



Jean PERBOST

Né le 30 juin 1915 à Labrihe (32)

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

Matricule FAFL 31167

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



Radio-mitrailleur au Groupe de bombardement « LORRAINE »



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





Ce travail biographique a été réalisé dans le cadre du projet mémoriel 2017-2022 conduit par l'Association 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.

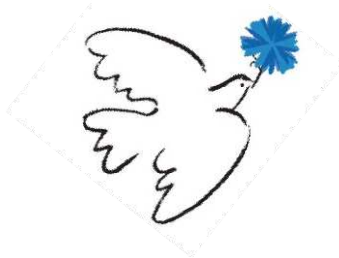
Ces biographies sont consultables sur le site internet de la *Fondation de la France libre* à l'aide du lien suivant : <https://www.france-libre.net/les-123-fafl-declares-porte-disparu/>

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 Gersois 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

1915 – SA NAISSANCE - Le 30/06/1915 à Labrihe, département du Gers (32), est né un enfant prénommé *Antoine Marie Joseph Jean*, fils de Philippe Henri PERBOST et d'Anastasie Jeanne Francine DELAVAT.

Jean PERBOST suit sa scolarité à Montauban, commune du Tarn et Garonne (82), au Lycée privée Saint-Théodard, où il obtient son Baccalauréat 1^{ère} et 2^{ème} partie option mathématiques.



Lycée privée Saint-Théodard de Montauban (geneanet.org)

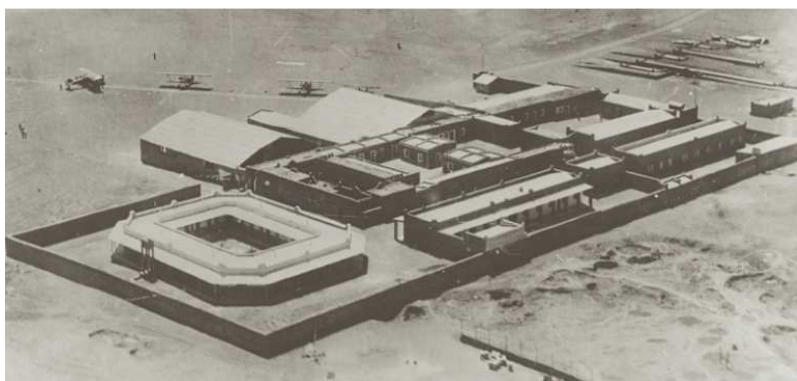
1933 – Il vit chez ses parents à Beaumont-de-Lomagne (82), rue du Maréchal Foch.

SON ENGAGEMENT dans l'ARMÉE

Le **21/12/1933** Jean, âgé de 18 ans, cheveux châtons, yeux marron, taille 1m64, se présente au Bureau de l'Instance Militaire de Montauban où il demande à servir dans l'aviation. Il va signer un contrat d'engagement pour une durée quatre années au titre du 37^e Régiment d'Aviation (37^e RA).

AFFECTATION au MAROC

Le 37^e RA est installé au Maroc, deux escadrilles sont présentes à la base de Marrakech et une troisième à la base de Ouarzazate nouvellement construite.



Terrain de Ouarzazate en 1933 (ouarzazate-1928-1956.fr)

Le **29/12/1933**, Jean PERBOST rejoint le 37^e Régiment d'Aviation équipé d'avions *Breguet XIV* et *Potez 25*.



Breguet XIV appartenant au 35eRA (ouarzazate-1928-1956.fr)

Depuis plusieurs années des tribus de la chaîne de montagne de l'Atlas se soulèvent contre l'occupation des troupes françaises. Le Gouvernement français veut mettre fin à cette situation.

Le **20/02/1934** débute, dans la région de l'Anti-Atlas, la Campagne de pacification du territoire. 35.000 hommes, 500 véhicules, 10.000 cavaliers et une centaine d'avions, dont ceux du 35eRA, vont faire face à quelques dizaines de milliers de guerriers.

Le **10/03/1934**, la manœuvrabilité et la rapidité des forces engagées, appuyé par l'aviation, provoquent la dislocation des résistants marocains qui se rendent en masse mettant ainsi fin à la résistance du sud.

Le **25/05/1934**, Jean PERBOST est affecté au « CHR », division aéro.

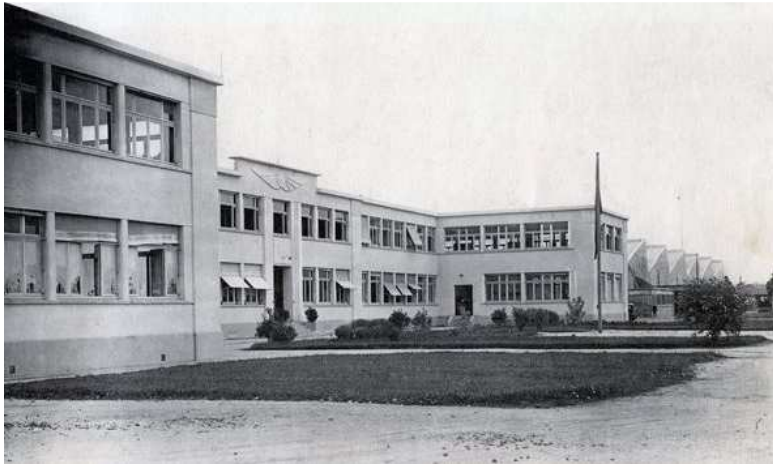
Le **01/09/1934**, il est détaché à la 1^{ère} Escadrille installée dans l'arrière-pays à *Ksar Es-Souk* (Errachidia) au pied des montagnes de l'Atlas.

RETOUR en MÉTROPOLE – École de Rochefort

Jean PERBOST est renvoyé en métropole au Centre École de l'Armée de l'Air à Rochefort-sur-mer.

Le **20/04/1935**, à son arrivée il rejoint l'École de l'Armée de l'Air afin de suivre la formation de mécanicien-électricien.

Le **23/04/1935**, il est affecté à la 13^e Compagnie de l'Air.



Centre École de Rochefort (concorde.canalblog.com)

Le **15/02/1936** Jean PERBOST breveté radio-télégraphiste est nommé au grade de caporal à compter du 01/02/36.

BASE AÉRIENNE de TOULOUSE - FRANCAZAL

Le **12/04/1936**, il est affecté sur la Base aérienne de Toulouse-Francazal au *Bataillon de l'Air n°101*, incorporé à la 2^e Compagnie.

Le **01/01/1937**, il est affecté au Groupe de bombardement **GB.II/23** créé trois mois auparavant. Commandé par le commandant BERTHELON, ce groupe est doté de bombardiers **Bloch MB.200**. Il est constitué de deux escadrilles (3^e et 4^e).



Bombardier Bloch MB.200 (dassault-aviation.com)

Le **27/03/1937**, Jean est nommé au grade de sergent à compter du 16/01/37.

BASE AÉRIENNE de LYON - BRON

Le **07/04/1937**, il est affecté sur la *Base aérienne n°105* de Lyon-Bron.

Le **21/05/1937**, Jean PERBOST est affecté au *Groupe aérien n°1* de la *35^e Escadre* (GA.I/35), au moment de la réorganisation après le départ de la *5^e Escadre de Chasse* pour Reims (51). Le Groupe **GA.I/35** est spécialisé dans les missions de vols de reconnaissance et d'observation.

Le **06/11/1937**, Jean signe un contrat de réengagement de deux ans au bureau de l'Intendance Militaire de Lyon à compter du 21/12/39.

En **1938**, Jean est affecté à la *35^e Escadre de bombardement* équipée d'avions « **Amiot AM143** », surnommés « l'Autobus », prévus pour des missions de bombardement de jour comme de nuit ou de grande reconnaissance.



Equipage devant un Amiot-143 (passionnair1940.fr)

Ce bombardier doté d'un fuselage à deux ponts est armé de 4 mitrailleuses : 1 dans une tourelle à l'avant, 1 en tourelle dorsale et 2 dans la gondole vitrée, il peut transporter 900 à 1600kg de bombes, Son rayon d'action peut atteindre 1.200km avec une vitesse de croisière de 250 km/h. Son équipage est composé de 5 personnes : 1 pilote, 1 observateur, 1 radio-mitrailleur et 2 mitrailleurs.

PARTICIPATION à « LA CROISIÈRE IMPÉRIALE »

Le **07/11/1938**, Jean PERBOST prend part à « La Croisière Impériale » sous les ordres du colonel René CHAMBE. Cette « Croisière » organisée à titre d'entraînement, consiste à présenter les appareils de la *35^e Escadre de bombardement* à travers l'Afrique du Nord. L'Escadre décolle du terrain de Lyon-Bron, puis atterrit sur la base aérienne d'Istres avant reprendre les airs pour une traversée de la Méditerranée sans escale et en unité constituée (*21 avions Amiot-143 et 115 hommes*), pour se poser dans un premier temps à Tunis.



Bombardier Amiot-143 (aerobuzz.fr)

Jean va pouvoir ensuite survoler les territoires de la Tunisie, de l'Algérie, et du Maroc.



Escale à Ksar Es-Souk au Maroc (Coll. René Chambe)

Fin janvier 1939, la 35^e Escadre est de retour à Lyon-Bron.

FORMATION de RADIO-NAVIGNANT

Le **30/06/1939**, par décision du Général commandant la 4^e Région Aérienne, Jean PERBOST est envoyé suivre la formation de radio-navigant.

Le **11/07/1939** il rejoint la Base aérienne de St-Jean-d'Angély Fontenet (17) inaugurée deux mois auparavant et sous les ordres du lieutenant-colonel COTTEZ commandant l'École de pilotage et l'École des Radio-navigants.

LA FRANCE entre EN GUERRE

Le **01/09/1939**, Jean est pris en compte à la 2^e Compagnie du Bataillon Air n°129 de la Base de Saint-Jean-d'Angély.

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

Le **01/02/1940**, il est nommé au grade de sergent-chef radio-navigant. Il fait la connaissance de Raymond DISPOT (futur FAFL).

Après avoir été élèves dans cette école, tous deux sont devenus moniteurs sous les ordres du capitaine Georges GOUMIN (futur FAFL †) commandant le Groupe Aérien d'Instruction. Ils sont désormais chargés des cours de transmissions auprès des 400 Aspirants qui suivent les cours.

Le **11/05/1940**, après huit mois d'attente, la période nommée « la drôle de guerre » prend brusquement fin, l'armée allemande lance son offensive d'invasion du nord de la France après avoir franchi les frontières de la Belgique et du Luxembourg. C'est de début de « La Bataille de France ».

Début juin, c'est l'arrivée parmi eux de l'adjudant radio-télégraphiste Maurice TAZZER (futur FAFL †).

Le **17/06/1940**, face à l'avancée fulgurante des troupes allemandes à travers la France, le Maréchal PÉTAIN, nommé Président du Conseil deux jours auparavant après la démission de Paul REYNAUD, au cours d'un discours radiophonique, annonce à tous les Français qu'il va demander à l'ennemi l'arrêt des combats. Ce qui va déclencher au sein de la population un sentiment d'abandon généralisé.

2- DÉserter pour ALLER COMBATTRE

Le **19/06/1940**, deux jours après la déclaration radiophonique du Maréchal PETAIN, Jean PERBOST refusant de déposer les armes, décide de quitter la France pour rejoindre les Anglais afin de continuer le combat auprès d'eux.

Il n'est pas seul, un groupe d'aviateurs déterminés de l'Ecole de *Saint-Jean-d'Angély* décide aussi de chercher un moyen de rejoindre l'Angleterre. C'est décidé, le départ est prévu pour le lendemain. Ils vont subtiliser un avion entreposé sur le terrain.

Cet avion est un quadrimoteur FARMAN qu'ils placent à l'extrémité du terrain pour pouvoir le décoller à l'aube "à la cloche de bois" (en cachette). Le plein des réservoirs, qui peuvent contenir six mille litres de carburant, est vérifié. La distance à parcourir sera d'un peu moins de 700km. Un petit problème subsiste ... personne ne connaît le pilotage de cet avion excepté Adjudant Roger SPEICH.

Le soir venu les hommes décident de dormir à proximité de l'avion.

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

5H00 du matin – Le « *Farman 122 n°19 « ALTAÏR »* » décolle sans ennui et prend le cap au nord en direction de l'Angleterre.



Quadrimoteur Farman 122 (aviateurs.e-monsite.com)

Se trouvent à son bord comme membres de l'équipage :

- 1^{er} pilote l'adjudant-chef James DENIS, 2^{ème} pilote l'adjudant-chef Roger SPEICH, 3^{ème} pilote l'adjudant-chef Louis FERRANT,
- le capitaine Georges GOUMIN (†) a pris la place de navigateur/chef de bord, 2nd navigateur l'adjudant-chef Joseph TRIGEAUD (†),
- 1^{er} radio l'adjudant radio Maurice TAZZER (†disp), le **sergent-chef radio Jean PERBOST** (†disp), les sergents radio Léon BOURDARIAS et Raymond DISPOT.
- Chef mécanicien l'adjudant-chef CANTES, 1^{er} mécanicien l'adjudant-chef Jean DUPONT, 2^{ème} mécanicien l'adjudant Etienne COURTIAU.
- A bord son présent également le sergent-chef Marius COSTIOU et les sergents mécaniciens Paul ROBINET (†), Etienne DROUET (†), Charles FLAMAND.

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

L'avion se trouve à une altitude de 1500 mètres lorsqu'il survole *La Rochelle*, le temps est superbe. Le capitaine GOUMIN, navigateur et chef de bord, assure une route impeccable. L'avion passe la Bretagne sans subir de tirs de la DCA allemande, ni même l'attaque d'avion de la Luftwaffe.

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

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

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

L'accueil des Anglais réservé aux nouveaux arrivants est des plus chaleureux. C'est là que Jean PERBOST et ses camarades vont être informés d'un APPEL prononcé à la radio de la BBC par un général français installé à Londres nommé « De GAULLE », qui demande à ceux qui veulent continuer le combat de le rejoindre.





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

Dès le lendemain, ils sont dirigés vers la Base aérienne de *Saint-Athan* près de *Cardiff* au Pays de Galles, où il est prévu de regrouper tous les aviateurs français et belges qui souhaitent continuer la lutte.

ARRIVEE à SAINT-ATHAN au PAYS de GALLES

Le **21/06/1940**, Jean PERBOST et ses camarades se sont posés sur le terrain de St-Athan. Ils sont accueillis par le capitaine OTTENSOOSER (dit Commandant CHARLES) qui a rejoint l'Angleterre par avion le 17 juin, avant l'Appel du Général de GAULLE, en décollant de Bordeaux-Mérignac avec neuf autres aviateurs : Pol CHARBONNEAUX, Christian FOUCHER, Henri de la BRIÈRE, Roger MALBRANQUE (†), Simon STOLOFF, Xavier HAHN (†), Jacques BENTLEY, Jacques BACHY, LEFEBRE, arrivés à St Athan parmi les tout premiers français. Le capitaine OTTENSOOSER va porter beaucoup d'attention à ces jeunes déracinés.

EN FRANCE, SIGNATURE de l'ARMISTICE

Le **22/06/1940**, les représentants du Gouvernement français signent, à Compiègne, les accords de la convention d'armistice avec l'Allemagne.

Le même jour à Londres, le Général de GAULLE renouvelle au micro de la BBC son APPEL à tous ceux qui veulent continuer la lutte à le rejoindre.

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

Après la signature de l'armistice, trois des aviateurs du groupe des fugitifs de Saint-Jean-d'Angély demandent après réflexion à retourner en France. Ce choix sera mal accepté par les autres qui vont les qualifier de « baudruches crevées ». Ces trois-là vont pouvoir retrouver leurs familles et retourner en France par un des prochains bateaux affrétés par les Anglais pour ceux qui ne veulent pas continuer le

combat contre l'envahisseur. Les seize aviateurs restants vont tous décidés de s'engager dans les Forces Aériennes de la « Légion de GAULLE ». Parmi eux, six seront tués ou portés disparus, avant la fin de la guerre.

BASE RAF de SAINT-ATHAN

La base RAF de St-Athan 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 »

Bientôt sur le terrain de St-Athan vont se rassembler divers types d'avions venus de France avec leurs équipages pour continuer le combat: des Simoun, des Goéland, des D-520, des Potez-63... que l'on va peindre en jaune sous la carlingue, et marquer aux couleurs anglaises afin qu'ils soient bien reconnaissable pour ne pas être confondu avec un avion ennemi.

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

3- SON RALLIEMENT A LA FRANCE LIBRE

Le **29/06/40**, arrive un Officier de la RAF, le Flight-Lieutenant RUSSELL, il vient interroger chacun des aviateurs présents sur le camp :

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

Jean se porte volontaire pour répondre à l'Appel du Général de GAULLE et demande à servir dans l'aviation. Incorporé parmi les tout premiers dans les F.A.F.L (Forces Aériennes Françaises Libres), le matricule FAFL n° 30.167 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 » forts prisés des jeunes aviateurs. A Barry, il y a un pub bien connu des *Free-French* qui s'appelle le *Bindle's*. Certains soirs un brave "clergyman" organise au Camp de St Athan des soirées dansantes, où il est possible de rencontrer des jeunes filles. Une généreuse initiative, dont l'alerte aérienne quasi quotidienne de 11 heures du soir assure la bonne moralité, car elle oblige garçons et filles à rentrer chez eux...

Presque toutes les nuits un ou deux bombardiers allemands viennent larguer leurs bombes sur la base, fort heureusement bien souvent sans gravité. Un jour, les Anglais ont installés 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 dîner 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 dans la journée 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**, Jean peut lire dans les journaux britanniques sa « condamnation à mort », en effet on peut lire la nouvelle suivante : « *Tous les militaires déclarés rebelles qui ont rejoint une armée étrangère pour continuer à combattre sont condamnés à mort s'ils ne sont pas retournés en France avant le 15 août* », cette déclaration provient du texte de loi du 29 juillet 1940 voté par le gouvernement de Vichy.

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

Le **02/08/1940**, distribution d'une nouvelle tenue « anglaise ».

DÉPART pour la BASE RAF de ODIHAM

Le **03/08/1940**, l'ordre est donné pour un nombre important d'aviateurs FAFL de leur transfert vers la Base de la RAF d'Odiham située à 70km au sud-ouest de Londres. Jean PERBOST en fait partie. Le personnel se prépare à voyager par le train.

Le **04/08/1940**, débute l'opération du transfert vers le Camp de Odiham. C'est le départ tôt le matin, les hommes se dirigent vers la gare de Gileston pour embarquer dans le train qui va les amener à Odiham, via Cardiff, Bristol, Westbury, Salisbury, Basingstoke et Hook.

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

Sur la Base de ODIHAM doit être mise en place très prochainement une École de formation franco-belge encadrée par des moniteurs de vols et des instructeurs belges, français et anglais. Un officier britannique, le Wing Commander WYNN, a été nommé pour en prendre le commandement.



Base RAF de 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.

Les élèves pilotes belges seront sous la responsabilité de leur officier le capitaine CAJOT. Quant aux élèves pilotes français ils seront sous la responsabilité du capitaine de RANCOURT. 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.

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

Le **12/08/1940**, un premier groupe de volontaires rejoint le commandant de MARMIER pour former le « Groupe de Combat n°1 » pour une expédition qui sera baptisée « Menace » dont la destination reste secrète. Appelé aussi « GMC.1 » (Groupe Mixte de Combat n°1), puis « Escadrille MENACE », les Anglais le baptiseront « First Fighter Group » ou familièrement « JAM Squadron ». « JAM » qui n'est autre que la traduction de « confiture », mot qui aurait été choisi en référence à l'engouement prononcé par les Français pour la confiture dont il faisait une consommation déraisonnable.

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

Le **28/08/1940**, Jean PERBOST se porte volontaire pour faire partie d'une escadrille FAFL qui sera envoyée en AEF (Afrique Équatoriale Française), dont la plupart des pays viennent de se rallier à la France-Libre du Général de GAULLE. Cette nouvelle escadrille est baptisée « TOPIC ». Elle sera équipée de huit bombardiers *Bristol-Blenheim Mk IV*. Les pilotes volontaires sont envoyés en stage de conversion à la Base RAF de Andover située à une trentaine de kilomètres au nord du port de *Southampton*.

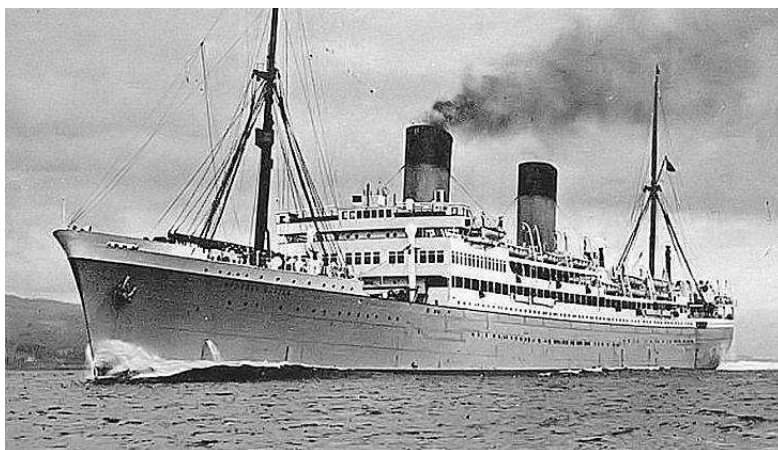
Le **30/08/1940**, la centaine de volontaires affectés au « GMC1 » quittent Odiham sous les ordres du commandant Lionel de MARMIER pour un voyage en train à destination du port de Liverpool.

Le **25/09/1940**, l'Amiral MUSELIER, commandant les FAFL, vient à *Odiham* saluer le personnel du TOPIC avant son départ. Celui-ci est composé de 96 hommes dont 11 pilotes, 34 mécaniciens dont 25 sont fournis par la RAF.

DÉPART du « TOPIC » pour l'AFRIQUE

Le **18/10/1940**, le personnel du TOPIC, sous les ordres du capitaine ASTIER DE VILLATTE, quitte *Odiham* pour rejoindre par le train le port écossais de Glasgow, où le personnel va embarquer à bord du paquebot transporteur de troupes « l'Arundel Castle ».

Le **19/10/1940**, le navire quitte le port de Glasgow.



SS Arundel-Castle (nationalarchives.gi)

Le **30/10/1940**, après onze jours de mer, par une route détournée afin d'échapper aux sous-marins ennemis, « l'Arundel-Castle » arrive dans la baie de *Takoradi* en Sierra-Leone où va débarquer une partie de l'escadrille « TOPIC » qui va rejoindre par les airs le terrain d'aviation de *Fort-Lamy* au Tchad distant de 2200 kilomètres.

Le **02/11/1940**, le navire, après avoir repris la mer, arrive à *Lagos* au Nigéria où va débarquer le reste de la formation « TOPIC » pour rejoindre par les airs le terrain d'aviation de *Maiduguri* au Nigéria, distant de 1.230 kilomètres.

AFFECTATION au « GRB1 »

Le **24/12/1940**, l'existence de « TOPIC » est de courte durée. Les escadrilles « MENACE » et « TOPIC » fusionnent pour donner naissance au « **GRB.1** » : Groupe Réservé de Bombardement n° 1.

Le « GRB.1 » sera sous les ordres du capitaine Jean ASTIER de VILLATE. Une partie du personnel de « l'escadrille MENACE », arrivée en AEF en octobre, est renvoyé en Angleterre. Le commandement du « GRB.1 » s'installe sur le terrain d'aviation de *Fort-Lamy* au Tchad. L'unité est composée de six bombardiers *Blenheim* et une dizaine de *Lysander*.

En décembre 1940, le colonel Philippe LECLERC, devenu Gouverneur militaire du Tchad, a la charge de préparer les opérations consistant à la prise du fort italien de l'oasis de Koufra, selon les vœux exprimés par le Général de GAULLE. Ce fort est distant de plus de 1600km, situé en plein désert au sud-libyen. Le « GRB.1 », mis à la disposition du colonel LECLERC, va participer à cette opération en appui des actions menées par les troupes terrestres.



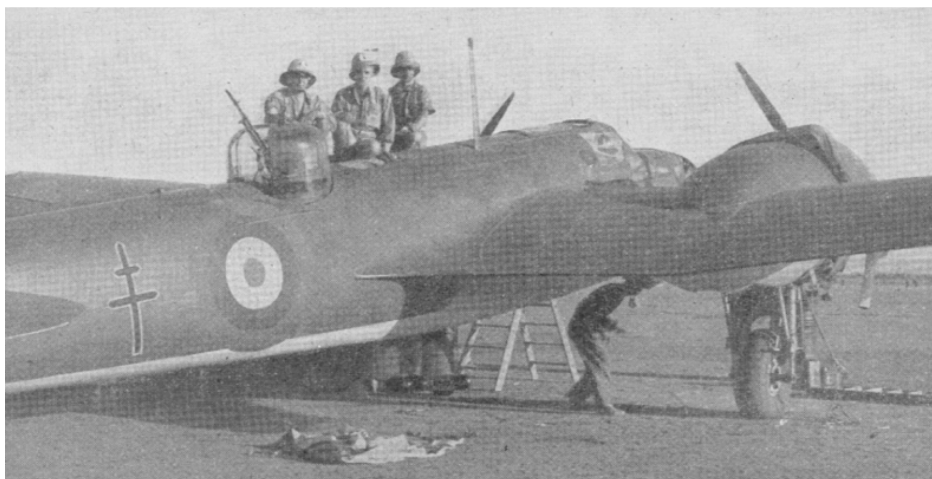
Bombardier Blenheim à Fort-Lamy (Coll. J.W.Bentley)

L'OPÉRATION de la PRISE de KOUFRA

Le **30/12/1940**, deux Blenheim décollent pour une mission de reconnaissance. La navigation est particulièrement difficile dans cette région désertique totalement méconnue, sans aucun point de repère indiqué sur les cartes, soumise fréquemment aux vents de sable rendant la visibilité impossible.

- De retour de sa mission l'équipage Marcel LAGER pilote, Roger DISPOT radio-mitrailleur, le capitaine Michel BARBOTEU officier méhariste du Groupe de Nomade de l'Ennedi, rentre avec de précieux renseignements et des photographies qui permettront une préparation méticuleuse de l'attaque du terrain et du *fort de Koufra*.
- L'autre équipage Jean-Paul PRIVÉ pilote, Jacques de STADIEU navigateur, Robert MEURANT radio-mitrailleur, qui devait reconnaître *El Aouenat*, pris par une tempête de sable sur le chemin du retour, ne rentre pas. Il va être considéré comme « perdu ». *(Ce n'est que fin février que le groupe aura la grande joie d'apprendre que, tombés dans le désert en secteur ennemi, leurs trois camarades ont été retrouvés le 9 janvier par un avion italien, après cinq jours d'angoisse, de faim et de soif. Ils seront transférés en Italie et internés près de Rome au camp de prisonnier n°72 à Sulmona).*

Le **25/01/1941**, tout est prêt, les approvisionnements essentiels à l'opération sont arrivés en grosse partie à dos de chameau au poste avancé de *Ounianga-Kébir*. En moins d'un mois a été réalisée une expédition qui aurait demandé en temps de paix six mois de préparation.



Bombardier Blenheim à Fort-Lamy

LES PREMIÈRES PERTES du « GRB1 »

(† † †) Le **04/02/1941**, le *Blenheim T1887* décolle du terrain de *Ounianga-Kébir* pour une mission de bombardement de l'oasis de Koufra. Vers 16h00, envoi par radio un seul et unique message : « *Sommes perdus* ».

L'avion sera officiellement déclaré « porté disparu », son équipage était constitué de Georges **LE CALVEZ** pilote âgé de 22 ans, Gérard **CLARON** navigateur âgé de 24 ans, et Fernand **DEVIN** radio-mitrailleur âgé de 27 ans. (*Leurs corps seront retrouvés en 1959, découverts au pied de leur avion en plein désert*)

Le **10/02/1941**, dernière mission de bombardement sur *Koufra*, les six *Blenheim* encore disponibles partent par mauvais temps pour attaquer le *fort El Tag*.

Rien sur le terrain d'aviation qui est complètement abandonné. La D.C.A. réagit assez faiblement et des casernes sont sérieusement endommagées. Après cette opération, il ne reste plus d'essence, les bombes et les cartouches ont été consommées, tous les moteurs donnent des signes de défaillance. Les avions qui le peuvent vont rejoindre *Fort-Lamy* et *Bangui* pour y être révisés.

Le **01/03/1941**, après de deux semaines de combats terrestres, les troupes de colonel LECLERC finissent par obtenir la reddition des occupants après avoir assiégé la garnison italienne.

Le **03/03/1941**, le Général de GAULLE adresse au colonel LECLERC un télégramme de félicitations dans lequel transparaît la fierté du chef de la France Libre pour ce qui constitue la première victoire de la France depuis la défaite de 1940 : « *Les glorieuses troupes du Tchad et leur chef sont sur la route de la victoire. Je vous embrasse* ». Il sanctionnera cette action par la première citation accordée à une unité des FAFL encore au combat.

LE « GRB.1 » MIS AU REPOS

Les restes du « GRB1 » rejoignent Fort Lamy. Avec quatre avions perdus et six autres nécessitant de grosses réparations, le Groupe n'est plus en capacité d'être opérationnel. Il est envisagé qu'une partie

du personnel soit mise prochainement à la disposition des Anglais pour combattre auprès d'eux en Abyssinie. Quelques navigants sont envoyés rejoindre la base aérienne de *Bangui en Oubangui-Chari* (actuellement République centrafricaine) pour complément d'entraînement et assurer également des missions de liaisons postales en Afrique-Equatoriale.

DÉPART pour le SOUDAN

Le **20/04/1941**, Jean PERBOST est mis à disposition de *l'Air Marshal de la RAF en Middle-Est*. Il va être dirigé vers le Soudan rejoindre « l'Escadrille de bombardement n°1 » nouvellement formée et incorporée au « 203^e Group » de la RAF.

AFFECTATION à l'ESCADRILLE de BOMBARDEMENT n°1 (EB.1)

Le **28/04/1941**, Jean arrive à « l'EB.1 » qui s'est installée sur le terrain désertique de *Gordon's Tree* à quelques kilomètres de la ville de Khartoum, sous les ordres du colonel Jean ASTIER DE VILLATTE.

Les Anglais l'ont nommé la « Free French Squadron ».



Sur cette photo de groupe on peut repérer le sergent Robert MONTILLAUD mécanicien 1^{er} rang 3^{ème} en partant de la droite, le lieutenant Marcel LANGER pilote dit "le père" 2^{ème} rang 5^{ème} en partant de la gauche, le P/O Arthur HUGHES officier de liaison avec la R.A.F. 2^{ème} rang 7^{ème} en partant de la gauche, le colonel Jean ASTIER DE VILLATTE commandant l'escadrille 2^{ème} rang 8^{ème} en partant de la gauche, le capitaine Pierre de SAINT PEREUSE pilote 2^{ème} rang 9^{ème} en partant de la gauche, le lieutenant Pol CHARBONNEAUX pilote 2^{ème} rang 11^{ème} en partant de la gauche, le sergent Robert MOUCHET mécanicien 3^{ème} rang 4^{ème} en partant de la gauche. (francaislibres.net)

L'escadrille est équipée de bombardiers *Blenheim* et participe aux combats de la Campagne d'Abyssinie contre les troupes italiennes. (L'Abyssinie correspondant aujourd'hui à la région située au nord de l'Ethiopie actuelle et d'une partie du sud de l'Erythrée). Son personnel est composé en grande partie des éléments restants du « GRB.1 » (Groupe réservé de bombardement n°1) formé au Tchad en novembre 1940.

Les missions se succèdent afin de pourchasser les troupes italiennes du duc d'Aoste dans les secteurs de *Debra-Marcos, Asmara, Adoua, Amba-Alaghi, Debra-Thabor, Bahar-Dhar, Gondar*. Au fur et à mesure l'étau va se resserrer sur l'ennemie dans la région du *Lac Tana*.

Le **13/05/1941**, première victoire aérienne, l'équipage du commandant ASTIER de VILLATTE abat un avion italien *CR 42* près de *Gondar*.

L'« **EB.1** » n'a plus qu'un seul objectif : *Gondar* ; les positions fortifiées de *Chelga* et le terrain d'*Azozzo* seront désormais attaqués quotidiennement.

Le **20/06/1941**, attaque au lever du jour le terrain *d'Azozo-Gondar*, les avions et hangars sont mitraillés et bombardés. La surprise est totale, ce n'est qu'au cinquième piqué que la D.C.A. se décide à réagir ; un trimoteur de transport *Savoia 82* est aperçu en flamme.

Le **26/06/1941**, le capitaine Maurice du BOISROUVRAY navigateur, avec qui Jean fera prochainement équipe, est fait « Compagnon de la Libération » par le Général de Gaulle, avec ses camarades le capitaine de SAINT-PÉREUSE et le sous-lieutenant BARBERON pour leurs faits d'armes durant les opérations de Koufra et en Abyssinie.

Le **14/07/1941**, le commandant ASTIER DE VILLATTE est nommé lieutenant-colonel et commandant des Forces aériennes françaises libres du Moyen-Orient à Beyrouth. Le commandant de SAINT-PÉREUSE prend le commandement du groupe par intérim.

Les missions offensives se poursuivent dans la région de Gondar forçant les troupes italiennes à se replier.

LA CONQUÊTE des PAYS du LEVANT

Pendant ce temps en Syrie et au Liban, a débuté le 8 juin « l'Opération EXPORTER », ainsi nommée par les britanniques, qui consiste à l'invasion des territoires français au Levant tenus par les troupes du Vichyste. Les troupes britanniques appuyées par des troupes des Forces Françaises Libres réussissent, après 1 mois de rudes combats, à obtenir la signature d'un armistice signé le 14 juillet 1941 à Saint-Jean-D'acre ; le Général CATROUX représentant la France-Libre.

DÉPART pour la SYRIE

Le **15/08/1941**, la Campagne d'Abyssinie se termine, l'ordre est donné à « l'EB.1 » de préparer son départ pour la Syrie. Matériel et personnel sont attendus à la base aérienne de Damas pour la réorganisation d'un Groupe de bombardement à partir des éléments de « l'Escadrille n°1 », et ceux de « l'Escadrille n°2 » qui ont opéré en Egypte dans le Western Désert.



NAISSANCE du GROUPE de BOMBARDEMENT n°1 « LORRAINE » (GB.1)

Le **01/10/1941**, à Damas, Jean est affecté au « GB1 » en formation qui va être baptisé « Lorraine ». Cette unité regroupe les membres restants des Escadrilles de bombardement « EB1 » et « EB2 » du « GRB1 » (Groupe Réserve de Bombardement n°1) 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

Jean PERBOST en qualité de radio-mitrailleur est affecté à l'escadrille « Nancy » sous les ordres du capitaine GOUSSAULT. Il va avoir comme équipier le capitaine navigateur Maurice de JACQUELOT du BOISROUVRAY et le sergent-chef pilote Jean REDOR.

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 et d'anciens des escadrilles *EB n°1* et *EB n°2* qui ont combattu à Libye et en Abyssinie, ont terminé leurs séries de vols d'entraînement. Ils s'apprêtent à décoller pour rejoindre le théâtre des opérations en Egypte. Les appareils vont se poser au terrain LG"X" (*Landind Ground n°10*) situé près d'Abu-Sweir à quelques kilomètres d'ISMAILIA, rejoints bientôt par la caravane de l'échelon roulant qui a traversé la Palestine et le désert.

Le **11/11/1941**, une cérémonie a lieu sur le terrain « LG.X », pour la passation du « Groupe Lorraine » à la R.A.F.

Le Général Édouard de LARMINAT, délégué du Général George CASTROUX commandant en chef les FFL en Moyen-Orient, présente l'unité à l'Air-Commodore 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 ».

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 10 km de la côte méditerranéenne à l'ouest du village de Fuka.



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.

En Libye, l'Armée britannique doit désormais faire face dans le secteur de Tobrouk 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 **14/11/1941**, le reste du Groupe fait mouvement pour rejoindre dans le désert le terrain « LG105 » situé près du village côtier d'*El-Daba* à 180 km à l'ouest d'Alexandrie.

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



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

Le **19/11/1941**, le GB1 se regroupe sur le terrain LG-75 situé à 60 km de la frontière libyenne et à 30km au sud du village côtier de *Sidi-Barani*.

Aujourd'hui débute la « 1^{ère} bataille de chars d'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 12^e, 15^e et 21^e Divisions de chars Panzer commandées par le Maréchal Erwin ROMMEL, et la Division blindée italienne « Ariete ».

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

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

Le **21/11/1941**, le Groupe exécute sa 1^{ère} 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 Groupe est complètement engagé dans la bataille. Les sorties se succèdent désormais quotidiennement.

LES PREMIÈRES PERTES du « GB1 »

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

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

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

Il manque le radio-mitrailleur Henri SOULAT. Un des mécanos appelle, il a entendu quelque chose comme une voix qui gémissait. Oui, on entend des cris, des appels à l'intérieur du fuselage... « C'est SOULAT ! ». On l'aperçoit roulé en boule, recroquevillé entre ses deux mitrailleuses qui, 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.



Blenheim du Groupe Lorraine en Lybie (asisbiz.com)

(† † †) Le **06/12/1941** deux patrouilles de trois avions décollent pour participer à une mission de bombardement de colonnes motorisées ennemis sur la piste *d'El Adem* à quelques milles au Nord de Bir-El-Gubi. Jean PERBOST et son équipage n'en font pas partie.

De retour de la mission, un avion est manquant, c'est celui de l'équipage du pilote **Robert SANDRÉ**, avec lui le navigateur **Alexis de MELTCHARSKI**, et le radio **André LANN**. Tous trois seront portés disparus dans le désert libyen du secteur le *Bel El Gubi* au sud de Tobrouk, leurs corps jamais retrouvés.

Le **17/12/1941**, le lieutenant-colonel PIJEAUD vient de retrouver 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 **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 PERBOST va y participer

Il ne le sait pas ce sera sa dernière mission.

4- SA DERNIERE MISSION

Samedi 20 décembre 1941, les Squadrons composants le « 210^e Wing » doivent effectuer une importante mission de reconnaissance offensive contre les véhicules de transport ennemis qui battent en retraite sur la route de Benghazi au nord de la 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 ».



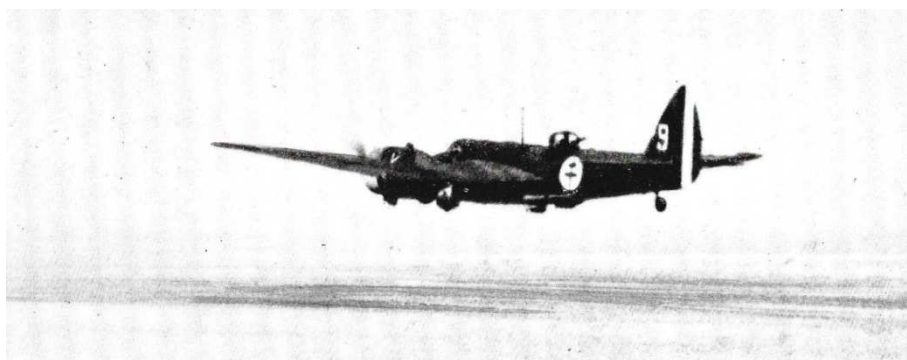
Bombardiers Blenheim du Groupe Lorraine (Coll. J.W.Bentley)

Jean PERBOST fait partie de l'équipage du sergent-chef Jean REDOR.

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 le sergent-chef **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.

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

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.

Soudain on aperçoit le « **Blenheim n°9** » du sergent-chef REDOR enveloppé de longues flammes, jaillissant de ses deux moteurs, commençant 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 disparaît 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* sont 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 sera retrouvé par les Anglais le 29 décembre 1941, au bord de l'épuisement total.

Le **18 février 1942**, une note de service de l'Etat-Major FAFL 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** âgé de 31 ans
et **Jean PERBOST** âgé de 26 ans, sont officiellement déclarés « **porté disparu** ».

Leurs corps n'ont jamais été retrouvés.

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



Le sergent-chef Jean PERBOST

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

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



« **Mort pour la France** »

à l'âge de 26 ans

Il totalisait 721 h de vol

5- LES CITATIONS

CITÉ à l'Ordre de l'Armée de l'Air, **le sergent-chef PERBOST Jean** pour le motif suivant :

« Sous-officier radio-mitrailleur plein d'allant, participa brillamment aux opérations aériennes contre l'ennemi en Moyen-Orient et reçut la Médaille militaire le 21.06.41, porté disparu lors de l'attaque de son appareil par un Me-109 au nord d'El ABI le 20.12.41. »

Le 28.08.1942 Signé : Général de Brigade Martial Valin Commissaire national de l'Air, Cdt les FAFL

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

6- LES DÉCORATIONS

- Médaille militaire (21/06/41)
- Croix de guerre 39/45
- Médaille de la Résistance française (décret 11/3/47 – JO 27/3/47)
- Médaille coloniale avec agrafes «Koufra», «Abyssinie», «Libye»
- Médaille commémorative des services volontaires dans la France-Libre (décret du 4/4/46)



7- LES HONNEURS

CITÉ à l'Ordre de l'Armée de l'Air, « **le Groupe Réservé de Bombardement** » pour les faits suivants :

« Sous les ordres du commandant ASTIER DE VILLATTE a participé aux opérations de Koufra. A réalisé de nombreuses missions de reconnaissance et de bombardements rendues plus difficiles par l'éloignement des objectifs. »

Signé : C. de Gaulle

CITÉ à l'Ordre de l'Armée de l'Air, « **l'Escadrille de bombardement n°1** » pour les faits suivants :

« Sous les ordres du commandant ASTIER DE VILLATTE, a effectué plus de 50 missions de reconnaissance, bombardements, attaques de convois, prises de vues photographiques dans des conditions très difficiles à une très grande distance de sa base. A notamment participé aux opérations de Bahar-Dahr, de Debareth et de Chilga dans la région du lac Tana. »

Signé : C. de Gaulle

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.



- **BEAUMONT-de-LOMAGNE**, département du Tarn-et-Garonne (82), son nom est inscrit sur le « Monument au Morts » situé au Rond point du 11 Novembre 1918.



(communes.com)

- **MONTAUBAN** (82), au **Lycée Saint-Théodard** son nom est inscrit sur une stèle commémorative, placée dans la cour du Lycée situé au n°12 Quai de Verdun, pour honorer la mémoire des anciens élèves et professeurs du Lycée « Morts au Champ d'Honneur ».



(memorialgenweb.org)

- **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)

8- LA FAMILLE

1915 – SA NAISSANCE - Le 30/06/1915, à Labrihe, département du Gers (32), est né un enfant prénommé *Antoine Marie Joseph Jean*, fils de Philippe Henri PERBOST et de Anasatasie Jeanne Francine DELAVAT.

1933 – Ses parents résident Rue du Maréchal Foch, à *Beaumont-de-Lomagne*, département du Tarn et Garonne (82).

1937 – SON MARIAGE – A Rochefort sur mer, le 20 novembre 1937, Jean PERBOST prend pour épouse Yvonne Antoinette Angèle Suzanne MOUTON alors domiciliée à Rochefort-sur-mer (17), fille de Jules Franck MOUTON et de Suzanne Marie Emile DELANSORNE. (*Le père de Jean est déjà décédé à cette époque*).

1938 – Naissance de sa fille.

1939 - Son dernier domicile connu se trouve à *Beaumont-de-Lomagne* (82) Rue du Maréchal Foch.

1945 – Le 26/02/1945, la famille est avisée de sa disparition par le Maire de *Beaumont-de-Lomagne* (82). Etaient présents son frère, sa mère Madame Francine (Yvonne) PERBOST et un Monsieur Jean PERBOST.

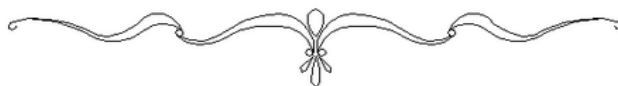
1945 – Son épouse réside à Rochefort sur mer, au n°67 rue du 4 septembre.

1945 – Une amie de son épouse, Madame G. DELAVOIS résidant à *Rocher-Marie* près *La Ferté-Macé* (61) cherche à obtenir des nouvelles de Jean.

1946 – Le 20/06/1946 un avis de décès est envoyé à la Mairie de *Verrières-le-Buisson* (91) où réside son épouse, Mme Yvonne PERBOST née MOUTON domiciliée au 25 avenue Cambacérès.

1946 – L'acte de décès est transcrit le 19/12/46 à la Mairie de *Beaumont-de-Lomagne* (82) avec la mention « Mort pour la France ».

1956 – Mme Yvonne COURTIN née MOUTON veuve PERBOST s'est remariée et réside au 15 Avenue du Général Leclerc à *Verrières-le-Buisson* (91).



Sources documentaires supplémentaires:

Témoignage de Raymond Tournier - Revues Icare n°166 et n°44 - Archives B.Lefèvre
Archives J.W. Bentley – Archives O. Rozoy

SITES WEB : alamer.fr - memorialgenweb.org - monumentsmorts.univ-lille.fr - aviationmilitaires.net
asisbiz.com - milguerres.unblog.fr - avionslegendaires.net - aerosteles.net - aviateurs.e-monsite.com
communes.com - geneanet.org - concorde.canalblog.com - en.wikipedia.org - nationalarchives.gi

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/>

