
UN HÉROS DE L'AVIATION

MARIN LA MESLÉE

Edmond Marin La Meslée, nouveau Guynemer, a couvert de gloire, de 1939 à 1945, les Ailes françaises. Qui connaît aujourd'hui, trois ans après qu'il est tombé glorieusement pour nous, ce héros magnifique ? Un de ses chefs, le colonel Daru, l'a appelé « le chasseur-né ». Regardons donc, pour commencer, ceux, justement, dont il a reçu en naissant la tradition.

Portons-nous, d'un coup d'aile, à l'autre bout de la terre, au sud-est de l'Australie, à Sydney. Il y a là, devant le plus puissant et le plus beau port du monde, une rade lumineuse, vaste, aux eaux caressantes et traîtresses. Dans ce Sydney, qui compte aujourd'hui un million et demi d'habitants, vivait vers 1890 une famille française d'origine savoyarde : le père, la mère, trois garçons. Il y a encore en Savoie beaucoup de gens du même sang que ces cinq-là : des Marin, des Lamelet, des Marin-Lamelet aussi. Eux, chose curieuse, signaient Marin la Meslée. Peut-être quelqu'un de leurs ancêtres s'était-il un jour aventuré avec bonheur dans une bagarre de corsaires. Il aurait alors un peu changé l'orthographe de son nom, pour cette raison évidemment valable qu'il aimait, ce Marin, « la Meslée ». On n'en sait rien, et plusieurs pensent que ce sont ces Lamelet qui auraient, au contraire, déformé, en l'orthographiant mal, leur Meslée initiale. Ceux-là font état, à l'appui de leurs dires, d'une lettre datée du xv^e siècle écrite par « les frères Marin, marguilliers de la paroisse de Genève, à leur frère, dit La Meslée, au service du duc de Savoie ». La dispute reste ouverte. Ceux

de Sydney avaient en tout cas témoigné, en courant chercher fortune si loin de France, qu'ils ne redoutaient point la mer. Ils l'aimaient trop, ces pauvres gens, et devaient en mourir. Deux des fils, sur les trois, avaient pris place, un dimanche, sur un petit cotre non ponté et sillonnaient en pleine allégresse la grand rade de Sydney, toute couverte de jolis bateaux comme le leur. Le père et la mère avaient embarqué sur un esquif à peu près pareil, un peu plus grand peut-être, où s'étaient joyeusement entassés avec eux des amis, trop d'amis : ils étaient treize en tout dans la même coquille. Non seulement le soleil chantait comme il sait faire là-bas, mais, cet après-midi-là, il ne brûlait pas trop : une brise aimable chatouillait les joues et c'était charmant. La brise devint malheureusement brutale tout à coup, avec de ces sautes qui rasant seulement les eaux, mais s'engouffrent dans les grandes voilures imprudentes, font chavirer les coques de noix et jettent à la mer les innocents en promenade. De loin, les fils virent soudain se retourner la barque aux treize passagers. Ils apprenaient un peu plus tard qu'on avait réussi à sauver six seulement de ces treize et que, parmi les morts, se trouvaient leur père, qu'un coup de barre à la tête avait assommé, et leur mère, emportée, dans cette aventure trop brutale pour elle, par une crise cardiaque.

Ce Marin la Meslée, qui, avec sa compagne, mourait ainsi au bout du monde, avait en France un frère et une sœur. Le frère, qui était prêtre, vivait, sa sœur auprès de lui, dans un village de la région nantaise. Tous deux firent revenir d'Australie les trois orphelins, qui ne connaissaient d'autre langue alors que l'anglais ; ils les prirent en charge et en firent leurs enfants. L'un de ces trois aura, vingt et trente ans plus tard, des enfants à son tour, dix enfants dont sept survivront : trois filles et quatre garçons. L'aîné de ces garçons, Edmond, le nôtre, naîtra à Valenciennes, le 5 février 1912.

Il était écrit, je pense, que j'aurais un jour à le célébrer, ce Marin la Meslée, car Dieu a permis qu'au Maroc, en 1941, je fusse mis en sa présence. Il me recevait au champ d'aviation de Rabat. A travers les vitres de la baraque où il m'accueillait, je voyais aller et venir, actifs, mais calmes, les camarades, les subordonnés de ce grand garçon souriant et réservé ; et, plus loin, je regardais avec convoitise des rangées d'avions correctement alignés. Il me parlait de ses camarades héroïquement tom-

bés en 1940 ; mais j'avais envie qu'il me dit quelque chose de lui-même, de ses vingt victoires, et qu'il me montrât son *Curtiss*.

Alors, ce parfait officier, ce gentilhomme, allumant tranquillement son briquet, répondit comme suit aux questions pressantes que je lui posais sur sa guerre : « J'attends ma femme, justement. Elle doit venir au terrain avec les enfants. Voulez-vous que nous allions au-devant d'eux ? Vous les connaîtrez. » Au témoignage unanime de tous ceux qui l'ont connu et aimé, c'est ainsi que toujours se dérobait ce seigneur quand on l'interrogeait sur lui-même et sur ses victoires. Je l'ai bien regardé alors. Je n'avais pas un timide devant moi. Cet audacieux, ce vainqueur, n'était pas homme à faire des façons, ni à rougir pour un compliment. Mais il prisait très haut sa vocation de chasseur et, de même qu'un prêtre ne raconte pas sa messe, il se taisait sur les heures sacrées qu'il avait coutume de passer dans le ciel.

*
**

« Chasseur-né », nous a dit le colonel Daru.

Avant son baccalauréat, il avait déjà, cet impatient, reçu le baptême de l'air sur le Caudron-127 de Louis Couhé, ami de son père. Et, en mars 1931, il entra chez Morane, à Villacoublay, où il eut tout de suite Détroyat comme moniteur. Peu de jours après, l'heureux garçon écrivait, tout émerveillé, à sa mère : « Hier dimanche, Détroyat a fait toute une gamme d'acrobaties, y compris looping à l'envers et vol sur le dos. Maryse Hilz a volé, elle aussi, sur son Moth... Quant à moi, j'ai volé cet après-midi en double commande, pendant six minutes. Le moniteur a fait le décollage et puis, dès qu'on est arrivé à deux cents mètres environ, il a lâché la commande et, s'étant levé, s'est assis sur le bord de la carlingue, d'où il s'est mis à me parler tranquillement. Il est là-haut comme chez lui... » Le 11 mai, il envoie à ses parents ce chant de victoire : « Me voici enfin lâché. J'ai volé ce matin pendant trente-cinq minutes. C'était épatant... » Le 15 mai, c'est du délire : « Je suis déjà un vieux pilote ! J'ai cinq heures et demie de vol !... »

Il recevait, le 1^{er} août de cette année 1931, son brevet, s'engageait le 4 novembre suivant dans l'armée de l'Air et arrivait à Istres le 17 du même mois. Il n'avait pas encore vingt ans. En

avril 1932, il passe au camp d'Avord, près de Bourges. Il est maintenant élève-officier de réserve, ou E.O.R. Il débute comme caporal-chef et va si droit son chemin que, quelques mois plus tard, le 21 août, il peut annoncer aux siens que, selon son grand rêve, il servira dans la Chasse, et probablement, pour commencer, à Strasbourg.

Le voilà donc officier et, comme il y comptait, à Strasbourg. Le 2^e régiment d'aviation de chasse, 2^e R.A.C., auquel il est affecté, lui plaît tout de suite. « A première vue, écrit-il à sa mère, l'esprit d'ici est épatant. Tous très jeunes et très gonflés... » Mais le beau rêve va bientôt s'évanouir. Edmond Marin la Meslée n'est qu'un engagé volontaire, dont le temps va finir dans deux mois. Les officiers de réserve ne peuvent malheureusement pas rengager avec leur grade. Il y a bien une solution : c'est qu'il rengage comme sergent. Alors il pourra, plus tard, beaucoup plus tard, redevenir un officier, un officier d'active cette fois, par la voie courante des « sortis du rang ». C'est Saint-Maixent pour l'infanterie et, pour l'aviation, c'est Versailles. Encore faut-il deux ans de grade avant de pouvoir se présenter au Cours d'élèves-officiers d'active ou E.O.A.

Il démissionne en effet et, de lieutenant, redevient sergent. On prend grand soin d'habitude, en pareil cas, de ne pas laisser dans la même unité celui qui va maintenant, un peu découronné, se trouver, non sans quelque gêne, dans la familiarité de ses anciens subordonnés. Les chefs d'Edmond Marin jugèrent au contraire que ce garçon de race saurait à merveille se mouvoir à son rang moindre parmi tous ceux qui avaient appris depuis deux mois à le respecter certes, mais à l'aimer d'abord. On le changea seulement d'escadrille. Et ce fut un succès. On lui avait donné, au moment de son rengagement, une permission de quelques jours. De retour à Strasbourg, il écrira à sa mère : « J'ai pris mon premier repas au mess ce matin. J'ai mis tout de suite mes nouveaux camarades à l'aise en chantant avec eux de bon cœur : un vrai repas de fête. D'autre part, tous les officiers que j'ai rencontrés ont été vraiment chics... Je ne suis plus au même rang ; mais qu'est-ce à côté du plaisir de se retrouver sur un terrain d'aviation ? Si cette passion-là est une maladie, je suis bien atteint. »

Il éprouva d'ailleurs quelques déboires, qu'il faut enregistrer en passant. Le témoignage d'un être de cette qualité

importe. Nous n'étions pas prêts quand, en 1939, la guerre a éclaté. A qui la faute ? Voici ce qu'en tout cas, en avril 1933, un Marin la Meslée pouvait écrire à ses parents : « Les vols se raréfient à un point que j'arrive à me demander si je suis vraiment un pilote. Le temps est superbe, et nous restons au sol faute d'essence. C'est lamentable... » C'est là une plainte qui revient malheureusement souvent, trop souvent, dans ses lettres. Et puis tout à coup il a volé, et sa joie déborde. « Je viens, écrit-il, de faire pour la première fois du tir réel sur cible au sol. Cela m'a paru épatant. J'avais 150 balles à tirer et j'en ai mis 51 dans la cible, ce qui n'est pas mal pour un premier tir. On a des impressions formidables dans cet exercice. On pique de deux cents mètres environ sur une cible qui a quatre mètres de diamètre. On tire une rafale quand on est à 50 mètres ; et puis on redresse au ras du sol et on fait un virage pour se présenter à nouveau sur la cible, manœuvre qu'on recommence une dizaine de fois en 7 à 8 minutes. C'est passionnant... »

Le colonel Murtin va nous dire l'impression que lui a faite Marin quand, certain jour de décembre 1937, ce grand garçon-là lui fut présenté. Ecoutez-le. « Cette année-là, écrit-il, le colonel qui commandait la 5^e escadre de chasse convoqua, certain jour d'octobre, ses deux commandants de groupe et leur demanda de choisir chacun deux noms sur une liste de quatre jeunes officiers sortant de l'Ecole. Plus soucieux des détails que mon collègue, je laissai mon choix s'arrêter sur les noms les plus suggestifs. Un nom de seigneur : Dorance, qui m'a fait penser tout de suite au prince d'Orange. Un nom de corsaire, plein d'embruns, de tempêtes et d'abordages : Marin la Meslée. Naturellement, à ce jeu-là, je risquais de tomber sur deux navets. Ce ne fut pas le cas, Dieu merci !... »

« Quelques jours après, ajoute-t-il, les deux plus intéressants jeunes hommes que j'aie jamais vus de ma vie se présentaient à mon P.C. de groupe. Un magnifique athlète aux yeux de fille et à la voix mesurée : Dorance. Un immense et flegmatique personnage, le regard terriblement pénétrant, la lèvre voltairienne, la parole plus sobre encore : Marin la Meslée. En face de ces deux garçons pleins d'assurance, je me faisais l'effet de passer un examen. Situation pour le moins paradoxale. Mais comme ils me plaisaient ! »

« Mon premier jugement ne fut pas démenti, puisque, lorsqu'en juin 1940 ces deux pilotes, à peine lieutenants, devinrent, par le jeu des pertes, mes chefs d'escadrille, leurs unités se classèrent en tête du palmarès de la chasse française. »

*
**

Mais voici la guerre. Le lieutenant Marin la Meslée, pilote de chasse, est paré, et nous allons le voir à l'œuvre.

Recueillons d'abord, sur ses débuts à l'ennemi, l'avis de ce même colonel Murtin, que je viens de citer. C'est un témoignage d'un prix inestimable. Il est d'un grand soldat, et qui s'exprime ici avec une franchise et une modestie devant lesquelles on reste sans paroles :

« Je me rappelle très bien, écrit-il, son premier combat durant cet hiver 39-40, où, par patrouilles de deux, nous briquions le ciel entre 8 à 9.000 mètres, à l'affût d'un ennemi aussi rare que peu agressif. Je me le rappelle d'autant mieux que, quelques jours plus tôt, j'avais, dans les mêmes conditions tactiques, si mal mené mon premier combat, partant à l'attaque comme un fou, laissant mon équipier à la traîne et bourrant bêtement dans le Dornier, que toutes mes munitions étaient épuisées avant que le Boche ne consentît à aller au tapis. Marin, lui, ne fut pas plus ému qu'au tir sur manche. Commandant son jeune équipier par radio, changeant adroitement leurs angles d'attaque, économisant ses balles et les réservant aux œuvres vives de l'adversaire, il exécuta, à sa première rencontre, un combat, modèle de décision et de rapidité... »

C'est le 11 janvier 1940 qu'a été livré par Marin ce combat si heureux. Nous allons voir comment il a lui-même raconté l'affaire à son père, dans la seule lettre, dès lors infiniment précieuse, où il ait jamais fait état avec un peu de précision d'un de ses combats victorieux.

« Tu as donc appris, lui écrit-il, que j'avais descendu un D.O. 17. Cela se passait jeudi, le matin de mon départ en permission. Nous étions en patrouille, mon équipier (sous-lieutenant Rey) et moi. Nous surveillions le secteur qui nous avait été désigné, restant constamment en liaison par phonie avec le terrain. Des indications nous étaient transmises à tout instant : « Surveillez le nord... » Puis, un peu plus tard : « Surveillez l'est. »

« Sur cette dernière indication, je mets cap à l'est, et la T.S.F. de répéter sans cesse : « Surveillez l'est ! Surveillez l'est ! »

« Soudain, j'aperçois sur ma gauche, donc au nord, à environ deux kilomètres de moi et me dominant de quelques centaines de mètres, un appareil d'observation ennemie. Nous étions à 8.000 mètres. « Surveillez l'est ! — Taisez-vous ! criais-je, j'en ai un ! »

« J'alerte mon équipier et nous partons en chasse, nous mettant entre le soleil et le Boche. Nous l'approchons rapidement, et je me colle derrière... » — c'est-à-dire qu'il se sépare tout à coup de son équipier pour foncer le premier sur cet ennemi, qu'ils vont maintenant frapper tour à tour. — « Je me place, explique-t-il alors, un peu au-dessous de sa ligne de vol et, quand je suis à deux cents mètres, j'ouvre le feu, que je continue jusqu'à ce que j'arrive à trente mètres de son empennage. « A toi ! » commandé-je alors à Rey, et je dégage, pour qu'il le frappe à son tour ; et puis, ayant crié : « A moi ! » je reprends ma position d'attaque. Je vois nettement le mitrailleur allemand ; je vois la nappe de feu que crache sans arrêt sa mitrailleuse. Je feins alors de passer en dessous et je le vois qui lâche sa mitrailleuse supérieure, le maladroit, pour l'inférieure, mais j'ai déjà remonté de quelques mètres, de sorte qu'il frappe trop bas et ne peut plus m'atteindre, tandis que je l'arrose, moi, avec rage. Mes balles lui arrachent des éclats de tôle qui cinglent au passage mon appareil, et mes balles traçantes s'écrasent en globes de feu sur ses moteurs.

« Je crie : Ah ! le s..., il ne tombera donc pas !...

« Soudain un gros paquet d'huile s'abat sur mon pare-brise. Je crois mon moteur touché et j'appelle Rey, puis je dégage et lui laisse la place. Je me rends compte alors que mon appareil est intact et que c'est sûrement le Boche qui est frappé et va tomber, car, depuis quelques instants, il perd de l'essence ; il a perdu cette huile aussi que j'ai reçue, et ses moteurs lâchent des nuages de fumée. Je reprends l'attaque une fois encore, et c'est pour le voir enfin piquer. Je le suis vers la terre, et fais ma ressource (1) en même temps que lui, parallèlement à lui. Nous ne sommes déjà plus qu'à 2.000 mètres.

(1) C'est-à-dire : je regagne vers le ciel.

« Me souvenant de la mésaventure de ce camarade anglais mitraillé par un appareil descendu par lui et qu'il avait eu l'imprudence, courant plus vite, de dépasser, je dégage au moment où je vais, moi aussi, dépasser ce Boche, et le voilà qui se remet à piquer. Nous, piquant aussi, de l'attaquer tour à tour, et lui de se défendre. Après une dernière attaque, je suis obligé, car le sol est proche, de dégager vivement et j'ai alors la grande satisfaction de voir mon Dornier virer et se poser sur le ventre, train rentré, sur un terrain dégagé, de ce côté-ci de la frontière, à la lisière d'un bois.

« Je rends compte immédiatement, par phonie, de notre succès. Et, notre mission terminée, nous rentrons au bercail. Le combat avait duré sept minutes et s'était déroulé sur 45 kilomètres.

« Au retour nous apprenons que l'équipage boche a été fait prisonnier... »

Quelques jours plus tard, il écrivait aux siens : « Ma proposition pour une citation est partie. Elle dit à peu près ceci : « Chef de patrouille remarquable. Pilote d'un allant et d'une endurance dignes de tous les éloges. Au cours d'une mission à très haute altitude, a attaqué et poursuivi jusqu'au sol un D.O. 17 et a réussi à l'abattre dans nos lignes. »

N'allez pas dire qu'il a manqué cette fois d'humilité. Il a voulu faire plaisir aux siens, qui peuvent être contents, en effet. Et lui-même est ravi, certes, mais d'avoir vaincu, pas qu'on lui jette des fleurs. Après avoir ainsi indiqué en quels termes il sera sans doute « cité », il a pris soin d'ajouter, en effet, pour inviter à la modestie ceux qui vont le lire : « Et puis, fermez le ban !... Les citations sont toutes dans ce genre-là... »

Marin la Meslée, a été l'objet de deux sortes au moins de citations : les « officielles », dont il a été justement comblé comme, en son temps, Guynemer ; et toutes celles, plus élogieuses encore et parfois plus émouvantes, que lui ont prodiguées dans leurs discours, leurs lettres, leurs articles, leurs livres, tous ceux, jusqu'aux plus grands, qui ont eu à parler de lui. Le capitaine Accart, par exemple, aujourd'hui lieutenant-colonel auprès du général commandant nos forces aériennes, a été et demeure pour Marin un témoin d'un prix inestimable. Quand on nous répète que tous les héros sont morts, on est vraiment ingrat envers ceux qui ont, Dieu merci ! survécu. Marin est sorti pre-

mier au palmarès de 39-40, mais c'est Accart qui, dès le début, avait pris la tête et qui peut-être l'eût gardée sans une blessure grave qui tout à coup l'a mis hors de combat. Et nous devons d'autre part un grand respect à cet aviateur-là à cause de son livre. Il a écrit *Chasseurs du ciel* (1), non pour se mettre lui-même en vedette, mais pour venger des stupides injures de la renommée tous ses beaux camarades de l'Air. Il a fait à ceux-ci un compliment qu'on n'a pas le droit d'oublier quand il a écrit que « l'armée de l'air a connu en 1940 le nivellement par le haut du moral de ses combattants. »

Voici, parmi d'autres témoignages, celui-ci encore, du même Accart, qui, le 12 mai 1940, au lendemain du déclenchement de l'offensive allemande, commandait l'escadrille 1-5. Une patrouille double a pris l'air dans cette matinée du 12 et s'est portée vers Sedan pour couvrir nos troupes, qui tentent d'exercer par là, en gardant les rives de la Semois, une action retardatrice. Ce sont, sous le commandement d'Accart, la patrouille de celui-ci et celle de Marin : six avions, et bien conduits.

Il faut ouvrir ici une parenthèse pour marquer la différence foncière entre les combats que menaient vingt-cinq ans plus tôt Guynemer, Fonck ou Nungesser et ceux de cette guerre. Les premiers couraient seuls : c'étaient des francs-tireurs qui se lançaient à l'aventure, sillonnaient le ciel en tous sens et livraient ici et là, au hasard des rencontres, de magnifiques combats singuliers. On se battait alors à la façon des corsaires, tandis que maintenant, avec Accart et Marin, c'est à des batailles rangées que nous allons assister. La guerre d'escadre après la guerre de course. Cette nouvelle guerre-là demande à ceux qui la mènent les mêmes hautes vertus toujours, notamment le plus absolu don de soi, mais aussi de rares qualités professionnelles, une technique rigoureuse, un sévère esprit d'équipe et de discipline, bref, entre gens dont la tâche reste de tuer, de mourir aussi, pour la patrie, la plus fervente, la plus efficace amitié.

Voyez comme il parle, ce capitaine Accart, de Marin la Meslée, « Marina » en radio, qui est son second depuis deux ans : « Ce grand garçon racé, type du chasseur s'il en fut, a été pour moi, nous dit-il, plus qu'un collaborateur précieux, un autre moi-

(1) Arthaud, édit.

même, dans la préparation intensive que nous avons menée depuis 1938 où nous sentions déjà la guerre inévitable. » Et il raconte là-dessus un incident qui montre à quel point il pouvait le tenir, en effet, pour un autre lui-même. C'était à Villacoublay, en 1939. Il s'agissait d'une démonstration en groupe, que commandait Accart. A peine en l'air, un court-circuit se produit dans l'appareil de celui-ci, qui n'a donc plus d'électricité et ne va plus pouvoir donner aucun ordre par radio. Il connaît ses pilotes et, le cœur serré, leur fait confiance. « Cela marchera quand même ! » pense-t-il, quoiqu'il garde une angoisse secrète. En fait, tout a très bien marché, mais parce qu'un des six pilotes à son commandement, un certain Marin la Meslée, a compris tout de suite ce qui se passait et s'est mis à donner lui-même par radio tous les ordres utiles à la place du chef en panne. Le merveilleux est qu'aucun des camarades ne s'est aperçu de la substitution, mais cela aussi a été l'œuvre de Marin, qui, s'étant un moment écarté à dessein de sa juste place, a pris soin de s'envoyer à lui-même un « Allo, Marina, rapprochez-vous ! » que tous ont entendu et qui les a si bien confirmés dans leur erreur qu'ils lui ont obéi jusqu'au bout sans une défaillance.

Le 12 mai donc, les voilà dans la région de Sedan : les trois avions de la patrouille d'Accart et les trois de Marin la Meslée. Accart voit tout à coup un avion de reconnaissance allemand qui pénètre dans nos lignes. Il court vers lui, qui se sauve. « Pour rien au monde, nous dit-il, je ne veux le laisser rapporter chez lui les renseignements ou photographies qu'il a pu prendre dans ce coin de Sedan si menacé. » Il pique donc sur lui à plein gaz et tout va bien d'abord, quand il reçoit soudain un choc violent dans la figure ; le voilà couvert de sang, incapable désormais de conduire utilement le combat et contraint de retourner au terrain et de laisser les cinq avions qui restent au commandement de son second, Marin.

Pendant qu'il prenait le chemin du retour, une bataille invraisemblable allait se dérouler entre Sedan et Bouillon. Une vingtaine de Junker 87 de bombardement en piqué se présentaient sur ce front des Ardennes.

« Alors, nous dit Accart, nos cinq Curtiss, tombant au milieu de ce groupe, entreprirent leur travail de destruction, et pendant quelques minutes ce fut une mêlée inextricable. Les Junker aux pantalons patauds — ces Junker aux roues enveloppées

comme en des pantalons et à qui nos Français rieurs, Accart en tête, reprochaient d'être vraiment trop laids — les Junker, plus lents, mais redevenus maniables parce qu'ils se sont allégés de leurs bombes, font face courageusement, se portant mutuellement secours. Mes cinq lascars, déchaînés par le dynamisme désespéré des Allemands, crachaient le feu comme des diables, passant de l'un à l'autre sans laisser de répit à aucun. Quelques minutes de ce ballet tragique, et nos avions volaient en paix dans un ciel nettoyé. Seul le pistil blanc d'un parachute se détachait sur le vert des bois. Il n'avait pas atteint les arbres que Marin voit surgir un nouveau peloton de Junker. Il ne leur laisse pas le temps d'attaquer nos lignes et tombe sur eux, suivi de nos quatre équipiers qui attaquent sans trêve, jetant le désordre et semant la mort. Grisés par l'odeur de la poudre, ivres de vitesse et de mouvement, ils se multiplient et mitraillent sans relâche à bout portant, insoucieux des balles qui percent leurs plans et leurs fuselages. Devant cette furie, les Junker qui n'ont pas été descendus disparaissent, pendant que plusieurs carcasses brûlent au sol. Douze Allemands au moins ont été mis hors de combat en un quart d'heure, sans perte pour nous... »

Je ne vais pas après cela raconter un à un les combats qui ont mis Marin la Meslée, ce chasseur-né, à la tête de tous les autres. Il a remporté, du 10 mai à l'armistice, vingt victoires, dont quinze officiellement homologuées. Vingt victoires en six semaines : Fonck, lui-même, n'a pas fait mieux. Si quinze seulement ont pu être enregistrées, c'est que, dans la bagarre de ces jours affreux, on avait autre chose à faire que de suivre jusqu'au sol son ennemi en flammes ou de courir aux renseignements. Quand, le 1^{er} juin, Accart ayant été blessé, Marin a eu l'honneur de prendre le commandement de l'escadrille 1/5, déjà la première de France, il n'a plus quitté le ciel. Nos avions se mesuraient à un contre cinq alors, ou contre vingt. Lui, un jour, s'est trouvé seul contre quarante. L'outillage ennemi valait dix fois le nôtre, en qualité, en quantité ; mais il y avait l'âme de nos pilotes, leur âme française.

*
**

Après l'armistice, tout le groupe Murтин, rassemblé auprès de Perpignan, s'app préparait à décoller pour l'Afrique. C'était une

heure triste, l'heure du désarroi. On a pu, ce jour-là, faire la différence entre les agités, prêts à toutes les sottises, et les justes, qui d'abord restent calmes. Il s'agissait, en fait, pour les aviateurs, d'aller se poser au plus tôt en terre française restée libre, à Alger, à Oran, à Rabat. Et plus d'un alors a sauté ici ou là, sur n'importe quel avion, pour se sauver, lui, sans se soucier des autres, ni seulement d'agir en honnête homme : c'était la débandade. Au groupe Murтин, tous les appareils sont à leur place, bien alignés. Il est 15 heures : chacun est à son poste. A 15 h. 25, les moteurs, sur un ordre, sont mis en marche. A 15 h. 30, les seize appareils prennent l'air et s'en vont, comme à l'exercice, vers leur nouveau destin.

La vie de Marin la Meslée en terre africaine, jusqu'à l'arrivée des Américains, est sans histoire. Encore a-t-il su, dans ces jours de recueillement et de préparation méthodique à la revanche, se montrer égal à tout ce qu'on pouvait attendre de sa haute renommée.

Instructeur incomparable, il a tout de suite montré qu'il aimait la tâche essentielle lui incombant alors de ce chef, et qu'il la tenait pour sacrée. Il était d'ailleurs dur, comme il convient à un éducateur. Cœur d'or et main de fer : c'est la grande devise. Un jour il avait pris avec lui, sur sa Jeep, pour quitter le terrain et gagner Rabat, un jeune sous-lieutenant qu'il aimait bien. Il lui demanda compte incidemment d'une mission peu importante dont il l'avait chargé une heure plus tôt. L'autre, confus, avoue qu'il a mangé la consigne. Alors Marin arrête la Jeep, prie l'étourdi de descendre et de continuer la route à pied, la longue route en plein soleil de midi. « Ah ! vous avez oublié ! lui dit-il, ah ! vous n'avez pas de mémoire !... Eh bien ! vous aurez des jambes... » Il a jeté cela d'un ton sec, mais tout de même si humain que l'autre a souri et ne recommencera plus.

Quelques jours à peine après l'arrivée des Américains, il se faisait hautement apprécier et honorer de ceux-ci. Des Curtiss P 40, appareils nouveaux pour nous, s'étant posés à Rabat, le commandant de l'escadre américaine lui dit grand bien de ces machines nouvelles et s'offre à lui prêter un moment la sienne. Marin accepte, s'envole, fait dans le ciel d'admirables cabrioles, se pose et, au garde-à-vous, remercie le prêteur. L'autre, émer-

veillé, félicite ce Français, mais le prie instamment de ne pas recommencer. « Tous mes hommes vont se tuer, lui dit-il, s'ils essaient de vous imiter ! »

Il devait se passer beaucoup de temps avant que Marin ne fût équipé, et son groupe avec lui, en nouveaux appareils. Ce temps ne fut pas perdu pour ce chef avisé, qui l'employa à parfaire l'instruction et l'entraînement d'une quantité importante de jeunes pilotes.

C'est d'ailleurs dans des conditions infiniment dures et pénibles que ce chef merveilleux a, en Afrique, poursuivi et conduit au succès son œuvre d'instructeur et, on doit l'ajouter pour être vrai, d'éducateur. Jusqu'au départ tant attendu pour la France, Marin la Meslée a fait, jour après jour, ce que les Américains appellent du *Coastal Command*. Il s'agit, dans ce service rude et sans gloire, de surveiller minutieusement, du matin au soir, les côtes et la pleine mer pour y déceler sous-marins, navires et avions ennemis et les couler ou les abattre. Ses pilotes bouillaient, comme lui-même, du désir de faire enfin la guerre, la vraie. Il a dû et su leur apprendre alors que, pour vaincre désormais, le brio personnel ne suffirait plus, qu'il y faudrait ajouter un extrême souci de la discipline et l'amour, la passion du travail bien fait. Ces héros devront être d'abord des techniciens et des ouvriers hors de pair. Il a mis cela dans leurs têtes et dans leurs cœurs tandis que, leur donnant à tous l'exemple du courage, il s'est soumis avec eux, pendant des mois, à la plus obscure et monotone des corvées. Il avait patiemment effectué 105 missions de *Coastal Command* à la tête de son groupe quand enfin sonna l'heure de l'envol vers la France à la recherche de vraies batailles.

La guerre qu'on faisait alors en Italie et chez nous, celle surtout qu'on va faire jusqu'en Alsace, jusqu'au Rhin et par delà, n'est d'ailleurs plus du tout la grande guerre de chasse. Ni guerre de course, ni guerre d'escadre. Il n'y a plus d'avions ennemis dans le ciel, ou presque plus. C'est avec la terre que nos grands oiseaux vont avoir à se battre.

Le nom même des appareils qu'on leur donne à monter révèle que le temps de la vraie chasse est révolu. Le commandant Marin la Meslée — c'est son grade depuis le 25 juin 1944 — est à la tête, en France, du même groupe 1/5 qui est le sien depuis sept ans ; mais ce n'est plus un groupe de chasse,

c'est un groupe de *chasseurs-bombardiers*, dont les nouvelles et toutes-puissantes machines américaines ont quelque chose de si foudroyant que nos Alliés les ont baptisés *Thunderbolt*, c'est-à-dire *la Foudre*.

**

Le 3 février 1945, un samedi, Marin la Meslée est en alerte avec son groupe au nord de Mulhouse, non loin du Rhin et de Neuf-Brisach. La bataille d'Alsace va finir. L'Allemand, qui évacue en hâte la dernière poche en ce pays, se défend farouchement : il s'agit pour lui de sortir de là coûte que coûte et de passer le Rhin.

Marin sait depuis quelques jours qu'on a décidé en haut lieu de faire de lui un chef d'escadre. Il doit sans délai se rendre à Paris pour en conférer avec ses supérieurs. On l'attend d'ailleurs aussi dans la maison de Montargis où, évadée enfin du Maroc, est venue s'installer sa femme. Il devait partir ce samedi 3 justement, mais il a peine à quitter ceux qui sont là et qui l'aiment comme il les aime. Ils ont depuis longtemps projeté de célébrer le lendemain de ce jour-là, le dimanche 4 février, ses trente-cinq ans. S'en aller ainsi un jour de fête, un jour aussi de grande bagarre !

— Va chez toi ! lui disent, le cœur gros, ses camarades.

— Non ! répond-il. Je ferai une dernière sortie demain, et nous fêterons ensemble, pour nos adieux, mon anniversaire.

Comme s'il avait dit :

— Non ! C'est avec la guerre dangereuse que j'aurai rompu à jamais quand je vous aurai quittés. Je vais cesser, loin de vous, de me battre dans le ciel. En décollant une dernière fois demain, je courrai avec vous ma dernière chance de mourir pour la France ! Je reste !

Le groupe 1/5 épaulait alors vigoureusement l'action des troupes de la 1^{re} armée. Au matin du 4 février, ce groupe, dont Marin n'est virtuellement plus le chef, reçoit l'ordre de mitrailler au sol divers objectifs dans le secteur. C'est du P. C. du 1^{er} corps d'armée à Mulhouse que vient cet ordre. Marin a décidé qu'il commanderait l'expédition.

Ici, je citerai les propos mélancoliques d'un grand ami de sa mémoire, le pilote Jules Roy. « La chasse allemande était alors,

écrit-il, définitivement balayée du ciel et l'on employait nos chasseurs à détruire les résistances qui empêchaient les chars et l'infanterie d'avancer. Ses chefs venaient de décider d'arracher Marin la Meslée, non pas à une voltige où il ne trouvait plus d'adversaires, mais à ce stupide jeu de pile ou face avec la mort, qui consiste à piquer sur des artilleurs. Il fera quand même une dernière sortie. Victorieux dans tous les combats qui l'ont rendu célèbre au début de la guerre, quand son génie d'ange bagarreur pouvait jongler avec le ciel, avec la terre, avec les trajectoires des tirs et des avions, il sera vaincu maintenant par des canons enfoncés dans le sol. On peut, si l'on veut, voir là une vengeance de la boue sur l'ange. »

Marin et ses camarades du groupe savent, depuis la veille, que les Allemands ont réussi à assembler près du pont de Neuf-Brisach une innombrable D.C.A. Tout avion qui s'aventurera par là se heurtera au barrage d'une *flak* féroce et toute-puissante. C'est à ce pont de Neuf-Brisach qu'on l'envoie justement.

— Allo, Marina. Votre objectif de bombardement est une portion du pont sur le Rhin au sud de Brisach.

Il y court, se dépense avec toute sa fougue, signale à « Remédy » — c'est l'indication du P.C. du 1^{er} corps d'armée à Mulhouse — qu'un de ses avions vient de s'écraser au sol. « Remédy » lui répond de se méfier de la *flak*, « de plus en plus dense et précise ».

— Merci, Remédy, répondit-il. Je prends de l'altitude.

Et puis il annonce :

— Allo ! Ici Marina. A tous les avions. Formation de bombardement. Attention, je pique.

Il pique et bombarde, comme il a dit, et puis annonce à Remédy que quatre bombes ont été au but, et que la *flak* reste très dense.

— Allo, Marina, lui répond-on. Compris pour le bombardement. Pouvez-vous mitrailler ?

— La mission est difficile, répond-il. La visibilité est très mauvaise. Je vais essayer.

Il passe alors des ordres aux autres patrouilles, et leur annonce :

— J'attaque avec ma patrouille seule.

Puis il pique et s'écrie :

— Allo, Remédy, ici, Marina. Nous avons mis un camion en feu à la sortie nord de Rustenhart.

— Bravo, Marina. Est-ce une citerne d'essence ?

Là-dessus on l'entend interpeller l'un des siens, le sergent-chef Uhry, qui ne répond pas.

— Allo, lui crie un autre. Allo, Marina, le sergent-chef Uhry a percuté.

Et toutes les radios de s'alarmer ensemble. Alors le chef intervient.

— Allo, ici Marina. Silence ! Allo, Remédy, le sergent-chef Uhry vient d'être abattu. Je pique pour attaquer un second camion.

Et, après un temps, c'est Remédy qui interroge :

— Allo, Marina. Ici, Remédy. Donnez le résultat de votre mitraillage.

Long silence. Et tout à coup, voici qu'un des équipiers de Marin annonce :

— Allo, Remédy. L'avion de Marina s'est écrasé.

— Avion qui parlez, répétez votre message.

— Allo, Remédy. Le commandant Marin la Meslée a été abattu. Le commandant Marin la Meslée a été abattu...



« Il n'a pas été abattu par un chasseur ennemi, écrit le colonel Murtin — aucun n'était à sa taille — mais par la *flak*. Dans un virage à très basse altitude, il fut touché par un obus dont un éclat lui traversa la tête. L'avion toucha le sol de l'aile et s'écrasa, laissant le corps miraculeusement intact. Les Allemands qui le relevèrent allaient l'enterrer lorsqu'ils furent délogés par nos troupes de cette région de Neuf-Brisach, et c'est son propre groupe qui put lui rendre les derniers honneurs dans le petit cimetière de Rustenhart.

« Je pleure sur la mort de mon ami, sur la mort de cet homme jeune, sensible, cultivé, socialement parfait, sur l'envol, dans un monde meilleur auquel il croyait, de cette âme haute et pure comme une belle flamme. »

Les deux frères de celui qui vient de tomber, Raymond et Christian, pilotes l'un et l'autre, ont été alertés aussitôt, tandis que deux camarades du groupe, le commandant de Fouquières

et le capitaine Jolicœur, recevaient mission de bondir jusqu'à Montargis où se trouvaient alors le père et la mère du mort et sa jeune femme. Ils voient les parents d'abord, qui, refoulant avec violence leur propre douleur, s'alarment pour leur belle-fille. Il faut donner à croire à celle-ci que son mari a dû se poser quelque part en terre ennemie et qu'il est prisonnier sans doute. Il faut surtout qu'on se garde en haut lieu d'annoncer par radio la dure nouvelle. Chacun fait de son mieux. Trois jours plus tard, vient au monde sans dommage une belle petite Florence. Un peu de temps encore et l'on est obligé d'apprendre à la courageuse jeune mère, qui s'en doutait mais ne le laissait pas paraître, qu'elle ne verra plus jamais son mari.

A Dole, le 26 février, les derniers honneurs furent publiquement rendus à la mémoire de Marin. La cérémonie eut lieu dans la soirée, pour permettre à tout le personnel en opérations d'y assister. Dans le silence de la nuit, la silhouette grandiose de la cathédrale, illuminée par des projecteurs, jaillissait magnifiquement vers le ciel. Devant la foule pieusement assemblée là, devant les parents du grand soldat tombé, devant ses camarades bouleversés et en présence des plus hautes personnalités militaires, le général Bouscat, inspecteur général de l'armée de l'Air, prononça sous le porche de l'église, avant la cérémonie religieuse, d'émouvantes paroles dont nous devons citer au moins celles-ci :

« Vous alliez de victoires en victoires, votre visage illuminé de ce regard clair et profond où toujours brillait la sérénité la plus limpide. Et ce regard de pure spiritualité, ce regard magnétique était celui du chef le plus admiré et le plus aimé, qui entraînait dans le vent de son hélice tous ses équipages. Chef, vous l'étiez par l'exemple, mais vous l'étiez plus encore par l'ascendant d'une âme exceptionnelle dont le rayonnement était une véritable conquête. Vos pilotes n'étaient pas des subordonnés, mais des adeptes, des camarades de combat fraternellement unis par un même idéal.

« Marin la Meslée, je ne salue pas en vous un mort. Rien ne peut mourir de ce qui demeure de vous parmi nous. L'aviation française est marquée à jamais de votre empreinte. Aussi bien, sentons-nous le besoin, nous qui vivons loin de la terre, d'être guidés dans le ciel par des phares bâtis sur des sommets inaccessibles.

« L'autre guerre nous a donné Guynemer. L'entre-deux guerres vit grandir et mourir Mermoz. Cette guerre-ci restera éclairée pour toujours de votre lumineuse figure, Marin la Meslée, pur et grand soldat de l'Air. »

Sur ces mots, on fait avancer devant le front des troupes, le père de Marin la Meslée, sa femme et son fils Philippe, qui va bientôt avoir sept ans. Et le commandant de La Martinière, commandant de l'escadre à laquelle appartient le groupe 1/5, ayant fait ouvrir le ban, lit la dernière citation du grand soldat.

S'adressant ensuite au petit garçon qui est là, aux côtés de sa mère, le général Bouscat lui dit : « Philippe, je vous remets la Croix de guerre qui a été gagnée par votre papa. Efforcez-vous toujours de vous montrer digne de lui ! » Il s'agenouille presque pour épingle la croix sur la poitrine de l'enfant, puis il le prend dans ses bras, le lève bien haut et lui donne l'accolade. L'émotion de la foule est à son comble. Le commandant d'escadre commande : « Fermez le ban ! » puis : « Aux Morts ! » Et la cérémonie militaire s'achève sur une minute de recueillement de toute la foule.

Alors a lieu la cérémonie religieuse. La messe est dite par l'aumônier de l'escadre. La chorale fait entendre tour à tour les chants liturgiques de l'office des morts ou des hymnes de triomphe et, parmi ceux-ci, le poème immortel de Péguy : « Heureux ceux qui sont morts ! » A l'élévation, les trompettes sonnent « aux champs », tandis que le piquet d'honneur présente les armes. Et la fin de l'absoute est encore marquée par un hymne triomphal à la gloire des héros.

ANTOINE REDIER.