

## *Le commandant Marin La Meslée n'est pas oublié.*

Un hommage lui a été rendu le 2 février 2012 sur l'ancienne base aérienne 112 de Reims qui porta son nom de 1953 à 2011 puis en ville avec l'inauguration d'une plaque au 9, rue Guillaume de Machault où il habitait lorsqu'il était au groupe de chasse 1/5.

Le dimanche 5 février 2012 à Valenciennes (Nord) a été organisée en mémoire du commandant une cérémonie du souvenir avec deux dépôts de gerbes :

- Devant la stèle aux aviateurs Valenciennois de l'aérodrome de Prouvy.
- Devant le 46, rue des anges à Valenciennes, sa maison natale.

Un troisième moment de souvenir par le survol à Neuf-Brisach (Haut-Rhin) de l'endroit où repose le commandant par des Mirage de l'escadron 2/3 Champagne.

Le 5 février 1912 est né Edmond Marin la Meslée à Valenciennes, cinquième enfant d'une famille de dix. Son père est le co-fondateur du club d'aérostation et d'aviation de Valenciennes. Après l'obtention de deux baccalauréats en 1929 il commence des études de droit, mais sa passion est le pilotage et il obtient le brevet de pilote civil en août 1931 à l'école Morane-Saulnier de Villacoublay.

Devenant l'appel, un premier engagement dans l'armée de l'air lui permet de fréquenter les écoles de Istres puis Avord comme élève officier de réserve (EOR). Son contrat expirant, il démissionne.

Puis nouvel engagement pour deux ans mais avec le grade de sergent. En septembre 1936 il parvient à rejoindre à Versailles « l'École de l'Air ». Promu sous-lieutenant il rejoint la 5<sup>e</sup> escadre de chasse basée à Reims, il intègre la première escadrille du groupe de chasse 1/5 volant sur avion Dewoitine 500.

Le 1<sup>er</sup> octobre 1939 Marin la Meslée est nommé lieutenant d'un groupe de chasse équipé d'avions Curtiss H.75 et stationné à Suippes. Le 11 janvier 1940 il remporte sa première victoire, puis les victoires s'accroissent.

Le 2 juin 1940 la France s'apprête à signer l'armistice. Le groupe de chasse est replié dans le sud. L'armistice signé le G. de C. 1/5 traverse la Méditerranée, Alger, Saint-Denis du Sig, Oran-La-Sénia puis le Maroc.

A la fin de cette campagne Marin la Meslée totalise 20 victoires dont seize sûres pour 101 missions de guerre, il est alors l'as de la chasse aérienne française le plus titré d'avant l'armistice.

Son groupe de chasse est finalement stationné à Rabat et doit assurer la surveillance de cette partie du Maghreb.

Marin la Meslée est nommé capitaine en décembre 1941.

Fidèle au gouvernement de Vichy le groupe de chasse attaque les américains qui viennent de débarquer en Afrique du Nord en ce mois de novembre 1942.

Finalement l'armée française reprend le combat auprès de ses nouveaux alliés.

Les américains équipent le G.C. 1/5 qui s'appelle maintenant « Champagne » de Curtiss P-40 (nov. 1942) puis de Bell P-39 N Airacobra (1943).

Marin la Meslée qui commandait la 1<sup>re</sup> escadrille devient second d'un groupe qui est intégré au dispositif aérien allié, (Bône Coastal Command).

Les missions sont la protection des convois et la surveillance des côtes oranaises.

Devenu commandant effectif du groupe de chasse basé à Oran-la-Sénia Marin la Meslée est promu au grade de commandant en juin 1944.

En septembre 1944 un mois et demi après le débarquement en Provence, ses 18 Bell P 39 se posent sur le sol français à Salon-de-Provence. En novembre les avions sont remplacés par des chasseurs-bombardiers Republic P-47 Thunderbolt. Les missions, appuyer au sol les troupes françaises et les alliés qui pourchassent les allemands le long de la vallée du Rhône.

En décembre 1944 le G.C 1/5 quitte son théâtre d'opérations pour s'installer à Ambérieu-en-Bugey pour soutenir les efforts de la 1<sup>re</sup> armée française engagée dans la bataille d'Alsace. Les missions sont alors l'appui direct, le bombardement et le mitraillage.

Le 29 décembre 1944 le groupe de chasse est avancé sur la base aérienne de Dole.

Le 4 février 1945 Edmond Marin la Meslée décolle, à la tête d'une patrouille c'est sa deux cent trente-deuxième mission de guerre.

L'objectif est un pont de bateaux enjambant le Rhin à quelques kilomètres de Neuf-Brisach. Au retour de sa mission il repère des colonnes ennemies circulant au nord de la forêt du Hart, il décide de les mitrailler. Faisant un second passage pour observer ses résultats son P:47 Thunderbolt est touché par un obus de 40 millimètres tiré par la défense antiaérienne allemande.

Il s'écrase au sol, Edmond Marin la Meslée à un éclat d'obus logé dans le cervelet, il est dégagé du cockpit de son avion et sa dépouille mortelle est transportée par les troupes allemandes à Rustenhardt. L'aviateur à qui un peloton ennemi rend les honneurs est laissé à l'abbé Weber qui se charge de ses funérailles.

Fin février 1945 ses obsèques sont célébrées à la cathédrale de Dole ville d'affectation de son unité.

« Marin la Meslée, pur et grand soldat de l'air » dira de lui, à son inhumation, le général de corps aérien Bouscat.

Marin la Meslée était Chevalier de la légion d'honneur et possédait la croix de guerre avec 11 palmes, décoré également de la Distinguished Flying cross.

J. Enne.

---

### *Comment Franz Stiegler n'a pas abattu le B17*

Charles Brown était pilote d'un B17 Forteresse volante au 379<sup>e</sup> groupe de bombardement à Kimbolton, terrain situé à 150 km au nord de Londres, à 35 km à l'ouest de Cambridge et à 150 km de la Mer du Nord. Son B-17 s'appelait « le vieux Pub ».

Au cours d'un vol au-dessus de l'Allemagne du Nord il avait été très sérieusement touché par les chasseurs et la Flack allemande. Le compas ne fonctionnait plus et au lieu de voler en direction de Kimbolton il s'enfonçait profondément en territoire ennemi.

Après qu'il ait survolé un terrain d'aviation un pilote allemand, Franz Stiegler, reçut l'ordre d'abattre ce B-17. Alors qu'il s'approchait du bombardier, il n'en croyait pas ses yeux. Il n'avait jamais vu un avion dans un tel état. Ce sont ses propres termes. L'arrière du fuselage et l'empennage étaient très endommagés, le mitrailleur de queue était blessé. La tourelle supérieure au-dessus du fuselage était en morceaux. Un moteur arrêté, le bulbe à l'avant était déchi-queté, l'avion était plein d'impacts et de gros trous.

Franz s'est approché du B-17 par le côté et a regardé Charlie Brown qui s'inquiétait de voir son avion endommagé voler avec autant de mal. Il était sûr que le pilote du B-17 ne savait pas du tout où il se dirigeait. Franz fit signe à Charlie Brown de faire un 180°. Ensuite il escorta l'épave jusqu'à la côte de la mer du nord, salua militairement et fit demi-tour.

Après sont atterrissage, Franz signala la destruction du B-17 au-dessus de la mer et ne parla à personne de ce qui s'était réellement passé.

Charlie Brown et les rescapés de son équipage ont tout mentionné dans leur débriefing. Il leur a été ordonné de garder le silence sur ce vol.

Quarante années plus tard Charlie Brown a cherché à retrouver le pilote de la Luftwaffe qui avait sauvé son équipage. Après des années de recherches Franz Stiegler a été retrouvé. Il n'avait jamais parlé de l'incident.

Au cours d'une réunion du 379<sup>e</sup> groupe de bombardement aux États-Unis, ils se rencontrèrent avec les hommes qui vivaient encore et que Franz n'avaient pas abattus ce jour-là.

Ils se rendirent compte que Franz Stiegler qui avait émigré à Vancouver au Canada après la guerre, avait vécu pendant cinquante ans à moins de 350 km de l'endroit où Charlie Brown habitait à Seattle aux États Unis.

---

Georges Nau -55-13 RCAF  
Article envoyé par Serge Laville