Jean REDOR

Né le 21 décembre 1919 à Pont-Saint-Martin (44)

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

Matricule FAFL 31.086

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

Pilote au Groupe de Bombardement n°1 « LORRAINE »

✞

« Mort pour la France » à l'âge de 22 ans

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

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

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

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

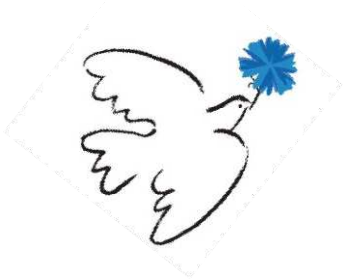
Jean-Claude AUGST, Frédéric BENTLEY, Frédéric BRUYELLE, Yves DONJON, Jean-Pierre FITAMEN, Bertrand HUGOT, Yves MORIEULT et Hervé PIERROT mémorialistes des FAFL ; Michel BOUCHI-LAMONTAGNE mémorialiste des FNFL ; Lucien MORAREAU mémorialiste de l'Aéronautique navale ; David PORTIER mémorialiste des Parachutistes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

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

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

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

Agir pour la Liberté



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

Biographie proposée par Frédéric Bentley
Président de l'Association pour la Mémoire des FAFL (AM-FAFL)
avec la collaboration de
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

1919 – **Sa NAISSANCE** – Le 21 décembre 1919, à la Colleterie en Pont-Saint-Martin, département de Loire-Atlantique (44), est né un enfant prénommé *Jean Jules Marie*, fils de Jean Jules Joseph REDOR et de Alida (Jeanne ?) AUBIN. Il est le cinquième enfant de la fratrie.

1937 - Jean REDOR, titulaire du baccalauréat, est passionné d'aviation et suit les cours de l'Ecole de pilotage de Château-Bougon.

Lors d'un vol d'entrainement, après avoir été « lâché », il vient survoler la maison familiale ainsi que l'école de garçon de Pont-Saint-Martin. Il obtient dans l'année le Brevet de pilote.

ENGAGEMENT VOLONTAIRE

Le **21/12/1937**, Jean REDOR a obtenu une bourse de pilotage pour rejoindre l'aéronautique navale.

Il signe un engagement volontaire pour une durée de cinq ans au Bureau de recrutement de Brest. Il est incorporé dans un premier temps au 2ème Dépôt de Lorient en qualité de matelot de 2ème classe.

Le **09/09/1938**, Jean débute la formation d'élève-pilote.

Le **01/05/1939**, il est nommé au grade de Quartier-Maître.

LA FRANCE entre EN GUERRE

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

Le **08/09/1939**, Jean obtient le *Brevet de pilote d'aviation navale* à l'École du Centre Aéronautique d'Hourtin. Ils sont ainsi une vingtaine à être brevetés, avec lui, Émile POPLIMONT (*qui lui aussi ralliera les Forces Aériennes Françaises Libres, il disparaitra le 12/07/1944 au large du Maroc).*

Jean va poursuivre sa formation sur l'Etang de Berre, à Saint-Chamas près de Marseille.

DÉPART pour l'AFRIQUE DU NORD

Octobre 1939 - Quelques semaines après la déclaration de guerre, Jean REDOR est muté en qualité de pilote sur la BAN (Base Aéronautique Navale) de Karouba en Tunisie. Avec lui deux camardes d'Hourtin : Émile POPLIMONT et Jean SURZUR.

Il va effectuer des vols jusqu'à Casablanca au Maroc.

BAN de Karouba (milguerres.unblog.fr)

DÉPART pour les PAYS DU LEVANT

Fin avril 1940, Jean est envoyé au Levant sur la BAN de Tripoli située à quelques dizaines de kilomètres au nord de Beyrouth sur la côte libanaise. Il est affecté à « l'Unité marine de Beyrouth » en qualité de pilote d'hydravion à « l'Escadrille 19S » équipée de « Loire 130 ».

Le **01/05/1940**, il est nommé au grade de Second-Maître pilote. Il effectue, en liaison avec la RAF, des vols de protection maritime de convois alliés navigant en Méditerranée, bien souvent au départ de la Base de Famagousta à Chypre.

ARRÊT des COMBATS

Le **22/06/1940,** la France signe les accords d'armistice avec l'Allemagne.

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

SON ENTRÉE dans LA DISSIDENCE

Décembre 1940 - Jean et son camarade Valentin LEGRIS ne supportent plus leur inactivité alors que la métropole est occupée par les troupes allemandes. Ils ont pris la décision de déserter l'armée française pour aller combattre auprès de leurs camarades de la RAF (Royal Air Force). Certains de leurs camarades voudraient aussi en être. Il ne reste plus qu'à trouver le moment propice pour se lancer dans une telle aventure.

Jean écrit dans son carnet de route :

> *« Chers Parents, je vais vous dire un projet grave que dans quelques jours je réaliserai. Au moment où les événements de cette guerre vont se précipiter, je partirai rejoindre les troupes anglaises. Cette semaine probablement. D'un vol, je pourrai toucher une base britannique.*

Croyez-moi, il ne s'agit pas là d'un coup de tête, d'une aventure ; j'ai réfléchi, comme tous les camarades qui se sont battus sur le front de Libye. Je pars en pleine conscience de la gravité de mon acte, du sérieux de ses conséquences, mais j'espère que la providence saura plus tard nous restituer nos droits. Ce projet est ancien, voici son histoire ; Quant au lendemain de l'armistice de juin, nous avons cessé notre activité de guerre, un élan quasi général a soulevé les Français en Syrie. Les officiers entraînant les poilus, et plusieurs formations avaient déjà gagné la Palestine, quand les commissions d'armistice menacèrent de répressions. La peur, le souci de leur grade firent que beaucoup des entraîneurs lâchèrent. C'est ainsi que je fus à deux heures de décoller en direction de l'Egypte. Pendant l'été, l'automne aussi, les enthousiasmes furent surveillés. Dans la marine, d'ailleurs, les coups de Mers-el Kébir et de Dakar en avaient réduit le nombre. En décembre, ici, à l'escadrille, nous n'étions plus que deux partants, convaincus que la cause des Alliées était vraiment française. Je vous demande de prier, pour que nous soyons forts. Si vous saviez quelle joie j'éprouve à faire ce qu'un tel devoir demande. On se sent tellement Français ! Je vous reviendrai un jour, fier et heureux d'avoir rempli utilement ma guerre... Approuvez-moi. Votre JEAN ».(sic)

2- DÉSERTER pour ALLER COMBATTRE

Janvier 1941 - Jean note dans son journal :

« Les Français se montrent aimables dans leur défaite ; ils ne résistent plus, ils préfèrent s'agenouiller. Officiers de l'armée de Syrie, c'est de vous que je parle, vous n'avez pas la présence des Boches, donc l'excuse de Vichy. Mais vous acceptez les ordres, sous prétexte de fidélité à un pantin. Les responsables de nos malheurs restent à ces places dont ils ont été indignes. Pis, ils se font les apôtres de la "Rénovation"... et nous les tolérons encore... Quelle triste page d'histoire vous nous écrivez... »(sic)

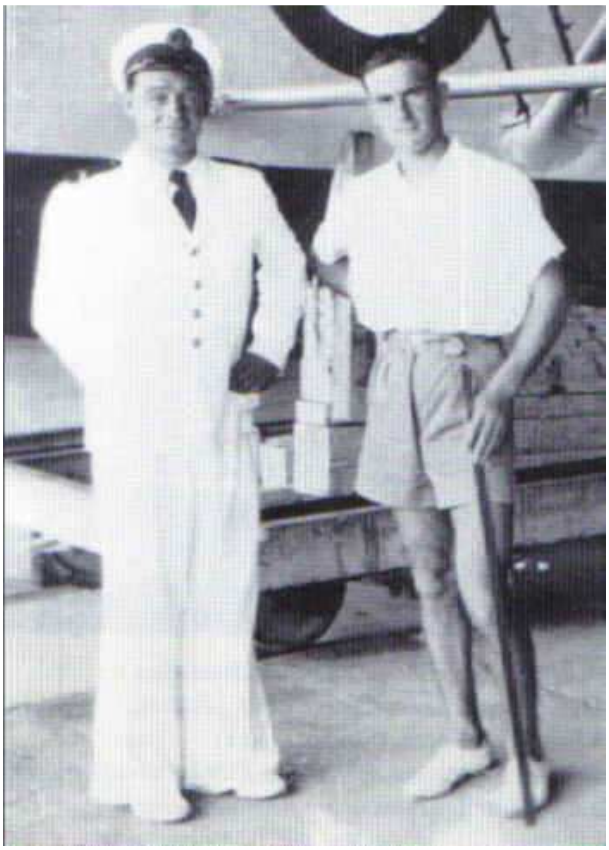
Février 1941 - Il écrit dans son journal :

« Nous attendons l'heure propice. Les hydravions "Loire" ne restent que rarement sur le plan d'eau, ou dans des conditions défavorables. Valentin LEGRIS et moi sommes impatients de partir. L'hypocrisie de tous ces dégonflés nous révolte... CHATEL est mesquin, minable. Où donc est son enthousiasme de juillet ?... SIMON est cynique dans son impudeur... Certains camarades aimeraient nous suivre, mais diverses objections, fondées en général, les empêchent... »(sic)

Le **17/02/1941**, Jean écrit dans son journal :

« Nous ne sommes plus que deux... « Val » en est toujours ; il laisse sa femme et sa gosse en zone interdite... il est épatant ». « Dans la soirée, les « zincs » sont mis à l'eau ; j'ai placé le mien sur la première bouée, au vent... Les pleins sont à 500 litres, nous pouvons partir cette nuit. Le soir, nous allons en ville achever nos derniers préparatifs ; j'ai converti en livres or turques notre budget de 7.000 francs. Restaurant, puis cinéma à 9 heures...
Entrée des artistes !...

Un plan s'établit : LEGRIS dormira en ville dans ma chambre, tandis que je rentrerai à la Base faire mes bagages... A minuit, nous nous quittons, il me rejoindra là-bas dans les trois heures ».(sic)



Valentin LEGRIS et Jean REDOR *(Coll. Redor-Visonneau)*

DÉPART pour l'ILE de CHYPRE

Le **18/02/1941**, à l'heure du rendez-vous un imprévu surgit : un magnifique clair de lune éclaire la rade. Jean écrit :

« Nous ne voulons pas prendre le risque d'être aperçus sur la rade, dans notre « youyou », car 1800 m. d'eau nous séparent du mouillage de l'hydro. C'est foutu pour cette nuit, nous reverrons notre plan demain matin. Chacun va dormir prudemment. »

Au réveil, Jean et Valentin établissent un nouveau plan. Les bagages seront réduits au strict minimum, et camouflés. Ils décolleront ce matin même pour rejoindre les Anglais sur l'Ile de Chypre, au nez de tous, la plaisanterie sera du meilleur goût !

A **9h00**, Jean va chercher Valentin dans son gourbi, c'est le moment ; l'équipage est au casse-croûte, aucun officier dans le hangar. Valentin sort, portant d'une main un appareil photo et de l'autre une petite valise recouverte d'un voile noir, tandis que Jean a enroulé, dans mes effets de vol, quelques objets privés.

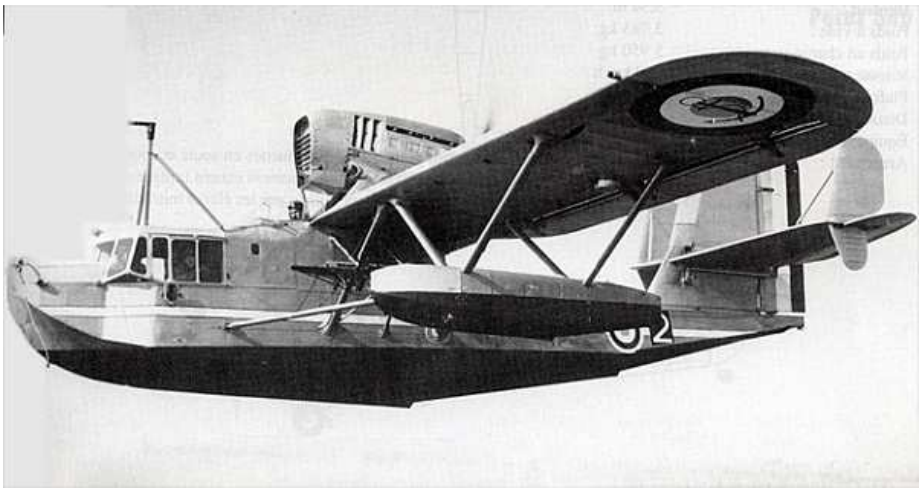
Jean écrit dans son journal :

> *« Nous traversons le hangar désert, mais sur le terre-plein, nous sommes interpellés par le Lieutenant VAUCHEZ. Explications : « Val » se rend sur un "zinc" à l'eau, pour essayer quelques plaques » (et il montre sa valise). Quant à moi, je vais déposer, à bord de mon avion, mes effets de vol, en vue de l'exercice de l'après-midi. Nous passons... »(sic)*
>
> *« La vedette de service est engagée sans difficulté, et nous transporte sans défiance jusqu'à l'avion... A bord de l'hydro, un peu de fièvre... J'inspecte l'appareil et constate que tout est en ordre... Pendant que je décapote, LEGRIS fait passer la bouée sur le flotteur droit ; de cette façon, l'avion ne pourra pas la heurter à la mise en route. Les manœuvres peuvent nous trahir déjà... Vite, je descends donc au poste mécano... "Contact... démarreur... magnéto..." le moulin part... je bondis aux commandes, tandis que Valentin lâche les amarres... quelques cercles sur l'eau pour réchauffer… ».(sic)*

La manœuvre suspecte est observée, l'alerte est donnée ! … une vedette est envoyée sur place.

> *« L'alerte est donnée, une vedette arrive... un autre cercle …. la vedette est désormais tout près... nous lui décollons au nez, le long des goélettes... un virage sur le centre, et … Cap au large ! ».(sic)*

Jean décolle aux commandes de l'hydravion « **Loire 130C n°15** », de l'Escadrille 19S-1, et prend de l'altitude tout en prenant le cap au sud-ouest en direction de l'Ile de Chypre, lorsqu'il s'aperçoit qu'ils sont poursuivis par un second « Loire » qui vient de décoller derrière eux.



Hydravion « Loire 130 C » (avionslegendaires.net)

Jean décide alors de plonger d'un coup vers la mer. De la côte, les témoins pourront observer leur descente brutale. LEGRIS lance à la mer les objets flottants du matériel de croisière, ainsi les pêcheurs pourront retrouver ces accessoires sur l'eau. Cette mise en scène pourra conduire leurs camarades enquêteurs à pouvoir conclure de la disparation de l'hydravion par un accident en service. Car l'aveu d'une fugue auprès des autorités militaires menacerait les intérêts de leurs camarades restants, et l'existence même de l'escadrille.

Jean poursuit son vol dans la brume au ras des vagues. Ses poursuivants semblant les avoir perdus il change de cap sans risque, la côte n'étant plus visible. Cap au Nord-ouest, Chypre n'est qu'à 250kms.

ARRIVÉE à CHYPRE

Après 1h20 de vol ils arrivent au-dessus de Chypre et Jean pose son avion à l'Est de l'ile, dans la baie de Larnaka.

Ils sont aussitôt accueillis par la police maritime britannique qui demande à contrôler leur identité, la raison de leur présence, leurs intentions.

Jean écrit :

> *« Décrire l'accueil enthousiaste des Cypriotes serait difficile. L'avion à peine posé, les quais se couvrirent de braves gens, éberlués à la vue des cocardes françaises. La police bondit dans une vedette qui fonça sur nous. Je coupai le moteur, et nous mouillâmes. La réception que nous firent les autorités anglaises fut chaudement amicale. Le meilleur hôtel nous fournit un appartement où le thé nous fut servi pour la première fois. Adieu pinard... Sur le boulevard, dehors, plus de deux cents badauds se remettaient de leur surprise. Le Général alerté se fit conduire, et nous descendîmes aux présentations... "Shake-hand" et joyeux "nice-idea", répétait-il... Oui, ça suffit, pensions-nous déjà impatients. Ces Anglais sont un peu trop cérémonieux, et nous voudrions plutôt quelques directives pour l'instant ». « Un petit homme s'est glissé jusqu'à nous, et nous bondit dessus :- Bonjour ! Ah, je suis content que vous soyez venus. Et comme notre groupe s'ébranle en direction du bureau de police, le petit homme nous trottine à côté : — Vous savez, j'étais dans la Légion ; j'ai fait la campagne du Maroc. Ah ! je suis content ». « Voix d'un étranger qui veut tout devoir à la France, qui a la fierté à se réclamer d'elle. Nous faisons, quelques minutes plus tard, la connaissance d'un Monsieur MURAT, Grenoblois pendant 25 ans, et revenu à Chypre tout récemment. Il est heureux, lui aussi, et veut à tout prix s'occuper de nous ; ce sera notre interprète pendant toute cette journée ; nous déjeunons chez lui »(sic)*

Le **18/02/1941**, dans l'après-midi, Jean et Valentin reçoive la consigne de déplacer leur hydravion et d'aller se poser plus au nord devant le port de Famagouste, là où ils pourront trouver des bouées de mouillage pour amarrer leur appareil.

Jean écrit sur son carnet de route :

> *« Je revois ces vieux remparts, et ces mêmes officiers qui nous avaient reçus en juin 1940, au cours de nos protections de convois. C'est à Famagouste qu'un vieux médecin anglais, rencontré sur le seuil de sa villa, m'avait appris l'armistice. Je me souviens de ma réponse spontanée : — Oh ! nous continuerons ! » « Vieux toubib, je viens tenir ma promesse ».*

Le **20/02/1941**, deux jours après leur arrivée à Chypre, un avion "Potez-63" (?39) se pose sur le terrain d'aviation de Nicosie, la capitale de l'ile. Un pilote français débarque, FOUQUET-LEMAITRE engagé dans la RAF, Squadron-Leader d'une escadrille, la « French Fighter Flight 2 », composée d'aviateurs français basée à Haïfa ; avec lui deux autres Français-libres, Albert ZEVACO alias LAMOUR et PEANEAU(?). Prévenus de leur évasion, ils viennent chercher Jean et Valentin pour les accompagner jusqu'à Haïfa en Palestine. Ils quittent le jour même Chypre à bord de leur hydravion, cap sur Tel-Aviv.

Valentin LEGRIS et Jean REDOR *(Coll. Redor-Visonneau)*

3- SON ENGAGEMENT dans la ROYAL AIR FORCE

Arrivée en Palestine, Jean REDOR pose son hydravion dans la baie de Haïfa. Jean et Valentin sont invités à monter à bord d'un **Potez 39** qui les conduit à Jérusalem. A leur arrivée ils se présentent aux bureaux des autorités militaires britanniques où ils signent le jour même leur engagement volontaire dans la Royal Air Force. Jean REDOR déclare avoir à son actif 335h de vol dont 225h en qualité de pilote d'hydravion. Le matricule RAFVR n° 791074 lui sera attribué.

Le **21/02/1941**, Jean écrit :

> *« Jérusalem - Sommes logés au mess des sous-officiers R.A.F. Confort anglais et cordial accueil. Nous y rencontrons deux pilotes tchèques qui s'étaient battus en France. Le soir, une voiture nous renvoie à Ramleh où nous couchons... ». (sic)*

Le **23/02/1941**, « Un avion "Percival" vient chercher Jean et Valentin pour les rapatrier d'urgence à Haïfa. A leur arrivée ils reçoivent l'ordre de décoller avec leur « Loire » pour amener le mécanicien SCHNODERER sur l'ile de Chypre ; le « Potez 63 » qui devait venir le chercher est en panne à Chypre sur le terrain de Nicosie et ne peut assurer cette mission.

Arrivée à Chypre, Jean pose l'hydravion dans la baie de Larnaka. Une fois le mécanicien débarqué, et retourne à Haïfa. A leur arrivée, Jean et Valentin sont conduits pour recevoir une tenue anglaise de la RAF.

Le **24/02/1941**, à Haïfa, Jean et Valentin font la rencontre d'un groupe d'aviateurs français-libres. Parmi eux : Jean TULASNE, Maurice BALLATORE, Antoine PERONNE, Jean PORTALIS, Julien FOURNIER, Jean BRETON, Albert LAMOUR, Jean CALORBE et d'autres, une vingtaine au total. Ils s'installent parmi eux ; accueil chaudement amical, questions, bonnes histoires, chacun a son petit roman vécu, dont il est simplement fier, mais d'une fierté discrète. Pour la plupart, ils ont moins de 25 ans. Avec les avions à bord desquels ils sont venus, cinq "Morane" et trois "Potez", ils ont formé une escadrille française, appelé "Flight" chez les Anglais.

AFFECTATION au "FRENCH FIGHTER FLIGHT n° 2"

Le **24/02/1941**, Jean REDOR est affecté au « **2 FFF** » (French Fighter Flight n° 2).

Jean écrit :

> *« J'ai retrouvé la France, une France bien petite, mais qui éclate de dynamisme et d'entrain. A Haïfa, je suis dans une French Flight, la deuxième. Nous sommes quinze pilotes ; bientôt, nous formerons à nous tous un groupe de chasse pour partir en Grèce. L'impatience est générale ; on nous a promis des avions de chasse "Hurricane" ».(sic)*
>
> *« J'ai changé sans transition, et cette révolution fut heureuse autant qu'espérée. Il y a quelques semaines, je menaçais de pourrir dans une lâche médiocrité, à l'abri de tout risque, sûr de ma chance, j'abandonnais mes rêves, mes ambitions, jusqu'à mes souvenirs... J'ai failli crever ! Je suis parti malgré "eux". "Eux", tous ceux qui ne veulent plus se battre, ces pauvres gens qui depuis longtemps ont abdiqué par souci du confort, par frousse. Nos Chefs ! Ils nous offraient d'étouffer qui menaçait leur rang, leur place... Ils nous épiaient, ils avaient peur de nous, instituant leur petite Terreur... ».(sic)*

Le **06/03/1941**, Jean effectue un vol d'entrainement sur avion monomoteur pour une prise en main sur un « **Miles-Magister A.1972** » avec à son bord comme passager Jean TULASNE commandant le *French Fighter Flight n° 2.*

En mars 1941, pendant la Campagne de Grèce, Jean et Valentin sont missionnés pour assurer, avec leur « Loire 130 C », le service postal et la liaison avec les unités britanniques. Puis, lorsque les troupes alliées sont obligées d'abandonner l'archipel sous la pression de l'armée allemande, ils guident les navires en leur indiquant la direction des plages où sont massées les unités qui attendent de réembarquer sous le feu ennemi. Les activités du « Loire » cesseront le mois suivant lorsque l'hydravion deviendra indisponible par manque de pièces de rechange.

Le **24/03/1941** à Alexandrie, Jean fait la rencontre de Raoul GATIEN et Gorges BLAIZE, eux aussi de l'aéronautique navale.

Le **13/04/1941**, c'est dimanche de PÂQUES.

Jean écrit :

> *« Ce matin, j'ai entendu à la radio un peu de l'office latin. Je voyais par la fenêtre un coin de Palestine, l'ensemble de ces monts qui cachent Nazareth, Tibériade. Mais c'est chez nous que j'étais. Les chœurs de Schola, ces partitions d'orgue me firent évoquer le pays. J'ai rêvé naïvement, dans un film trop rapide, je distinguais ces figures qui jalonnent mon enfance. Beaucoup s'étonneraient de ma vie présente. Certains ne pourraient comprendre cette évasion brutale hors de la zone qu'ils m'avaient construite. Ma situation présente, en marge de ce qui fut notre "normal" (routine qui commençait d'appauvrir notre ambition) me révèle, malgré ses libertés, en tout semblable au gamin que j'étais. Je connais, et je vis autant que ma fièvre imaginait à quinze ans. Aujourd'hui, je me suis affranchi, sans perdre de mes biens ».(sic)*

Le **14/04/1941**, il totalise 17h25 de vol d'entrainement en solo.

Le **01/05/1941**, il est nommé au grade de sergent-chef. Il poursuit sa formation de pilote de chasse l'Ecole d'entrainement opérationnel « 70 OTU » (Operational Training Unit) de la RAF installée près d'Ismaïlia situé non loin du canal de Suez aux abords du terrain d'aviation LG204 (LG : Landing Ground = terrain d'atterrissage)

Mise en place du parachute qui fera office de coussin dans le cockpit

Les **29, 30 et 31/05/1941**, il effectue des vols d'accoutumance sur avion bombardier monomoteur **Vickers-Wellesley**.

DÉBUTS des COMBATS en SYRIE

*Le **08/06/1941**, débute en Syrie les combats de « l'Opération EXPORTER » opposant les troupes britanniques avec la participation de la 1ère Division Française-Libre, aux les troupes Vichystes.*

Les **9, 10 et 11/06/1941**, Jean poursuit ses vols d'entrainements sur un avion de chasse **Harvard** avec comme moniteur le lieutenant Louis FERRANT et le Squadron-leader Patrick DUNN. Il est ensuite « lâché » sur **Hurricane**.

Le **28/06/1941,** il termine sa formation au « 70 OTU » d'Ismaïlia après avoir effectué 16h de vol d'entrainement opérationnel.

AFFECTATION à « l'EFC n°1 »

Le **06/07/1941**, Jean REDOR et René HUIN sont transférés à « **l'Escadrille Française de Chasse n°1** » (EFC1), qui est rattachée au « **73 Squadron** ». La RAF vient d'ordonner en ce début du mois de juillet un repli de ces unités de crainte de représailles suite à d'importants raids de bombardements effectués à deux reprises les 25 et 26 juin dans la région de Gazala en Libye sur des aérodromes allemands. L'ECF1 vient de se replier avec le 73 Squadron sur le terrain LG-12 situé à 215 km à l'ouest d'Alexandrie et 42 km au sud-ouest du port égyptien de Marsa-Matruth dans le secteur de Sidi-Haneish.

L'escadrille française est commandée par le capitaine James DENIS, elle constitue la 3ème « Flight » du « 73 Squadron », dénommée « **C Flight** ».

Un Squadron de la RAF à habituellement deux « Flight » : « A Flight » et « B Flight », après acceptation des autorités britanniques de la RAF, le « 73 Squadron » a intégré l'escadrille française en créant le « **C Flight** ».

Les activités au « 73 Squadron » ont repris. Il y a deux jours quatre pilotes du « C Flight » ont été envoyés en mission de protection d'un convoi maritime. Certains pilotes sont à l'entrainement et l'équipe des pilotes actifs est la suivante : Lieutenant James DENIS, lieutenant Albert LITTOLFF, lieutenant André BALATTORE, sergent-chef Jean NEVRAUMONT, sergent Marcel MILAN, sergent-chef René HUIN et sergent-chef Jean REDOR.

Hurricane dans le ciel d'Egypte

Le **09/07/1941,** Jean avec ses camarades MILAN, HUIN et NEVRAUMONT, sont désignés pour rejoindre *Amirya* par bateau et prendre livraison de quatre *Hurricane* qui sortent de réparation afin de les convoyer en retour au « 73 Squadron ». La suite n'est pas sans mal !... Au cours du vol retour Jean,

gêné par le vent, découpe la queue de l'avion qui le précède. Le lendemain NEVRAUMONT touche un obstacle et fauche son train au décollage d'un terrain de desserrement. Le surlendemain René HUIN heurte un obstacle au décollage et détruit son avion.

Terrain de Sidi-Hanaish - Juillet 41 – (Coll. Famille Huin)
*Debout : René HUIN (†), Marcel MILAN (†), assis : **Jean REDOR** († disp.), Albert RIVES, Jean NEVRAUMONT (†)*

Le **14/07/1941** Jean, aux commandes de son **Hurricane W-7828**, effectue une mission de protection d'un convoi maritime. Les jours suivants vont se succéder d'autres missions de patrouilles maritimes et d'interceptions

FIN des COMBATS en SYRIE – SIGNATURE d'un ARMISTICE

*Le **14/07/1941**, les combats cessent en Syrie avec la signature de l'armistice à Saint-Jean-d'Acre par le général Joseph de VERDILHAC représentant le général DENTZ, commandant en chef des forces vichystes en Syrie d'une part, et d'autre part le général Henry MAITLAND-WILSON pour l'armée britannique et le général Georges CATROUX pour les Forces Françaises Libres. Le total des pertes s'élève à 1.066 tués et environ 5.400 blessés du côté des Forces Françaises du Levant. Du côté des alliés on dénombre en tués et blessés 1.160 Australiens, 1.900 Britanniques, et 650 Français Libres. Les alliés contrôlent enfin entièrement la Syrie et le Liban. Ainsi les Allemands sont privés de bases d'accueils pour bombarder Alexandrie, le canal de Suez, les champs pétroliers d'Irak et d'Iran ainsi que les arrières des forces britanniques en Libye. Selon les accords de l'armistice, les civils et militaires qui le souhaitent pourront être rapatriés en France par voie maritime.*

Le Général de Gaulle ordonne aux Forces françaises libres du Levant de reprendre la lutte pour la libération de la France. En fait, ce sera une demi-victoire dans la mesure où seulement 5.500 hommes vont rallier la France-Libre sur les 38.000 militaires de l'Armée de Vichy présents au Levant au moment de l'armistice.

Le **15/04/1941**, le pilote Albert RIVES rejoint l'EFC n°1.

Le **19/07/1941**, dans l'après-midi une formation du « 73 Squadron », composée de six pilotes anglais et six pilotes français, décolle pour une mission de protection d'un convoi maritime à destination de Tobrouk. Ils rencontrent une formation de chasseurs allemands et engagent un combat aérien dans le secteur de Raz-Asaz. Le pilote Albert RIVES est touché au cours du combat, et arrive de justesse à se poser au terrain de Sidi-Barani.

Voici son témoignage :

« J'étais en vol au large de la côte, à environ 10000 pieds, dans une formation assurant la sécurité d'un convoi maritime allant ravitailler Tobrouk. Selon l'habitude, le vol se fait en paquet avec un pilote volant au-dessus de la formation en faisant des S. J'étais concentré sur mon pilotage afin de ne pas percuter un sectionnaire. Le pilote des S est abattu en premier, je suis touché par un Bf 109 qui me tire par-derrière et d'en dessous, la plaque de blindage me protégeant. Je me suis rapproché de la côte; n'ayant pas de dinghy, j'ai peu de chances d'être repêché. Comme le moteur est épargné par le feu, j'ai essayé de ménager l'avion et de planer jusqu'à l'aérodrome de Sidi-Barani atteint de justesse ».(sic)

Le **23/07/1941**, Opération « SUBSTANCE » : six pilotes français décollent pour une mission de couverture d'un convoi maritime de vingt-et-un navires, quittant Alexandrie pour Malte, escorté par *l'Eastern Mediterranean Fleet.*

Chaleur et vent de sable sont le quotidien des mécaniciens et armuriers

Le **24/07/1941**, l'adjudant Raymond GEIGER accompagné du lieutenant Jean POMPEI, avec le *Simoun* du « French Communication Flight 3 », quitte le Caire pour rejoindre le colonel VALIN à Damas.

Le lendemain ils se rendent sur la Base aérienne de Rayack afin de faire un état des lieux et survolent le lamentable spectacle de la zone des combats de la « Guerre de Syrie ». Ils atterrissent au milieu de carcasses d'avion témoignant des combats. Lorsqu'ils mettent les pieds à terre à leur arrivée ils sont mis en joue par des soldats australiens non prévenus de leur venue qui les prennent pour des aviateurs vichystes. Ils sont emprisonnés un peu plus d'une heure puis relâchés.

Le **30/07/1941**, « l'ECF1 » est appelée pour une nouvelle mission de couverture d'un convoi maritime quittant Alexandrie pour l'île de Malte.

DÉPART pour l'Île de MALTE

Le **06/08/1941**, Jean REDOR et son camarade Raoul GATIEN sont envoyés par voie maritime pour rejoindre l'ile de Malte.

Le **21/08/1941**, ils sont à Malte. Raoul GATIEN retrouve son ami Georges BLAIZE qui les informe qu'ils vont faire équipe pour participer à des « missions spéciales » au sein de l'escadrille **« 431 Flight »** de la RAF. Cette escadrille se trouve sur la base aéronautique navale de Kalafrana installée à l'extrême sud-ouest de l'ile, ils voleront sur un hydravion **Heinkel115** allemand récupéré en Norvège au début de la guerre par les Anglais. Les mécaniciens de la RAF sont sur le point de terminer sa préparation.

Pour fêter ces retrouvailles Monsieur Xavier GAUTHIER, Consul de France à Malte, les invite pour le déjeuner.

Le **27/08/1941**, l'hydravion est sorti de son hangar où il est tenu au secret. L'avion a conservé ses cocardes à la croix noire de l'aviation allemande. Georges BLAIZE est aux commandes pour effectuer un premier essai des moteurs.

Hydravion Heinkel 115 *(aviationsmilitaires.net)*

Cet avion de conception allemande lui semble facile à piloter. Il est en admiration devant la qualité du soin des détails de la réalisation, d'ingéniosité, de commodité. Si tout va bien l'avion sera définitivement prêt pour la fin de la semaine.

Le **31/08/1941**, 1er vol d'essai non concluant, les moteurs semblent manquer de puissance, à moins que cela ne soit qu'une question de réglage des hélices au décollage. Le 2nd essai en beaucoup mieux. Cependant il faut remettre l'avion à terre. Lors de l'opération de manutention pour l'extraire de l'eau l'avion s'affale sur le sol à cause d'une main-d'œuvre maltaise peu précautionneuse. Les flotteurs sont endommagés, ce qui va nécessiter encore trois jours de réparations supplémentaires.

Le **04/09/1941**, Jean REDOR participe à trois vols d'essai.

Le **10/09/1941**, Jean est aux commandes pour le premier vol d'entrainement qui se révèle concluant. Georges BLAIZE prend les commandes pour un second vol.

Le **11/09/1941**, Jean effectue un premier vol d'entrainement de nuit qui se révèle concluant. Georges BLAIZE prend les commandes pour un second vol.

Le **15/09/1941**, ils passent la journée à rechercher et réparer une fuite d'huile au moteur droit. Puis vol de nuit d'une durée d'une heure.

Hydravion bimoteur « Heinkel.115 » *(alternativefinland.com)*

Le **18/09/1941**, Jean effectue un vol opérationnel d'une durée de 4h30, dont 3h de nuit.

MISSION SECRÈTE sur la SICILE

(† † †) Le **22/09/1941**, **Georges BLAIZE** et **Raoul GATIEN** décollent à minuit à bord de l'hydravion « **Heinkel 115-BV185** » pour une mission secrète sur la Sicile, avec eux le Sub-Lieutenant anglais **Reginald G. DRAKE** de la FAA (Fleet Air Arm) au poste d'observateur.
Sans raison connue, ils ne reviennent pas de cette mission. Une opération de recherche et sauvetage est déclenchée dès le lendemain ; Le Flight/lieutenant MOORE aux commandes d'un biplan *Fairey-Swordfish* repère seulement quelques débris de l'avion à une trentaine de kilomètres au sud de la Sicile.

George BLAIZE âgé de 23 ans, **Raoul GATIEN** âgé de 21 ans, **Reginald DRAKE** âgé de 26 ans vont être officiellement déclarés « **disparu en mer** ».
Leurs corps n'ont jamais pu être retrouvés.

Ainsi s'achève la mission de Jean REDOR au « **431 Flight** ». Sa présence n'étant plus utile à Malte, il est envoyé en Syrie rejoindre la base aérienne de Damas.

4- SON ENGAGEMENT dans les FAFL

Le **01/10/1941,** Jean, à son arrivée à Damas, signe son engagement définitif dans les F.A.F.L. Enregistré au bureau de la Compagnie de l'Air au Moyen-Orient, le matricule FAFL n° 31.086 lui sera attribué.

AFFECTATION au GROUPE de bombardement n°1 « LORRAINE »

Il prend connaissance de son affectation au « Groupe de bombardement n°1 » (GB.1) en formation à Damas qui vient d'être baptisé « **Lorraine** ». Cette unité regroupe les membres restants des Escadrilles de bombardement n°1 et n°2, « EB1 » et « EB2 », qui ont combattu en Libye et en Abyssinie. Le Groupe « Lorraine » va être équipé de bombardier *Bristol- Blenheim* et sera commandé provisoirement par le capitaine de SAINT-PEREUSE.

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

Insigne du Groupe de Bombardement « LORRAINE »

DÉPART pour le WESTERN DESERT

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

Le **05/11/1941,** devant les hangars de l'aérodrome de DAMAS sont alignées en deux rangées les *Blenheim* du Groupe "Lorraine". Les équipages constitués de nouvelles recrues ont terminé leurs séries de vols d'entrainement. Le Groupe s'apprête à décoller pour rejoindre le théâtre des opérations en Egypte.

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

Le **11/11/1941,** une cérémonie a lieu sur le terrain LG''X'', pour la passation du Groupe Lorraine à la RAF. Le général Edgard de LARMINAT, délégué du général Georges CASTROUX, présente l'unité à l'Air-Commodore Tommy ELMHURST, représentant de l'Air-Marshal Arthur TEDDER.
Les fanions sont remis aux deux escadrilles du « Groupe Lorraine ». Le capitaine de SAINT-PEREUSE, commandant en second, reçoit le fanion de l'escadrille « Metz », le capitaine GOUSSAULT celui de l'escadrille « Nancy ».

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

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

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

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

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

Le **16/11/1941,** Jean est au Caire, lorsqu'il écrit au Capitaine de frégate commandant la Marine au Levant pour lui demander son retour dans la Marine au sein des FNFL, dans l'espoir de rejoindre l'Angleterre retrouver ses camarades pilotes de chasse.

Le Caire en 1940 *(egyptianstreets.com)*

Le **19/11/1941,** en retour le capitaine Gaston GRELLIER, chef de mission, donne l'avis suivant pour son dossier de mutation : *« REDOR est un excellant élément, très bonne tenue et très bon moral. ».*

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

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

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

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

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

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

Le **26/11/1941,** le GB1 est complètement engagé dans la bataille. Les sorties se succèdent désormais quotidiennement.

Camarades du Groupe LORRAINE devant le Blenheim n°12 sur le terrain LG75 à Fuka en Lybie (Coll. O.Rozoy)

***DEBOUT** de gauche à droite :*

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

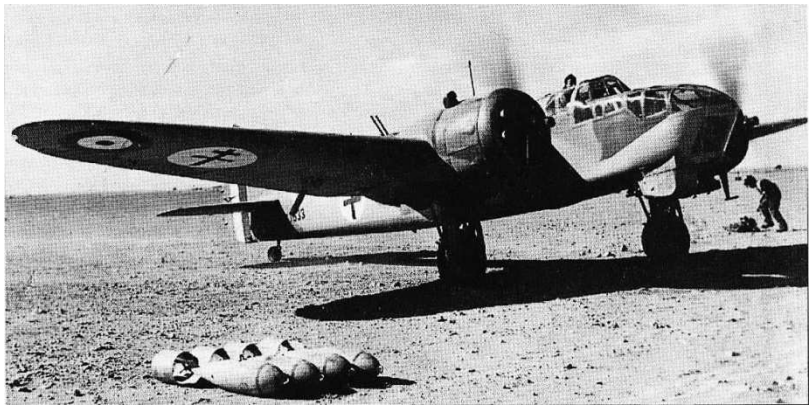
ASSIS de gauche à droite :

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

LES PREMIÈRES PERTES au GB1

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

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



Blenheim du Groupe LORRAINE en Lybie (asisbiz.com)

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

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

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

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

(† † †) Le **06/12/1941** deux patrouilles de trois avions participent à une mission de bombardement de colonnes motorisées ennemis sur la piste *d'El Adem* à *Bir-El-Gubi*, à quelques milles au Nord de Bir-El-Gubi. Le *Blenheim* du lieutenant de THUISY doit faire demi-tour à cause d'ennuis mécaniques. Le *Blenheim n°15* du lieutenant SANDRÉ semble éprouver des difficultés et suit en arrière accompagné de près par le *Blenheim n°2* du lieutenant CHARBONNEAUX. Quelques minutes après le bombardement, la formation est attaquée par des avions *Messerschmitt 109* de la chasse allemande. Le *Blenheim n°15* est touché, tombe en flammes, se tourne sur le dos, et finalement s'écrase au sol. L'équipage était constitué du pilote **Robert SANDRÉ** âgé de 23 ans, du navigateur **Alexis de MELTCHARSKI** âgé de 26 ans, et du radio-mitrailleur **André LANN** âgé de 22 ans. Aucun des corps ne sera retrouvé.

Le **17/12/1941**, le lieutenant-colonel PIJEAUD rejoint le « Groupe Lorraine » au terrain « LG75 » et prend son commandement. Le commandant CORNIGLION MOLINIER, appelé à Beyrouth, quitte le « Lorraine » après avoir été le *leader* de plusieurs missions. Le personnel voit partir avec mélancolie un chef, gai compagnon à la verve inépuisable, qui transformait la mission la plus dangereuse en une bonne histoire.

Le capitaine navigateur Maurice du BOISROUVRAY, qui faisait auparavant équipe avec le commandant CORNIGLION MOLINIER, rejoint l'équipage de Jean REDOR.

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

Le **20/12/1941**, le Groupe « LORRAINE va effectuer une importante mission offensive, contre les véhicules de transport ennemis qui battent en retraite sur la route de Benghazi en Libye. Jean REDOR va y participer.

Il ne le sait pas encore …. ce sera sa dernière mission.

5- SA DERNIERE MISSION

Samedi 20 décembre 1941, la veille du 22ème anniversaire de Jean REDOR, les Squadrons composants le « 210e Wing » doivent effectuer une importante mission de reconnaissance offensive contre les véhicules de transport ennemis qui battent en retraite sur la route de Benghazi en Libye.

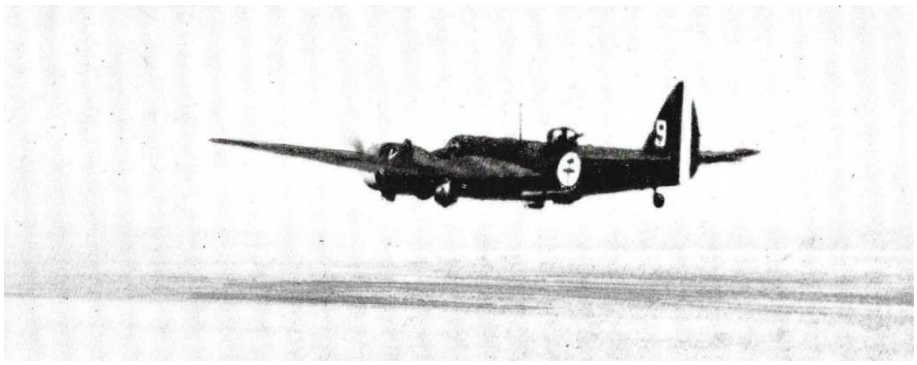
Le Groupe de bombardement « Lorraine » en fait partie, accompagné par des bombardiers *Blenheim* des « 45 et 84 Squadron » de la RAF. Ils seront sous la protection de dix-neuf avions de chasse « P40-Tomahawk » des « 112 et 250 Squadron ».

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

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

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

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



Blenheim n°9 du Groupe Lorraine (Icare n°44)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le **22/01/1942**, un télégramme à l'intention de Jean REDOR arrive au Quartier Général des Forces Française Libres au Caire de la part de Monsieur Xavier GAUTHIER, Consul de France à Malte :

« Pour sergent-chef pilote aviateur REDOR – Stop - Meilleurs vœux ici tous bien espérons bonnes nouvelles – Gauthier ».

Le **18/02/1942**, une note de service de l'Etat-Major F.A.F.L au Moyen-Orient indique que toutes les recherches effectuées pour retrouver l'avion du sergent-chef REDOR sont restées infructueuses.

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

Leurs corps n'ont jamais pu être retrouvés.

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

Le sergent-chef Jean REDOR

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

« Disparaît en Libye » le 21 décembre 1941 dans le secteur de Benghazi

✞

« **Mort pour la France** »

à l'âge de 22 ans

Il totalisait plus de 400h de vol à son actif

Quant à son ami, Valentin LEGRIS, né le 13 mars 1914 à Grenay (62), il s'en sortira et terminera la guerre à Dakar au sein d'une unité de l'aéronautique navale française, la « Flottille d'Exploration 6FE ». Il décèdera en 1996 à l'âge de 82 ans.

6- LES DÉCORATIONS

- Médaille Croix de guerre 39-45 avec palme de bronze
- Médaille de la Résistance française à titre posthume (décret 11/3/47)
- Médaille commémorative des services voltaires dans la France-Libre (décret du 4/4/46)

7- CITATION

CITÉ à l'Ordre de l'Armée de l'Air,

Le Sergent-chef REDOR J. pour le motif suivant :

"Sous-officier pilote d'une haute conscience professionnelle. Participa aux opérations aériennes au-dessus de l'île de Malte. Porté disparu au nord de d'EL ABI, Libye, après avoir été attaqué par un Me 109, le 20 décembre 1941».

A Londres, en aout 1942, signé : Général de brigade aérienne Martial Valin Commandant les FAFL,

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

8- LES HONNEURS

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

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

- **CHATEAU-BOUGON** près de Nantes, département de Loire-Atlantique (44) - Le **6 novembre 1946**, au cours de la cérémonie organisée à l'Aéro-Club , trois avions du club sont baptisés du nom d'aviateurs nantais « Morts pour la France » : un « Potez 60 » baptisé « Yves Le Goyac » caporal mitrailleur tombé le 17 mai 1940 ; un « Morane sanitaire » baptisé « **Sergent-chef Redor** (Jean)», pilote des FAFL abattu en combat aérien et disparu en Libye le 21 décembre 1941 ; un « Bunker » baptisé « **Aspirant Brière** (Yves) », pilote des FAFL disparu en mer le 13 mai 1941.

(Coll. famille Brière)

- **PONT-SAINT-MARTIN** (44), le nom de Jean REDOR est inscrit à côté de celui de son frère Joseph, sur le Monument aux Morts situé dans le cimetière.

Monument aux Morts de Pont-Saint-Martin

- **HOURTIN**, département de Gironde (33), son nom est inscrit sur le Monument aux Morts situé place de l'église. Ce village étant considéré comme le lieu de son dernier domicile connu en France.

Monument aux Morts de Hourtin (33)

- **HYERES** département du Var (83), son nom apparait au MEMORIAL DES MARINS DU CIEL. Ce monument est implanté sur la commune Hyères dans le Var. Au sommet de la colline de Costebelle, dominant la Base Aéronautique Navale de « Hyères-Le Palyvestre », en bordure du chemin Jacques Anquetil. Coordonnées : 43°5.736 N 6°7.686 E.

(source : aerosteles.net)

- **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/

Le Mémorial du Tréport *(Coll. AM-FAFL)*

9- LA FAMILLE

1911 - Le 26/05/1911 à Pont-Saint-Martin, naissance de sa sœur prénommée *Marie.*

1913 - Le 05/01/1913 à Pont-Saint-Martin, naissance de sa sœur prénommée *Simone.*

1917 - Le 27/10/1917 à Pont-Saint-Martin, naissance de sa sœur prénommée *Madeleine.*

1919 – **Sa NAISSANCE** – Le 21 décembre 1919, à la Colleterie en Pont-Saint-Martin (44), est né un enfant prénommé ***Jean Jules Marie***, fils de Jean Jules Joseph REDOR et de Alida (Jeanne ?) AUBIN. Il est le cinquième enfant de la fratrie.

1923 – Le 23/05/1923, naissance de sa sœur cadette prénommée *Yvonne.*

1933 – Le 30/05/1933 à Pont-Saint-Martin, mariage de sa sœur Marie qui prend pour époux Joseph LHOMELET (né le 6/10/1909 ; dcd 29/11/1988). (En 1934 née le 16/11/1934 une fille *Thérèse*, mariée le 1/9/1956 à Pont-Saint-Martin avec Jean LHOMELET née le 4/2/1933). *(En 1936 né un fils Paul le 18/1/1936, marié le 03/03/1962 à Gisèle HERVY à la Chapelle des Marais).*

1938 – Mariage de son frère – Le 16 septembre 1938, à Nantes, Joseph REDOR prend pour épouse Madeleine BLAZE – Ils auraient vécu à St Nazaire au début de la guerre.

1939 - Le 17/04/1939, mariage de sa sœur Simone qui prend pour époux Joseph BLINEAU (né le 6/10/1909 ; dcd 29/11/1988).

1940 – Son frère Joseph REDOR, incorporé au 141e Régiment d'Infanterie Alpine, décède accidentellement le 29/10/1940 à Savenay (44). Agé de 26 ans, il sera reconnu « Mort pour la France ».

1943 – Après sa disparition, le Maitre pilote Jean REDOR sera considéré comme appartenant au personnel des FNFL (Forces Navales Françaises Libres).

1947 – Ses parents, Mr et Mme Joseph REDOR sont domiciliés à Pont-Saint-Martin (44).

1947 - L'acte de décès de Jean REDOR est transcrit à la Mairie de Hourtin (33) le 14/05/1947.

1948 – L'acte de décès de Jean REDOR est établi avec la mention « Mort pour la France » par jugement déclaratif du Tribunal de Nantes le 21/12/1948.

1949 – L'acte de décès de Jean REDOR avec la mention « Mort pour la France » est transcrit à la Mairie de Pont-Saint-Martin le 13/01/1949.

1953 – Le 18/09/1953 à Pont-Saint-Martin, mariage de sa sœur Madeleine qui prend pour époux Albert COLLIN.

1961 – Le 15/09/1961 à Pont-Saint-Martin, mariage de sa sœur Yvonne qui prend pour époux François VISONNEAU.

1965 – Décès de sa sœur Madeleine COLLIN née REDOR le 21 août 1965.

2000 – Décès de sa sœur Simone BLINEAU née REDOR le 18 septembre 2000.

2012 – Décès de sa sœur Yvonne REDOR veuve VISONNEAU en octobre 2012 dans sa 89e année. Elle est inhumée au cimetière ancien de Vertou (44).

Sources documentaires supplémentaires:

Archives famille Redor-Visonneau - Archives de l'Association Sur les Chemins d'Herbonne (44860)
Témoignage de Raymond Tournier - Revues Icare n°166 et n°44 – Archives famille Brière

Sites WEB : alamer.fr - memorialgenweb.org - monumentsmorts.univ-lille.fr - aviationsmilitaires.net
asisbiz.com - milguerres.unblog.fr - avionslegendaires.net - aerosteles.net

Pour connaitre 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/