



Raoul GATIEN

Né le 21 décembre 1919 à Perpignan (66)

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

Matricule FAFL 31.011

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



Mécanicien au « 431 FLIGHT » de la R.A.F



« Mort pour la France » à l'âge de 21 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.

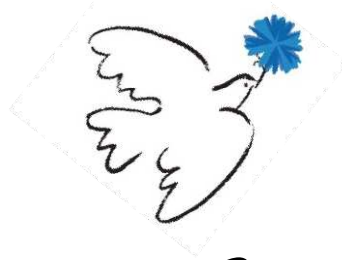
Ces biographies sont consultables sur le site internet de la *Fondation de la France libre* à l'aide du lien suivant : <https://www.france-libre.net/les-123-fafl-declares-porte-disparu/>

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 Occitan 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

1919 - Le 21 décembre 1919 à Perpignan, département des Pyrénées-Orientales (66), est né un enfant prénommé *Raoul, Victor*, fils de Victor Louis GATIEN 29 ans employé à la Compagnie du Midi et de Juliette Rosalie BOURNET 28 ans.

Le jeune Raoul suit sa scolarité à Narbonne. Il se lie d'amitié avec Georges BLAIZE, ceux-là ne vont plus se quitter jusqu'à leurs derniers jours.

Après avoir réussi ses épreuves d'examen Raoul obtient son Certificat d'Études Primaires.

Il entre alors à l'*École pratique de commerce et d'industrie* de Narbonne où il obtient son Certificat d'Aptitude Professionnel, puis continue ses études afin d'obtenir un Brevet professionnel en mécanique.

SON ENGAGEMENT dans LA MARINE

Le **25/02/1937**, alors âgé de 18 ans, Raoul se présente au bureau de recrutement militaire de Toulon, afin de signer un contrat d'engagement dans la Marine pour une durée de cinq ans renouvelable.

Le matricule 1717T37 lui sera attribué.

Il est dirigé vers l'école militaire de Rochefort.



(bibert.fr)

Le **01/10/1937**, à la sortie de sa formation Raoul est muté sur la Base Aéronautique Navale (B.A.N) de Rochefort.

Le **01/01/1938**, Raoul est muté sur le terrain d'aviation d'Orly, au sud de Paris, à l'Entrepôt Général de l'Aéronautique Navale (E.G.A.N).

Le **01/07/1938**, il est nommé au grade de Quartier-Maître (équivalent à celui de caporal).

LA FRANCE entre EN GUERRE

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

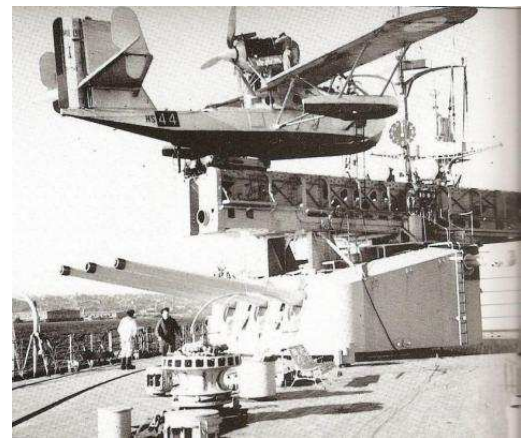
Le **01/10/1939**, le Quartier-Maître Raoul GATIEN est muté sur la côte atlantique à la B.A.N. de Hourtin installée sur le lac du même nom, au nord d'Arcachon.

Le **01/01/1940**, breveté mécanicien-volant, il est muté à la B.A.N. de Brest.

Le **01/05/1940**, Raoul est affecté sur le cuirassé RICHELIEU présent à Brest. Ce navire mis à l'eau à l'Arsenal en janvier 1939, vient de terminer ses essais en mer. Capable d'embarquer à son bord quatre hydravions « Loire 130 », il est équipé à l'arrière de deux catapultes d'une longueur de 22 m pour les faire décoller et d'une grue pour les hisser à bord.



Le cuirassé RICHELIEU



Hydravion Loire130 sur sa catapulte

(lacordeliere.wordpress.com)

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

Le **14/06/1940**, le port militaire de Brest est la cible de bombardement de l'aviation allemande qui cherche à atteindre le cuirassé, sans succès. Le jour même, l'armée allemande entre dans Paris.

Le **16/06/1940**, face à la progression fulgurante de l'armée allemande à travers la France, les forces navales présentes à Brest doivent se diriger vers l'Afrique du Nord.

Le **17/06/1940**, à 12h30 le Maréchal PÉTAIN prononce une allocution radiophonique annonçant aux Français avoir demandé l'arrêt des hostilités et le dépôt des armes.

Le **18/06/1940**, juste avant l'arrivée des troupes allemandes dans la soirée, le cuirassé quitte Brest convoyant une division de croiseurs auxiliaires avec un précieux chargement d'or (2.000 tonnes d'or provenant de la Banque de France, les réserves d'or de la Belgique et de la Pologne en exil) pour rejoindre Dakar au Sénégal.

ARRÊT des COMBATS

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

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

Le **28/06/1940**, « Le Richelieu » arrive à Dakar où il va être immobilisé par les accords d'armistice.

AFFECTATION en TUNISIE

Le **01/07/1940**, Raoul est nommé au grade de Second-Maitre (sergent). Il va être muté sur la Base Aéronautique Navale (B.A.N) de Karouba installée à Bizerte en Tunisie.

DÉSERTER pour aller COMBATTRE

A Bizerte, Raoul a retrouvé son ami d'enfance Georges BLAIZE devenu pilote d'hydravion. Malgré la signature de l'armistice Raoul 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.



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

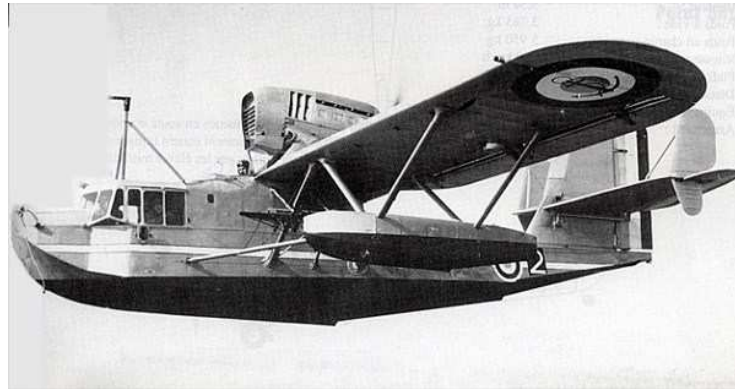
Le **18/09/1940** une première tentative sans être déjouée a échoué avec deux bombardiers *Glenn-Martin* et cinq membres d'équipage chacun, des problèmes de moteur ont empêché le départ.

Le **15/10/1940**, c'est le « JOUR J ». Raoul 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 cuirassé 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.

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



Hydravion LOIRE.130 (source : avionslegendaires.net)

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.

ARRIVÉE sur l'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.

George 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 Maître 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 déclenche alors une opération de recherche aérienne pour tenter de les retrouver, peut être perdus à l'approche de l'île Auraient-ils préféré amerrir ?



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

Les recherches effectuées par trois avions « Swordfish » de l'aéronavale du « 830 Squadron » le matin et l'après-midi ne vont rien donner. Et pour cause : on apprendra que le pilote Lucien TREIBER a dû 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 condamnés 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).

2- ENGAGEMENT dans la ROYAL AIR FORCE

Le **15/10/1940**, 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.

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 de s'engager comme volontaire dans la RAF (Royal Air Force). Raoul GATIEN accepte et reçoit le grade équivalent de « Sergeant », le matricule RAF.VR 791088 lui sera attribué.



Base RAF Kalafrana sur l'île de Malte (maltagc70.wordpress.com)

À droite l'hydravion « Latécoère 298 » de Duvauchelle et Méhouas

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.

Au cours de leur séjour à Malte, ils vont rendre visite à leurs compatriotes de l'équipage du sous-marin NARVAL arrivé sur l'île depuis le 26 juin.

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

Jacques MEHOUS, 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 Raoul « apte personnel navigant ». Il est aussitôt affecté au « **267 Seaplane SQUADRON** », une formation d'hydravions 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**, 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.

3- 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 leur situation intercèda 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.



MV BRECONSHIRE (postcardfinder.co.uk)

ARRIVÉE en EGYPTE

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

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



Le Caire en 1940 (egyptianstreets.com)

Le **25/12/1940**, journée à Héliopolis, 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. Installation sous tente.

C’est à Ismaïlia que Raoul GATIEN 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 qu’il demande à servir en qualité de « mécanicien mitrailleur volant ». Il est incorporé dans les FAFL avec le grade de sergent-chef, le matricule FAFL n°31.011 lui sera attribué.



Camp d’Ismaïlia (ww2online.org)

(† †) Le **20/03/1941**, Raoul est envoyé en mission à *Tell El Kebir* à la lisière du désert égyptien au sud de Port-Saïd. C’est à cette occasion qu’il apprend la disparition de sous-marin Narval, coulé le 15/12/40 au large de la Tunisie avec ses trente membres d’équipage. Mais plus triste encore la disparition de **René DEVAUCHELLE** et **Jacques MEHOUAS**, leur avion a été abattu le 11/12/1941 au-dessus de la Sicile.

Le **24/03/1941**, Raoul est envoyé en mission à la ville à Alexandrie. Avec Georges, ils font la rencontre du pilote Jean REDOR, lui aussi de l'aéronavale, qui leurs apprend que leurs camarades d'évasion du second hydravion au départ de Bizerte sont bien en vie.

Le **04/04/1941**, le Général de GAULLE est arrivé au Caire. Une réunion est organisée par le Baron de BENOIST, Président du Comité-français, et le Général Georges CATROUX, au « Ewart Memorial Hall » en présence de 2.000 Françaises et Français venus rencontrer le chef de la France-Libre.



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 les assurant que de nouvelles escadrilles françaises vont être créées.

AFFECTATION au SOUDAN à « l'ESCADRILLE DE BOMBARDEMENT n°1 »

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

L'escadrille « EB1 », sous les ordres du colonel Jean ASTIER DE VILLATTE, vient d'être incorporée au dispositif du *202 Group* de la RAF du *Western-Desert*. Les anglais l'ont nommée le « Free French Squadron ». Composée des éléments restants du GRB1 (Groupe réservé de bombardement n°1) formé au Tchad en novembre 1940, installée depuis peu elle vient de participer aux principaux combats de la Campagne d'Erythrée auprès des anglais pour vaincre avec succès les troupes italiennes.



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

Les COMBATS en ABYSSINIE

L'EB1 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*).

Les missions se succèdent chaque jour sur Debra-Marcos, Asmara, Adoua, Amba-Alaghi, Debra-Thabor, Bahar-Dhar, Gondar. Au fur et à mesure l'étau allié se resserre sur les troupes du duc d'AOSTE dans la région du Lac Tana. L'équipage du commandant ASTIER de VILLATTE a obtenu le 13 mai la première victoire aérienne de l'Escadrille en abattant un avion italien *CR 42* près de Gondar.

Le **20/06/1941**, attaque aérienne par le « Free French Squadron » au lever du jour sur le terrain d'Azozo-Gondar. Avions et hangars sont mitraillés et bombardés.

Le **26/06/1941**, le capitaine de SAINT-PEREUSE, les sous-lieutenants BARBERON et Maurice du BOISROUVRAY sont fait « Compagnon de la Libération » par le Général de Gaulle pour leurs faits d'arme durant les opérations de Koufra et en Abyssinie.

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.

RETOUR au MOYEN-ORIENT

La Campagne d'Abyssinie se termine pour l'Escadrille de bombardement n°1. Le personnel est appelé à rejoindre le Moyen-Orient pour constituer un nouveau groupe de bombardement FAFL en cours de création.

Le **15/08/1941**, débute le transfert de l'EB1 qui doit quitter l'Afrique pour le Levant, et rejoindre la Base Aérienne de Damas en Syrie.

Raoul GATIEN est appelé à rejoindre Le Caire où il retrouve Jean REDOR. Tous deux sont mis à la disposition de la R.A.F pour rejoindre l'île de Malte où ils sont attendus.

ARRIVÉE sur l'ÎLE de MALTE

Le **21/08/1941**, ils sont à Malte. Raoul retrouve son ami Georges BLAIZE arrivé neuf jours plus tôt qui les informe qu'ils vont faire équipe pour participer à des « missions spéciales » au sein de l'escadrille « **431 Flight** » de la RAF. Cette escadrille est installée sur la base aéronautique navale de Kalafrana à l'extrême sud-ouest de l'île, ils voleront sur un hydravion allemand **HEINKEL115** récupéré en Norvège par les Anglais au début de la guerre. Les mécaniciens de la RAF sont sur le point de terminer sa préparation.

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

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



Hangar de la Base RAF de Kalafrana (atchistory.wordpress.com)

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.



Hydravion Heinkel 115 (aviationsmilitaires.net)

Le **31/08/1941**, premier vol d'essai non concluant, les moteurs semblent manquer de puissance, à moins que cela ne soit qu'une question de réglage des hélices au décollage.

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

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

Le **10/09/1941**, il est aux commandes pour le premier vol d'entraînement qui se révèle concluant. Georges BLAIZE prend les commandes, accompagné de Raoul GATIEN, pour un second vol qui va se révéler concluant.

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

Le **15/09/1941**, ils passent la journée à rechercher et réparer une fuite d'huile au moteur droit. 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 **21/09/1941**, Georges et Raoul vont effectuer la nuit prochaine une mission secrète au-dessus de la Sicile.

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

4- LA DERNIERE 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 *Kalafrana* sur l'île de Malte pour effectuer une 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.

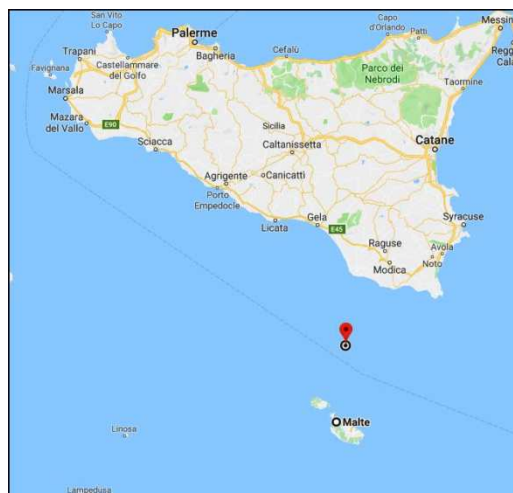
On suppose qu'au cours de leur mission le *Heinkel 115* ait rencontré des problèmes qui ont obligé le pilote à amerrir au large des côtes siciliennes. L'hydravion n'aurait pas résisté à une mer très agitée qui aurait fini par le faire sombrer corps et bien.

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 Raoul GATIEN

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

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



« **Mort pour la France** »

à l'âge de 21 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)

5- CITATION

Aucun texte de citation connu.

6- DÉCORATION

Médaille commémorative des services volontaires dans la France-Libre (décret du 4/4/46)

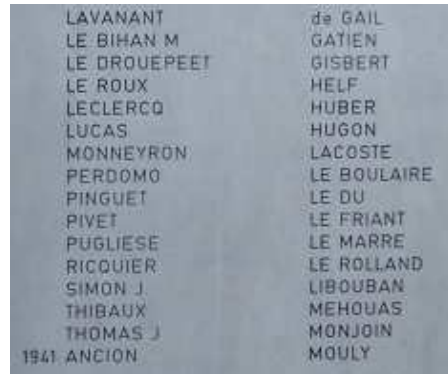


7- LES HONNEURS

- **HYERES** 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*.
Coordonnées : 43°5.736 N 6°7.686 E



(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)

8- LA FAMILLE

1919 – SA NAISSANCE - Le 21 décembre 1919, est né à Perpignan, département des Pyrénées-Orientales (66), un enfant prénommé *Raoul, Victor*, fils de Victor Louis GATIEN 29 ans employé à la Compagnie du Midi et de Juliette Rosalie BOURNET 28 ans née à Saint-Paul-de-Fenouillet le 17/12/1891, tous deux domiciliés à Perpignan.

1939 – Sa fiancée, Mademoiselle Mary CANABY habite au 18 rue Droite à Narbonne (11).

1940 – Ses parents habitent au 25 rue du beffroi à Narbonne.

1940 – Sa sœur, Melle Josette GATIEN, habite chez Mr Louis DELPRAT à Narbonne rue Maraussan.

1945 – Mr GATIEN père fait la démarche d'écrire à diverses instances pour tenter de connaître le sort de son fils.

1948 – Retranscription de l'acte de décès Jugement déclaratif du 05/02/1947 prononcé par le Tribunal de Narbonne.

1958 – La mention « Mort pour la France » est inscrite sur son acte d'état civil.

1972 – Décès de sa mère, Juliette BOURNET, le 14 février 1972 à Avon, département de la Seine & Marne (77), à l'âge de 80 ans (Acte numéro 18).



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

SITES WEB : maltagc70.wordpress.com - aviationsmilitaires.net - unithistories.com - 1dfl.fr
[memorialgenweb](http://memorialgenweb.com) – aerosteers.net - milguerres.unblog.fr - avionslegendaires.net - lacordeliere.wordpress.com -
egyptianstreets.com - ww2online.org - egyptianstreets.com - mechtraveller.com

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/>

