



Christian COUDRAY dit Charles COUDRAY

Né le 7 décembre 1908 à Rouen (76)

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

Matricule FAFL 31.077

« Disparaît en Égypte » le 15 juin 1941 dans le secteur côtier de Sidi-Barrani



Pilote de chasse au « n° 2 French Fighter Flight »

Compagnon de la Libération



« Mort pour la France » à l'âge de 31 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.

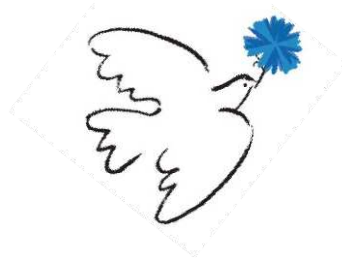
Ces biographies sont consultables sur le site internet de la *Fondation de la France libre* à l'aide du lien suivant : <https://www.france-libre.net/les-123-fafl-declares-porte-disparu/>

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 Normand 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

1908 – SA NAISSANCE - le 7 décembre 1908 à Rouen, département de la Seine-Maritime (76), est né un enfant prénommé *Christian, Charles, Marie* fils de Jules Mathurin Marie COUDRAY et de Charlotte Léonie Maria GENS.

1928 – Le 27/11/1928, Christian COUDRAY est appelé à faire son service militaire. Il entre comme élève mécanicien-avion dans l'Armée de l'Air.

1933 – Candidat pilote, il est admis à suivre sa formation à l'École de pilotage d'Étampes (91).

Le **01/04/1934**, il est nommé au grade de sergent.

Le **01/04/1937**, il est nommé au grade de sergent-chef.

ENVOYÉ en AFRIQUE du NORD

Le **26/01/1939**, le sergent-chef Christian COUDRAY, affecté au Groupe de Chasse « GC.I/7 », quitte la Base aérienne de Dijon pour rejoindre par voie maritime la Base aérienne 157 de *Tunis-El-Aouina* en Tunisie. Le « GC.I/7 » équipé d'avion *Morane MS-406* va former " **l'Escadre de Marche d'Afrique du Nord** " avec des éléments restants du Groupe de Chasse « GC.I/6 » envoyé en France.



Avion de chasse Morane-Saulnier MS-406 (passionair1940.fr)

Le **01/03/1939**, Christian COUDRAY est promu au grade d'adjudant au moment où le « GC.I/7 » part s'installer en Tunisie sur la Base aérienne de Sidi-Ahmed.

A partir de mai 1939, des pilotes du « GC I/7 » sont prélevés pour créer le « GC III/7 » avant qu'il ne soit envoyé en métropole.

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 « GC I/7 » va quitter la Tunisie pour aller s'installer en Algérie sur la Base aérienne d'Alger-Maison-Blanche.

Le **15/11/1939**, arrivée au « GC I/7 » en qualité de pilote, le capitaine Jean TULASNE (futur FAFL Cdt. du GC3 "Normandie") venant de la Base d'Oran-La-Sonia pour remplacer le lieutenant Germain BRUNEAU et prendre le commandement de la 2^{ème} Escadrille.

Le **08/01/1940**, le « GC I/7 » passe sous les ordres du commandant DESCHAMPS-DE-PAS.

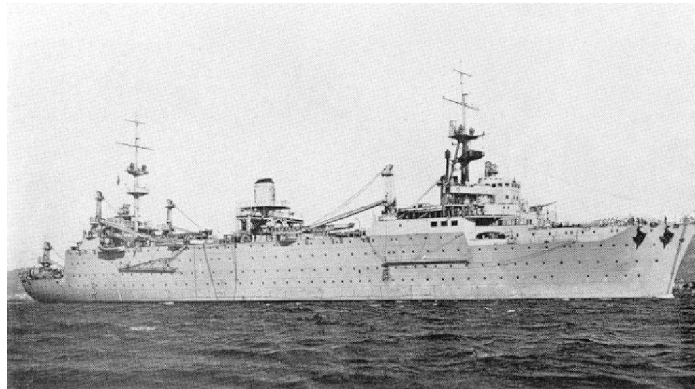
RETOUR en MÉTROPOLE

Le **20/01/1940** le personnel du « GC I/7 » embarque au port Alger pour la métropole où le Groupe de Chasse doit être reconstitué.

Le **22/01/1940** le « CG.I/7 » débarque à Marseille et rejoint la Base aérienne de Marignane en attendant de recevoir de nouveaux « MS406 » en remplacement de ceux laissés en Afrique Française du Nord.

DÉPART pour LES PAYS du LEVANT

Le **13/02/1940**, le « GC I/7 » reconstitué embarque à Marseille à destination du Liban, attendu sur la base aérienne de Rayack dans le cadre des *Forces aériennes du Groupement mobile du Levant*. Les *Morane 406* sont chargés à bord du porte-avions « Commandant Teste ».



Porte-avions « Commandant TESTE » (wikipedia)

Le **23/02/1940**, le « GC I/7 » débarque à Beyrouth. Des camions vont se charger du transport des avions jusqu'à Rayack.



Déchargement des MS-406 à Rayack (ECPAD)

Le **06/03/1940**, le « GC I/7 » s'installe sur la base aérienne de Rayack située dans la plaine de la Bekaa.

Rayack, est une petite bourgade, avec des bicoques construites en planches et tôles ondulées, boutiques et cafés aux enseignes prétentieuses. La base aérienne est la plus moderne du Levant, avec de grands bâtiments blancs, de belles architectures, des ateliers importants, d'immenses hangars, et de longues pistes cimentées.



Base aérienne de Rayack au Liban (fr.wikipedia.org)

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

Le **14/06/1940**, l'armée allemande entre dans Paris, déclarée ville ouverte.

Le **17/06/1940**, en **FRANCE**, face à l'avancée fulgurante des troupes allemandes à travers le pays, le Maréchal PÉTAÏN, 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.

DÉPLACEMENT du « GC I/7 »

Le **21/06/1940**, le « GC I/7 » quitte Rayack pour aller s'installer plus au sud sur le terrain d'Estabel.

EN FRANCE, SIGNATURE d'un ARMISTICE

Le **22/06/1940**, en **FRANCE**, sont signés à Compiègne les accords d'un Armistice avec l'Allemagne.

Au Levant, les autorités militaires, considérant que l'arrêt des combats ne concerne que la métropole, acceptent de répondre favorablement à la demande du Général « Archie » WAVEÏL, commandant les forces britanniques en Égypte, de lui envoyer un détachement d'avions de chasse qui aura pour mission la protection du port d'Alexandrie.

UN DÉTACHEMENT du « GC I/7 » en ÉGYPTE

Le **23/06/1940**, en réponse à la demande de la Royal Air Force en Egypte, un détachement de trois avions de chasse et une équipe technique du « GC I/7 » vont faire mouvement pour lui prêter main forte.



Plein de carburant avant décollage (ECPAD)

Antoine PERONNE accompagné de Christian COUDRAY et André BALLATORE décollent de la base aérienne de Rayack à 8h30 avec les « Morane MS 406 » n° 827, 833 et 826 pour rejoindre la Base RAF d'ISMAÏLIA. L'équipe de mécaniciens, composée des sergents Raymond GEIGER et Louis COUTURIER, du caporal-chef Jean CALORBE, de l'adjudant électricien Paul EPERY et du 1^{ère} classe armurier Louis CHAÏLA, est transportée par avion à bord d'un "Fokker trimoteur". La formation est conduite par le Flight Lieutenant SMYTHE de la RAF. À Ismaïlia, le pilote Antoine PÉRONNE casse son avion lors de l'atterrissage.

SIGNATURE d'un ARMISTICE en ITALIE

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 en métropole.

Le **25/06/1940**, Christian COUDRAY est nommé au grade d'adjudant-chef.

Le **26/06/1940**, le détachement du « GC I/7 » quitte *Ismaïlia* et se pose sur le terrain *El-Amrya* près d'Alexandrie afin de débiter leur mission de protection du port.

ARRÊT des COMBATS

Le **28/06/1940**, les accords de l'Armistice signés en France étant déclarés également applicables aux Pays du Levant, les « Morane-Saulnier MS 406 » basés à El-Amrya, sont rappelés à Rayack.

2- DÉserter pour ALLER COMBATTRE

Christian COUDRAY aux commandes de son « Morane MS406 » quitte Alexandrie pour retourner au Liban suivant les ordres reçus. Avec lui un autre « MS406 » et deux « Fokker trimoteur » transportant l'équipe technique.

Sur leur parcours ils doivent faire escale à Ismaïlia. À l'atterrissage, ils sont abordés par le capitaine Paul JACQUIER qui leurs explique être arrivé la veille en provenance l'Alep avec un « Potez 63-11 », refusant la défaite de la France, il a fait le choix de la dissidence en voulant continuer le combat auprès des Anglais. C'est sans difficulté que Paul JACQUIER convainc ces jeunes aviateurs à le rejoindre. Seuls les pilotes des deux « Fokker trimoteur » refusent cette proposition et décident de repartir.

Paul JACQUIER réussit à rassembler autour de lui Christian COUDRAY, André BALLATORE, Antoine PERONNE et leur équipe technique : les mécaniciens Raymond GEIGER, Louis COUTURIER, Jean CALORBE, Paul EPERY électricien et Louis CHAILA armurier.

Au cours des jours qui vont suivre d'autres aviateurs les rejoignent par les airs, par la route ou bien à pied à travers le désert, venant l'Afrique du Nord ou des pays de Levant.

Le **02/07/1940**, déplacement à Héliopolis où sont regroupés les aviateurs français, pilotes et mécaniciens, voulant se rallier aux britanniques. Accueil enthousiaste des Anglais. Ils font la connaissance du capitaine de réserve Marcel GRELIER de l'Armée de l'Air et sa femme qui les reçoivent chaleureusement.

Le **03/07/1940**, dans l'après-midi, venant de Damas, arrive à Héliopolis Yves TRÉCAN à bord d'un *Potez 63-11* du Groupe de Reconnaissance *GR II/39* piloté par Marcel LEBOIS, et avec lui, le mitrailleur Jean-Pierre DJABIAN et le mécanicien Jean VERGERIO.



De gauche à droite (Coll. Y Morieult)

Officier britannique, Paul JACQUIER, Tony PERONNE, Christian COUDRAY devant le Morane MS406 n°826

Le **04/07/1940**, arrivant de Syrie par la route à bord de deux camions, des éléments du personnel non-navigant de l'*Escadrille de liaison de Damas* se présentent : René BAUDEN, Célestin CHEMIN, Henri COSTE, Jean CASSAU, Raphael DELPINO, DELATTRE, Émile LOBATO de FARIA, Joseph LE MOUAL, Jean PINSON, ainsi que Pierre de MAISMONT et René CORNEZ

Le **06/07/1940**, l'aviation française dissidente en Egypte regroupée à Héliopolis, aligne désormais un effectif de près d'une quarantaine d'aviateurs dont cinq officiers, vingt-cinq sous-officiers, six hommes de troupe. Avec eux, une dizaine d'avions français dont deux avions de chasse « **Morane-406** », trois « **Potez-63** » et deux bombardiers « **Glenn-Martin 167** ».

Le capitaine Paul JACQUIER, officier le plus ancien dans le grade le plus élevé, rassemble les officiers, sous-officiers et soldats qui ont rejoint l'Egypte venant des pays du Levant ou du Maghreb. Il ne peut être question avec les douze avions de types différents qu'ils possèdent, sans pièces de rechange, de constituer un commandement français indépendant. L'engagement dans la *Royal Air Force*, nécessaire pour espérer continuer le combat, est donc décidé.

Mais pour conserver le sens national à leur décision, le capitaine JACQUIER demande aux autorités britanniques trois conditions :

- 1) de les considérer comme des représentants de la France dans la lutte,
- 2) que les unités constituées contiennent le mot "France" dans leurs identités,
- 3) que la participation des Forces Françaises dans le cadre de la *RAF* soit définie directement par le capitaine JACQUIER avec la plus haute autorité de la *RAF Middle East* : l'Air Marshall Arthur LONGMORE.

Le **07/07/1940**, en réponse au capitaine JACQUIER, l'Air Marshall LONGMORE donne son accord avec compréhension et sympathie.

SON ENGAGEMENT dans la ROYAL AIR FORCE

Le **07/07/1940**, les volontaires français s'engagent dans la « Royal Air Force » (*RAF*) avec conservation de leur grade. Christian a désormais le grade de « Warrant Officer ». Il reçoit le matricule RAFVR n°791001 sous le nom de « **Charles** » **COUDRAY**.

Le **09/07/1940**, les cocardes des avions français sont repeintes aux couleurs de la *RAF* pour éviter toutes confusions avec les avions français restés sous l'autorité du nouveau Gouvernement de Vichy.

Le **11/07/1940** est la date officielle de la création en Egypte des trois unités « French Flight » :

- Escadrille Française Libre de Grande Reconnaissance n° 1 :

Le « n°1 French Bomber Flight » (FBF1) sera sous les ordres du capitaine DODELIER, plus ancien dans le grade le plus élevé, il sera rattachée au « 8 Squadron » de la *RAF* basé à Aden au Yémen. La « n°1 FBF » prend aussi le nom d' " *Escadrille française d'Aden* ".

- Escadrille Française Libre de Chasse n°2 :

Le « n°2 French Fighter Flight » (FFF2) sera sous les ordres du capitaine JACQUIER, il sera rattaché dans un premier temps au « 80 Squadron » de la *RAF*.

- Escadrille Française Libre de Liaison n°3 :

Le « n°3 French Communication Flight » (FCF3) sera sous les ordres de l'adjudant-chef René CORNEZ.



AFFECTATION au “FFF2” (n°2 French Fighter Flight)

Le Warrant/Officer « Charles » COUDRAY est affecté au FFF2 dont voici la composition :

N ° 2 French Fighter Flight : composé de quatre avions de chasse sous les ordres du Flight Lieutenant JACQUIER.

- « **Potez 63.11** » n°799 («n°1», AX672)
 - Flight Lieutenant Paul JACQUIER - Pilote
 - Warrant Officer Paul EPERY - mitrailleur
 - Flight Sergeant Jean Michel BIGNALET-CAZALET – mécanicien au sol
 - Sergeant Jean DELPECH - mécanicien au sol

- « **Potez 63.11** » n°670 («n°2», AX673)
 - Flight Sergeant Marcel LEBOIS - Pilote
 - Flight Sergeant Jean-Pierre DJABIAN - mitrailleur
 - Flight Sergeant Jean VERGERIO – mécanicien au sol
 - Sergeant Henri COSTE – mécanicien au sol

- « **Morane-Saulnier MS.406** » n°826 (AX674)
 - Flying Officer Antoine PÉRONNE - Pilote
 - Sergeant Jean CALORBE – mécanicien au sol

- « **Morane-Saulnier MS.406** » n°827 (AX675)
 - Warrant Officer **Christian COUDRAY** - Pilote
 - Warrant Officer André BALLATORE - Pilote
 - Flight Sergeant Louis COUTURIER – mécanicien au sol

- **PERSONNEL AU SOL**
 - Flight Sergeant Raymond GEIGER
 - Sergeant Louis CHAILA
 - Sergeant Hubert DEGUILHEM-PERMILAL
 - Air man Célestin CHEMIN
 - Air man Joseph LE MOUAL

Le **16/07/1940**, le **FFF2** déménage d'Héliopolis pour le terrain Abu-Sweir située en bord de mer à 15km à l'Est d'Alexandrie. Les avions de chasse *Morane MS406* vont être équipés de filtres à air spécifiques pour des opérations dans le désert.

Le **07/08/1940**, le **FFF2** retourne sur le terrain d'Héliopolis situé près de la ville du Caire.

Le **08/08/1940**, Les avions et l'échelon roulant rejoignent le terrain d'El-Amrya situé à 16km au sud-ouest d'Alexandrie



RATTACHEMENT au « 80 SQUADRON » de la RAF

Le **12/08/1940**, le **FFF2** est regroupé à El-Amrya avec des britanniques pour former le « **80 Squadron** » de la RAF. Il va constituer le « **C Flight** » du Squadron.



*Badge du 80^e Squadron
Sa devise : « frapper vrai »*

A El-Amrya, les vents de sable soufflent en quasi permanence ce qui n'est pas apprécié des machines, Christian COUDRAY va en faire la triste expérience.

Le **16/08/1940**, au cours d'une mission aérienne, prêt à engager un combat alors qu'il s'apprête à tirer sur un avion italien, son train d'atterrissage sort de son logement sans crier gare et le prive de sa victoire. C'est furieux qu'il rentre au terrain.



Morane MS406 du FFF n°2 portant les cocardes britanniques (Revue Icare n°128)

RATTACHEMENT au « 274 SQUADRON »

Le **19/08/1940**, le **FFF2** est envoyé sur le terrain de *Maaten-Bagush* rejoindre le « **274 Squadron** » nouvellement créé où il forme le « **C Flight** » sous les ordres du Squadron-Leader « Paddy » DUNN.

Le **FFF2** va effectuer désormais des missions de protection au profit de la flotte britannique et de la défense aérienne du port d'Alexandrie, ainsi que quelques missions de bombardement des troupes italiennes dans le secteur de Bardia.

Après le décollage lors d'une mission de couverture de la flotte britannique, il essaie ses armes qui refusent de fonctionner ; il continue néanmoins sa mission espérant réussir à effrayer d'éventuels adversaires.



(Extrait du magazine les ailes françaises n°7 – coll. M. Souffan)

Paul JACQUIER et Charles COUDRAY devant le Morane MS406 n°819 (L-848)

Le **28/08/1940**, nouveau changement : le **FFF2** rejoint la Palestine avec la mission de participer à la protection du port d'Haïfa, souvent pris pour cible par les bombardiers italiens. Avec quasiment aucun système d'alerte, il est bien difficile d'intercepter les bombardiers « Savoia Marchetti » aussi rapides que les « Morane MS406 ».



Badge du 274^e Squadron

Sa devise : « toujours plus haut »

(† † †) Le **08/09/1940**, on apprend une triste nouvelle au sein du *French Bomber Flight n°1 (FBF1)*. Au cours d'une mission sur Addis-Abeba, le bombardier *Glenn-Martin* piloté par l'adjudant **Raymond ROLLAND**, 24 ans, est abattu en combat aérien par un chasseur italien. Le capitaine **Jean RITOUX-LACHAUD**, 38 ans, tente de sauter en parachute mais celui-ci reste attaché à l'avion qui s'écrase au sol. Disparaît avec eux le sergent mitrailleur **Emile LOBATO DE FARIA** 22 ans. Un seul rescapé le sergent Robert CUNIBIL, qui a sauté en parachute. Capturé par les italiens et emprisonné, il sera libéré le 24 avril 1942. (*Les corps des tués seront inhumés War-Cemetery d'Addis-Abeba.*)

Le **16/09/1941**, à l'atterrissage Paul JACQUIER aux commandes de son « Potez 63.11 » sort de la piste et fauche son train d'atterrissage dans les dunes. Blessé au dos il est mis au repos quelques jours.

Le **22/09/1940**, au cours d'une mission d'interception de bombardiers italiens au-dessus des raffineries, le moteur du « Morane MS406 » piloté par André BALLATORE rend l'âme.



Octobre 1940 à Haïfa - Christian en tenue de pilote avec son mécanicien Louis COUTURIER (Coll. Y Morieult)

Le **30/09/1940**, Paul JACQUIER au cours d'un vol d'entraînement sur « Miles-Magister » est victime d'un accident à l'atterrissage.

Le **21/10/1940**, le pilote Albert ZEVACO, arrivé en renfort au début du mois, et son équipier mitrailleur Jean-Pierre DJABIAN, participe à une mission de protection dans la zone à bord d'un « Potez 63-11 » lorsque l'avion prend feu en plein vol. L'équipage s'en sort indemne.

Le **13/11/1940**, André BALLATORE au cours d'un vol d'essai d'un « Morane MS-406 », détruit l'appareil à l'atterrissage.



(Revue Icare n°128)

Octobre 1940, « Charles » COUDRAY aux commandes de son « Morane MS406 » baptisé « Lui ou Moi »

Début décembre 1940, il ne reste plus qu'un « Morane MS406 » et deux « Potez 63-11 » pour assurer leur mission de la défense de toute la Palestine. Le matériel français est à bout de souffle et doit être remplacé.

Le **07/12/1940**, COUDRAY atterri à Haïfa avec un nouveau Morane MS-406 », il s'agit de celui de Jean TULASNE qui s'est évadé du Liban deux jours plutôt.

FIN décembre, les autorités britanniques décident de rapatrier le personnel du FFF2 en Egypte, le matériel restant sur place, et d'envoyer les pilotes à l'OTU d'Ismaïlia (Operational Training Unit = Unité d'entraînement opérationnel) pour un stage de conversion sur avion de chasse anglais.

ENVOYÉ à l'O.T.U. d'ISMAÏLIA

Les pilotes du FFF2 vont devoir s'adapter au pilotage des « *Hawker Hurricane Mk.I* », quant aux mécaniciens ils sont envoyés en formation au Parc d'Aboukir situé en bord de mer à 15km au nord d'Alexandrie. L'OTU d'Ismaïlia est située au bord du canal de Suez à 100km au nord-est du Caire.

La prise en main des chasseurs « Hurricane » par les pilotes aguerris ne posant pas de problème, certains effectuent des missions de chasse de nuit sur le canal de Suez.

Une nuit Christian est de retour d'une de ces missions alors que le terrain subit une alerte qui empêche d'effectuer le balisage du terrain. Au bout d'une grosse demi-heure l'alerte terminée le balisage est allumé et il peut enfin se poser pratiquement à court d'essence.



Hurricane dans le ciel d'Egypte (IWM)

Le **17/01/1941**, Jean TULASNE est le premier pilote du FFF2 à pouvoir rejoindre une unité opérationnelle de la RAF. Il est affecté au « 274 Squadron » qui se bat en Libye dans le secteur de Tobrouk.

En février 41, les pilotes du FFF2 sont rejoints par d'autres pilotes des FAFL venant d'Afrique Equatoriale Française : James DENIS, Albert LITTOLFF, Louis FERRANT, Noël CASTELAIN, Xavier de SCITIVAUX et Robert GUÉDON du « Groupe Mixte de Combat n°1 » (GMC1), ceux-là même qui avaient participé à l'expédition de Dakar et la campagne du Gabon à l'automne 1940.

DÉBUT d'année 1941, les forces armées de *l'Afrika Korps* du lieutenant-général Erwin ROMMEL disposent en Libye, pour son appui aérien tactique, de soixante-cinq « Messerschmitt 109 », quatre-vingts « Junkers Ju87 "Stuka" », quarante-deux « Messerschmitt Me110 » (chasseurs bimoteurs à grand rayon d'action) et d'une vingtaine de « Junkers Ju88 ». A ces effectifs, s'ajoutaient deux cent cinquante avions de l'aviation italienne.

En Egypte, la RAF a un problème très grave. Elle doit pallier l'infériorité des forces britanniques terrestres blindées avec peu d'effectifs et ne dispose que de cinq Squadrons de bombardement équipés de « Blenheim » et de « Wellington » ; cinq Squadrons de chasse équipés de « Hurricane » et de « Curtiss P 40 "Tomahawk" », soit en tout : 68 « Blenheim », 29 « Wellington », 88 « Hurricane », et 17 « Lysander » et quelques « Tomahawk ».

Il y a aussi deux Squadrons de bombardement sud-africain, l'un équipé de bombardier « Junkers 86 » (vieux avions allemands équipés de moteurs « Gnome et Rhône ») et de bombardier « Glenn Martin ».

Les « Forces Aériennes Françaises Libres » sont représentées avec le « Groupe de Bombardement n°1 » (GB1) équipé de « Blenheim », puis à partir du mois d'avril par « l'Escadrille Française de Chasse n°1 » (EFC1) rattachée au « 73 Squadron » de la RAF, ainsi que les éléments restants du « n°2 French Fighter Flight » (FFF2) qui vont être rattachés au « 274 Squadron », toutes deux équipées de « Hurricane ». Ce sont ces maigres forces aériennes de la RAF et des FAFL qui doivent affronter les forces italo-germaniques.

Le **01/04/1941** au Caire, au cours de l'entretien du Général de GAULLE avec le Général WAWELL commandant en chef britannique au Moyen-Orient, il est convenu que le personnel français sera libéré de son engagement dans la RAF afin d'être incorporé sous le commandement des F.A.F.L.

RETOUR au « 274 SQUADRON »

DÉBUT avril 1941, les éléments restants du « FFF2 » comportant le capitaine JACQUIER, les lieutenants PÉRONNE et POMPEÏ, les adjudants-chefs COUDRAY et GRASSET, rejoignent le « **274 Squadron** » installé sur le terrain LG-10 (Landing Ground) de Gerawala situé à 20 km au sud-est de la ville côtière de Marsa-Matruh. Ils retrouvent leur camarade Jean TULASNE, ensemble ils vont constituer le « **C Flight** » du Squadron.

Le « 274 Squadron » équipé d'avion de chasse « **Hurricane Mk I** » est désormais commandé par le Squadron Leader John Hugh LAPSLEY. Le code de marquage des avions est « **YK** ».

LA BATAILLE de TOBROUCK

Le **10/04/1941**, commence le « **siège de Tobrouk** » : un affrontement dans le désert de Libye entre forces italo-allemandes du lieutenant-général Erwin ROMMEL et celles des alliés commandées par le Général Archibald WAVELL.



Le port de Tobrouk et la ville sont bombardés continuellement par l'artillerie et l'aviation ennemies. Le « 274 Squadron » a pour mission de participer à la défense aérienne de Tobrouk.



Opération de maintenance sur Hawker Hurricane Mark I, V7780 "Alma Baker Malaya" du « 274 Squadron » sur le terrain LG10 de Gerawala. (CM726 – IWM)

SON ENGAGEMENT dans les FAFL

Le **14/04/1941** à Ismaïlia, Christian COUDRAY dit « Charles » signe son contrat d'engagement dans les Forces Aériennes Françaises Libres (FAFL). Le matricule FAFL n° 31.077 lui sera attribué.

Le **19/04/1941**, au cours d'un combat aérien le Squadron-leader John LAPSLEY est abattu et blessé.

Le **20/04/1941**, André BALLATORE quitte le « 274 Squadron » pour rejoindre la nouvelle « Escadrille de Chasse Française n°1 » (EFC1) rattachée au « 73 Squadron ».

(†) Le **25/04/1941**, au cours d'une mission dans le secteur de Benghazi, le Pilot/Officer canadien Thomas Lawrence « **Tom** » PATTERSON du « 274 Squadron » est tué au combat. Il avait 22 ans.

Le **29/04/1941**, Jean POMPEI quitte le « 274 Squadron » pour rejoindre les camarades de l'**Escadrille de Chasse Française n°1** (EFC1) rattachée au « 73 Squadron ».



Hurricane arborant la « Croix de Lorraine des FAFL »

Le **01/05/1941**, au cours d'une mission dans la matinée au sud de Tobrouk, tandis que le Flight/Officer AGAZARIAN du « 274 Squadron » abat un « Bf109 », son camarade le Pilot/Officer Stanley GORDON est abattu par des « Messerschmitt Bf109e » du I./JG27 (1^{er} groupe de la Jagdgeschwader n° 27).

Le **10/05/1941**, l'adjudant-chef COUDRAY est cité à l'Ordre de l'Armée pour son engagement dans la bataille. On apprend qu'à l'EFC1 rattachée au « 73 Squadron » les six pilotes FAFL ayant combattu en avril dans la « Bataille de Tobrouk » vont être cités à l'Ordre de l'Armée avec attribution de la Croix de guerre avec palme et faits « Compagnon de la Libération » : James DENIS, Louis FERRANT, Albert LITTOLFF, Robert GUEDON, Noël CASTELAIN et Xavier de SCITIVAUX.

(†) Le **16/05/1941**, le Flight/Officer FAFL **Daniel CLOSTRE**, qui avait rejoint l'Égypte après avoir été démobilisé en France en juillet 40, trouve la mort lors d'un combat aérien avec des « Messerschmitt Bf109e » du « I./JG27 » dans le secteur de Tobrouk. Il était âgé de 35 ans.

(†) Le même jour, au cours d'une mission, le Flight/Officer anglais **Noel AGAZARIAN** du « 274 Squadron » est tué en combat aérien par un « Messerschmitt Bf109e » du « II./JG27 ». Il était âgé de 24 ans.

Le **17/05/1940**, au cours d'une patrouille les Flight/Officer ROSS et COUDRAY, aux commandes de leur Hurricane, mitraillent une quinzaine de camions au sud de Bardia.



Christian COUDRAY dans sa tenue de pilote de la RAF (Ordre de la libération)

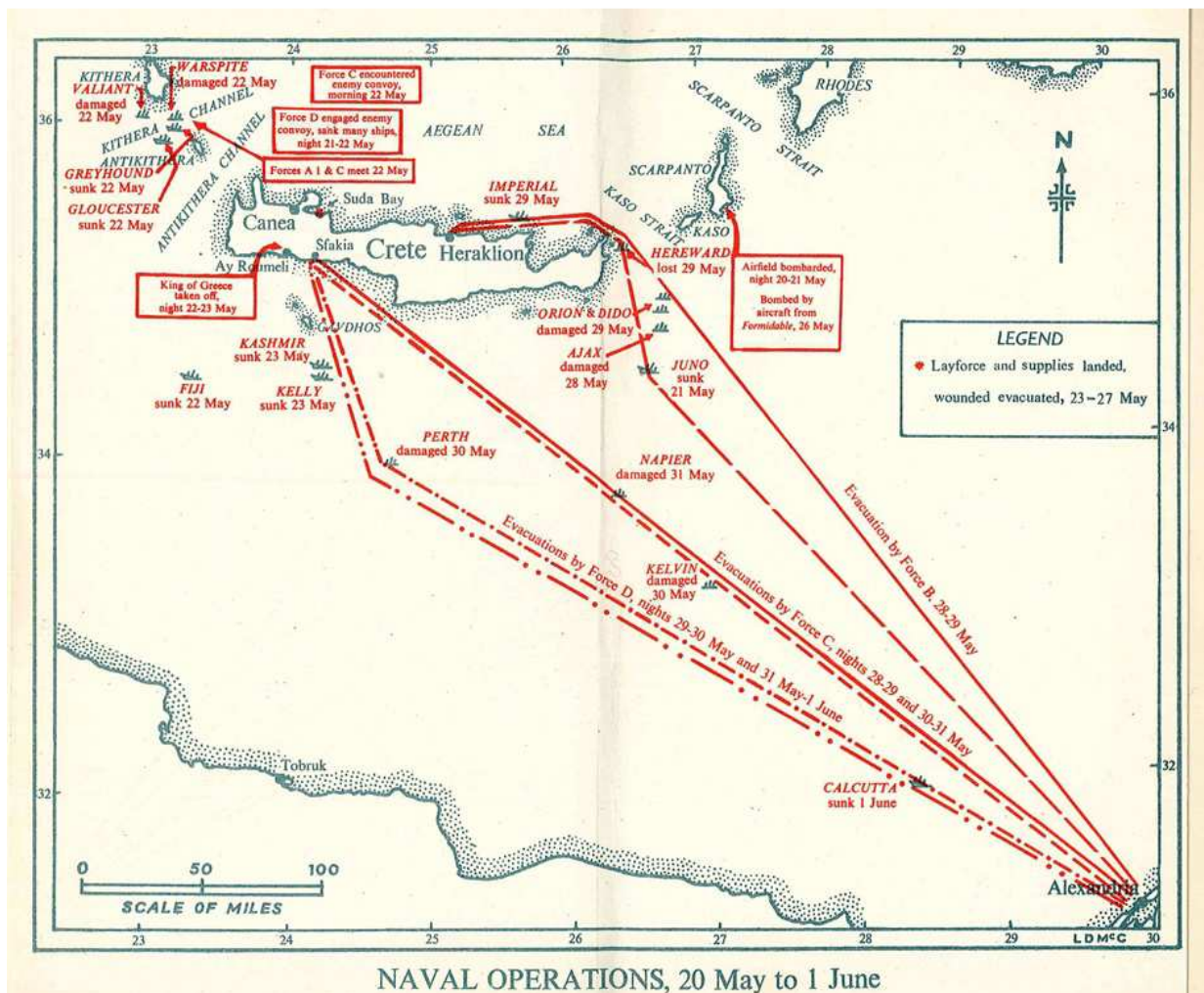
L'ÉVACUATION de LA CRÈTE

Le **20 mai 1941** les troupes allemandes ont commencé à envahir l'île de Crète occupée par les Anglais. Durant les opérations d'évacuation des troupes anglaises vers Alexandrie, le « 274 Squadron » va participer à plusieurs missions de couverture des convois participants.

Le **26/05/1941**, à 17h00 deux « Hurricane » décollent du terrain LG.10 de Gerawala, dont celui piloté par Christian, pour une attaque conjointe avec six bombardiers « Blenheim ». Arrivé au-dessus de la Crète, deux bombardiers sont abattus par des « Messerschmitt Bf109 » dans le secteur de Maleme, les « Hurricane » réussissent à rentrer sans encombre.

Le **30/05/1941**, au cours d'une patrouille de protection des navires qui évacuent les troupes britanniques de Crète depuis Shiaka, son camarade Antoine PÉRONNE intercepte trois bombardiers « Dormier Do17 » du I.KG2 (Kampfgeschwader n°2 : escadron de bombardement n°2). Il réussit, en collaboration avec André BALLATORE, affecté à l'EFC1, à en abattre un en train de bombarder les bateaux qu'ils étaient chargés de protéger.

Le **31/05/1941**, au cours d'une nouvelle mission de protection de convoi maritime, COUDRAY, en compagnie du sous-lieutenant Albert LITTOLFF et de l'adjutant Auguste GUILLOU de l'EFC1, attaque quinze bombardiers allemands « Junkers Ju88 » occupés à bombarder deux navires à 200 km de la côte.



(†) Le **31/05/1941**, l'adjutant-chef COUDRAY décolle pour une nouvelle mission de protection de convoi maritime, avec deux autres camarades du « 73 Squadron », Albert LITTOLFF et Auguste GUILLOU. Ils accompagnent un bombardier « Maryland » du « 24 Squadron sud-africain » pour cette mission.

À environ 200 kilomètres des côtes africaines ils rencontrent une formation de quinze bombardiers allemands « Ju88 » suivis de cinq bombardiers italiens « Cant1007 » en train d'attaquer deux navires. Les trois pilotes engagent le combat. Un « Ju88 », abattu par LITTOLFF, est obligé de se poser en mer. Le combat se poursuit avec les cinq « Cant1007 ». Christian en endommage un qui est obligé de quitter la zone de combat, moteur en flammes. Auguste GUILLOU est victime de tirs d'un *Ju88*. A court de munition la patrouille doit rompre le combat et faire demi-tour. Au retour un avion est manquant, il s'agit de celui d'**Auguste GUILLOU**. Officiellement déclaré « **porté disparu** », son corps ne sera jamais retrouvé. Il était âgé de 27 ans.

Le **09/06/1941** de retour dans le ciel de Tobrouk cinq « Hurricane » du « 274 Squadron », dont deux pilotés par des français, mitraillent le terrain d'aviation de Derma situé à 150 km à l'ouest de Tobrouk sur la côte où se sont installé les allemands.

Le **12/06/1941**, arrivée du pilote FAFL Gaston GRASSET (†) affecté au « 274 Squadron » à sa sortie de l'OTU d'Ismaïlia. (*Quatre jours plus tard il disparaîtra au cours d'un combat aérien près de Tobrouk, à l'âge de 31 ans*).



Terrain de Sidi Barrani, en Égypte - Le sergent pilote F. DEAN du « 274 Squadron » examine les bandes de munitions avant leur mise en place. À l'arrière-plan, l'un des membres de l'équipage au sol met en place un chariot-accumulateur pour la mise en marche du moteur. (IWM)

L'OPÉRATION « BATTLEAXE »

Le **14/06/1941**, les forces britanniques déclenche « l'Opération BATTLEAXE » qui a pour objectif de chasser les troupes italo-germaniques afin de lever le siège de Tobrouk.

Le **15/06/1941** au matin, six « Hurricane », du « 33 Squadron » commandés par le F/Lt WOODWARD, sont arrivés pour quelques jours sur le terrain avancé « LG-03 » de Sidi-Barrani où s'est installé le « 274 Squadron ».



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

Dans l'après-midi, Christian COUDRAY va participer à une mission d'attaque d'un convoi ennemi.

Il ne le sait pas ce sera sa dernière mission.

3- SA DERNIÈRE MISSION

Dimanche 15 juin 1941, Christian va participer à l'attaque d'un convoi blindé repéré le matin dans le secteur de Tobrouk.

Il est **16h50**, lorsque dix « Hurricane » du « **274 Squadron** » décollent du terrain avancé « LG-03 » de Sidi-Barrani.

Le Warrant/Officer COUDRAY est aux commandes du « **Hurricane Mk I - Z2643** », avec lui ses camarades FAFL le Flight/Officer Antoine PÉRONNE et le Flight/Sergeant Marcel LÉBOIS.



Hurricane au-dessus du Western-Desert (asisbiz.com-IWM)

Sur la route reliant Acroma au Fort-Capuzzo, une vingtaine de véhicules sont repérés et aussitôt fortement mitraillés.

Il s'ensuit un combat engagé avec des avions de chasse « Messerschmitt Bf109 » appartenant au "I./JG 27" : Groupe n°1 du 27e Escadron de chasse (Jagdgeschwader).



Messerschmitt Bf109 de la I./JG 27 (fr.m.wikipedia.org)

Un avion de reconnaissance ennemi « Henschel 126 » est abattu par le Flight/Officer Joseph HOBBS.

Au retour de la mission, trois avions sont manquants : celui d'**Antoine PÉRONNE**, de **Marcel LEBOIS**, et de **Christian COUDRAY**.

Antoine PÉRONNE a dû effectuer un atterrissage forcé en terrain ennemi. On apprendra qu'il a été fait prisonnier par les Allemands (*il sera libéré en mai 1945*).

Marcel LEBOIS a dû effectuer un atterrissage d'urgence. Après deux jours de marche dans le désert il sera récupéré par des troupes britanniques près de Sofari.

Christian a été aperçu pour la dernière fois dans le ciel égyptien à une vingtaine de kilomètres à l'ouest de Sidi-Barrani alors qu'il était pris à partie par l'un de ses assaillants.

Christian COUDRAY sera officiellement déclaré « **porté disparu** ».

Il était âgé de 31 ans. Son corps n'a jamais été retrouvé.

Estimation du lieu de sa disparition dans le secteur côtier égyptien de Sidi-Barani.



L'adjudant-chef Christian COUDRAY

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

« Disparaît en Egypte » le 15 juin 1941 dans le secteur côtier de Sidi-Barrani



« **Mort pour la France** »

à l'âge de 32 ans

Christian COUDRAY était très aimé de ses camarades, toujours d'une tenue irréprochable, tiré à quatre épingles, de caractère assez emporté ses sautes d'humeur ne duraient guère.

† - Deux jours plus tard c'est au tour de son camarade Robert GRASSET de disparaître au cours d'un combat aérien près de Tobrouk. Faute de combattants le FFF2 sera dissous le 17 juin 1941.

(D'après d'autres sources qui n'ont pas pu être vérifiées à ce jour, grièvement blessé Christian COUDRAY aurait pu être capturé par les Italiens puis transféré dans un hôpital allemand où il serait mort des suites de ses blessures, le 19 juillet 1941).

4- LES CITATIONS

CITÉ à l'ordre de l'Armée de l'Air l'adjudant-chef COUDRAY le 10/05/1941.

(Texte non connu).

CITÉ, à deux autres reprises, à l'ordre de l'Armée de l'Air l'adjudant-chef COUDRAY.

(Dates et textes non connus)



5- LES DÉCORATIONS

- Croix de la Libération (décret du 23/6/41)
- Médaille Militaire à titre posthume (décret du 7/7/48 – JO 10/7/48)
- Croix de Guerre 39/45 avec palme de bronze
- Médaille commémorative des services volontaires dans la France Libre (décret du 4/4/46)

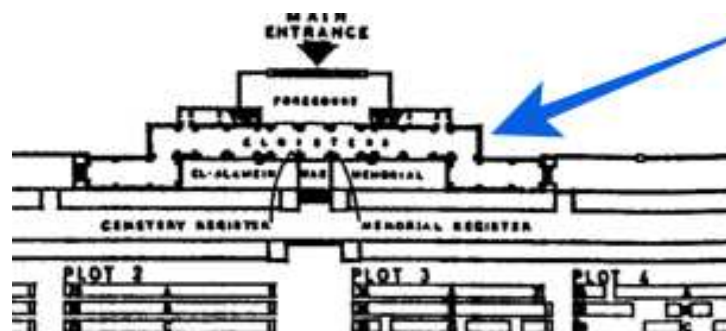


6- LES HONNEURS

- En ÉGYPTÉ au mémorial « **The Alamein Mémorial** » il est inscrit le nom de « Charles COUDRAY » sur la colonne n°241 située à gauche de l'entrée du Mémorial.



The Alamein Mémorial (cwg.org)



(fr.findagrave.com)

Le mémorial est situé sur la côte méditerranéenne près de la ville d'El Alamein à 130km à l'ouest d'Alexandrie (Latitude: 30.83823, Longitude: 28.94696).

- En **FRANCE**, aucun « Monument aux Morts » connu où son nom serait inscrit.
- **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)

7- LA FAMILLE

1889 – Naissance de sa mère – Le 01/10/1889 à Saint-Pierre-Bénouville, département de la Seine-Inférieure (76) est née une enfant prénommée *Charlotte Léonie Maria* fille de Charles Etienne GENS et de Perpétue Marie DILARD. (Décédée à Saint-Pierre-Bénouville le 14 mars 1899).

1879 – Naissance de son père – Le 31 mars 1879 à Guéhenno, département du Morbihan, est né un enfant prénommé *Jules Mathurin Marie* fils de François Marie COUDRAY menuisier âgé de 33 ans et de Anne Mathurine DRÉAN ménagère âgée de 36 ans, demeurant à Guéhenno. Acte établi en présence de Julien COBIGO cultivateur âgé de 26 ans et de Jean Jacques MORICE meunier âgé de 38 ans demeurant à Billio.

1908 – MARIAGE de ses parents - Le 8 février 1908 à Bonnières-sur-Seine, département de Seine & Oise (78), **Jules Mathurin Marie COUDRAY** célibataire Gardien de la Paix âgé de 28 ans demeurant à Rouen au 46 rue de la Vicomté, né le 31 mars 1879 à Guéhenno (Morbihan) fils majeur de François Marie COUDRAY menuisier âgé de 62 ans demeurant à Keryado (Ploemeur) commune du Morbihan et

Marie Mathurine DRÉAN son épouse décédée à Rou? le 23 juin 1892, prend pour épouse Mademoiselle **Charlotte Léonie Marie GENS** cuisinière âgée de 18 ans résidant à Rouen au 1 place du Lycée Corneille ; née à Saint-Pierre-Bénouville (76) le 1 octobre 1889 fille mineure de Charles Etienne GENS journalier âgé de 57 ans et de Perpétue Marie DILARD décédée. Acte de mariage établi en présence de François COUDRAY frère de l'époux, commis d'administration, âgé de 36 ans demeurant à Rouen 46 rue de la Vicomté et de Alzire SOPTIER?, ami de l'époux, employé de chemin de fer âgé de 53 ans demeurant à Bonnières-sur-Seine ; de Charles GENS domestique âgé de 35 ans demeurant à Varvannes (76) frère de l'épouse et de Adrien THOUMIRE employé de chemin de fer âgé de 36 ans demeurant à Bennecourt (Seine & Oise) beau-frère de l'épouse. (acte n°6)

1908 – SA NAISSANCE – Le 7 décembre 1908 à Rouen, département de la Seine-Maritime (76), est né au domicile des parents 46 rue de la Vicomté, un enfant prénommé *Christian Charles Marie* fils de Jules Mathurin Marie COUDRAY Gardien de la Paix âgé de 29 ans et de Charlotte Léonie Marie GENS journalière âgée de 19 ans. Déclaration faite en Mairie en présence de Henri LEBOURG âgé de 29 ans et de Octave BILLIAULT âgé de 29 ans tous deux Gardien de la Paix.

1939 – Christian COUDRAY est domiciliée à Rouen au 54 Chemin des Sapins.

1940 – Il indique comme personne à prévenir en cas d'accident : Madame GRAINCOU domiciliée au 54 Chemin des Sapins à Rouen. Son père est déjà décédé.

1941 – Christian COUDRAY est déclaré « porté disparu » le 15/06/1941 en Egypte.

1941 – Décès de sa mère Charlotte Léonie Maria (Marie) GENS le 07/08/1941 à Rouen.

1945 – Le 23/05/1945, l'avis officiel de la disparition de Christian COUDRAY est remis à sa sœur par le Maire de Rouen.

1948 – Sa sœur, Melle COUDRAY, réside à Rouen au n°3 puis au n°8 de la Rue Percière.

1948 – Le 20 janvier 1948, Christian COUDRAY est reconnu « Mort pour la France ».



Sources documentaires supplémentaires:

*Témoignage d'Antoine PERONNE - Revues Icare n°100, 101 et 128 – Magazine « les ailes françaises » n°7
Magazine Aerojournal n°33*

*Site WEB : ordredelaliberation.fr - francaislibres.net - cieldegloire.com - cwgc.org - en.wikipedia.org -
fr.findagrave.com - ticklishsphinx.skyrock.com - asisbiz.com - passionair1940.fr*



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/>

