

**LES VIEILLES TIGES
DE L'AVIATION BELGE
ASBL**



**Mémorial
de l'aviation belge**

Charles ROMAN

Présenté et parrainé par
Jean Buzin

*Colonel Aviateur e.r.
Ancien Commandant du 1er Wing de Chasse*

et par

Wilfried De Brouwer
*Général-major Aviateur e.r.
Président*



Charles ROMAN, DSO-DFC

Aviateur militaire

Figure emblématique du 1^{er} Wing de Chasse

1909 - 1954

I. La personnalité



Né à Lessines le 28 septembre 1909.

Breveté pilote à l'Aéronautique Militaire le 28 octobre 1930.

Pilote dans la RAF Volunteer Reserve du 12 juillet 1940 au 15 octobre 1946.

Repris comme Major aviateur à la Force Aérienne belge le 30 novembre 1946.

Nommé Lieutenant-Colonel le 26 juin 1953, reprend le commandement du 1^{er} Wing de Chasse le 15 février 1954.

Tombé en service aérien commandé le 25 novembre 1954.

II. La carrière aéronautique

Le 28 décembre 1928, à l'âge de 19 ans, il entre à l'école de pilotage de l'Aéronautique Militaire. Il fait partie de la 57^e Promotion. Breveté pilote le 28 octobre 1930, il sert dans diverses escadrilles opérationnelles volant sur Breguet XIX, Fairey Firefly et Fairey Fox avant d'être formé comme moniteur au pilotage.



A l'école de pilotage à Wevelgem sur Fokker D.VII.

A l'aube de la 2^e Guerre mondiale, il est affecté à l'école de Gosselies avec le grade d'adjudant candidat officier d'active. Le 11 mai 1940, dans le cadre de la Campagne des 18 Jours, il est accidenté et blessé lors d'une mission de convoyage. Replié sur la France avec son unité, il est soigné à l'hôpital de Caen. Le 17 juin 1940, suffisamment rétabli et désireux de poursuivre la lutte, il décide d'initiative de gagner la Grande-Bretagne. Il rejoint le port de Brest et s'embarque en compagnie d'un groupe de soldats britanniques à destination de la Grande-Bretagne. Il débarque à Falmouth le 23 juin 1940.

Incorporé rapidement dans les rangs de la « RAF Volunteer Reserve », il est affecté dès le mois d'août 1940 au 236 Squadron du Coastal Command équipé de Blenheim Mk.IV. Revêtu du grade de Pilot Officer, il prend part à la Bataille d'Angleterre effectuant des missions de protection de convois et de reconnaissance sur les ports du continent susceptibles de servir de base de départ à une invasion de la Grande-Bretagne.

En avril 1941, après avoir effectué 65 missions opérationnelles, il rejoint le 272 Squadron nouvellement constitué et qui doit être doté de Beaufighter I. L'unité est appelée à se déployer dans le théâtre méditerranéen. Charles Roman effectuera deux tours d'opérations au sein de cette escadrille (de mai 1941 à mai 1942 et de mai 1943 à juin 1944). Dans l'intervalle, il sera partie prenante dans la formation du 349 (Belgian) Squadron à Ikeja (Nigérie).

Lors de son premier tour, le 272 Sqn est placé sous le commandement du 201 Naval Cooperation Group d'Alexandrie. Opérant le plus souvent à partir de « landing grounds » situés dans le désert, les équipages de l'escadrille seront engagés aussi bien dans des opérations maritimes couvrant toute la Méditerranée orientale que dans le désert de Libye en

appui des opérations contre l'Afrika Korps. Occasionnellement, des missions de harcèlement sur des bases aéronavales du sud de la Sardaigne seront menées à partir de Malte. Charles Roman fera rapidement autorité au sein de l'escadrille se distinguant par son leadership, son courage et son intrépidité toujours mesurée. Il terminera son premier tour dans le ciel de Méditerranée avec 222 heures de vol et trois victoires aériennes confirmées à son crédit. En reconnaissance de son action, il se voit octroyer la DFC (Distinguished Flying Cross) et est nommé Flight Lieutenant.

Lors de son retour au sein du 272 Sqn désormais aux ordres du Malta Air Command, Charles Roman est revêtu du grade de Squadron Leader et le commandement d'un « flight » lui est confié. Il participera aux opérations de couverture des débarquements de Sicile et d'Italie et mènera avec son « flight » des attaques de diversion sur les côtes grecques du Péloponnèse. Au fil des déploiements successifs et de l'évolution des opérations, la zone d'action se déplacera vers la Méditerranée occidentale. Opérant à partir de la Sardaigne, Charles Roman conduira de périlleuses attaques de navires, des attaques sur des stations radar de la côte de Provence ainsi que des attaques de nuit sur des nœuds de communication dans les environs de Rome et de Florence. Il terminera son deuxième tour d'opérations après 172 missions et 400 heures de vol depuis son retour au 272 Sqn.



A la Royal Air Force.

Le 4 août 1944, Charles Roman est décoré de la DSO (Distinguished Service Order). Il sera un des deux seuls Belges honorés de cette distinction.

Rappelé en Angleterre en septembre 1944 pour servir au sein de l'Etat-Major de la Section Belge de la RAF, il n'aura de cesse de vouloir retourner en opérations. Dans cette perspective, il suit une formation de chasseur de nuit sur Mosquito NF.30. Le 29 juillet 1945, sa formation terminée, il est versé au 29 Night Fighter Squadron.

En octobre 1946, il sera une des chevilles ouvrières de la reconstitution de l'Aviation Militaire belge. En octobre 1949, il prend le commandement de la 10^e Escadrille de Chasse de Nuit. Il est nommé Lieutenant-colonel le 26 juin 1953 et devient commandant du 1^{er} Wing de Chasse de Beauvechain le 15 février 1954.

Le 25 novembre 1954, le Lieutenant-colonel Charles Roman et son navigateur, le Capitaine Jean de Norman et d'Audenhove, tombent en service aérien commandé à Basse Houssière.

III. Curriculum vitae

L'Aéronautique Militaire

Charles Roman est né à Lessines le 28 septembre 1909, il y fait ses études à l'Ecole Moyenne de l'Etat et suit ensuite les cours du soir en électricité et mécanique à l'Ecole Industrielle de la ville. Après avoir satisfait aux épreuves de candidat élève-pilote, il signe un engagement volontaire de 3 ans à l'Aéronautique Militaire le 28 décembre 1928. Il est versé dans la 57^e Promotion et rejoint l'Ecole de Pilotage de Wevelgem.

Il décroche son brevet de pilote militaire le 28 octobre 1930 à l'issue d'un écolage quelque peu mouvementé puisqu'à quatre reprises il sera forcé de se poser en campagne... sans casse !

Le 13 novembre 1930, il rejoint sa première affectation : la 3^e Escadrille du 1^{er} Régiment d'Aéronautique (3/I/1Aé) à Gossoncourt. L'unité est équipée de Breguet XIX. Nommé 1^{er} Sergent aviateur le 30 avril 1933, Adjudant aviateur le 31 octobre 1934, il est admis dans le corps des sous-officiers de carrière le 1 janvier 1935.

De toute évidence Charles Roman a trouvé sa voie et les notes qui sont établies par son commandant d'escadrille à l'issue du premier semestre 1935 reflètent l'appréciation de ses chefs.

"L'Adjudant aviateur Roman continue à donner satisfaction à tous les points de vue. Titulaire à l'unité de l'emploi : surveillance et entretien des parachutes, il remplit cette fonction avec la plus grande conscience professionnelle. La pratique de la haute école (voltige) lui permet d'envisager sans appréhension son passage au groupe de biplans de chasse".

Trois mois plus tard, dans le cadre de la réorganisation de l'Aéronautique Militaire, il passe à la 5^e Escadrille du 2^e Régiment de Chasse de Nivelles. Il volera sur Fairey Firefly et Fairey Fox.



Sur Fairey Fox à Nivelles.

Charles Roman a de l'ambition et exploite les possibilités que lui offre son statut. Entre 1936 et 1939, il fait des séjours réguliers à l'Ecole d'Aéronautique pour suivre le cours d'observateur et les formations qui lui permettent d'être agréé comme candidat Sous-lieutenant de réserve puis comme candidat Sous-lieutenant d'active.

Le 15 janvier 1940, il est désigné comme candidat moniteur et obtient son brevet le 11 mars 1940. Il est affecté à la 2^e Escadrille de Pilotage de Gosselies. A la veille des hostilités, il totalise environ 1.200 heures de vol dont 50 de vol de nuit, 70 de monitorat et 110 comme observateur.

10 mai 1940. A l'aube, les moniteurs de la 2^e Escadrille reçoivent l'ordre de convoier les avions d'écolage vers le terrain de campagne de Zwevezele. Charles Roman est aux commandes d'un Avro 504N.

Le 11 mai, un avion de liaison Goëland le dépose à Evere. Il a pour mission d'évacuer un Fairey Firefly au profit du SEVC (Service des Essais en Vol et de Convoyage). A l'atterrissage à Zwevezele, il accroche un SV-4B en stationnement. Le Firefly capote et est en grande partie détruit. Charles Roman en sort avec une blessure au pied... qui le cloue au sol. La situation sur le terrain devient vite préoccupante. L'ordre de repli vers la France est donné. A partir du 12 mai, Charles Roman suit son escadrille dans ses pérégrinations qui, via Tours, l'amèneront sur l'aérodrome de Caen-Carpiquet où toutes les escadrilles de l'Ecole de Pilotage se trouveront réunies le 20 mai 1940, dans l'attente de leur évacuation vers le Maroc. Ce répit permet à Charles Roman d'être hospitalisé à l'hôpital de Caen. On y diagnostique une fracture de la malléole. Transféré d'abord à Asnelles-sur-Mer, le 12 juin il est admis à l'infirmerie du camp de Coëtquidam. Il est désormais séparé de son unité. Le 16 juin, il quitte à sa demande Coëtquidam pour rejoindre un des camps de rassemblement de l'Armée belge à Malestroit d'où il est envoyé à Tours. Des éléments de l'Aéronautique doivent encore y cantonner. Mais le 17 juin, il apprend l'annonce de la suspension des hostilités décrétée par le maréchal Pétain et décide de gagner l'Angleterre où, croyait-il, l'aviation belge allait se reformer. Il parvient à rejoindre Brest. Avec un groupe de soldats anglais, il embarque le 18 juin sur la malle belge « Princesse Marie-José ».

La Royal Air Force

Le 23 juin, il débarque à Falmouth. A 2.000 km de là, ses camarades moniteurs de l'Ecole de Pilotage rongent leur frein dans l'ambiance délétère d'Oudja au Maroc.



Bristol Blenheim.

Le 24 juin, il est pris à l'effectif des Forces Belges en Grande-Bretagne. Le 12 juillet, il est incorporé dans la *RAF Volunteer Réserve* avec le grade de « *Pilot Officer on probation* » et passe à l'OTU N° 5 du *Coastal Command* sur Bristol Blenheim à Aston Down. C'est sans doute avec une pointe de déception qu'il rejoint cette première affectation car le Blenheim n'est certes pas l'avion le plus prestigieux de la RAF et les missions qui lui incombent sont moins spectaculaires que celles dévolues aux chasseurs ; mais qu'à cela ne tienne, ce qui compte c'est de pouvoir continuer la lutte.

D'ailleurs avec la menace d'un débarquement allemand dans les îles britanniques, le *Coastal Command*, au départ parent pauvre de la RAF, voit son importance croître de jour en jour.

Responsable des opérations de défense côtière et de la coopération avec la *Royal Navy*, les missions de protection des convois contre la menace sous-marine, la surveillance des bases ennemies, la recherche des bâtiments de guerre, les patrouilles anti-invasion sont le pain quotidien des équipages. Quant au Blenheim, il est le cheval de bataille, la bonne à tout faire des unités du Coastal Command. Bombardier léger dont les premières versions ont été livrées en 1937, il est aussi mouilleur de mines, torpilleur, avion de reconnaissance lointaine et même chasseur avec son unique mitrailleuse .303 logée dans l'emplanture de l'aile gauche (L. Prevot et H. Gonay en feront d'ailleurs la démonstration lorsque le 8 octobre 1940, ils parviendront à abattre chacun un Heinkel 60 !). En patrouille, il peut tenir l'air plus de 8 heures mais en se « traînant » à 155 Kts. Souvent, les équipages (pilote, navigateur & mitrailleur) opèrent dans des conditions météorologiques difficiles et la navigation sur les étendues océanes tient uniquement à la tenue de l'estime dans la plus pure tradition marine.

Il ne faut guère plus d'une quinzaine de jours à Charles Roman pour maîtriser la technique du vol sur bimoteur et les exigences du vol en équipage... pour assimiler les procédures opérationnelles et décrypter les arcanes du jargon opérationnel.

Il effectue son premier vol le 19 juillet. Le 02 août, il termine sa conversion totalisant 28 missions et 25h30 de vol.



Fin de conversion sur Blenheim, de g. à dr. debouts: Demoulin, Kirkpatrick, Van Waeyenberghe, Roman, Lejeune, Defosse; assis: Dieu, Dejace, Lascot, Gonay.

Le 05 août 1940, Charles Roman est affecté au 236 Sqn qui partage avec le 235 Sqn l'aérodrome de Thorney Island sur la côte sud de l'Angleterre. Quatre autres pilotes belges sont du voyage : L. Dejace, G. Dieu, H. Lascot et A. Van Wayenberghe. Le 08 août 1940, Charles Roman fait partie d'un détachement du 236 Sqn qui se déploie à St Eval en Cornouailles pour couvrir au mieux les « Western Approaches », passage emprunté par les

convois de ravitaillement en provenance des Etats-Unis et terrain de chasse privilégié des sous-marins allemands. A l'exception d'occasionnels vols de reconnaissance vers les côtes françaises, ce sera donc la protection des convois qui constituera la mission principale du détachement. Mission qui s'inscrit de façon peu spectaculaire dans la Bataille d'Angleterre, mais non moins essentielle.

Mission difficile aussi quand on songe que la liaison entre les Blenheim et les navires d'escorte se faisait par lampe Aldis.

Charles Roman effectue sa première mission d'escorte le 18 août et à l'issue de son premier mois en opérations totalise 31 heures de vol.

A partir de septembre, afin de réduire les risques, le commandement de la Royal Navy prescrit une nouvelle route pour les convois. Ceux-ci contourneront désormais l'Irlande par le Nord approchant les ports britanniques par le NW et le Canal St Georges. Les Allemands ne mettront pas longtemps à découvrir le nouvel itinéraire et la menace se déplace au Nord et à l'Ouest de l'Irlande. Pour y répondre, les 235 et 236 Sqn redéployeront chacun un « flight » sur l'aérodrome d'Aldergrove près de Belfast. Ils y constitueront à partir du 19 novembre 1940 le 272 Sqn, cinq pilotes belges en font partie : Ch. Roman, L. Dejace, A. Van Wayenberghe, R. Demoulin et O. Lejeune.

Le travail de routine se poursuit, harassant, monotone : certaines escortes tiennent l'air pendant plus de 5h30. Travail dangereux car les équipages opèrent par tous les temps au-dessus des étendues hostiles de l'Atlantique Nord. L'hiver ne ralentit en rien le niveau d'activité. Au cours du seul mois de février 1941, l'escadrille effectuera 234 sorties opérationnelles, Charles Roman en aura pris 12 à son crédit totalisant 53 heures de vol sans avoir aperçu le moindre avion ou sous-marin ennemis.

Le 04 avril 1941, le 272 Sqn reçoit l'ordre de descendre vers le Sud, de se déployer sur l'aérodrome de Chivenor. Les équipages doivent y être convertis sur Beaufighter dans l'optique d'un départ prochain vers le Moyen-Orient. Charles Roman fait ses adieux au Blenheim, il totalise à ce moment 286 heures de vol sur l'appareil et 65 missions opérationnelles.

Autre produit de la firme Bristol, le Beaufighter dont le prototype avait volé en juillet 1939, était un chasseur lourd à long rayon d'action sensiblement équivalent au Messerschmitt 110. Mis initialement en service comme chasseur de nuit, la version qui équipera le 272 Sqn sera optimisée pour les missions du Coastal Command. Ses deux moteurs Hercules de 1.600 cv lui donnent une vitesse de 285 Kts, son rayon d'action est impressionnant compte tenu de sa distance franchissable de 2.400 km. Mais sa caractéristique essentielle est son armement : 4 canons de 20 mm dans le nez et 6 mitrailleuses .303 dans l'emplanture des ailes, ce qui en fait le chasseur le plus puissamment armé du moment. Servi par un équipage aguerri, pilote et navigateur, il va se révéler être un appareil efficace et sûr.

La conversion sur Beaufighter débute le 06 avril 1941. Pour Charles Roman, la prise en main s'effectue sans difficulté. A la fin du mois, il totalise 18h10 sur la machine. Un déploiement d'une quinzaine de jours à Sumburgh dans les Shetlands ponctue le mois de mai et permet d'affûter avions et équipages mais c'est surtout la préparation du déploiement au Moyen Orient qui occupe les esprits.



Bristol Beaufighter.

Premier tour d'opérations

Fin mai, les premiers équipages mettent le cap sur l'Égypte, destination Alexandrie. Pour Charles Roman, le grand départ est fixé au 07 juin 1941. Il fera équipe avec le Flight Sergeant Ramson qui sera son fidèle navigateur le temps de sa première affectation au Moyen Orient. Une première étape les conduit en ligne directe à Gibraltar. Décollant de St Eval, ils passent au large de Brest et survolent impunément l'Espagne franquiste qui ne dispose d'aucun avion susceptible de les intercepter. Six heures quarante minutes plus tard, après s'être fait identifier à l'aide de fusées de couleur et en évitant soigneusement les batteries antiaériennes de La Linéa, c'est l'atterrissage au pied du célèbre rocher. Atterrissage de précision sur une piste qui ressemble à un pont de porte-avions. Le déploiement se poursuit le 09 juin. L'étape Gibraltar-Malte est couverte en cinq heures cinquante minutes de vol en déjouant la menace de la chasse allemande toujours active au large de la Sicile. La dernière étape les conduit sans encombre le 11 juin de Malte à Abu Sueir (Égypte) en six heures cinq minutes de vol.

Le 14 juin, l'équipage rejoint Edku à 47 km à l'Est d'Alexandrie. Le 272 Sqn y est déployé. Charles Roman y retrouve O. Lejeune et R. Demoulin. Ils constituent le « trio » belge de l'escadrille. Le 18 juin 1941, Charles Roman effectue une première mission opérationnelle : une escorte de convoi. Mais arrêtons-nous un moment au contexte dans lequel les équipages du 272 Sqn évoluent.

Depuis plusieurs mois, le bassin méditerranéen et les Balkans sont devenus des théâtres d'opérations à part entière ; Forces de l'Axe et troupes de l'Empire britannique s'y affrontent. C'est cependant bien malgré lui qu'Hitler se trouve engagé dans ces régions. En effet, après avoir été échaudé dans le ciel de l'Angleterre, ce qui l'a contraint à remettre « sine die » ses projets d'invasion de la Grande Bretagne, ses priorités vont désormais à la préparation de l'opération Barbarossa, la conquête de la Russie. Dans cette perspective, pour protéger son flanc sud, il a été obligé d'envoyer des troupes dans les Balkans, notamment en Yougoslavie,

où s'est mis en place un régime hostile à toute alliance avec le Reich ; mais aussi en Grèce et en Afrique du Nord pour y pallier les retentissants échecs de son encombrant allié italien Mussolini. Avec ses troupes déployées en Albanie et en Cyrénaïque, après l'effondrement de la France et au vu de la faiblesse apparente des forces britanniques stationnées en Egypte, le dictateur italien, sans concertation avec son allié, avait cru le moment venu de réaliser son rêve de mégalomane : prendre le contrôle du bassin de la Méditerranée.

L'invasion de la Grèce avait été un fiasco. En Afrique du Nord, les troupes italiennes avaient pénétré de 90 km en Egypte avant d'être repoussées à près de 600 km de leur point de départ.

Hitler n'avait qu'une seule option : celle d'intervenir. Avec succès dans les Balkans, en Afrique du Nord, dans un environnement particulièrement difficile, c'est sur l'Afrika Korps du Maréchal Rommel opposé à la 8^e Armée britannique que reposent les espoirs de suprématie de l'Axe.

Au moment où le 17 juin 1941 Charles Roman pose son Beaufighter sur la piste caillouteuse de Edku, les armées du Reich ont le vent en poupe. Les dernières troupes britanniques ont dû être évacuées de Crète et des îles de la mer Egée. Chypre et le Canal de Suez sont désormais sous la menace directe des forces de l'Axe. Rommel a mené à bien sa première offensive. Il a reconquis la Cyrénaïque et le nom de Tobrouk où la garnison britannique est encerclée est en passe d'entrer dans l'histoire.

Le 272 Sqn, tout comme le 252 Sqn, son escadrille-sœur, est affecté au 201 Naval Cooperation Group d'Alexandrie. La protection des convois alliés en Méditerranée et l'attaque des objectifs navals sont des missions prioritaires. Mais le Middle East Command décidera d'engager également ces unités dans la guerre du désert, exploitant ainsi le formidable potentiel offensif du Beaufighter.

C'est dans un environnement rude que les équipages mèneront leur lutte.

Le désert : vaste étendue de sable et de cailloux qui, le long de la Méditerranée, s'étend de la vallée du Nil à la frontière tunisienne. Quelques localités confinées au bord de la mer : Tripoli, Benghazi, Tobrouk, Bardia. Pas d'axe de communication à l'exception d'une route côtière se transformant parfois en piste.

Des journées torrides mais des nuits glaciales. Le Khamsim, ce vent brûlant qui souffle parfois pendant des jours de l'intérieur des terres surchauffées vers la côte, soulevant des rideaux de poussière et de sable s'élevant jusqu'à plus de 20.000 pieds. La poussière qui s'infiltre partout : dans les vivres, les armes, les moteurs mais qui aussi s'élève en nuages visibles de loin marquant le passage des colonnes de véhicules.

Pour les escadrilles déployées dans le désert sur des aérodromes de fortune, point de piste de tarmac, ni même de PSP, mais des terrains caillouteux dont le seul avantage était que la longueur n'en était pas comptée. Pas de casernement confortable pour reprendre ses esprits après une opération mais une vie spartiate sous la tente avec 1 gallon d'eau par jour pour tous les besoins. Des difficultés logistiques énormes qui exigent du personnel au sol des prouesses permanentes.

Quant aux opérations sur le terrain, elles sont caractérisées par des explosions violentes mais courtes suivies de périodes relativement calmes au cours desquelles chaque camp essaye de

reconstituer ses forces en vue du round suivant. Mouvement pendulaire où une avance rapide dans une direction était suivie d'une retraite aussi rapide dans une direction opposée. La logistique y joue un rôle majeur. Les difficultés d'approvisionnement et la longueur extrême des lignes de communication vont conduire à des paradoxes : une armée victorieuse voit ses lignes de communication... s'allonger jusqu'au blocage des opérations, alors que l'armée en retraite en réduit la longueur, retrouve ses dépôts et se renforce.



Zone d'opérations à partir d'Edku.

Et de part et d'autre avant septembre 1942, il sera difficile pour les chefs de guerre de l'un ou l'autre camp de forcer une décision car des moyens leur seront régulièrement soustraits pour être engagés sur d'autres théâtres devenus prioritaires.

Autre caractéristique, le rôle clé que jouera la petite île fortifiée de Malte. Située à moins de 120 km des côtes siciliennes, elle sera une épine dans le pied des forces de l'Axe qui, à défaut de pouvoir s'en emparer, tenteront en vain de la neutraliser. Isolée pendant près de trois années, elle subira plus de 2.000 bombardements. Son ravitaillement et son renforcement en moyens aériens seront parmi les problèmes les plus complexes que la Royal Navy et la RAF auront à résoudre. Témoignage de sa résistance indomptable, les eaux qui la baignent seront aussi le tombeau de l'aviation italo-allemande en Méditerranée.

La zone d'action du 272 Sqn couvrira toute la Méditerranée orientale et le désert de Libye. Occasionnellement, des missions de harcèlement seront conduites à partir de Malte sur des bases aéronavales du Sud de la Sardaigne. La période s'étendant de l'été 1941 au printemps 1942 sera marquée par quelques temps forts qui vont conditionner les missions confiées à l'escadrille. Soulager Tobrouk assiégée par les troupes de Rommel, protéger les convois qui tentent de la ravitailler, appuyer l'offensive « Crusader » du général Auchinleck qui brisera l'encerclement repoussant l'Afrika Korps jusqu'à ses bases de départ. Contrer la deuxième offensive de Rommel bloquée momentanément par les Forces Françaises Libres à Bir-Hakeim. Période également marquée par le renforcement spectaculaire des forces allemandes

avec le déploiement de la Luftflotte 2 (1.000 avions) en Sicile et dans le Sud de l'Italie et l'engagement de 25 sous-marins qui feront peser sur les convois une menace mortelle.

Des détails sur les missions effectuées pendant cette période sont décrits dans le Chapitre IV, « Les réalisations exceptionnelles ».

Le 6 mai 1942, au moment où Charles Roman quitte la région méditerranéenne pour rentrer en Grande-Bretagne et y jouir de sa période de repos, le mouvement pendulaire entre les troupes anglaises et les troupes allemandes s'est poursuivi. Rommel a l'initiative. L'Afrika Korps est en marche vers El Alamein où bientôt, il se heurtera à Montgomery.

Un mois plus tard, gageons que Charles Roman aura une pensée émue pour ses frères d'arme du 272 Sqn quand il apprendra la perte de six équipages en deux jours (14-15 juin) dans la protection d'un convoi qui partant d'Alexandrie tentait de rallier Malte. Parmi eux, deux compatriotes : L. Corbisier tombé sous les coups d'un Bf109 et Y. Tedesco probablement abattu à la suite d'une erreur de tir d'un navire d'escorte. Coup du sort, Y. Tedesco faisait équipe avec F. Ramson qui avait été le navigateur attitré de Charles Roman.

Le 12 juillet 1942, il est nommé Flight Lieutenant.

Sa période de repos, Charles Roman va la vivre de façon active. En effet, début août, il est affecté sur la base de St Athan à la « 32 Maintenance Unit ». Pendant deux mois, il y sera pilote-essayeur des avions sortant de réparation. Devenu spécialiste du bimoteur, il effectuera 47h30 de vol sur Anson, Wellington, Whitley, Beaufighter, Botha. Il y découvrira également le Mosquito sur lequel, après une courte séance de familiarisation et un vol de prise en main, il effectuera 5 vols de réception.

Deuxième tour d'opérations

Les autorités britanniques ont, après bien des réticences, accepté l'idée de la mise sur pied d'une deuxième escadrille belge à intégrer dans la RAF VR au même titre que la 350 Esc. Elle serait déployée dans l'Ouest africain et pourrait suivant les besoins être affectée à la défense du Bas Congo ou être engagée en Afrique du Nord ou au Moyen-Orient.

Sous le commandement du West Africa Command, l'escadrille serait stationnée en Nigérie où un corps expéditionnaire de la Force Publique est déjà présent.

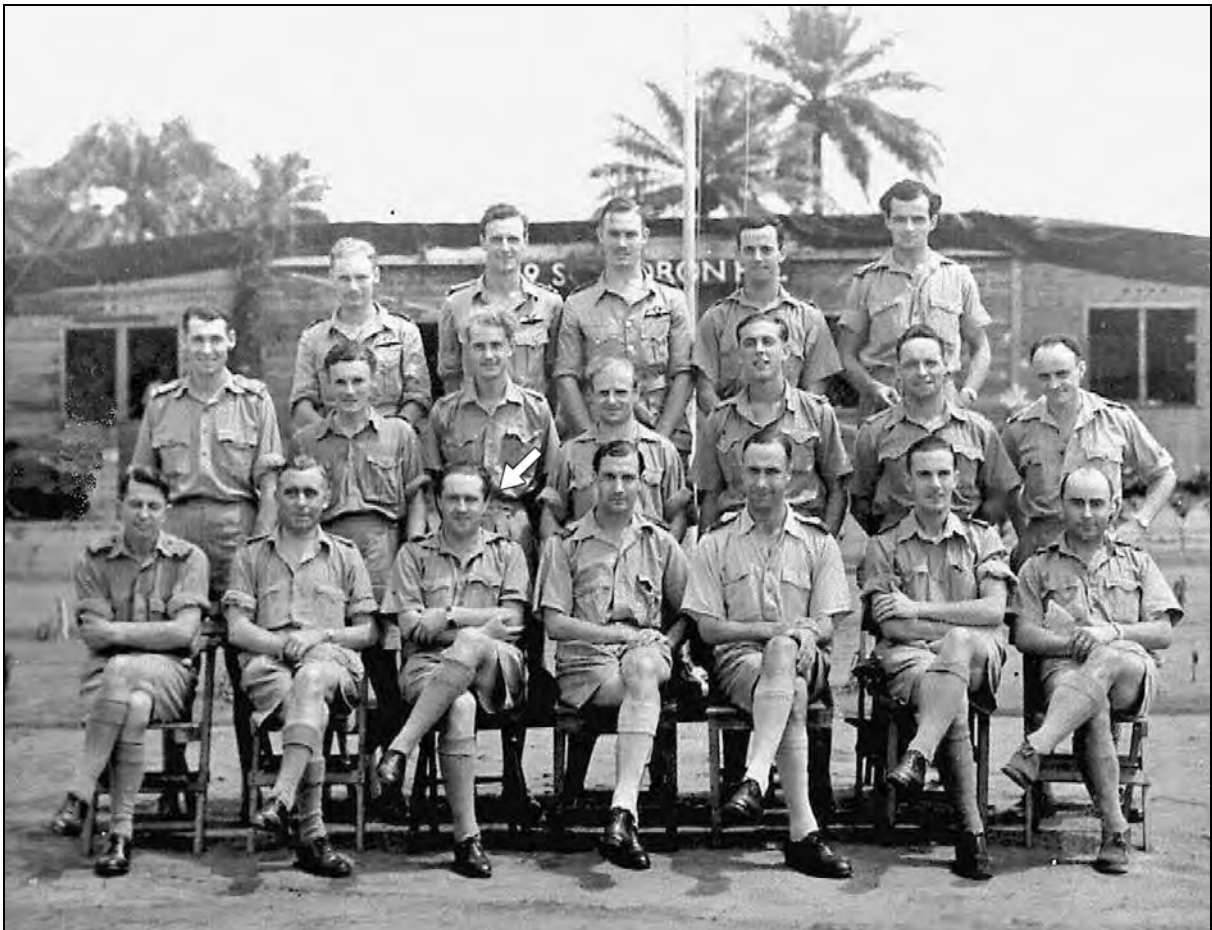
Des pilotes comme Charles Roman, R. Demoulin et O. Lejeune riches de leur expérience au 272 Sqn sont tout désignés pour en faire partie.

Aux ordres du Squadron Leader R. Malengrau, qui participa comme pilote de Hurricane à la Bataille d'Angleterre, la « 349 » doit être dotée de Tomahawk de « seconde main », machines qui sont loin d'être les plus performantes du moment et qui équipaient jusque là le 171 Sqn en cours de conversion sur Mustang.

Le 8 octobre 1942, Charles Roman rejoint à Gatwick le 171 Sqn pour y effectuer une rapide prise en main du Tomahawk - 5 vols - suivie d'un court passage à l'OTU n° 59 de Milfield où il effectue 2 vols sur Hurricane.

La satisfaction de pouvoir servir au sein d'une escadrille belge, d'y jouer un rôle de leader, de contribuer à sa mise en condition opérationnelle sera cependant de courte durée.

L'aventure africaine que Charles Roman va vivre avec la « 349 » comptera parmi les plus décevantes qu'il connaîtra au cours de la guerre. Désigné comme « A Flight CO », il se retrouve à Ikeja dès le 9 janvier 1943 avec le premier détachement de l'escadrille. La traversée a été pénible. Si le navire qui le transportait a pu échapper aux attaques des sous-marins allemands, il a dû en revanche affronter une forte tempête. Sur les 11 Tomahawk embarqués en Angleterre, 2 ont été perdus, les caisses qui les contenaient ayant été défoncées par les paquets de mer. Débarqués à Lagos, les avions sont remontés à Takoradi puis acheminés en vol vers Ikeja. Sur place, les problèmes techniques s'accroissent : problèmes de train d'atterrissage qui ne seront jamais clairement identifiés, problèmes moteur graves qui conduisent à la mise au sol des avions. Il s'avère dès lors impossible de mener à bien un programme de mise en condition cohérent.



La 349e Escadrille à Ikeja.

De plus, la situation sur le terrain a profondément évolué au cours des derniers mois. En novembre 1942 à El Alamein, Montgomery a imposé sa loi à Rommel et la retraite de l'Afrika Korps vers la Tunisie n'a dû qu'à la valeur de son chef et à l'expérience de ses vétérans de ne pas se transformer en déroute. D'autre part, le 08 novembre 1942, les troupes anglo-américaines ont débarqué au Maroc et en Algérie (Opération Torch).

Les troupes françaises qui y étaient stationnées, jusque-là fidèles au régime de Vichy, se rangeront pour la plupart aux côtés des Alliés. Hitler réagira en envahissant la France « non occupée » et en s'assurant le contrôle de la Tunisie, y envoyant des renforts par tous les

moyens disponibles. L'Afrika Korps et ses alliés italiens sont désormais contraints de se battre sur deux fronts.

La raison d'être de la présence de la « 349 » en Nigérie est mise en question. Sans directives précises, dépourvus d'avions, les pilotes se morfondent. Les plus expérimentés effectuent quelques convoyages d'avions entre Takoradi et l'Égypte. Dans ce cadre, Charles Roman convoie un Beaufighter vers Le Caire : 6 étapes et 18 heures de vol¹. Mais son ambition, tout comme celle d'O. Lejeune et R. Demoulin, est de rejoindre le 272 Sqn quelque part en Méditerranée. Le Squadron Leader Malengrau ne s'oppose pas à leur départ. Il sait que les jours de la « 349 » sur le sol africain sont comptés. Le 11 mai, Charles Roman embarque à bord d'un Sunderland qui, via Léopoldville, Stanleyville et Khartoum, l'amène au Caire.

Le 23 mai 1943, à bord d'un DC-3 en provenance du Caire, Charles Roman, R. Demoulin et O. Lejeune rejoignent Malte (Luqa). Ils retrouvent le 272 Sqn et ses Beaufighter déployés sur l'île depuis novembre 1942. Le 272 Sqn est aux ordres du Malta Air Command et sa mission principale reste centrée sur les opérations de support et de couverture maritimes. Revêtu du grade de « acting Squadron Leader », Charles Roman est nommé « B Flight Commander », témoignage de la réputation qu'il s'était forgée lors de son premier tour d'opérations.

Un autre belge présent à Malte porte lui aussi très haut le renom de nos Ailes, le Wing Commander Daniel Le Roy du Vivier à la tête du 239 Wing et de ses 5 escadrilles de Kittyhawk.

Sur le plan des opérations, la Campagne de Tunisie est terminée. Les Allemands n'ont pu résister à la lutte sur deux fronts que leur imposaient les Anglo-américains. Le 13 mai, l'Afrika Korps et ses alliés italiens avaient déposé les armes à Tunis. Les forces de l'Axe perdaient dans l'aventure 291.000 prisonniers, désastre qui ne sera dépassé en ampleur que par celui de Stalingrad.

L'assaut de la forteresse européenne par le Sud peut débuter. La conquête de la Sicile en sera la première étape et Malte de par sa position stratégique jouera un rôle essentiel dans les opérations. La force d'invasion sera forte de plus de 3.000 navires. Dans un premier temps, ceux-ci devront rejoindre les ports d'Afrique du Nord à partir de Gibraltar ou d'Alexandrie. Même si les Alliés disposent désormais en Méditerranée d'une supériorité aérienne et navale, la menace d'attaques ponctuelles par les sous-marins ou les avions de la Luftwaffe et de la Régia Aeronautica subsiste. Les escortes de convois deviendront à nouveau le pain quotidien des équipages du 272 Sqn. Certaines de ces missions impliqueront un déploiement temporaire sur le sol africain (El Gardabia).



*Charles Roman avec son navigateur,
le P/O Sandery.*

¹ La « Takoradi route » reliant la côte de Guinée à l'Égypte au travers du continent africain avait été établie dès la fin de 1940. Elle permettait d'alimenter en avions le Middle East Command. Transportés par mer en containers jusque Takoradi, les avions y étaient réassemblés. Les chasseurs étaient ensuite guidés par des Blenheim ou Beaufighter sur un parcours de plus de 6.500 km. Plus de 5.300 avions seront ainsi acheminés vers l'Égypte.

Les petites îles de Pantelleria et de Lampedusa, sur la route d'invasion entre l'Afrique du Nord et la Sicile, jusque-là toujours occupées par des garnisons allemandes sont conquises le 11 et le 12 juin 1943. Charles Roman fait équipe avec le Pilot Officier Sandery, australien bon teint, et jour après jour, conduit son flight dans la routine des escortes. Occasionnellement, l'escadrille s'entraîne au « *dive bombing* » pour être en mesure, le cas échéant, d'utiliser les bombes de 500 livres dont elle a été dotée.

C'est à la conférence de Casablanca de janvier 1943 qu'ont été définies les lignes de force de la reconquête du flanc sud de la forteresse européenne. Elle doit débiter par la prise de contrôle de la Sicile et l'établissement de têtes de pont dans la botte italienne. Ces opérations seront menées en juillet et septembre 1943. Le 272 Sqn sera engagé dans ses missions traditionnelles de couverture de convois mais Charles Roman et son « flight » se verront confier une mission de diversion sur les côtes grecques du Péloponnèse. Pendant trois semaines, ils y mèneront des attaques avec un succès tel qu'il y aura des échos dans la presse de guerre de l'époque.

Cette période est marquée par des missions intensives au-dessus de la Méditerranée. Les détails sont décrits dans la quatrième partie, « Les réalisations exceptionnelles ».

Le rythme des sorties se ralentit quelque peu au cours des derniers mois de 1943. En octobre, le 272 Sqn quitte Borizzo pour Catania au pied de l'Etna. Le flight de Charles Roman se redéploie momentanément à Gibraltar. En novembre, son fidèle navigateur, le P/O Sandery, est envoyé en repos. Le W/O Falkland, tout aussi australien, reprendra le témoin. Sur le terrain en Italie, les forces alliées sont bloquées à hauteur du mont Cassin. Les opérations reprennent en force dès janvier 1944. Les Alliés débarquent à Anzio à 50 km au sud de Rome pour tenter de prendre les Allemands à revers. Le 272 Sqn quitte Catania pour Alghero en Sardaigne tout en assurant certaines missions à partir de Regharia en Algérie. Charles Roman accumulera 58 heures de vol au cours de ce mois.

Février 1944 est à marquer d'une pierre blanche pour les ailes belges. En effet, R. Demoulin est nommé « A » Flight Commander ; les deux flights de l'escadrille sont désormais conduits par nos compatriotes. Avec la perte de la Sicile, de l'Italie du Sud et de la Corse, c'est essentiellement le long des côtes françaises et italiennes que se concentre désormais l'activité maritime ennemie en Méditerranée occidentale. Charles Roman conduira son « flight » dans de périlleuses attaques de navires, se forgeant un palmarès impressionnant. Ces attaques lui laisseront cependant un goût amer : c'est au cours d'une attaque de ce type que René Demoulin, son ami, son frère d'arme de la première heure perdra la vie. Des attaques au sol sur les côtes de Provence et des missions de harcèlement sur les troupes allemandes en retraite vers l'Italie du Nord seront également au programme.

La période avril-juin 1944 est décrite dans la quatrième partie, « Les réalisations exceptionnelles ».

Le 23 juin 1944, une décision tombe : Charles Roman a effectué 170 missions opérationnelles depuis son retour au 272 Sqn, totalisant près de 400 heures de vol. Son deuxième tour d'opérations est terminé et il est affecté à l'Etat-Major de MACAF (*Mediterranean Allied Coastal Air Forces*) stationné à Naples. Un court sursis lui est accordé qui le maintient pour un temps au 272 Sqn. Il y sera responsable de l'entraînement et à ce titre, l'occasion lui est donnée d'évaluer l'efficacité des roquettes air-sol dont les Beaufighter viennent d'être équipés. Par ailleurs, l'escadrille se voit dotée de deux Beaufighter munis de radars d'interception. Charles Roman en effectuera l'acceptance épaulé par le P/O Sandery qui

retrouve son ancien « skipper » pour quelques jours. Le 22 juillet ce sont les adieux, avec une pointe de nostalgie sans doute. Charles Roman rejoint Naples via Alger.

Son commandant d'escadrille, le Wing Commander Lowe note dans son log-book : « *Pilot above average... plus* ».

Son séjour à Naples sera de courte durée. L'Etat-Major de la Section belge de la RAF à Londres le réclame. Le 5 septembre, il est affecté à l'Inspectorat Général en fonction d'adjoint au Directeur de l'Entraînement. Gageons qu'il s'y sentira quelque peu « coincé », à des années-lumière de la vie qu'il a menée pendant quatre ans dans le ciel de la Méditerranée.



de Havilland DH-89A Dominie.

Training school

Le 18 décembre 1944, Charles Roman rejoint la Belgian Training School de Snailwell comme commandant de l'*Elementary Flying Training*. Il y vole sur Tiger Moth, Dominie, Anson, et effectue plusieurs liaisons vers la Belgique.

La fin de la guerre approche. Charles Roman aurait pu paisiblement en attendre l'issue et se préparer un « avenir » que ses états de service exceptionnels auraient pleinement justifié... Mais Charles Roman est d'une autre trempe. Il sollicite et obtient un retour en unité opérationnelle. Ce sera cette fois à la Chasse de Nuit.

Le 10 avril 1945, il rejoint le 51 OTU Mosquito à Cranfield. Il y fera équipe avec le F/O L. Philippaerts qui sera désormais son navigateur attitré. L'annonce de la capitulation allemande le 08 mai 1945 n'interrompt pas leur formation et leur entraînement commun se poursuit au 54 OTU de Charter Hall. Totalisant 56 heures de vol d'entraînement qu'il clôture le 20 juillet avec la mention habituelle « *above average* », il est désigné en compagnie de L. Philippaerts² pour le 29 Sqn stationné à West Malling.

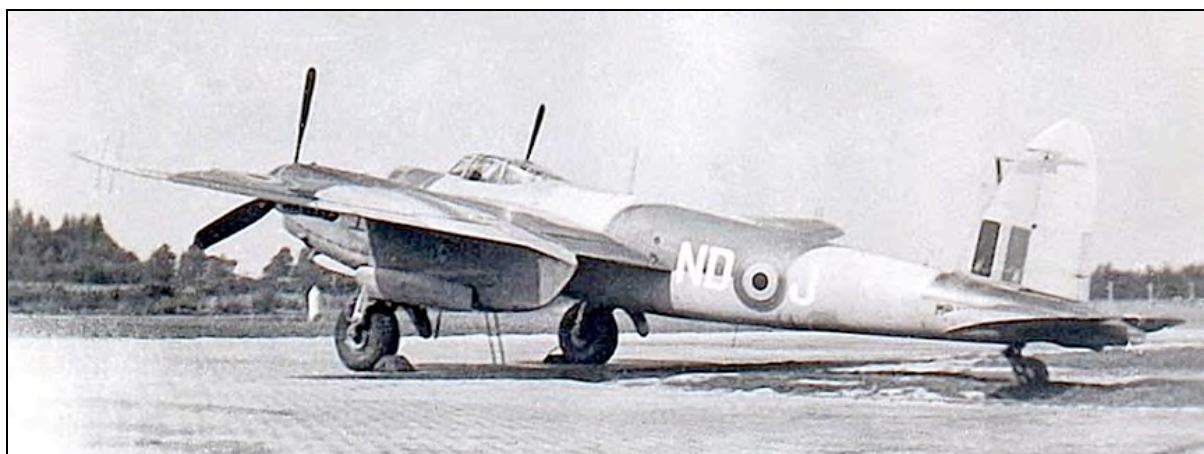
Du 20 février au 27 avril 1946, il quitte momentanément son escadrille pour suivre un « Night Fighter Leader Course » à West Raynham, où il aura l'occasion d'effectuer son premier vol en jet : quelques circuits en Meteor III.



Charles Roman avec son fidèle navigateur, le F/O Philippaerts.

² Philippaerts sera : Officier Supérieur Navigateur au 1WCh du 14.01.52 au 26.03.52
Officier Supérieur Navigant (a.i) au 1WCh du 10.05.52 au 11.08.52
Commandant de l'Ecole de Navigation d'Evere à partir du 12.08.52

La Force Aérienne belge



de Havilland Mosquito NF.30.

Au moment où, le 15 octobre 1946, l'Aviation Militaire belge quitte l'aile protectrice de la RAF, Charles Roman a accumulé plus de 160 heures de vol sur Mosquito VI et NF.30, mais surtout, un chapitre de sa vie se clôt qui restera marqué par ses heures de lutte dans le ciel de Méditerranée et son association avec le 272 Sqn.

Le 30 novembre 1946, Charles Roman revêtu du grade de Major aviateur est affecté à la Direction Générale des Opérations de l'Aviation Militaire. Le travail n'y manque pas puisqu'il s'agit de construire, sur l'héritage de la RAF, une arme aérienne efficace. Le commandement a décidé de la doter d'une composante « Chasse de Nuit ». On envisage la mise sur pied d'un Wing à 3 escadrilles de 16 avions qui serait implanté à Chièvres (10^e Wing Ch N). Dans cette perspective, tout est à faire, or ils n'étaient pas légion ceux qui avaient, tel Charles Roman, une expérience dans le domaine comme pilote ou navigateur.

En janvier 1947, un premier contrat d'acquisition de 22 Mosquito NF.30 est signé. En janvier 1948, l'Ecole de Navigation est créée à Evere. Le 28 mai 1948, un « flight » de Chasse de Nuit est établi à Beauvechain sous le commandement du Major Vandensplassche. Il rassemble toutes les compétences qu'on peut réunir, 4 pilotes et 5 navigateurs ; il est doté de 4 Mosquito. En juillet 1949, le commandement se rend à l'évidence et abandonne - momentanément du moins - l'idée d'un Wing de Chasse de Nuit. En revanche, la 10^e Escadrille de Chasse de Nuit est créée à Beauvechain à partir du « flight » existant. Elle est dotée de 8 Mosquito NF.30.

Le 01 octobre 1949, Charles Roman renoue avec la vie opérationnelle et succède au Major Vandensplassche à la tête de la 10^e Esc. Encore une fois, il va pouvoir donner la pleine mesure de son enthousiasme. Il en faut ! Le Mosquito est un peu le parent pauvre de la Force Aérienne. Les problèmes auxquels Charles Roman est confronté sont multiples : pénurie de pièces de rechange, mécanos en nombre insuffisant et manquant d'expérience, équipages à constituer et à former. C'est l'époque de la grande « débrouille ». Charles Roman est la cheville ouvrière de l'édifice, il mène un combat permanent pour obtenir du personnel, rassembler la documentation technique et opérationnelle nécessaire pour faire fonctionner la machine. Le Lieutenant-Colonel Van Hamme, ancien pilote de la 10^e Esc, résume en une phrase la place que tenait Charles Roman : « Tout tournait autour de la personnalité unique, de la grande expérience et de l'enthousiasme du Major Roman omniprésent ».

En juillet 1951, la 11^e Escadrille de Chasse de Nuit est créée et les deux unités de Mosquito constituent désormais une entité autonome au sein du Wing. Charles Roman en assure le commandement et à ce titre organise la conversion sur Meteor NF.11 en juillet 1952.

En septembre 1952, Charles Roman succède au Wing Commander Winskill comme OSN. Le 26 juin 1953, il est promu Lieutenant-Colonel. Le 15 février 1954, il remplace le Lieutenant-Colonel Poppe à la tête du 1^{er} Wing de Chasse.

Ces responsabilités successives n'ont en rien entamé son enthousiasme pour le vol. Depuis son arrivée au 1^{er} Wing, Charles Roman a accumulé près de 550 heures sur Mosquito NF.30 et Meteor NF.11. Au niveau de la Force Aérienne, il préside la commission des essais des chasseurs tout-temps dont on envisage d'équiper nos escadrilles.



Gloster (Armstrong Withworth) Meteor NF.11.

25 novembre 1954, 20h27, Charles Roman décolle à bord du Meteor NF.11 "KT-Z" pour son troisième vol de la journée. Son navigateur est le Capitaine J. de Norman et d'Audenhove, lui aussi ancien de la RAF. C'est une mission d'interception à haute altitude sous le contrôle du GCI de Wildenrath suivie d'une patrouille anti-intruder à basse altitude au-dessus de l'aérodrome de Chièvres qui est programmée. A 21h05, l'équipage a un dernier contact avec la tour de Beauvechain alors qu'il met le cap sur Chièvres. Quelques minutes plus tard, le KT-Z s'écrase au sol à Basse Houssière (Braine-le-Comte).

La commission d'enquête déterminera que l'accident est dû à la perte en vol de la verrière dont des éléments ont été retrouvés à 500 mètres du point d'impact. La verrière aurait endommagé le carénage du moteur droit et les commandes d'aileron logées dans le bord d'attaque de l'aile, entraînant la perte de contrôle de l'avion.

Une destinée hors du commun est arrivée à son terme.

En hommage à son Chef de Corps disparu, la base de Beauvechain portera désormais le nom de « Base Charles Roman ».

IV. Les réalisations exceptionnelles

Septembre 1941 – Mars 1942

A partir du 14 juin, Charles Roman fait partie du 272 Sqn qui est déployé à Edku (Idku) à quelque 40 km à l'est d'Alexandrie. Si Edku est la « base-mère » du 272 Sqn, des détachements opèrent régulièrement à partir de Chypre, de Malte ou de 'landing grounds' situés dans le désert de Cyrénaïque et ce, en fonction de la route des convois et de l'évolution générale des opérations.

Les missions sont longues, harassantes : 4 heures en moyenne. Le rôle du navigateur est essentiel. A la protection des convois s'ajoutent la reconnaissance maritime à longue distance, l'attaque du trafic routier sur la route côtière, des installations portuaires, des barges ravitaillant les garnisons allemandes de la côte.

Le rayon d'action du Beaufighter est tel qu'il permet des attaques surprises dans la profondeur du dispositif ennemi. Evoluant le plus souvent en sections de quatre avions, surgissant de la mer au ras des vagues, les équipages sont devenus les champions de l'attaque à très basse altitude. L'excellente visibilité vers l'avant offerte au pilote est un atout certain pour ce genre de tactique mais plus d'un avion rentrera à la base avec les pales d'hélices « rabotées ».

Une étonnante liberté d'action est laissée aux escadrilles de Beaufighter qualifiées bien vite d'escadrilles « corsaires ». Si pour leur mission prioritaire, les 272 et 252 Sqn sont sous le commandement du 201 Naval Cooperation Group, elles évoluent régulièrement dans le champ d'action de la Desert Air Force de l'AVM Coningham sans y être directement intégrées. Des problèmes de coordination en résultent parfois. Quant aux équipages, ils constituent un « melting pot » peu ordinaire : Néo-Zélandais, Australiens, Sud-Africains, Canadiens, Anglais, Français et Belges s'y côtoient en bonne intelligence. Charles Roman se sent bien dans cette escadrille cosmopolite.

Il aime la vie difficile du désert où les vraies personnalités se révèlent. Très vite, il va se faire remarquer par ses qualités de sang-froid et d'intrépidité. Si au sol il est d'un naturel paisible, en l'air, il témoigne d'une détermination sans faille. De plus, ce qui ne gêne rien, il a pour lui la « baraka » rentrant parfois à la base avec un avion en piteux état. Heureusement, le Beaufighter, « la colère de Dieu » ainsi que le surnomment les Italiens, est un avion robuste.

Quand en décembre 1941, cinq pilotes belges³ - Y. Tedesco, C. Delcour, R. Deppe, H. Pien et L. Corbisier - viennent renforcer l'effectif du 272 Sqn, Charles Roman est devenu "la" référence opérationnelle de l'escadrille.

³ Un sixième pilote, Ch. Deffontaine, sera abattu par la chasse allemande au large de Malte lors du déploiement de ce groupe vers Alexandrie.

Quelques extraits de son carnet de vol illustrent ce que fut son combat.

<i>Date</i>	<i>Mission</i>	<i>Flying time</i>
24 Sep 41	En route from Maaten Baguh to Luqa (Malta)... met 2 Ju-52s. Attacked and probably damaged the leader with machine guns.	04h25
27 Sep 41	From Malta to Cagliari (Sardinia). Sighted flak. Attacked 2 S79. Probably damaged one. Have been hit.	04h15
29 Sep 41	From Malta to Cagliari (Sardinia). Damaged 2 Cant Z.506 at base.	04h55
26 Oct 41	From Edku... Fleet escort.	03h55
06 Déc 41	From LG122... Strafed Tmini aerodrome and lorries on road Tmini-Gazala. Hit 3 times and chased by Me 109.	03h45
13 Déc 41	From LG 122... Derna. Crete patrol. Met Do-24 escorted by 2 Me 110. Damaged and probably destroyed 1 Me 110. Two attacks on Do-24 damaging it and silencing its rear guns.	03h25
21 Déc 41	From LG 10. Strafed road South of Agedabia. Many lorries damaged. Some on fire.	03h40
24 Déc.41	From LG 10... Strafed road West of El Agheila. 15 lorries damaged. Casualties. 1 Me 109 shot down. Have been hit.	04h10
31 Déc 41	From Tmini... Strafed Syrte road. Several lorries hit. Attacked a depot at Marsa El Hariga and tug in the jetty.	04h35
21 Mar 42	From Tmini... Fleet escort.	05h50

Le 6 mai 1942, Charles Roman termine son premier tour d'opérations.

Il a effectué 222 heures de vol dans le ciel de la Méditerranée. Officiellement, il a été crédité de 1 Me 109 abattu, 1 Me 110 probablement abattu, 1 Do 24 endommagé.

Juillet 1943

Le 23 mai 1942, après un court séjour au 349 Sqn en Nigérie, Charles Roman rejoint le 272 Sqn qui est déployé à Luqa, sur l'île de Malte. Le 9 juillet 1943, l'opération Husky, nom de code de l'invasion de la Sicile, est lancée. L'armada quitte ses zones de rassemblement. Charles Roman décolle dès l'aube à la tête de son flight. C'est la 15^e mission d'escorte qu'il conduit depuis son retour en opérations. Le 11 juillet, les forces alliées débarquent. L'appui des troupes au sol est laissé aux soins des escadrilles de chasseurs bombardiers et les équipages du 272 Sqn vont paradoxalement être engagés à plus de 700 km de la Sicile. En effet, ils vont mener une série de reconnaissances armées sur les côtes grecques de l'Adriatique toujours contrôlées par les forces de l'Axe. Missions longues : plus de 5 heures de vol. La base aéronavale de Preveza recevra régulièrement la visite des « corsaires » du 272 Sqn. Certaines de ces missions feront date dans les annales de la RAF. Le 22 juillet, au cours d'une même mission, Charles Roman et son flight épingleuront 2 Ju52, 1 Do18 et un chalutier armé à leur palmarès. Le 30 juillet s'y ajoutent 1 navire de 4.000 T, 2 He115, 1 Do18, 1 « *gunboat* » et 6 vedettes rapides interceptées au large. Le 12 août, c'est un navire de 2.000 T réduit à l'état d'épave qu'ils laissent derrière eux. Le 15 août, la conquête de la Sicile

est terminée. Dans la foulée, les Alliés s'apprêtent à débarquer en Italie et pour le 272 Sqn, l'intermède grec est terminé.

Toute importante qu'elle soit, la Campagne d'Italie qui va s'ouvrir ne restera cependant qu'une opération à buts limités. Pour des raisons politiques, un maximum de moyens doit être réservé pour le front d'Europe occidentale qui doit s'ouvrir en 1944. Les objectifs principaux visent à fixer en Italie un nombre important de grandes unités allemandes et de disposer d'aérodromes d'où les bombardiers stratégiques seront en mesure d'attaquer des objectifs dans le Sud de l'Allemagne et les champs pétrolifères de Ploesti en Roumanie.

Septembre 1943

Début septembre, les Alliés débarquent à Reggio, Tarente et Salerne. La progression des troupes au sol est pénible, le terrain est difficile et les Allemands opposent une violente résistance. La protection des convois maritimes reste la mission prioritaire du 272 Sqn qui, dès le 4 septembre, quitte Luqa pour s'installer à Borizzo (Trapani) à l'extrémité ouest de la Sicile.

C'est sur la mer Thyréénienne que, pour un temps, va se centrer le champ d'action de l'escadrille. En effet, à partir du 8 septembre, les Allemands évacuent la Sardaigne qu'ils jugent indéfendable. Des unités des Forces Françaises Libres débarquent en Corse et refoulent la garnison allemande dans le Nord de l'île. Les Allemands qui ont perdu la maîtrise de la mer, sont obligés d'évacuer leurs troupes par la voie des airs. Un pont aérien de Ju52 est mis en place entre la Corse et l'Italie. Faiblement escortés, ils seront une proie facile pour les chasseurs alliés tout comme pour les Beaufighter du 272 Sqn qui rodent dans les parages. Le 24 septembre, la section que conduit le Wing Commander Wild, CO du 272 Sqn, intercepte une formation de 14 Ju52 escortés par un seul chasseur. Score implacable : 9 Ju52 abattus, 1 probable et 1 endommagé... Malgré les pertes sévères, les unités de transport de la Luftwaffe parviendront à évacuer 25.000 hommes vers l'Italie.

Au cours de ce mois de septembre, 41 heures de vol se sont ajoutées dans le carnet de vol de Charles Roman.

Avril – juin 1944

Pour un temps, le 272 Sqn va travailler en étroite collaboration avec le 39 Sqn doté du Beaufighter armé de torpilles. Le 272 Sqn est chargé pour sa part de la neutralisation de la Flak lors des attaques. Mission à haut risque.

Port de Bouc et Sète recevront la visite de Charles Roman et de son flight. Ils partageront leur succès avec les équipages du 39 Sqn. Au palmarès : notamment 1 cargo de 3.700 T, 1 pétrolier, 1 cargo de 2.500 T...

6 avril 1944, cette date restera gravée dans la mémoire de Charles Roman. Son ami René Demoulin s'écrase en mer au cours d'une ressource entamée trop bas lors d'une manœuvre d'identification d'un navire espagnol.

Victor Houart, dans un article paru en 1957, nous raconte que le lendemain, prétextant d'un air-test à effectuer sur son avion, Charles Roman décolla seul avec 2 bombes, 2.000 obus de 20 mm et 6.000 balles de mitrailleuses. Quelque temps plus tard, le Beaufighter revint sans bombes, les munitions tirées. A l'exception de son navigateur, le W/O Falkland, qui garda le

secret, nul ne sut jamais ce que Charles Roman fit ce jour-là, répondant laconiquement aux interrogations de son commandant d'escadrille qu'il avait « déposé » ses bombes sur un navire qui passait.

A cette date son carnet de vol mentionne :

Beaufighter « N » Pilot: Self Aircraft Test Nav: W/O Falkland 1 hr 15 min.



Le 272 Sqn le 1 juin 1944 à Alghero. Ch. Roman est assis, le premier à gauche du 2^e rang.

Les attaques de navires se poursuivent. Le 272 Sqn les mène seul désormais, en « *dive-bombing* » et aux canons de 20 mm. Le 12 avril, Charles Roman et son flight coulent 1 navire de 2.000 T dans le port de Sète.

Le Beaufighter est réellement un avion « *multirôle* » et les équipages du 272 Sqn sont d'une flexibilité étonnante. En juin 1944, le commandement leur confie des missions « *intruder* » de nuit et Charles Roman s'en ira patrouiller entre Rome et Florence, bombardant à l'aide de *flares* des ponts, des bâtiments industriels, mitraillant le trafic routier, des aérodromes.

Des incursions à l'intérieur des terres leur permettent de redécouvrir l'excitation des attaques à très basse altitude contre le trafic routier et ferroviaire. Quelques Hurricane sont déployés sur la base d'Alghero et ce sera l'occasion pour Charles Roman de goûter aux joies de la voltige en monoplace entre deux attaques de stations-radar sur la côte française.

Le 23 juin 1944, Charles Roman termine son deuxième tour d'opérations. Il a effectué 170 missions opérationnelles depuis son retour au 272 Sqn, totalisant près de 400 heures de vol.

Distinctions honorifiques

Distinguished Flying Cross (DFC).

Le 14 octobre 1942, soulignant avec éclat son action au sein du 272 Sqn, Charles Roman est décoré de la DFC (*Distinguished Flying Cross*) avec la citation suivante :

“F/O Roman has led a number of extremely effective low flying attacks on enemy aerodromes and other targets. He has destroyed 1 enemy aircraft and probably destroyed a further 3”.



Compagnon du Distinguished Service Order (DSO).

Le 4 août 1944, la DSO (*Distinguished Service Order*)⁴ lui est attribuée avec la citation suivante :

“This officer has displayed a high standard of skill and leadership throughout the many varied sorties in which he has participated whilst operating from Malta. Squadron Leader Roman led his flight in many offensive sweeps over the Greek coast. Seaplane bases were attacked successfully without loss and many seaplanes, motorboats and other small craft were destroyed in addition to aircraft in the air. In March 1944 when



operating from Alghero, Squadron Leader Roman led an attack against a heavily armed German vessel; a gun position on the stern was destroyed thereby enabling other aircraft to deliver an attack which resulted in the vessel being beached some days later. Squadron Leader Roman led a similar attack against two vessels in the harbour of Port de Bouc. On this occasion both vessels were severely damaged. Squadron Leader Roman has rendered most valuable service”.



Il est le premier officier belge titulaire de cette distinction.

⁴ Seul deux pilotes belges seront honorés de la DSO : Charles Roman et Florent Van Rollegem.

Autres distinctions honorifiques

Décoration Militaire de 2^{ème} classe.

Croix de guerre 1940 avec palme.

Médaille Commémorative de la guerre 1940-1945 avec deux sabres croisés.

Croix d'Officier de l'Ordre de Léopold avec palme.

Lion de Bronze sur la Croix de Guerre 1940.

Croix des Evadés.

Croix de Commandeur de l'Ordre de Léopold II.

Croix de Commandeur de l'Ordre de la Couronne.

Croix Militaire de 2^{ème} classe.

Bibliographie

Beaufighter at war, Chaz Bowyer, Ed. Ian Allan Ltd 1976

De Luchtoorlogen, J. Matthijssens, Ed. C Perf FAé 1974

Leçons d'Histoire Militaire, H. Bernard, Ed. Imprimerie Médicale et Scientifique 1952

Mediterranean Airwar, Christopher F. Shores, Ed. Ian Allan Ltd 1974

The Squadron of the RAF, James J. Halley, Ed. Air Britain 1980

Dossier personnel Charles Roman, Centre de Documentation Historique des Forces Armées

Pilot's Flying Log Book, Charles Roman (via M. Terlinden)

Articles de presse :

- Victor Houart « *Tous nos Beaufighter sont rentrés* », Le Patriote Illustré n° 22, Juin 1957

- Guy Destrebecq « *Squadron Leader Charles Roman DSO-DFC* », Aéro Magazine n° 5, 1983

L'album photos



Sur Breguet XIX, Ch. Roman est assis en haut à droite.



Sur Avro 504.



Capotage d'un Potez 33 à Assche ter Heiden, Parée & Roman.



*Capotage d'un Potez 33 à Assche ter Heiden le 22 mai 1939.
De g. à dr. Roman, ?, Parée, Thion, Buggenhout, Smets, Sauvage et Goedert.*



*Capotage d'un Potez 33 à Assche ter Heiden, mai 1939.
De g. à dr. Parée, Smets, Sauvage et Roman (pilote).*



A la Royal Air Force.



Fin du 2^e tour à Naples.



*Le 21 Jul 1942, remise de décorations à Londres.
De g. à dr. : Ch. Roman, M. Donnet, A. Plisnier, P. Eyskens & H. Picard.*



A la 10^e Esc de Chasse de Nuit.



Remise du Trophée du Mérite Sportif à la Section belge de la RAF.



Réception à Lessines. de g. à dr. : ?, Van Lierde, Roman, ?.



Réception à Lessines, Van Lierde & Roman.



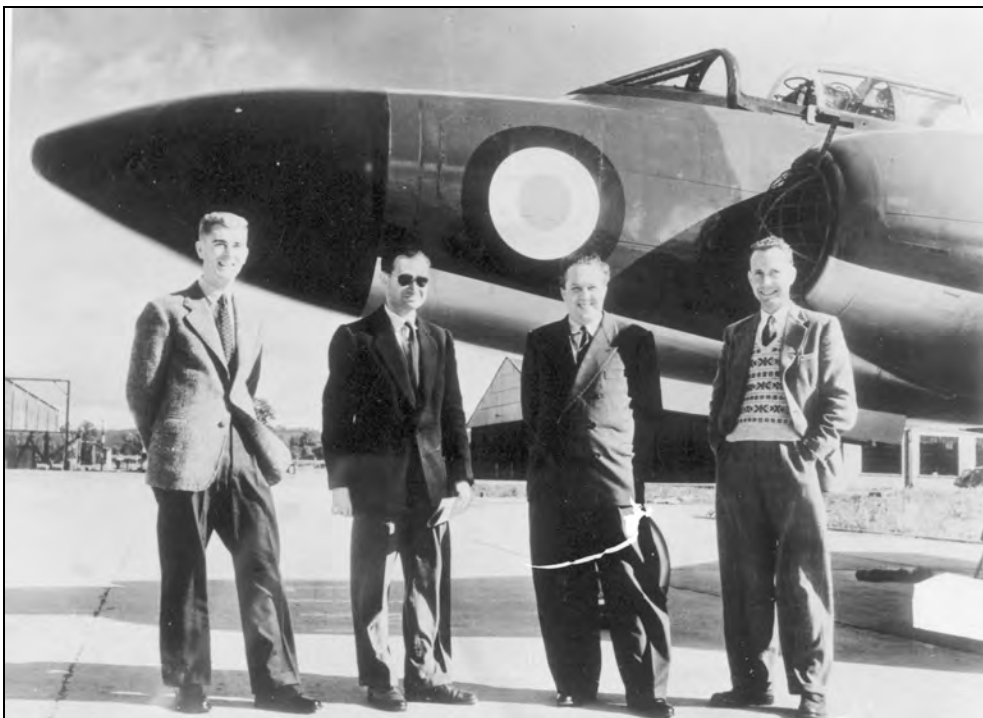
Réception à Lessines.



Briefing par le Major Charles L. Roman, D.S.O., D.F.C.



Chef de Corps à Beauvechain, avec Georges Bernier.



*Président de la Commission d'évaluation des chasseurs tout-temps.
De g. à dr. : Cabolet, de Bueger, Roman et technicien britannique.*



Imprimerie Van Cromphout, Lessines



Tombe au cimetière de Lessines.