



Georges BLAIZE

Né le 30 avril 1918 à Narbonne (11)

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

Matricule FAFL 31.067

« Disparaît en mer Méditerranée » le 22 septembre 1941 au large de la Sicile



Pilote au « 431 Flight » de la R.A.F.



« Mort pour la France » à l'âge de 23 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 Narbonnais ayant rejoint les Forces Aériennes Françaises Libres

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



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

16 Cour des Petites Ecuries, 75010 PARIS

Email : amfafl.contact@gmail.com



1- SES DÉBUTS

1918 – SA NAISSANCE - Le 30 avril 1918, à Narbonne dans le département de l'Aude, est né à 19h00 au domicile de la maison du passage à niveau n°402 à Tapies, un enfant prénommé *Georges, Henri, Gaudérique*, fils de Henri BLAIZE et de Catherine BIGORRE.

Le jeune Georges suit sa scolarité à Narbonne. Il se lie d'amitié avec Raoul GATIEN, Ces deux-là ne vont plus se quitter jusqu'à leur dernier jour.

Après avoir réussi ses épreuves d'examen Georges obtient son Certificat d'Etudes Primaires. Il entre ensuite à l'*Ecole pratique de commerce et d'industrie* de Narbonne où il obtient un Certificat d'Aptitude Professionnel.

ENGAGEMENT dans LA MARINE

Le **05/04/1935**, alors âgé de 17 ans, Georges se présente au Bureau de recrutement militaire de Toulon, pour signer un contrat d'engagement volontaire dans la Marine pour une durée de 5 ans renouvelable. Le matricule de la marine 2646T35 lui sera attribué.

Georges BLAIZE est dirigé vers l'*École navale de Maistrance* de Brest. Cette école assure la formation initiale des sous-officiers mariniers de la Marine nationale française. Créée en 1933, elle est située au sein du centre d'instruction naval de Brest.



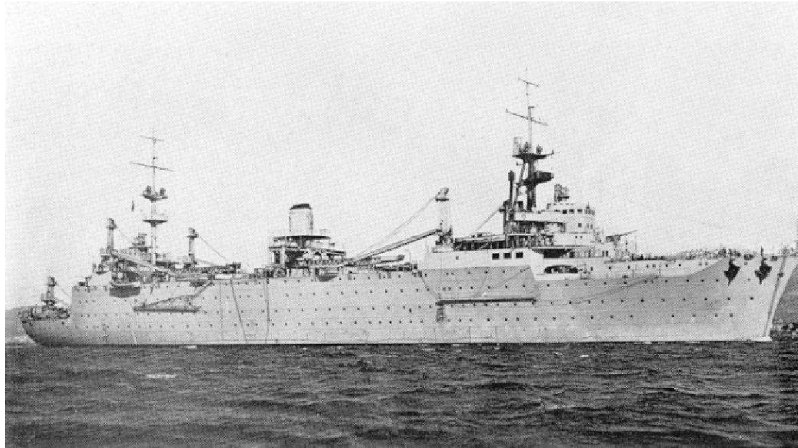
École de Maistrance de Brest en 1936 (patrimoine.bzh)

Le **01/07/1936**, à la sortie de sa formation il est muté sur la B.A.N (Base Aéronautique Navale) de Rochefort.



Entrée principale de la B.A.N de Rochefort (bartko-reher-cpa.fr)

Le **01/07/1937**, Georges BLAIZE est muté sur le navire *transport d'avions* « *Commandant TESTE* ». Ce navire est baptisé du nom du premier pilote français à avoir réussi à se poser sur un porte-avions. Les hydravions embarqués sur le "*Commandant TESTE*" sont en majorité des *CAMS 55* construits en bois contreplaqué. Ils sont malgré tout robustes et appréciés des pilotes. (Les hydravions *LOIRE130* feront leur apparition sur le navire à partir de 1939).



Le transport d'avions « Commandant TESTE » (wikipedia)

Son équipage est constitué de 690 hommes. Bâtiment unique dans la marine française, il est protégé par un blindage de pont de 36mm d'épaisseur et d'une ceinture de protection de 50mm. Il est propulsé par des turbines à vapeur surchauffée « Schneider / Zoelly » de 21.000 CV. Le bâtiment peut atteindre une vitesse 20,5 nœuds, avec une capacité de distance franchissable de 8500 milles soit l'équivalent de 16.000km. Le navire est équipé de quatre catapultes pour le décollage des hydravions et cinq grues de levage pour les hisser ou les débarquer. Son armement principal est composé de neuf canons anti-aériens de 100 mm en tourelles simples, quatre à l'avant, deux au milieu et trois à l'arrière.



Hydravion CAM.55 (ialdese.free.fr)

Le *CAM55/10* est un hydravion de reconnaissance et de patrouille côtière. Equipé de deux mitrailleuses jumelées, il peut atteindre une vitesse de 200km/h et transporter 125kg de bombes sous ses ailes.

Le **01/01/1938**, Georges est muté au sud de la France dans le département des Bouches-du-Rhône, sur la B.A.N de Istres.

Le **01/07/1938**, il est nommé au grade de 1^{er} Maitre (équivalent à caporal-chef dans l'Armée de l'air).

AFFECTATION en TUNISIE

Le **01/02/1939**, Georges est envoyé en Tunisie sur la B.A.N de Karouba située à proximité de la ville de Bizerte à 60km au nord de Tunis.



Base Aéronautique Navale de Karouba (milguerres.unblog.fr)

Le **13/05/1939**, Georges obtient son brevet de pilote.

2- LA FRANCE déclare la GUERRE

Le **03/09/1939**, à la déclaration de la guerre, Georges est toujours affecté à la B.A.N de Karouba.

Le **30/12/1939**, Georges obtient son brevet de pilote d'hydravion.

Le **17/06/1940**, à 12h30 le Maréchal PÉTAIN prononce une allocution radiophonique annonçant l'arrêt des hostilités et la demande d'un accord d'armistice avec l'ennemi.

Le **22/06/1940**, la signature en métropole de l'Armistice avec l'Allemagne, anéantit tout espoir de pouvoir combattre l'envahisseur.

A la fin du mois Georges retrouve à Bizerte son ami d'enfance Raoul GATIEN arrivé sur le *Cuirassé RICHELIEU*, devenu Quartier-Maître mécanicien-volant.

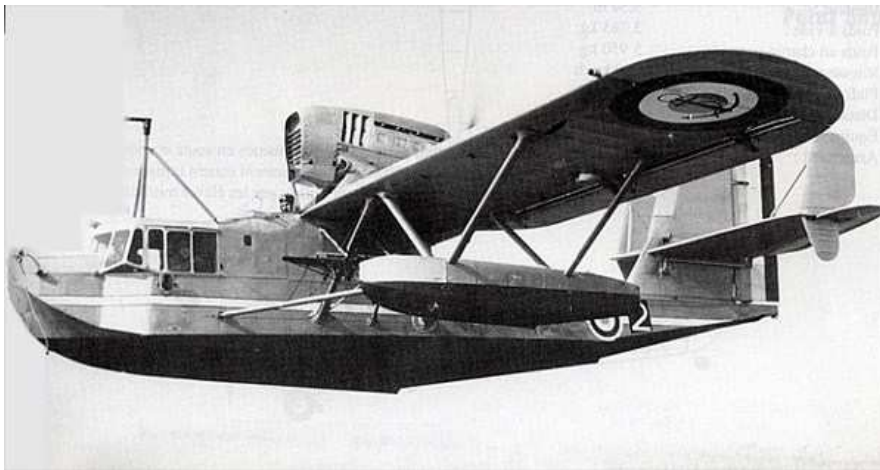
DÉSERTER pour aller COMBATER

Malgré la signature de l'armistice Georges et ses amis pensaient que l'Armée d'Afrique pourrait continuer le combat ... il n'en est rien. La situation devient insupportable pour ces jeunes assoiffés de liberté. Avec un groupe d'amis, il décide de trouver un moyen de rejoindre les Britanniques pour aller combattre auprès d'eux. Ils mettent au point un plan pour rejoindre l'île de Malte en subtilisant des avions présents sur la base.

Le **18/09/1940** une première tentative sans être déjouée a échoué avec deux bombardiers *Glenn-Martin* et cinq membres d'équipage chacun, des problèmes de moteur ont empêché le départ.

Le **15/10/1940**, c'est le « JOUR J ». Georges et ses camarades se lèvent à **4H00** du matin. Deux hydravions « LOIRE.130 » sont présents sur le bassin de la BAN de Karouba, prévus pour effectuer un vol à destination du Maroc rejoindre le cuirasser RICHELIEU. Georges et Raoul GATIEN voient là une belle opportunité de s'échapper pour atteindre l'île de Malte distante de 430km vers l'est.

Raoul en tant que mécanicien connaît bien cet appareil, en revanche Georges n'a jamais piloté ce modèle d'hydravion, mais cette situation ne remet pas en cause leur projet de partir. Le jour n'est pas encore levé. Malgré la présence d'une équipe de surveillance au sol, les deux hommes entreprennent de monter à bord d'un des hydravions. Parmi cette équipe de surveillance se trouve le Quartier-Maître Henri ROMANETTI (†) qui devient alors leur complice et en profite pour se joindre à eux. Georges découvre son poste de pilotage, Raoul met le moteur en route qui démarre au quart de tour. Henri se met à l'avant pour guider le pilote dans la nuit noire.



Hydravion LOIRE.130 (source : avionslegendaires.net)

Il est **4h30** lorsque Georges réussit à faire décoller le **LOIRE 130 n°72**, alors que le second hydravion qui le précède, le **LOIRE.130 n°73**, emmène avec lui à son bord un autre équipage de dissidents. Ils prennent le cap à l'Est vers l'île de Malte pour une durée de vol que Georges a estimé à 3h00 en prenant plus au sud pour éviter l'île de Pantelleria occupée par les Italiens

Après quelques minutes de vol les conditions météorologiques se sont dégradées par la présence d'épais nuages. Georges réussit à grimper à 2.000m d'altitude, il a été perdu de vue par le second hydravion. Comme convenu ils doivent respecter le silence radio, pour cette raison ils ne peuvent communiquer pour connaître leurs positions.

ILE de MALTE

A 6h40 l'hydravion est repéré à l'approche de l'île de Malte par les Anglais qui envoient trois avions de chasse à sa rencontre. Ils vont l'accompagner jusqu'à la base aéronautique de *Kalafrana* à l'extrême sud-est de l'île.



Survole de la BAN de Kalafrane (maltagc70.files.wordpress.com)

Georges réussit à amerrir sans encombre, manœuvre que les britanniques vont qualifier « d'un peu fragile ». Quoi qu'il en soit, ils ont réussi et en sont fous de joie ! Une vedette vient les récupérer pour les mener à quai.

Ils restent sans nouvelle du second hydravion. Son pilote, le 2nd Maitre TREIBER, pour lui aussi c'était sa première expérience sur ce type d'avion, avec lui les Quartiers-maîtres MOAL mécanicien-avion et CORNEC radio-volant. Les Anglais déclenchent alors une opération de recherche aérienne pour tenter de les retrouver, peut être perdus à l'approche de l'île Aurai-ils préféré amerrir ?

Les recherches effectuées par trois avions « Swordfish » de l'aéronaval du « 830 Squadron » le matin et l'après-midi ne vont rien donner. Et pour cause : on apprendra que le pilote Lucien TREIBER a du faire demi-tour au bout de quelques minutes à cause d'un manque de carburant et retourner à sa base. L'équipage y sera emprisonné, puis jugé la semaine suivante par le Tribunal maritime de la 4^e Région pour finalement être condamné à 15 ans de travaux forcés. Jean MOAL et René CORNEC réussiront par la suite à s'évader et s'engageront dans les FAFL (Forces Aériennes Françaises Libres).

3- ENGAGEMENT dans le ROYAL AIR FORCE

Leur tentative de désertion réussie, les voilà débarqués chez les Anglais. Après interrogatoire, l'équipage français est accueilli avec beaucoup d'enthousiasme.

Nos jeunes français découvrent le mode de vie des britanniques avec leur traditionnel *breakfast* et leur « *Cup of Tea* » tout au long de la journée. Ils ont la joie de retrouver deux camarades de l'aéronavale de Bizerte qui ont rejoint les Anglais le 4 juillet à bord de leur hydravion *Latécoère 298*, le pilote René DUVAUCHELLE et Jacques MEHOUAS radio. Ils vont également rendre visite à leurs compatriotes de l'équipage du sous-marin NARVAL, qui eux aussi ont fait le choix de la dissidence en arrivant sur l'île le 26 juin dernier.



*Base RAF Kalafrana sur l'île de Malte
à droite l'hydravion « Latécoère 298 » de Duvauchelle et Méhouas
(maltagc70.wordpress.com)*

En l'absence sur l'île de Malte de bureau de recrutement pour les Forces Françaises Libres du Général de GAULLE, les Anglais, très intéressés par la possibilité de recruter un équipage d'hydravion, proposent aux deux Français de poursuivre le combat auprès d'eux et s'engager comme volontaire dans la RAF (Royal Air Force). Georges BLAIZE accepte. Le matricule **RAF.VR 791096** va lui être attribué avec le grade de *Flight-Sergeant*, grade équivalent à celui de *Second-Maitre*.

Les Britanniques sont très intéressés par ce nouvel hydravion arrivé sur leur base, pratiquement neuf avec seulement 35h de vol et armé. Raoul et Georges envisagent déjà de faire faire des modifications sur leur avion pour l'adapter à l'armement britannique.

Le **21/10/1940**, le **Loire-130** effectue un vol d'entraînement de 55min avec trois amerrissages.

Jacques MEHOUAS, devenu leur ami, leur donne des cours d'anglais pour les faire progresser plus rapidement.

Le **23/10/1940**, ils sont reçus chez Monsieur Xavier GAUTHIER, Consul de France à Malte, en compagnie du commandant LE DROUGOU, le « pacha » du sous-marin Narval.

Le **25/10/1940**, la visite médicale, en conformité avec le règlement de la RAF, déclare Georges « apte personnel naviguant ». Il est aussitôt affecté au **267 Seaplane SQUADRON**, escadrille d'hydravion de la RAF chargée de la défense de l'île.

Les *Free-French* sont invités à des soirées, tenues correctes exigées : *parties de billard, parties de cartes, histoires contées, whisky, bière, airs de musique au piano, chansons, ...* les Français n'y échappent pas et entonnent régulièrement « au clair de la lune », « alouette gentille alouette »... Raoul joue au violon son morceau préféré et reçoit à chaque fois un très vif succès.

Mais la vie n'est pas aussi tranquille qu'il y paraît. Les alertes, les attaques d'avions de chasse italiens, et les raids de bombardiers se répètent régulièrement de jour comme de nuit.

Le **11/11/1940**, journée du « *Remember Day* » pour les Anglais. Tout le monde arbore le « Poppy » (coquelicot) à la boutonnière, sur les automobiles, ... Georges et Raoul se rendent au cimetière et déposent une couronne sur l'une des tombes des quarante Français qui y reposent. Déjeuner chez Monsieur GAUTHIER précédé d'une « minute de silence » particulièrement émouvante.

Le **12/11/1940**, Georges est en joie, il vient de recevoir un télégramme d'Angleterre de son frère Pierre devenu pilote de chasse dans la RAF en réponse à celui envoyé il y a quelques jours, il est en Ecosse et en très bonne santé. Ce même jour leurs camarades René DUVAUCHELLE et Jacques MEHOUS apprennent qu'ils sont désignés pour voler sur bombardier *Glenn-Martin* et seront dirigés vers le terrain de Luka situé au centre de l'île.

4- ENGAGEMENT dans les F.A.F.L

Quant à Georges et Raoul ils sont destinés à rejoindre prochainement l'Egypte sans précision sur la date de départ. En effet le « Comité National Français d'Egypte » mis au courant de leurs situations intercédait rapidement pour faire annuler leurs engagements dans la RAF en application des directives du Général de GAULLE qui ne voulait pas que des militaires français s'engagent dans une armée étrangère.

Jusqu'au **25/11/1940**, Georges et Raoul initient quelques mécaniciens et pilotes de la RAF à l'utilisation de leur « trottinette », surnom qu'ils ont donné à leur hydravion qu'ils vont devoir quitter bientôt.

Les semaines s'écoulent dans l'attente.

Le **18/12/1940**, le départ est annoncé pour le lendemain.



Le **19/12/1940**, ils embarquent à bord du cargo MV BRECONSHIRE et passent la nuit à bord. Le bateau ne prend la mer que le lendemain.

ARRIVÉE en EGYPTE

Le **23/12/1940** le cargo arrive au port d'Alexandrie à 9h30. Les passagers débarquent à 3h00 de l'après-midi.

Le **24/12/1940**, rendez-vous à Alexandrie au « Comité National Français d'Egypte ». Ensuite départ par le train pour *Le Caire* pour un rendez-vous au Quartier Général de la RAF.



Le Caire en 1940 (egyptianstreets.com)

Le **25/12/1940**, journée à Héliopolis dans la banlieue du Caire, pour la fête de Noël dans un foyer du Comité-français.

Le **26/12/1940**, rendez-vous à 16h00 autour d'un arbre de Noël organisé par le Comité-français en présence du Colonel de MARMIER un des tout premiers à avoir rejoint le Général de GAULLE à Londres.

Le **27/12/1940**, Raoul et Georges sont dirigés au « Dépôt » du camp français d'Ismaïlia situé à une centaine de kilomètres au nord-est du Caire, aux abords du Canal de Suez où ils seront installés sous tente.

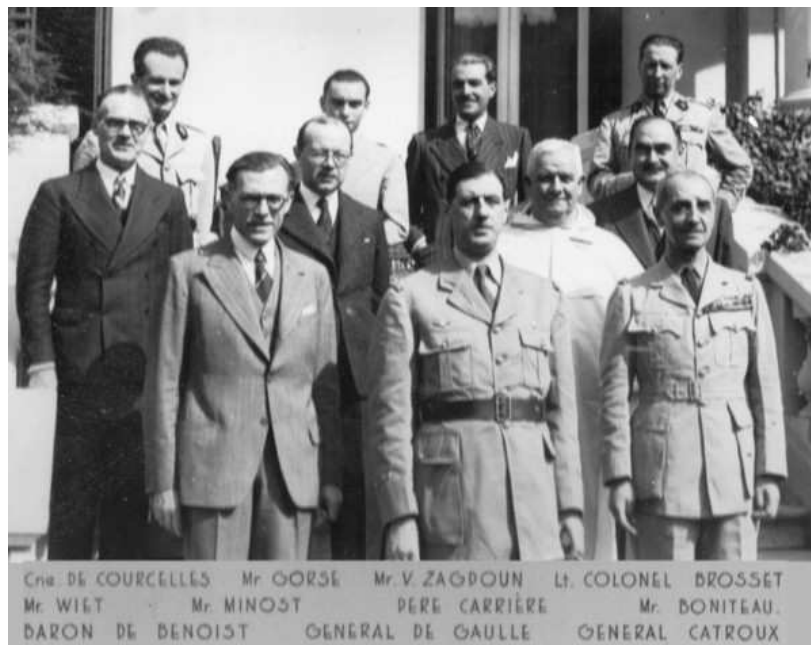


(ww2online.org)

C'est à Ismaïlia que Georges BLAIZE signe son engagement comme volontaire dans les Forces Françaises Libres à compter du 15/10/40. En l'absence en Egypte, de forces navales de la France libre, c'est dans l'aviation que Georges demande à servir en qualité de pilote. Il est incorporé dans les FAFL (Forces Aériennes Françaises Libres) avec le grade équivalent de sergent. Le matricule FAFL n°31067 lui sera attribué.

Fin mars 1941, Georges fait la rencontre du pilote Jean REDOR, lui aussi de l'aéronavale, qui lui apprend que leurs camarades d'évasion du second hydravion au départ de Bizerte sont bien en vie. En revanche il lui apprend la bien triste nouvelle de la disparition du sous-marin *Narval*, coulé le 15 décembre au large de la Tunisie avec ses trente membres de l'équipage. Mais plus triste encore la disparition de **René DEVAUCHELLE (†)** et **Jacques MEHOUS (†)**, leur avion a été abattu le 11/12/1941 au-dessus de la Sicile.

Le **04/04/1941**, le Général de GAULLE est arrivé au Caire. Une réunion est organisée au *Ewart Memorial Hall* par le Baron de BENOIST, Président du Comité-français, et le Général Georges CATROUX, en présence de deux mille françaises et français venus rencontrer le chef de la France libre.



(source site francaislibre.net)

Le **14/04/1941**, le Général de GAULLE vient visiter le camp français d'Ismaïlia accompagné du Général CATROUX. Il s'arrête auprès de chacun : D'où venez-vous ? Comment êtes vous venus ?

Il impressionne autant par sa grandeur, que par sa simplicité. Par son discours il apaise l'impatience de ces jeunes qui souhaitent ardemment aller au combat en leurs assurant que de nouvelles escadrilles françaises vont être créées.

Le **01/05/1941**, Georges est nommé au grade de sergent-chef. Il fait partie du personnel de l'escadrille de la « **French Communication Flight n°3** » commandée par l'adjudant GEIGER.

Le **20/05/1941**, Raoul GATIEN doit quitter Georges, il vient de recevoir son ordre de mission pour rejoindre le SOUDAN par le train. Avec lui d'autres aviateurs : son ami Henri ROMANETTI, Albert BRACQ, Charles ARCHIMBAUD, Guy MARCHADIER venu de Damas et Guy ARCAM (†) venu d'Alep. Ils vont rejoindre les aviateurs français de l'*Escadrille de Bombardement n°1* (EB1) installée à Khartoum depuis fin avril.

Le **27/06/1941**, Georges BLAIZE est muté sur la Base RAF d'Héliopolis située dans la banlieue nord du Caire.

LES COMBATS au LEVANT

Durant cette période, a débuté depuis le 8 juin, en Syrie et au Liban, l'Opération EXPORTER, ainsi nommée par les Britanniques. Il s'agit d'envahir les territoires français au Levant tenus par les troupes du gouvernement de Vichy.

Le **14/07/1941**, les troupes britanniques appuyées par des troupes des Forces Françaises Libres réussirent, après un mois de rudes combats, à obtenir la signature d'un armistice signé à Saint-Jean-d'Acre en Palestine en présence du Général CATROUX représentant la France-Libre.

ENVOYÉ sur l'ILE de MALTE

Le **30/07/1941**, Georges apprend qu'il part le lendemain pour Malte. Henri ROMANETTI et Raoul GATIEN le rejoindront bientôt et peut être aussi le pilote Jean REDOR.

Il rencontre quelques difficultés à connaître les modalités de son départ. C'est un officier britannique de l'*Intelligence Service* qui l'informe en lui annonçant qu'il est attendu pour embarquer sur le sous-marin *HMS Rocqual*, un moyen de transport auquel Georges ne s'attendait pas du tout.

Le **31/07/1941**, le sous-marin quitte le port à 17h00. Georges va devoir s'adapter à un espace de couchage de 15m² qu'il faudra partager à huit. Six jours de navigation sont prévus pour atteindre l'île de Malte, de nuit en surface et le jour en plongée.



Sous-marin HMS ROCQUAL (source : naval-history.net)

Le **12/08/1941**, c'est finalement douze jours qui auront été nécessaires pour atteindre Malte. Le sous-marin accoste après avoir effectué au total 150 heures de plongée. Une fois à terre, Georges rejoint le Quartier-Général de la RAF à *La Valette* pour prendre connaissance des instructions.

Il est affecté à l'escadrille « **431 Flight** ». Il sera désormais sous les ordres du Flight-lieutenant EYRES. Il apprend qu'il est désigné pour piloter un hydravion **Heinkel.115** pour effectuer des missions spéciales. On lui suggère quelques jours de détente en attendant que l'avion soit prêt.

A Malte, il retrouve d'anciennes connaissances. Georges reçoit une lettre écrite au Soudan par son ami Henri ROMANETTI qui lui y donne des nouvelles des uns et des autres et dit avoir participé à la libération de l'Abyssinie par des opérations aériennes sur la région de *Gondar* pour chasser la présence des forces italiennes.

Georges est invité à plusieurs reprises par le Consul de France Mr GAUTHIER pour le déjeuner. Ce dernier l'informe que son ami Raoul GATIEN est arrivé sur l'île le 21 août.

Ainsi il retrouve Raoul de retour du Soudan où il a participé lui aussi à la Campagne en Abyssinie. Avec lui est arrivé le pilote Jean REDOR (†disp.). Son camarade d'évasion Henri ROMANETTI (†) n'est pas avec eux, il a suivi le transfert de *l'Escadrille de bombardement n°1* vers Damas en Syrie.

Pour fêter ces retrouvailles Monsieur GAUTHIER les invite tous pour un déjeuner.

Georges met Raoul dans la confiance, ils vont faire équipe et participer à des missions secrètes au sein de l'escadrille « **431 Flight** ». Cette escadrille est installée sur *la base aéronavale de Kalafrana* à l'extrême sud-ouest de l'île, un endroit qu'ils connaissent bien pour y être arrivés le premier jour lors de leur évasion de Tunisie. Ils voleront sur un hydravion allemand **Heinkel.115** récupéré par les Anglais au début de la guerre en Norvège. Les mécaniciens de la RAF sont sur le point de terminer sa préparation.



Lars E. Lundin collection

Hydravion Heinkel.115 (aviationsmilitaires.net)

Le **27/08/1941**, l'hydravion est sorti de son hangar où il est tenu au secret. L'avion a conservé ses cocardes à la croix noire de l'aviation allemande. Georges est aux commandes pour un premier essai des moteurs du *Heinkel*. Cet avion de conception allemande lui semble facile à piloter. Il est en admiration devant la qualité du soin des détails de la réalisation, d'ingéniosité, de commodité. Si tout va bien l'avion sera définitivement prêt pour la fin de la semaine.

Le **31/08/1941**, un premier vol d'essai est non concluant, les moteurs semblent manquer de puissance, à moins que cela ne soit qu'une question de réglage des hélices au décollage. Le second essai est un bien meilleur, cependant il faut remettre l'avion à terre.

Lors de l'opération de manutention pour l'extraire de l'eau l'avion s'affale sur le sol à cause d'une main-d'œuvre maltaise peu précautionneuse. Les flotteurs sont endommagés, ce qui va nécessiter encore trois jours de réparations supplémentaires.

Le **04/09/1941**, trois vols d'essai sont effectués.

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

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

Le **15/09/1941**, les deux amis passent la journée à rechercher et réparer une fuite d'huile au moteur droit. Ils effectuent un vol de nuit d'une durée d'une heure.

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

Le **22/09/1941**, cette nuit Georges et Raoul vont effectuer une mission secrète au-dessus de la Sicile.

Ils ne le savent pas ... cette mission sera la dernière.

5- SA DERNIÈRE MISSION

Lundi 22 septembre 1941, il est **0h05** lorsque l'hydravion **Heinkel 115 - BV185** décolle du plan d'eau de la base aéronautique navale de *Kalafra* sur l'île de Malte pour effectuer sa mission secrète au-dessus de la Sicile dans le secteur de la ville de Catane.

L'équipage est composé du sergent-chef pilote **Georges BLAIZE**, du sergent-chef mécanicien **Raoul GASTIEN** et le Sub-Lieutenant anglais **Reginald G. DRAKE** de la FAA (Fleet Air Arm) au poste d'observateur. A bord se trouve le sergent-chef **Mathieu LUCIANI** qui doit être déposé clandestinement en mer (*) où une barque doit l'attendre, avec lui son chef qui a tenu à l'accompagner, le capitaine **André MOUNIER** alias Dalloz qui dirige un Réseau de renseignements.

() La destination de la mission diverge selon les sources britanniques entre la Sicile et les côtes tunisiennes.*





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

L'absence du retour de leur mission déclenche dès le lendemain une opération de recherche et sauvetage. Le Flight/lieutenant MOORE aux commandes d'un biplan *Fairey-Swordfish* repère seulement quelques débris de l'avion à une trentaine de kilomètres au sud de la Sicile.

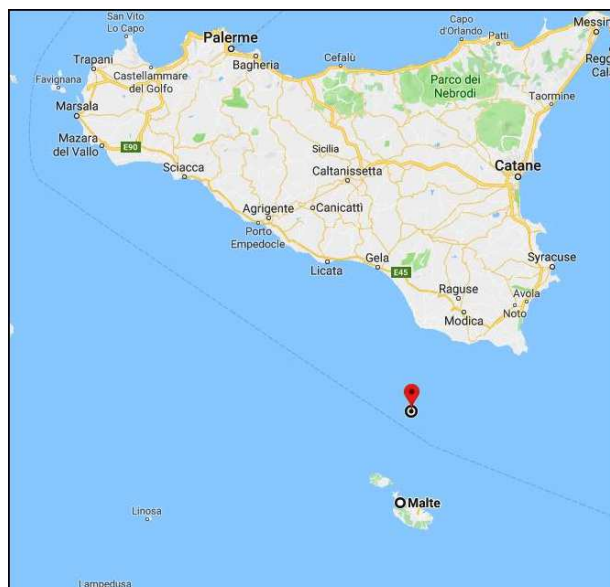
On suppose qu'au cours de leur mission le *Heinkel 115* ait rencontré des problèmes qui ont obligé le pilote à amerrir au large des côtes siciliennes. L'hydravion n'aurait pas résisté à une mer très agitée qui aurait fini par le faire sombrer corps et bien.

Les membres de l'équipage ainsi que les deux passagers seront officiellement déclarés « **porté disparu** ». Leurs corps n'ont jamais été retrouvés.



Reginald George DRAKE 26 ans - Raoul GASTIEN 21 ans - Georges BLAIZE 23 ans.

Estimation du lieu du naufrage entre la Sicile et l'île de Malte à 30km des côtes.



Le sergent-chef Georges BLAIZE

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

« Disparaît en mer Méditerranée » le 22 septembre 1941 au large de la Sicile



« **Mort pour la France** »

à l'âge de 23 ans.

(L'information selon laquelle deux corps de l'équipage auraient été retrouvés au large de la Sardaigne n'a pas pu être sérieusement confirmée à ce jour)

6- CITATION

Aucun texte de citation connu.

7- LES DECORATIONS

- Médaille de la Résistance française (décret 31/3/47 – JO 13/7/47)
- Médaille commémorative des services volontaires dans la France-Libre



8- LES HONNEURS

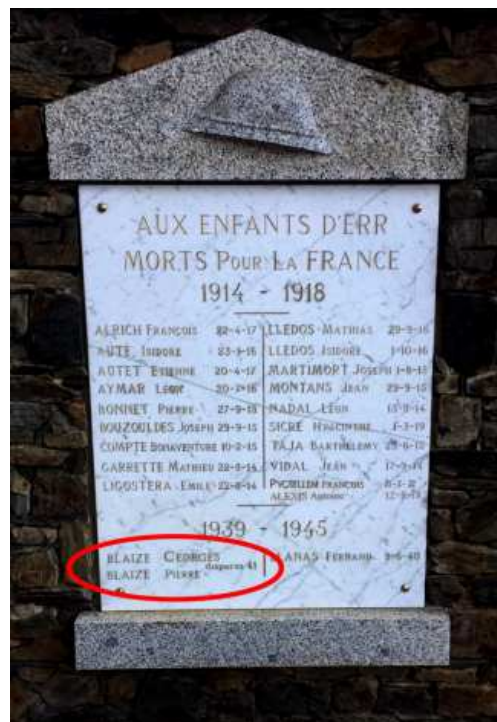
- **HYÈRES**, département du Var (83), son nom est inscrit sur le MEMORIAL DES MARINS DU CIEL. Ce monument est implanté au sommet de la colline de Costebelle, dominant la Base Aéronautique Navale de « Hyères-Le Palyvestre », en bordure du chemin Jacques Anquetil.



(aerosteles.net)



- **ERR**, département des Pyrénées-Orientales (66), la commune où Georges a habité avant guerre, son nom est inscrit sur le Monument aux Morts placé en face de l'église,



(monumentsmorts.univ-lille.fr)

- **SAINTE-LEOCADIE**, (66), son nom est inscrit sur la stèle implantée en 1992 à l'initiative de sa sœur ainée Bona BLAIZE-SUDRIES, en souvenirs de ses deux frères disparus morts pour la France. Elle se situe à l'entrée de la Base de vol en montagne de l'Armée de l'Air.



(Photo Marc Bonas - aerosteles.net).

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

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



Le Mémorial du Tréport (Coll. AM-FAFL)

9- LA FAMILLE

1908 – En février 1908, naissance de sa sœur « Bona », l'aînée de la famille.

1915 – Naissance de son frère prénommé *Michel, Pierre*, au village de montagne de Sainte-Léocadie dans les Pyrénées-Orientales proche de la frontière espagnole.

1918 – SA NAISSANCE - Le 30 avril 1918, à Narbonne dans le département de l'Aude, est né à 19h00 au domicile de la maison du passage à niveau n°402 à Tapies, un enfant prénommé *Georges, Henri, Gaudérique*, fils de Henri BLAIZE 37 ans, et de Catherine BIGORRE 31 ans, tous deux domiciliés à Narbonne. Avec son frère Pierre âgé de 2 ½ ans, Georges est le 2nd fils de la famille.

1940 – Mr et Mme Henri BLAIZE, ses parents, demeurent à ERR (Pyrénées-Orientales).

1941 – DISPARITION de son frère - Le 15 avril 1941, son frère Pierre, devenu pilote de chasse au 92 SQUADRON de la RAF, disparaît en Manche après avoir été abattu aux commandes de son *Hurricane*.

1941 – SA DISPARITION – Le 22 septembre 1941 Georges disparaît en mer Méditerranée.

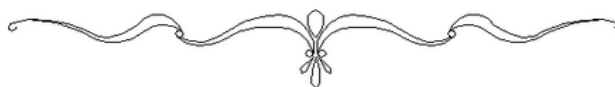
1942 – Ses parents reçoivent régulièrement des colis alimentaires envoyés du Portugal par l'Office du Colis Familial, sans savoir que ces envois ont été demandé par la Croix-Rouge Britannique suite à la disparition de leur fils Georges, présumé tué le 22/09/41.

1945 – Ses parents sont avisés officiellement de la disparition de leur fils le 24/08/45. L'Avis de disparition de George BLAIZE est envoyé à la Mairie de ERR le 20/07/1945.

1947 – Le Tribunal civil de Narbonne par Jugement déclaratif du 05/02/1947 prononce l'avis de décès de George BLAIZE avec la mention « Mort pour la France ». La Mairie de ERR retranscrit l'Acte de décès de George BLAIZE le 10/04/47.

La belle sœur de Georges, Mme veuve Michel BLAIZE réside au 3 rue de Savoie à Lyon.

1947 – Les parents BLAIZE reçoivent une lettre de Mr GAUTHIER, devenu Consul Général de France à Londres, 51 Bedford Square, pour leur faire part des bons souvenirs qu'il garde de la rencontre avec leur fils durant la période où il a vécu à Malte.



Sources documentaires supplémentaires:

Livre de Jean-Marie COMMEAU L'aéronautique navale française au royaume uni 1940-4946
Livre de Lucien MORAREAU : mémorial de l'aéronautique navale – Archives AM-FAFL

Sites WEB : maltagc70.wordpress.com - aviationsmilitaires.net - unithistories.com - aerosteles.net -
monumentsmorts.univ-lille.fr - bartko-reher-cpa.fr - patrimoine.bzh

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/>

