANQUE

Né le 14/09/1914 à Armentières (59)

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

Matricule FAFL 30.146

« Disparaît en Atlantique Sud » le 4 novembre 1943 au large du Congo



Pilote-Navigateur au Groupe de défense côtière « ARTOIS »



« Mort pour la France » à l'âge de 29 ans





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

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



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

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

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

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

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

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



Agir pour la Liberté



Le parcours d'un jeune Armentériois ayant rejoint les Forces Aériennes Françaises Libres

Biographie proposée par Frédéric Bentley
Président de l'Association pour la Mémoire des FAFL (AM-FAFL)
avec la collaboration de
Jean-Pierre Fitamen vice-président de l'AM-FAFL
(08/2023)



Association pour la Mémoire des Forces Aériennes Françaises Libres
Fondation de la France-Libre
16 Cour des Petites Ecuries, 75010 PARIS
Email : amfafl.contact@gmail.com



1- SES DÉBUTS

1914 – SA NAISSANCE - Le 10 septembre 1914 à Armentières, département du Nord (59), au foyer familial 101 rue Massenet est né un enfant prénommé *Roger Albert*, fils de Jules François MALBRANQUE 48 ans tisseur, et de Henriette Joseph LEFRANC 48 ans journalière.

Orphelin de père à l'âge de 15 ans, Roger MALBRANQUE poursuit sa scolarité à Armentières où il obtient son Brevet d'Études Supérieures. Il réside chez sa mère au 9 rue Lafayette à Armentières.

Diplômé d'Études Commerciales avec une bonne maîtrise de l'anglais, il devient employé de commerce. Il est passionné de cyclisme et obtient par ailleurs le Certificat d'aptitude à l'emploi de radiotélégraphiste.

SON SERVICE MILITAIRE

Le **21/10/1935**, Roger MALBRANQUE est appelé pour effectuer son service militaire. D'assez bonne constitution, de taille 1m69, cheveux châtons clairs, yeux bleus, il pèse 58 kg. Il est dirigé vers la 11^e Compagnie de l'Air à Villacoublay (78), avec le grade de soldat 2^e classe où il demande à servir comme opérateur radio. Roger MALBRANQUE va servir en qualité d'aide photographe (non breveté). Suivant la formation de mécanicien, il obtient un Certificat de mécanicien avion, avec un total de 132 points.

Le **01/05/1936**, il est nommé au grade de soldat 1^e classe.

Le **01/09/1936**, Roger est affecté à la 2^{ème} Compagnie du Bataillon 107 à la Base aérienne de Villacoublay. Trois semaines plus tard, il est muté le 23 septembre à la 17^{ème} Compagnie de l'Air de la Base aérienne de Paris à Issy-les-Moulineaux.

Le **01/12/1936**, il est dirigé vers la Base aérienne d'Orléans-Saran au G.A.R n°505 (Groupe Aérien Régional).

1937 - RETOUR à la VIE CIVILE

Le **01/10/1937**, à l'issue de ses vingt-quatre mois de service militaire, Roger MALBRANQUE, rendu à la vie civile, retourne à Armentières au domicile familial au 9 rue Lafayette. Il va exercer le métier de *Chef de service* dans une usine de fabrication de la toile.

Le **09/01/1939**, il obtient son permis de conduire de voiture de tourisme.

2- LA FRANCE entre EN GUERRE

Le **01/09/1939**, Roger mobilisé est rappelé sous les drapeaux.



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

Le **16/09/1939**, Roger rejoint la 1^e section du Bataillon Air 104 à la Base aérienne 118 de Rennes.

Le **23/09/1939**, il est muté à la 6^e Compagnie de la Base aérienne Auxiliaire de Gaël (Ile et Vilaine).

Le **24/09/1940**, il reçoit une punition de quinze jours d'arrêt simple pour le motif suivant : « *propos incorrect à l'égard d'un supérieur* ».

Le **16/12/1939**, il passe à la 5^e Compagnie.

Le **27/12/1939**, Roger MALBRANQUE est envoyé à Dinard, affecté à la 5^e compagnie du GMI, où il arrive le lendemain.

Le **31/12/1939**, il est dirigé vers la Base aérienne de Tours, au Bataillon Air n°105, pour suivre les cours PPEOR : Préparation au Peloton des EOR (Élève Officier de Réserve).

Le **23/03/1940**, Roger obtient cinq jours de détente comme récompense pour avoir été admis au concours PPEOR (Préparation au Peloton Elèves Officier de Réserve).

Le **16/04/1940**, il obtient huit jours de détente.

Le **30/04/1940**, le sergent Roger MALBRANQUE, obtient le titre d'élève Aspirant de Réserve.

Le **06/05/1940**, il est dirigé sur la Base aérienne de Bordeaux-Mérignac vers École de l'Air au Bataillon de l'Air n°106 groupement spécial n°2 de l'Ecole d'Observateur, arrivé le lendemain.

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 ».

Début juin 1940, l'activité sur le terrain d'aviation de Bordeaux-Mérignac s'est particulièrement intensifiée à cause de l'avancée fulgurante des troupes allemandes au nord de la France. Dans la nuit du 6 au 7 juin la ville de Bordeaux est bombardée pour la première fois.

Le **14/06/1940**, l'armée allemande entre dans Paris déclarée ville ouverte. Pour échapper à l'arrivée des troupes allemandes « le Gouvernement français », après avoir transité quelques jours à Tours, vient de se replier à Bordeaux pour s'y installer.



Le **16/06/1940**, le terrain est saturé d'avions avec l'arrivée du Groupe de bombardement « GB 1/11 » en repli venant de Tours-Mettray qui doit se rendre à Blida au Maroc et du Groupe de Chasse belge « Rabatel ». Sur la base aérienne de nombreux civils surveillent toutes occasions pour embarquer sur un avion et tenter d'échapper à l'invasion de l'armée allemande. Une ambiance quelque peu désorganisée règne sur le terrain.

3- DÉserter pour ALLER COMBATTRE

Le **17 juin 1940**, son camarade de promotion, le sergent Jacques BENTLEY, repère un avion britannique sur le terrain de Mérignac, d'un modèle qui lui est inconnu. Il s'approche de celui-ci et aperçoit le pilote. Avec une maîtrise très correcte de la langue anglaise, il n'hésite pas à l'aborder.

L'officier lui signale qu'il doit ramener son avion en Angleterre, mais qu'il est bloqué sur le terrain car les autorités ne lui ont pas donné la permission de pouvoir effectuer le plein de carburant. Jacques BENTLEY voyant là une opportunité qui pourrait bien ne pas se reproduire, prend l'initiative de proposer « un marché » avec le pilote : « Accepter d'embarquer des aviateurs qui souhaitent rejoindre l'Angleterre en échange de trouver le moyen de lui procurer le carburant qu'il souhaite ». Marché conclu, Jacques s'empresse de mener à bien sa quête et en chemin vers sa chambrée, où il désire porter la nouvelle à ses camarades, il rencontre le capitaine OTTENSOOSER et lui fait part discrètement de la situation. Ce dernier l'informe qu'il va s'occuper du problème du carburant.

Jacques BENTLEY de retour dans sa chambrée s'empresse de préparer son paquetage, fait part à ces compagnons de cette opportunité et les encourage à faire partie du voyage. Sans plus attendre un groupe d'aviateurs se forme rapidement en toute discrétion et s'active pour se préparer à embarquer.

Jacques, Roger et d'autres compagnons, retrouvent au pied de l'avion le capitaine OTTENSOOSER qui, comme prévu, a su faire le nécessaire pour faire faire le plein de carburant. Cependant la situation est bien différente de celle espérée car une colonne d'aviateurs tchèques est en train d'embarquer. Aussitôt Jacques BENTLEY interpelle le pilote et lui rappelle ses engagements, ce dernier stoppe l'embarquement en cours et autorise le groupe d'aviateurs français à embarquer.

Mais voilà, le nombre de passagers est limité et le nombre de places restantes est bien inférieur à celui espéré. Pendant que le pilote tente de procéder à un comptage de ses passagers déjà embarqués, un du groupe des français est hissé discrètement par ses camarades dans la soute à parachute de l'avion. Le pilote décide de limiter le nombre du groupe d'aviateurs français à neuf. Ils seront finalement dix à pouvoir quitter la France ce jour-là.

17h00, l'avion fini par décoller pour une destination inconnue en Angleterre, avec à son bord le groupe des dix français composé du capitaine Louis OTTENSOOSER, du lieutenant Pol CHARBONNEAU, des sous-lieutenants Christian FOUCHER, Henry de LA BRIERE, des élèves-officiers Simon STOLOFF, Roger MALBRANQUE et Jacques BENTLEY, du sergent-chef Xavier HAHN et des sergents Jacques BACHY et (x) LEFEVRE.



L'avion qui les transporte est un « **AW27 Ensign** » est piloté par le Flight-Lieutenant WEIR. L'avion appartient à la Compagnie IMPERIAL-AIRWAYS réquisitionné pour le compte du gouvernement britannique.



Armstrong Whitworth « AW27 Ensign » (pilotfriend.com)

L'avion survole le littoral vendéen à basse altitude, passe au-dessus de la Bretagne, de la presqu'île du Cotentin et ensuite c'est la traversée de la Manche.

ARRIVÉE en ANGLETERRE

Le **17/06/1940**, près quatre heures de vol voici enfin apparaître la terre tant attendue ... l'Angleterre.

Le terrain d'aviation de leur destination est en vue en cette fin de journée du 17 juin 1940. Ils découvrent à leur atterrissage qu'il s'agit de celui de la Base RAF (Royal Air Force) d'Hendon située à l'ouest de Londres. Le vol a duré 4H30.

Mais quelle n'est pas leur surprise à la descente d'avion de découvrir leur comité d'accueil un cortège de soldats britanniques de la police militaire, mitraillette au poing, qui « les invitent » à se soumettre à leurs ordres. Après une courte période d'attente, le groupe de Français va subir, un à un, un court interrogatoire afin de connaître les origines et les intentions de ces « déserteurs ».

Il est finalement délivré à tous un « laissez passer » pour faciliter leurs déplacements sur le territoire britannique. La première journée en Angleterre est l'occasion de découvrir le fraternel accueil de leurs camarades Anglais.

Le **18/06/1940** au soir, ils apprennent que l'on vient d'entendre à la radio de la BBC un général français arrivé à Londres, lancer un « Appel » aux soldats français se trouvant en Angleterre, souhaitant continuer le combat, à le rejoindre.

Le **19/06/1940**, au lendemain de « l'Appel », Christian FOUCHER décide d'aller à Londres à la rencontre de ce « Général » qui leur est inconnu.

Il obtient un entretien avec le Général de GAULLE à qui il annonce l'intention de tous les membres de son groupe de répondre à son « Appel » pour continuer le combat.

A son retour le soir même, Christian FOUCHER résume à ces camarades ses retrouvailles avec le lieutenant Geoffroy de COURCEL et la rencontre avec le Général qui portait le nom de « de GAULLE », qui lui aussi, quelques heures avant eux, a quitté la France à bord d'un avion au départ de Mérignac.

Ils sont ainsi parmi les tout premiers, si ce n'est probablement les premiers aviateurs Français-Libres, à répondre à « l'Appel du 18 juin » !

Dans le dossier militaire de Roger MALBRANQUE on peut lire : « Absent à compter du 19/06/1940, parti pour une destination inconnue. »

ARRIVÉE à SAINT-ATHAN au PAYS DE GALLES

Dès le lendemain le groupe des dix français est dirigé vers la Base RAF de Saint-Athan près de Cardiff au Pays-de-Galles, où vont être regroupés les aviateurs français et belges volontaires pour continuer le combat. Le voyage s'effectue en train jusqu'à la station du village de Saint-Athan, puis par autocar jusqu'à la base.

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.



Baraquements en bois de « East Camp » (coll AM-FAFL)

Le **29/06/1930** un officier de la RAF, le Flight-Lieutenant RUSSELL, vient interroger chacun des aviateurs présents sur le camp.

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

4- SON RALLIEMENT A LA FRANCE LIBRE

Roger MALBRANQUE décide de répondre à l'appel du Général de GAULLE. Il s'engage dans les Forces Françaises Libres et demande à servir dans l'aviation. Il déclare être célibataire et sans enfant. Incorporé dans les FAFL (Forces Aériennes Française Libres), le matricule FAFL n° 30146 lui sera attribué.

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 onze 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 bombarder 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 une unité française avec des avions français. Mais il n'arrive pas à convaincre les pilotes qui sont impatients de pouvoir reprendre le combat auprès des Anglais.

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

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

Le **10/10/1940**, Roger est convoqué pour la visite médicale à l'issue de laquelle il est déclaré « Apte Personnel Navigant ». A la fin du mois il va pouvoir intégrer l'Ecole de formation franco-belge nouvellement créée sur la Base RAF d'ODIHAM.

AFFECTATION à l'ÉCOLE franco-belge d'ODIHAM

Le **01/11/1940**, après treize semaines d'attente, Roger MALBRANQUE, candidat élève-pilote, arrive à la Base RAF d'Odiham située à environ 65km au sud-ouest de Londres.

Sur cette base vient d'être créée 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. Les élèves suivront les cours de la première étape de la formation de la RAF équivalent à un I.T.W (Initial Training Wing) : Ecole d'initiation au pilotage. Les premiers vols auront lieu sur les quelques avions amenés de France au moment de l'évasion de leurs pilotes vers l'Angleterre.

Sont déjà présents plusieurs moniteurs français issus de l'École de pilotage du Mans tels que Georges LE DILASSER surnommé « le Colonel », Édouard 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 seront 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.



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

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 **07/11/1940**, après la réception de quelques avions « **Miles-Magister** » fournis par la RAF, débutent les premiers vols pour l'initiation au pilotage sur ce type d'avion. Communément appelé « *Maggy* », c'est un petit avion monoplan à aile basse, propulsé par un moteur Gipsy-Major de 130 chevaux. Une douzaine d'avions au total sont attendus.



*Miles-Magister fournis par la RAF à l'école de pilotage Franco-belge de Odiham.
On aperçoit le drapeau belge et le drapeau français (Collection AM-FAFL)*

Le programme de formation de l'ITW va pouvoir débuter et durera six semaines. Il est conçu pour améliorer la discipline, la forme physique, fournir une connaissance de base solide de l'administration et l'organisation de la Royal Air Force. Les cours sont menés dans diverses disciplines en anglais : reconnaissance des avions, armement, mathématiques, météorologie, navigation, moteurs, principes de vol, signaux de communication...



Odiham durant l'hiver 1940-41

(†) Le **17/12/1940**, triste nouvelle de la mort du moniteur **Sébastien ALBERT** âgé de 23 ans victime d'un accident lors d'un vol d'entraînement avec Victor DUGOURGEL qui se trouve sérieusement blessé.

Le **25/12/1940**, c'est « Christmas » ... pour fêter ce jour de Noël de nombreux pilotes répondent aux invitations de toutes parts proposées par des familles anglaises.

Les bons résultats des tests d'évaluations vont permettre à Roger de passer à la seconde étape de sa formation de pilote en suivant les cours de l'E.F.T.S (Elementary Flying Training School).

FORMATION à l'E.F.T.S de ODIHAM

Le **26/04/1941**, débutent les cours de l'EFTS à Odiham.

La formation en vol se poursuit sur avion **Miles-Magister**. On vole tous les jours. Roger a successivement comme instructeur le capitaine de RANCOURT, le capitaine PINOT, les instructeurs anglais le Flight/Lieutenant HILL, le Flight/Officer BIRKETT et le Sergeant BIRT. Après huit heures de vol avec son instructeur, le stagiaire doit être capable d'effectuer son premier vol en solo.

Le **12/05/1941**, Roger effectue son 1^{er} vol en solo.

En plus des manœuvres normales de décollage, d'atterrissage, de vol en palier, d'approche avec ou sans moteur etc., les apprentis sont initiés au vol acrobatique.

Au sol, 180 heures d'instruction permettent au futur pilote d'approfondir ses connaissances des moteurs et des cellules d'avions, de la théorie du vol, de la navigation, de la signalisation et des armes.

Les pilotes qui réussissent les tests du programme de l'EFTS sont alors assignés à l'une des Écoles de pilotage militaire : S.F.T.S. (Service Flying Training School).



Mai 1941 à Odiham, devant un avion Westland-Lysander (Coll. famille Boyer-Thomas)

Assis au 1^{er} rang : de gauche à droite, **Roger MALBRANQUE**(†), X , Pierre DELANGE(†), René MOLINARI, Robert CHAUVIN(†), Jean-René ARNOUX(†), Claude TROUPEL, Jean VAISSIER, Bernard FUCHS, Maurice BOYER(†).

Debout au 2^{ème} rang : X, Maurice GAUDARD(+), Roger BLITZ, Pierre PABIOT, Jean REVEILHAC, Jean CRAVOISIER(+), Raymond Van WYMEERSCH, Gabriel MAZERON, X , Philippe BERAUD(†), Jean COATELEN.

Après cinq semaines de formation Roger MALBRANQUE termine les épreuves d'examen 1^{er} sur 5, avec un taux de réussite de 86,4% et un total de 62h10 de vol sur *Miles-Magister*, ce qui lui permet de poursuivre sa formation dans une École de pilotage militaire : S.F.T.S (Service Flying Training School).

AFFECTATION au n°11 S.F.T.S de SHAWBURY

Le **19/06/1941**, Roger MALBRANQUE est affecté au n°11 SFTS installé sur la Base RAF de Shawbury située à 60km au nord-ouest de Birmingham.

Avec lui s'autres élèves pilotes FAFL, dont certains ont choisi un nom d'emprunt pour la guerre : Jean ARNOUX (†), Jacques DE CHABRILLAN (†), Yves BOURGÈS (†disp), Gabriel MAZERON, René BRUNO alias Ulysse BRAVILLIERS, Roger GAIGNOT alias James HUGUE (†), Joseph HOURIEZ alias Lewis HENRY (†), Hubert MICHELIN alias E. DYC, Yves LAURENT (†), Jean LE BRIS (†). Parmi eux, trois seulement connaîtront la victoire finale.

Ils intègrent le Cours n°35 et débutent la formation dès le lendemain. L'entraînement en vol se fait exclusivement sur avion bimoteur **Airspeed-Oxford Mk.I**. Cet avion peut voler 290km/h et atteindre une altitude 5800m, il est utilisé pour la formation des pilotes mais également des élèves mitrailleurs, bombardiers, opérateurs photo, navigateurs et opérateur-radios. L'entraînement est intense jour et nuit



Avion bimoteur Airspeed-Oxford (fr.wikipedia.org)

Cours et examens se passent en anglais. Les entraînements en vol sont principalement axés sur le vol en formation et le vol aux instruments.

(†) Le **25/07/1941**, **ACCIDENT** d'un avion de l'école. L'**Airspeed-Oxford Mk.I V3885** s'est écrasé entraînant le décès de l'Anglais Victor E. G. BURT âgé de 20 ans.

(†) Le **03/08/1941**, **ACCIDENT** d'un avion de l'école. L'opérateur-radio anglais Thomas W. GURNEL âgé de 19 ans trouve la mort à bord de l'**Airspeed-Oxford Mk.I N4568**.

Le **27/08/1941**, les résultats aux tests de fin de formation permettent à Roger d'être classé 9^e sur 58 avec un taux de réussite de 80% et un total de 71h25 de vol sur avion *Airspeed-Oxford*.

Le **30/08/1941**, il reçoit le Brevet de pilote n° GB-78. Les pilotes brevetés reçoivent, lors d'une cérémonie traditionnelle, leur insigne de pilote de la RAF : « the wings ». Insigne qu'ils vont s'empresser de coudre sur leur tenue.



Insigne de pilote de la RAF « the wings »

Roger est sélectionné pour poursuivre une formation de navigateur/observateur.

DIRIGÉ vers le n° 3 P.R.C de BOURNEMOUTH

Le **01/09/1941**, dans l'attente qu'une place se libère dans sa prochaine école, Roger est envoyé, pour quelques jours seulement, au n° 3 PRC de Bournemouth (Personnel Reception Centre).

Ce « Centre de Réception du Personnel » est situé en bord de mer sur la côte sud de l'Angleterre à 40km à l'ouest de Southampton.

AFFECTATION à l' "AIR OBSERVER SCHOOL".

Le **06/09/1941**, Roger arrive en Écosse au n° 4 **A.O.S** (Air Observer School) de **West-Freugh**, située à la pointe de l'extrême sud-ouest du pays. C'est une école de formation des « observateurs aériens ».

Trois jours plus tard il est transféré au n°10 **AOS de Dumfries**, au sud de l'Ecosse à 50km au nord-ouest de Carlisle.

Le contenu de la formation est consacré à la photographie aérienne, la navigation et la reconnaissance. Roger va voler en qualité de pilote sur **Fairey-Battle**, un avion monomoteur qui peut atteindre les 390 km/h avec une autonomie de 1700 km. L'équipage est composé en général d'un pilote, d'un mitrailleur et d'un radio-navigant.



FAIREY-BATTLE (wikipedia)

Le **14/09/1941**, Roger effectue son 1^{er} vol.

Le **24/09/1941**, il est nommé au grade de sous-lieutenant à titre définitif.

(† † †) Le **25/07/1941**, **ACCIDENT** d'un avion de l'école. L'avion **BOTHA L6264** lors d'un exercice de navigation de nuit est tombé en mer entraînant la disparition du pilote le Sergeant polonais Ludwik MIRCONZUK et des élèves-navigateur tchèques le Pilot-Officer tchèque Mojmir NOVAK et le Pilot-Officer Alois SEDLACEK âgé de 27 ans.

Roger effectue un vol sur bombardier lourd **Whitworth-Whitney** en qualité de second-pilote.

Le **16/11/1941**, la formation se termine, Roger MALBRANQUE est désigné par l'État-Major des FAFL pour rejoindre le Moyen-Orient. Dans l'attente d'un prochain départ, il est muté au Camp français de Camberley près de Londres.

Le **18/11/1941**, Roger effectue son dernier vol. Il aura totalisé dans cette école 40h20 de vol, soit un total à son actif de 175h15.

ARRIVÉE au CAMP DE CAMBERLEY

Le **20/11/1941**, Roger MALBRANQUE arrive au Camp de Camberley, incorporé à la « Compagnie de l'Air ».

Camberley est une ville de garnison située dans le Comté de Surrey à environ 50 km à l'ouest-sud-ouest de Londres. Cette ville abrite outre l'École des cadets de Sand-hurst, (l'équivalent en France de l'École de Saint-Cyr), et le Staff Collège (l'équivalent en France de l'École de Guerre).

Le Centre d'Instruction de « Old Dean Camp » a pris le nom de « **Camp de Camberley** » situé à environ 3km du centre de la ville de Camberley, tout près du petit village de Old-Dean qui donna tout naturellement son nom à celui du camp lors de sa construction. Situé sur un plateau en pleine nature, *Old Dean Camp* a été construit durant l'hiver 1940 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 ont commencé le 30 octobre 1940 et furent réalisés avec le concours de soldats anglais du *Royal-Engineers* et les soldats français de la *Brigade de Chasseurs* créée en juillet 1940 en Angleterre.



Construction des baraquements (Archives AMFAFL)

Tout autour du camp il y a des bois de pins, des collines, des grandes pistes sablonneuses. La construction du camp fut très difficile, rien n'existait. Il avait fallu 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 durent patauger dans une boue épaisse et gluante. Exposés à tous vents les pionniers avaient surnommé 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.

Les baraquements ont été 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 a été élevé 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)



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

COMPAGNIE D'INSTRUCTION DE L'AVIATION

Une « Compagnie d' Instruction de l'aviation », appelée également « Compagnie Air », a été créée à Old Dean Camp sous la direction du capitaine OTTENSOOSER, appelé « Commandant CHARLES » son nom d'emprunt pour la guerre.

Cette compagnie a pour objectif d'instruire les volontaires souhaitant rejoindre les Forces aériennes françaises libres. Ces hommes envoyés à « Old Dean Camp » sont de toutes origines, de toutes les régions de la métropole et de l'empire, de l'étranger même; de toutes les armes, de tous les grades, de toutes les professions. La durée d'une formation complète peut atteindre dix semaines. Chaque jour, des exercices consacrés à l'instruction militaire sont organisés dans la campagne environnante avec ses bois, ses collines... marches à la boussole, croquis d'itinéraire, marches d'entraînement, exercices de nuit ... , visites médicales et surtout des cours élémentaires de langue anglaise.

Certains candidats reconnus inaptes à la suite de tests sont envoyés vers les autres armes: l'armée de terre, les parachutistes ou la marine. Les « admis » aux examens sont dirigés dans les écoles de la Royale Air Force pour être formés aux fonctions de pilote, de navigateur, de mitrailleur, de radio-mitrailleur ou de mécanicien avion.

Les futurs navigants sont envoyés vers une école d'initiation au pilotage « ITW » (Initial Training Wing) en Angleterre ou au Canada. Lorsqu'ils seront entraînés et transformés en combattants, ils seront

affectés au sein des différentes escadrilles des unités de la France Libre ou parfois détachés dans des unités de la RAF.

Les élèves pilotes déjà entraînés, possédant un niveau acceptable en anglais seront dirigés directement vers une école de pilotage élémentaire de la RAF : EFTS (Elementary Flight Training School).

Au Camp de Camberley, Roger se trouve simplement en transit en attente de son ordre de mission pour rejoindre le Moyen-Orient.

Le **29/12/1941**, il reçoit enfin son affectation et doit rejoindre le port de Liverpool.

EN ROUTE pour LE MOYEN-ORIENT

Le **05/01/1942**, Roger embarque à Liverpool. Il se retrouve avec un groupe de militaire français dont le *Chef du détachement* est le lieutenant Fernand TAILLER vétéran pilote de 14-18, avec lui les lieutenants médecins roumains Jacques JANCOVICI et Maurice PROCHASSON, ainsi que le sous-lieutenant médecin Bernard BERCAULT de son vrai nom BERCOVICI.

Le **07/01/1942**, le navire prend la mer pour rejoindre un convoi maritime en route pour l'Atlantique Sud.

Le **18/02/1942**, le navire est arrivé en Afrique-du-Sud. Il doit maintenant rallier le port de Suez, en Egypte.

ARRIVÉE en EGYPTE

Le **10/03/1942**, le détachement français débarque au port de Suez.

Le **12/03/1942**, Roger, arrivé au Caire, doit rejoindre la Syrie par voie aérienne. Il monte à bord d'un avion des FAFL, le **Dewoitine 338 n°27 FL-ARI** baptisé « Verdun ». L'équipage est composé du pilote, le lieutenant-colonel de MARMIER et de l'adjudant CASTELAIN, pour un vol *Le Caire – Damas*.



Dewoitine D.338 (aviationsmilitaires.net)

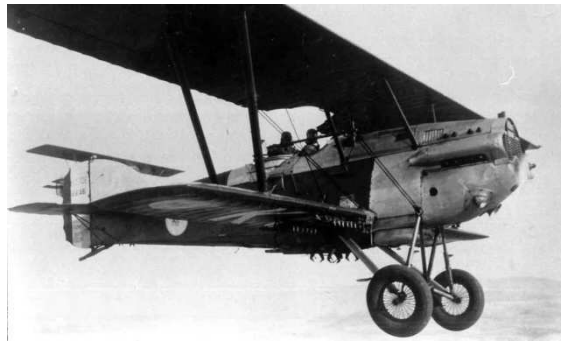
AFFECTATION au GROUPE de BOMBARDEMENT n°1

Le **13/03/1942**, à son arrivée à Damas, Roger est affecté à la 2^e escadrille du GB1 (Groupe de Bombardement n°1). Il va être enregistré à la Compagnie de l'Air avec le nouveau matricule FAFL n° 40.082. Il signale comme personne à prévenir en cas d'accident un ami en Angleterre Mister NEHLIG domicilié au 5 Russel Chambers, Burry Place, London WC1.

Roger MALBRANQUE va effectuer des vols d'accoutumance sur divers types d'avions présents au Levant.

Les **26, 27 et 28/03/1942** il vole sur avion **Potez-25-TOE** avec comme moniteurs le caporal Jean-Marie NEUVAUMONT, le sergent-chef Arnaud LANGER et l'adjudant-chef André BALLATORE.

Son carnet de vol va être signé par le capitaine Pol CHARBONNEAU, camarade d'évasion du 17 juin 1940, commandant la 2^e escadrille du GB1.



Potez-25 TOE (avionslegendaires.net)

Appréciation du commandant HUET :

« Jeune pilote qui a besoin d'être repris en main. Jeune Officier intelligent, se présentant bien, discipliné et sérieux. A suivre et peut être à aiguiller sur l'Observation. »

Le **31/03/1942**, Roger suit brillamment les cours d'Observateur au GMI de Damas (Groupe Mixte d'Instruction).

Au cours du mois d'avril, il poursuit ses vols d'accoutumance sur avion **Bloch-200**, **Potez-25** et bombardier **Blenheim IV**, durant onze séances avec comme moniteurs : Arnaud LANGER, Jean-Marie NEUVAUMONT (†), André BALLATORE(†), Gabriel de GRAMONT(†). Son carnet de vol est signé par le lieutenant James DENIS.

(† † †) Le **22/04/1942**, tragique accident mortel d'un **Potez-63** à Masnah au Liban. A son bord, trois victimes : le lieutenant **Jacques de CHABRILLAN** 27 ans, le sous-lieutenant **Pierre DESSA** 28 ans, et le sergent **Jean-Marie NEUVAUMONT** 23 ans.

En mai 1942, Roger effectue treize séances d'entraînement pour un total de 6h00 de vol avec comme moniteurs les sergents-chefs Albert RIVES et René HUIN (†). Son carnet de vol est signé par le lieutenant James DENIS.

En juin 1942, il effectue huit séances de vol avec comme moniteurs Albert RIVES et René HUIN. Son carnet de vols est signé du capitaine DOUCHY commandant le GMI.

En août 1942, il effectue quatre séances de vol sur bombardier *Blenheim IV* avec comme moniteur l'adjudant-chef René CORNEZ. Son carnet de vol est signé du capitaine Guillaume QUESNEL.

En octobre 1942, il effectue six séances de vol sur avions *Luciole* et *Potez 63-11* avec comme moniteurs les sergents-chefs René MOLLARD, Gérald LEON(†), et le commandant André NOËL.

En novembre 1942, il effectue sept séances de vol sur *POTEZ-25-TOE* avec comme moniteurs René CORNEZ, le capitaine Gustave DOUCHY (†) et le commandant André NOËL.

AFFECTATION à « l'ESCADRILLE DE SURVEILLANCE » de DAMAS

Le **01/12/1942**, Roger MALBRANQUE est affecté à l'**Escadrille de Surveillance de Damas**.

Deux semaines plus tard il est nommé au grade de lieutenant.

En janvier et février 1943, Roger effectue 7h05 de vol en quatorze séances. Son carnet de vol est signé par le capitaine Gaston GUIGONIS, commandant l'Escadrille de Surveillance.

En mars 1943, il effectue 3h40 de vol en neuf séances. Son carnet est signé du lieutenant-colonel GENE (?) commandant les FAFL en Moyen-Orient.



Potez-25 TOE (avionslegendaires.net)

En avril 1943, il effectue 5h15 de vol en quatorze séances.

En mai 1943, il effectue 20h05 de vol en quarante-neuf séances. Son carnet est signé du capitaine GUIGONIS.

En juin 1943, il effectue 5h de vol en dix séances. Son carnet de vol est signé du lieutenant Pierre BEUCAMP.

(†) Le **13/06/1943**, tragique accident du sergent **Jacques DESPESSAILLES** 27 ans qui se noie dans la rivière Euphrate à proximité de l'escale de Der-ez-Zor située à l'est de la Syrie où se trouve un détachement de l'Escadrille.

Au cours des derniers mois, Roger MALBRANQUE aura exercé diverses fonctions : « Gérant du mess » des officiers durant quatre mois, « Officier défense » du terrain durant quatre mois, « Adjoint au Commandant » de la Base de Damas durant deux mois, « Officier de Renseignements » durant deux mois, « Chargé de l'Instruction et des Opérations » de l' Escadrille de Surveillance PICARDIE durant six mois.

Appréciations du commandant André NOËL commandant la Base aérienne de Damas :

« Bon instructeur théorique, Pilote qui doit s'améliorer avec plus d'allant, manque de dévouement, très intelligent qui travaille dans l'espoir de se rendre indispensable, manque de base dans son instruction militaire, manque de discernement dans le commandement. N'est pas aimé par l'ensemble du personnel. Pourrait faire un bon Observateur avec plus d'entraînement. Est peut être handicapé par une mauvaise santé. »

En juillet 1943, Roger effectue 4h20 de vol en trois séances dont un vol de guerre le 03/07/43 pour recherche de parachutistes et avion ennemi. Son carnet de vol est signé par le lieutenant BEUCAMP.

Il est désigné pour rejoindre une **Escadrille de défense côtière** en AEF (Afrique Equatoriale Française) basée à Pointe-Noire au Congo.

Avant de partir il indique comme personne à prévenir en cas d'accident : Madame Germaine ABOUCHAR au Comité de la Croix Rouge, Immeuble Arak-Aoussi, Rue du Parlement à Damas, Syrie.

DÉPART pour POINTE-NOIRE en A.E.F

Le **29/07/1943**, Roger MALBRANQUE embarque comme passager à Beyrouth, au Liban, dans l'avion « **DOUGLAS DC3 17.729** » avec un équipage américain pour un vol *Héliopolis-Le Caire*.

Le **30/07/1943**, le voyage se poursuit par un vol de liaison sur le « **Douglas DC3 120.117** » : *Héliopolis – Wadi-Seida* à destination de *Khartoum* au Soudan où il fait escale.

Il décolle ensuite de *Khartoum* à destination d'*El-Fasher* où il fait escale. Puis vol d'*El-Fasher* à destination de *Maiduguri* au Nigéria pour faire escale. Enfin vol de *Maiduguri* à destination de *La Kano* au Nigéria.

Le **31/07/1943**, le voyage continu de *La Kano* à destination de *Accra* en Gold-Coast (actuel Ghana).





Douglas DC3 (triangle-bermudes.com)



(AM-FAFL)

Le **01/08/1943**, vol de liaison de *Accra* à destination de *Lagos* au Nigéria à bord de l'avion ***Douglas DC3 - 118.436***.

Le **02/08/1943**, le voyage se termine par un vol de liaison de *Lagos-Pointe-Noire* au Congo. Arrivée à *Pointe-Noire* après trente heures de vols cumulés.

AFFECTATION au « GADC » – Groupe Aérien de Défense Côtière « ARTOIS »

A son arrivée sur la Base Aérienne 173 de *Pointe-Noire*, Roger MALBRANQUE se présente au capitaine Camille DARIDAN qui lui précise son affectation au *Groupe Aérien de Défense Côtière*

nouvellement créé à partir des éléments des Détachements Aériens du Cameroun, du Gabon et du Moyen-Congo sous les ordres du commandant René BONNAFÉ.

Le « GADC » a pour principale mission, la défense maritime et l'escorte de navires marchands dans le Golfe de Guinée contre la présence des sous-marins allemands. Le GADC, baptisé « ARTOIS », est composé de deux escadrilles : l'escadrille « ARRAS » installée à Pointe-Noire et l'escadrille « BETHUNE » installée à Douala au Cameroun, plus un détachement à Libreville au Gabon.

Roger est affecté à l'escadrille « ARRAS », sous les ordres du capitaine DARIDAN.

L'escadrille va être progressivement équipée d'avions **Avro-Anson Mk.I**, un avion bimoteur à aile basse, plutôt spécialisé pour les patrouilles maritimes. Il est construit entièrement en bois, utilisé pour des missions de reconnaissance. Il est équipé d'une tourelle dorsale à commande manuelle comprenant une mitrailleuse de 7,7mm et d'une mitrailleuse fixe tirant vers l'avant, et peut transporter dans sa soute 2 bombes de 45kg et 8 charges externes de 9kg (grenades, fumigènes, fusées éclairantes ...).



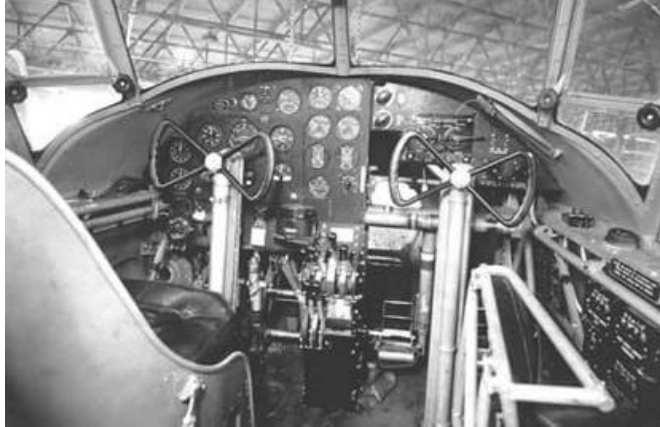
AVRO-ANSON Mk I (aircrewremembered.com)

Les trains sont rentrants par action manuelle nécessitant 140 tours de manivelle ! Ses moteurs d'une puissance de 350 chevaux lui permettent d'atteindre la vitesse de 300km/h et une altitude de 5800 m, avec un rayon d'action de 1300 km. Son équipage peut être composé de cinq personnes : 2 pilotes, 1 navigateur, 1 radio, 1 mitrailleur.

Deux jours après son arrivée, Roger est désigné pour effectuer sa première mission.

Le **04/08/1943**, mission d'escorte de convoi maritime sur **Avro-Anson « AA » EG 364** - 1^e pilote le sous-lieutenant Édouard DETTLOFF, 2^e pilote/navigateur le lieutenant Roger MALBRANQUE, le sous-lieutenant Jean-Louis REYNAUD observateur, le caporal André BOVÉ radio. Durée de la mission 5h35.

Le **05/08/1943**, mission d'escorte de convoi maritime sur **Avro-Anson « Vimy » EG 363** - 1^e pilote : l sous-lieutenant MAZERON, 2^e pilote/observateur Roger MALBRANQUE, observateur le sous-lieutenant Robert BIMONT, radio le sergent POUBLENC. Durée de la mission 4h50.



Cockpit d'un Avro-Anson (militaryfactory.com)

Au cours du mois d'**août**, Roger va participer à dix missions de patrouille en mer où d'escorte maritimes. Voir en ANNEXE à la fin cette biographie les détails de ses missions.

Le **05/09/1943**, Roger MALBRANQUE obtient le Brevet d'Observateur n°13 à compter du 01/09.



Pilote et Navigateur au poste de commandes d'un Avro-Anson (awm.gov.au)

Au cours du mois de **septembre**, Roger va participer à douze missions de patrouille en mer où d'escorte maritime. (Voir détails en ANNEXE).

Octobre 1943 – le Groupe ARTOIS passe sous les ordres du commandant André KOPP.

Appréciations du commandant KOPP concernant Roger :

Bon officier. Mais semble manquer d'enthousiasme, de jeunesse, de caractère et même d'assurance.

En octobre 1943, Roger aura participé à neuf missions de patrouille en mer où d'escorte maritime. (Voir détails en ANNEXE).



Avro-Anson Mk I de l'Escadrille BETHUNE du Groupe ARTOIS (Coll. J.W. Bentley)

Appréciation du commandant de l'Escadrille ARRAS concernant Roger MALBRANQUE :

« Valeur morale absolument parfaite, valeur militaire : très bon esprit, discipliné et de tenue irréprochable, donne toujours l'exemple, très intelligent, a beaucoup d'envergure dans son commandement. Breveté pilote et observateur peut être employé dans ces deux fonctions. Bien que jeune pilote, a beaucoup d'allant et d'adresse. A effectué à l'escadrille de nombreuses missions de guerre en Coastal-command toujours réussies. Peut voler dans tous les types d'avions modernes. Très bonne culture générale, parle l'anglais très correctement. Jeune officier qui est dans les forces françaises libres depuis juin 1940, a toujours fait preuve d'un grand patriotisme. Doit être employé dans une unité combattante où il sera de grands services. Officier de tout premier ordre. »

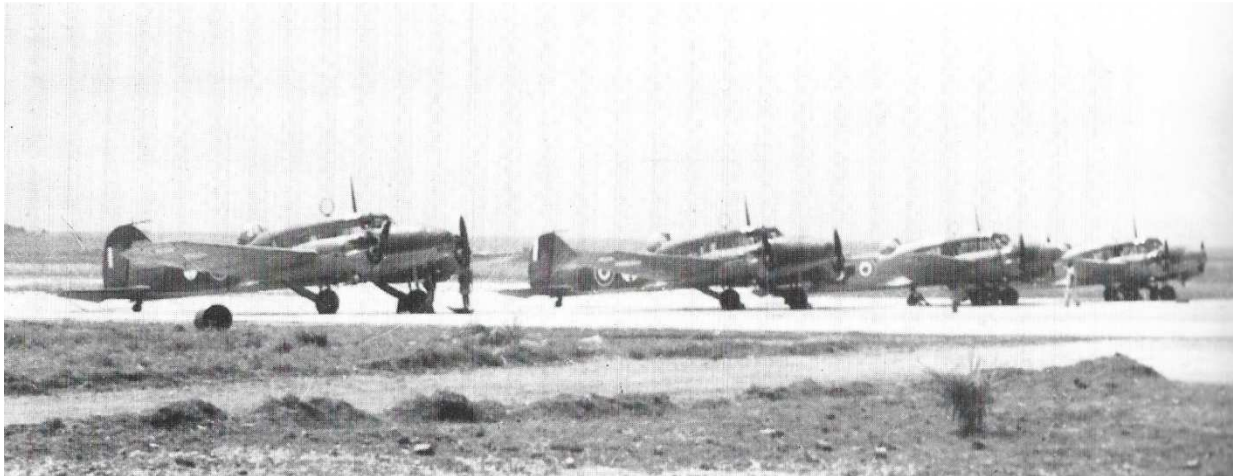
Pointe-Noire le 28 octobre 1943 - signé Capitaine DARIDAN

Le **03/11/1943**, vol de liaison aller-retour *Pointe-Noire / Moanda* au Gabon sur **Avro-Anson** « *Liane* » **EG 359** - pilote Roger MALBRANQUE, navigateur Robert FARRUGIA, mécanicien-mitrailleur GASTON, lieutenant Jacques CHABUT. Durée totale du vol 2h30.



Insigne du GADC « Artois »

Le Groupe ARTOIS, jusque-là équipée de bombes peu efficaces pour l'attaque de sous-marins, doit adapter sur ses avions une nouvelle arme désignée « Depth-Charge ». Ce sont des grenades sous-marines fournies par la RAF (Royal Air Force) en remplacement les bombes utilisées habituellement.



Avro-Anson de l'Escadrille ARRAS (Collection JW Bentley – photo B. Lefebvre)

Le capitaine DARIDAN, commandant l'Escadrille ARRAS va procéder à l'organisation d'un exercice d'entraînement pour mesurer l'efficacité de cette adaptation. Il doit désigner un équipage pour effectuer ce premier vol d'essai et un groupe d'observateurs pour juger de l'efficacité du dispositif d'adaptation.

Le **04/11/1943**, Roger est désigné pour faire partie de l'équipage.

Il ne le sait pas ... ce sera son dernier vol.

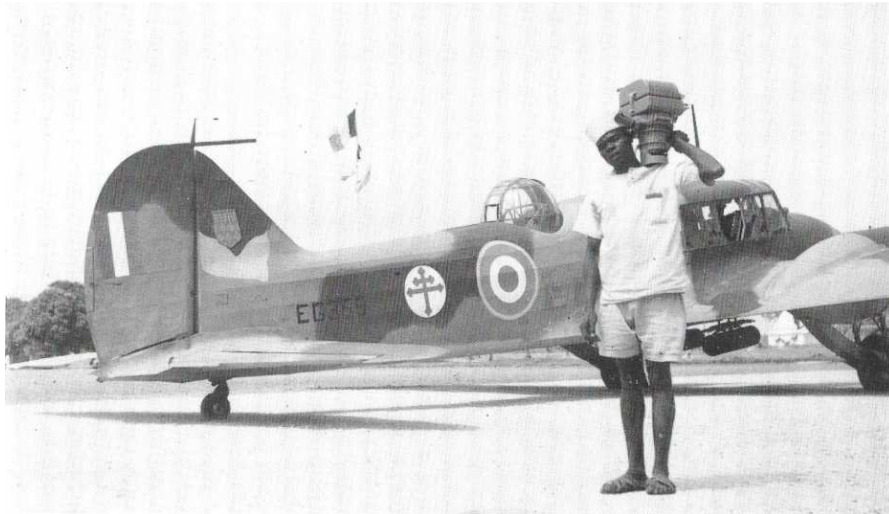
5- SA DERNIERE MISSION

Jeudi 4 novembre 1943, c'est aujourd'hui que le vol d'essai de l'adaptation des grenades sous-marines de la RAF va avoir lieu.

Le capitaine DARIDAN a désigné les membres de l'équipage qui procéderont à cet exercice :

Lieutenant **Roger MALBRANQUE** 1^{er} pilote,
Sous-lieutenant Robert FARRUGIA 2nd pilote,
Sous-lieutenant Jean-Louis REYNAUD navigateur,
Aspirant Jack PRIEUR bombardier,
Sergent-chef J.J. ROLLAND, radio-télégraphiste,
Sergent Jean-Marie GASTON mécanicien-mitrailleur.

Ont été désignés comme observateurs, pour juger des conclusions pratiques de l'exercice, le capitaine Camille DARIDAN, le capitaine František PROCHAZKA, les lieutenants MANUEL et CHALUT, les sergents-chefs GUIFFANT et VERDON. Le sergent armurier Roger PARIZOT et le sous-lieutenant Jean-Louis REYNAUD ont été chargés de la mise en place sur l'avion des « Depth-Charge » prévue pour l'exercice.



Avro-Anson « Liane » EG359 de l'Escadrille ARRAS (Collection JW Bentley – photo B. Lefebvre)
Au premier plan un tirailleur avec sur son épaule l'appareil photo qui équipe l'avion

Il est **14h30** lorsque, le sous-lieutenant REYNAUD procède à un briefing, à la demande du capitaine DARIDAN, dans la salle de renseignements pour un exposé minutieux, clair et complet, sur les pratiques d'attaques d'un sous-marin avec des grenades sous-marines, ainsi que les consignes de sécurité spécifiques à l'usage de la « Depth-Charge ».

A **15h00**, le briefing terminé, l'équipe des observateurs prend la route pour rejoindre l'endroit prévu près du village de Djéno sur la côte à environ 25 km vers le sud. L'équipage monte à bord de **l'AVRO-ANSON « Liane » EG359** pour effectuer la mission d'essai des nouvelles grenades sous-marines. Le lieutenant **Roger MALBRANQUE** prend place au poste de pilotage.

Il est **15h30**, lorsque l'avion s'apprête à décoller du terrain de Pointe-Noire pour se diriger ensuite vers le sud à l'endroit fixé pour l'exercice le long de la côte dans le secteur du village de Djéno.

Au premier passage, comme convenu un signal est envoyé de la plage par le capitaine DARIDAN pour indiquer que la zone en mer est dégagée. Le pilote effectue sa manœuvre comme prévu et place l'avion longeant la côte à 220 m du rivage et 40 m d'altitude environ.

Il est **15h50** lorsque le largage de la première « Depth-Charge » est réalisé. Du rivage, les observateurs surveillent le largage de la bombe. Malheureusement, alors que celle-ci aurait dû pénétrer dans l'eau et exploser en profondeur après six secondes, elle explose prématurément dès l'entrée en contact avec la mer. La forte explosion provoque une immense gerbe de flamme rouge et de fumée noire de plus de 200m de haut, ainsi qu'une importante onde de choc. L'avion est immédiatement aperçu plongeant à la verticale, se disloquer à l'impact et disparaître englouti par les flots en l'espace de quelques secondes.

Pendant que le capitaine DARIDAN et le lieutenant MANUEL s'empressent de retourner à la base alerter les secours, deux pirogues conduites par des pêcheurs locaux sont mises à la mer.

Un homme à la mer est aperçu miraculeusement accroché à un morceau d'épave de l'avion, c'est le **sergent-chef ROLLAND**. Secouru à demi inconscient, blessé au visage et à la jambe gauche, il est emmené en ambulance à l'hôpital accompagné du docteur RAYNAUD, médecin de la Marine.

Une vedette la Marine est dépêchée sur les lieux. Le lieutenant CHALU poursuit les recherches jusqu'à 22h00. Durant la nuit un groupe de sous-officiers, accompagné d'autochtones, continue les recherches.

Au matin à **8h00** seuls quelques débris de l'avion sont ramassés échoués sur la côte, sans aucune trace du reste de l'équipage.

Jack PRIEUR âgé de 26 ans, **Robert FARRUGIA** 31 ans, **Jean-Louis REYNAUD** 30 ans,
Jean-Marie GASTON 33 ans, **Roger MALBRANQUE** 29 ans,
sont officiellement déclarés « **porté disparu** ».

Leurs corps n'ont pas pu être retrouvés.

Le lieu de la disparition est situé à 200m du rivage devant le village de Djéno au Congo.

Latitude 4°55'47.1" Sud ; longitude 11°54'45.0" Est



Le lieutenant Roger MALBRANQUE

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

« Disparaît en Atlantique Sud » le 4 novembre 1943 au large du Congo



« **Mort pour la France** »

à l'âge de 29 ans.

Il totalisait 521h35 de vol dont 127h15 de vol de guerre en 30 missions

6- LES DECORATIONS

- Croix de chevalier de la Légion d'Honneur à titre posthume (décret 20/01/45 – JO 11/02/45)
- Croix de guerre 39-45 avec palme de bronze (à confirmer)
- Médaille commémorative des services volontaires dans la France-Libre (décret du 4/4/46)



7- CITATION

CITÉ à l'ordre de l'Aviation française à titre posthume,
le Lieutenant Roger MALBRANQUE pour le motif suivant :

« Jeune officier qui en 1940 n'accepta jamais la défaite et n'eut de cesse qu'il put continuer la lutte contre les ennemis de la France où qu'ils se trouvent. Affecté au Groupe ARTOIS en qualité de Pilote-observateur, s'est de suite fait remarquer par son allant. Apre au travail intransigeant dans son patriotisme et son désir de revanche, toujours volontaire. A effectué à l'Escadrille ARRAS 128 heures de vol de guerre et 30 missions. Disparu en mer en service aérien commandé le 4/11/43. Servira d'exemple à tous ses camarades. »

8- LES HONNEURS

- **En FRANCE**, son nom n'apparaîtrait 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/>



Le Mémorial du Tréport (Coll. AM-FAFL)

9- LA FAMILLE

1914 – SA NAISSANCE – le 10 septembre à Armentières (59) au foyer familial 101 rue Massenet à est né à 5h00 du soir un enfant prénommé *Roger Albert*, fils de Jules François MALBRANQUE 48 ans tisseur, et de Henriette Joseph LEFRANC 48 ans journalière née à Sailly-sur-la-Lys le 21/7/1866 veuve en 1^e noce de Mr Louis LETUCQ. Déclaration faite en présence de Henri KINDT tisseur et de Victor Van MEENEN marchand tout deux d'Armentières.

1929 – Décès de son père Jules François MALBRANQUE le 4 décembre à son domicile au 19 rue Lafayette à Armentières, veuf de Marie THESSE et de Louise Joséphine COISMAN, époux d'Henriette Joseph LEFRANC. Déclaration faite en Mairie par son frère consanguin Charles MALBRANQUE âgé de 36 ans tisseur.

1945 – Sa mère Mme Henriette MALBRANQUE âgée de 79 ans habite au 9 rue Lafayette à Armentières. Souffrante au moment de la liquidation de la succession, elle est représentée par son mandataire Mr Cyr LEROY âgé de 57 ans, l'oncle de Roger MALBRANQUE. Il demeure au 46 Route Nationale La Chapelle d'Armentières et travaille comme employé à l'hôpital psychiatrique d'Armentières.

Son frère Charles MALBRANQUE tisseur habite au 105 rue du Nord à Armentières.

Le **8 septembre 1945**, par jugement déclaratif du Tribunal Civil de Pointe-Noire au Gabon, Roger MALBRANQUE est reconnu « Mort pour la France ».



Sources documentaires supplémentaires:

Archives JW Bentley – Archives R. Farrugia

Sites WEB : pressfrom.info - commons.wikimedia.org - awm.gov.au - aircrewremembered.com
memorialgenweb.org - cieldegloire.com - pilotfriend.com - fr.wikipedia.org - triangle-bermudes.com –
avionslegendaires.net - militaryfactory.com

ANNEXE

Détails des missions effectuées par Roger MALBRANQUE au Groupe ARTOIS

Le **04/08/1943**, mission d'escorte de convoi maritime sur **Avro-Anson « AA » EG 364** - 1^e pilote le sous-lieutenant Édouard DETTLOFF, 2^e pilote/navigateur le lieutenant Roger MALBRANQUE, navigateur sous-lieutenant Jean-Louis REYNAUD, radio le caporal André BOVÉ. Durée de la mission 5h35.

Le **05/08/1943**, mission d'escorte de convoi maritime sur **Avro-Anson « Vimy » EG 363** - 1^e pilote : le sous-lieutenant MAZERON, 2^e pilote/observateur Roger MALBRANQUE, observateur le sous-lieutenant Robert BIMONT, radio le sergent POUBLENC. Durée de la mission 4h50.

Le **08/08/1943**, mission d'escorte de convoi maritime sur **Avro-Anson « Liane » EG 359** - 1^e pilote DETTLOFF, 2^e pilote/observateur MALBRANQUE, passager Jean-Louis REYNAUD, radio le sergent-chef ROLLAND. Durée de la mission 5h45.

Le **10/08/1943**, mission d'escorte de convoi maritime entre Pointe-Noire et Iguela au Gabon sur **Avro-Anson « Liane » EG 359** - 1^e pilote : sergent-chef Joseph AUBRY, observateur MALBRANQUE, mécanicien le sergent-chef GUIFFANT, radio le sergent-chef André MATTEL. Atterrissage à Iguela. Durée de la mission 2h25.

Le **11/08/1943**, mission de patrouille en mer et d'escorte de convoi maritime sur **Avro-Anson « Liane » EG 359** - 1^e pilote : AUBRY, observateur MALBRANQUE, radio MATTEL. Durée de la mission 5h10.

Seconde mission pour une patrouille de surveillance sur **Avro-Anson « Liane » EG 359** - 1^e pilote : Roger MALBRANQUE, 2^e pilote AUBRY, mécanicien GUIFFANT, radio MATTEL. Atterrissage à Pointe-Noire. Durée de la mission 2h15.

Le **13/08/1943**, mission de patrouille en mer jusqu'au port de Banana au *Congo belge* sur **Avro-Anson « Authie » EG 356** - 1^e pilote : capitaine DARIDAN, observateur MALBRANQUE, mécanicien GUIFFANT, radio MATTEL. Durée de la mission 5h35.

Le **14/08/1943**, mission de patrouille en mer pour rechercher de bateau sur **Avro-Anson « Authie » EG 356** - 1^e pilote : capitaine DARIDAN, observateur MALBRANQUE, radio MATTEL, passager le capitaine(?) FORTIN. Durée de la mission 4h40.

Le **15/08/1943**, mission de patrouille en mer sur **Avro-Anson « Canche » EG 351** - 1^e pilote DETTLOFF, observateur MALBRANQUE, radio le sergent-chef ROLLAND, passager le capitaine DARIDAN. Durée de la mission 5h35.



Le **22/08/1943**, mission de patrouille en mer et d'escorte de convoi maritime sur **Avro-Anson « Canche » EG 351** - 1^{er} pilote : S/c FEVRE, observateur MALBRANQUE, navigateur le sous-lieutenant Etienne COURTIAU, radio MATTEL. Durée de la mission 5h25.

Le **27/08/1943**, mission de patrouille en mer et d'escorte de convoi maritime sur **Avro-Anson « Liane » EG 359** - 1^{er} pilote DETTLOFF, navigateur Roger MALBRANQUE, radio le sergent-chef ROLLAND, le capitaine tchécoslovaque František PROCHAZKA navigateur/observateur. Durée de la mission 2h00.

Le **04/09/1943**, mission de patrouille en mer et d'escorte de convoi maritime sur **Avro-Anson « Liane » EG 359** - 1^{er} pilote DETTLOFF, navigateur MALBRANQUE, radio ROLLAND, mitrailleur le sergent Jean-Marie GASTON. Durée de la mission 5h15.

Le **06/09/1943**, mission de patrouille en mer et recherche de bateau sur **Avro-Anson « Canche » EG 351** - 1^{er} pilote MALBRANQUE, navigateur Slt COURTIAU, radio le sergent-chef Jean PUCHULU, mécanicien le sergent Gérard(?) CHAPRON. Durée de la mission 5h05.

Le **15/09/1943**, mission de patrouille en mer et d'escorte de bateaux sur **Avro-Anson EG 364** - 1^{er} pilote MALBRANQUE, 2^{er} pilote AUBRY, radio ROLLAND, mitrailleur GASTON. Atterrissage à Iguela. Durée de la mission 2h30.

- Seconde mission d'escorte de bateaux sur **Avro-Anson EG 364** - 1^{er} pilote AUBRY, navigateur MALBRANQUE, radio ROLLAND, mitrailleur GASTON. Durée de la mission 5h15.

Le **16/09/1943**, mission d'escorte de bateaux sur **Avro-Anson EG 364** - 1^{er} pilote AUBRY, navigateur MALBRANQUE, radio ROLLAND, mitrailleur GASTON. Durée de la mission 6h10.

Le **17/09/1943**, mission d'escorte de bateaux sur **Avro-Anson EG 364** - 1^{er} pilote MALBRANQUE, 2^{er} pilote AUBRY, radio ROLLAND, mitrailleur GASTON. Retour à Pointe-Noire. Durée de la mission 5h45.

Le **18/09/1943**, mission d'escorte maritime sur **Avro-Anson « Liane » EG 359** - 1^{er} pilote : Lt MALBRANQUE, 2^{er} pilote Slt DETTLOFF, navigateur Asp PRIEUR, radio C/c BOVE, mitrailleur Sgt GASTON. Durée de la mission 5h10.

Mission de patrouille en mer sur **Avro-Anson « Liane » EG 359** - 1^{er} pilote MALBRANQUE, 2^{er} pilote S/c RUAMPS, radio le caporal-chef André BOVÉ, mitrailleur GASTON. Atterrissage à Myumba au Gabon. Durée de la mission 1h30.



Le **19/09/1943**, mission d'escorte maritime sur **Avro-Anson « Liane » EG 359** - 1^e pilote RUAMPS, navigateur MALBRANQUE, radio BOVÉ, mitrailleur GASTON. Atterrissage à Myumba. Durée de la mission 1h30.

Mission d'escorte et patrouille maritime sur **Avro-Anson « Liane » EG 359** - 1^e pilote le sergent-chef Jean RUAMPS, navigateur MALBRANQUE, radio BOVE, mitrailleur GASTON. Retour à Pointe-Noire. Durée de la mission 3h30.

Le **28/09/1943**, mission de recherche et d'escorte maritime sur **Avro-Anson « Liane » EG 359** - 1^e pilote DETTLOFF, 2^e pilote MALBRANQUE, navigateur capitaine tchécoslovaque Zbyněk ROUSAR, radio PUCHULU. Durée de la mission 4h40.

Le **03/10/1943**, mission de patrouille en mer et d'escorte maritime sur **Avro-Anson « Liane » EG 359** - 1^e pilote DETTLOFF, 2^e pilote sous-lieutenant Robert FARRUGIA, navigateur MALBRANQUE, radio BOVÉ. Durée de la mission 5h35.

Mission de patrouille en mer et d'escorte maritime sur **Avro-Anson « Liane » EG 359** - 1^e pilote MALBRANQUE, navigateur ROUSAR, observateur le capitaine FORTIN, radio PUCHULU. Durée de la mission 4h10.

Le **09/10/1943**, mission de patrouille maritime sur **Avro-Anson « Liane » EG 359** - 1^e pilote MALBRANQUE, navigateur ROUSAR, mécanicien GASTON, radio ROLLAND. Durée de la mission 1h05.

Mission de patrouille maritime sur **Avro-Anson « Liane » EG 359** - 1^e pilote MALBRANQUE, navigateur ROUSAR, mécanicien GASTON, radio ROLLAND. Durée de la mission. Atterrissage à Myumba. Durée de la mission 4h30.

Le **10/10/1943**, mission d'escorte maritime sur **Avro-Anson « Liane » EG 359** - 1^e pilote MALBRANQUE, navigateur ROUSAR, mécanicien GASTON, radio ROLLAND. Atterrissage à Iguela. Durée de la mission 4h40.

Le **11/10/1943**, retour à Pointe-Noire sur **Avro-Anson « Liane » EG 359** - 1^e pilote MALBRANQUE, navigateur COURTIAU, mécanicien GASTON, radio ROLLAND. Durée de la mission 2h40.

Le **19/10/1943**, vol de liaison sur **Avro-Anson « Liane » EG 359** - 1^e pilote MALBRANQUE, navigateur FORTIN, mécanicien GASTON, radio le lieutenant MANUEL, passager un Anglais. Atterrissage à Moanda au Gabon. Durée de la mission 1h05.



Mission de patrouille maritime sur **Avro-Anson « Liane » EG 359** - 1^{er} pilote MALBRANQUE, navigateur FORTIN, mécanicien GASTON, radio le lieutenant MANUEL, passager le capitaine DARIDAN. Retour à Pointe-Noire. Durée de la mission 1h45.

Le **23/10/1943**, mission d'escorte maritime sur **Avro-Anson « Liane » EG 359** - 1^{er} pilote MALBRANQUE, navigateur ROUSAR, mécanicien GASTON, radio sud-africain le Flight-Sergeant CHAMI (S.A.A.F). Atterrissage à Iguela. Durée de la mission 4h45.

Le **02/11/1943**, il effectue un vol de liaison aller-retour Pointe-Noire / Myamba-Mouyondzi, sur l'**Avro-Anson n°359** avec pour équipage le lieutenant FARRUGIA 1^{er} pilote, le capitaine tchécoslovaque František PROCHAZKA navigateur-observateur, le sergent-chef ROLLAND radio et le sergent mitrailleur Jean-Marie GASTON. Myamba est situé à l'intérieur des terres à une distance de 250 km. Durée totale du vol 2h50.

Le **03/11/1943**, vol de liaison aller-retour Pointe-Noire / Moanda sur **Avro-Anson « Liane » EG 359** – 1^{er} pilote MALBRANQUE, FARRUGIA 2nd pilote, J.M. GASTON radio-mitrailleur et le lieutenant Jacques CHABUT. Moanda une ville côtière du Congo-belge (devenue République Démocratique du Congo) installée à l'embouchure du fleuve Congo. Durée totale du vol 2h30.



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

ci-dessous le lien :

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

