

Thierry Feral

Le document du Groupe 1/5 concernant le bombardement de Staufen le 8 février 1945

**Extrait de la plaquette hors-commerce
éditée à tirage limité à l'intention du personnel du Groupe 1/5
« Champagne » en septembre 1945 (pp. 26-32) sous le titre :
*Groupe de Chasse 1/5 « Champagne »
5 mois de campagne sur le front de l'Ouest
7 décembre 1944 – 7 mai 1945***

(plaquette dédiée par le commandant De Fouquières, en possession de T. Feral)

4 février

C'est la journée la plus sombre et la plus tragique du Groupe.

Une première mission conduite par la Commandant du Groupe doit aller bombarder un village en Allemagne à titre de représailles. Au cours du vol REMEDY lui demande de venir bombarder une portière de pont sur le Rhin. Tout de suite après le bombardement, le Commandant MARIN LA MESLÉE voit des camions sur la route et les mitraille malgré un ouragan de Flak. Cependant une légère couche nuageuse qui se déplace à 300 mètres environ d'altitude, l'empêche de voir nettement les résultats de son mitraillage. N'ayant probablement pas pu mesurer toute l'intensité de la Flak à cause de sa place de leader, il revient sur l'objectif, c'est-à-dire dans une zone où il ne se sait pas guetté. Au moment où il vire, un obus de 40 atteint son avion derrière la plaque de blindage. La patrouille qui était restée en surveillance, voit l'avion fumer, puis se diriger vers le sol, toucher de l'aile et s'éparpiller sur près d'un kilomètre.

En même temps, l'équipier de la patrouille d'accompagnement, atteint de plein fouet, va s'écraser à un kilomètre de là sans d'ailleurs que personne le voit.

Une patrouille d'un Groupe voisin qui opérait dans les parages, à peu près au même moment, voit un de ses pilotes s'écraser au sol ; un autre très gravement touché peut néanmoins se poser sur le ventre dans les premières lignes amies.

La mort du Commandant connue immédiatement par REMEDY arrive au Groupe avant même que la patrouille soit posée. Le choc pour les pilotes est très dur. En dehors du chef aimé qu'ils perdent, le Commandant MARIN LA MESLÉE représentait pour eux un pilote à qui la chance devait toujours sourire. L'aviation perdait avec lui son as de la campagne de France et un de ses futurs grands chefs dont la noblesse de caractère et l'élévation d'âme étaient connues de tous.

La nouvelle connue des Etats-Majors y sema immédiatement la consternation et l'agitation. On se rendait compte enfin de la terrible densité de la Flak, qui cependant aurait pu être prévue, puisqu'elle avait participé à tous les reculs allemands, en particulier à Montélimar et Belfort.

L'Etat-Major rappelle la consigne permanente de ne jamais revenir au-dessus de l'objectif. Pour éviter que les avions repassent au-dessus du point qu'ils viennent de bombarder, il est convenu que les mitraillages seront donnés par REMEDY en même temps que les bombardements, ce qui avait toujours été demandé mais n'était pas rigoureusement observé.

Une seconde mission qui avait décollé en même temps que la première, reçoit comme objectif des portières de mont en face de Blodelsheim. L'objectif est attaqué en venant de la rive Est, mais quand le leader veut traverser le Rhin, pour effectuer un mitraillage qui lui était demandé sur la rive Ouest, le rideau de Flak est tellement intense qu'il est obligé de faire demi-tour et de descendre jusqu'à l'île du Rhin pour repasser le fleuve. Passant au-dessus de Mulhouse, il peut alors bombarder la route de Blodelsheim qui, servant de vestibule pour la passage du Rhin, est bourrée de véhicules. La réaction de la Flak est naturellement très violente mais n'empêche pas le mitraillage d'un camion au Sud de Hirtzfelden et grâce à la rapidité de la manœuvre et sa précision, aucun des avions n'est touché.

5 février

Le mauvais temps empêche les missions. Les pilotes restent toute la journée en tête à tête avec leur tristesse. Leur moral est très touché par cette double disparition. Deux officiers partent prévenir la famille du Commandant MARIN LA MESLÉE avec tous les ménagements qui s'imposent pour sa femme, qui attend un enfant d'un jour à l'autre.

6 février

Les pilotes ont encore les traits tirés et sont plus pâles que d'habitude pendant le briefing. Heureusement, grâce aux précautions prises et malgré la déchaînement de la Flak, les 3 missions vont avoir d'excellents résultats. Un seul avion est touché.

Deux missions bombardent les bacs de la veille. La première réussit à détruire plusieurs véhicules en mitraillant au Nord de la forêt de la Hardt et deux camions qui se promenaient imprudemment sur les routes découvertes. La seconde refuse le mitraillage qui n'avait pas été donné dans les conditions prescrites la veille et qui obligeait le retour sur l'objectif bombardé.

La troisième mission se contente de bombarder un carrefour routier dans le village de Seefelden à l'Est du Rhin.

Après cette journée aérienne sans incidents, le Groupe reçoit le soir une bonne nouvelle qui contribue énormément à changer le cours morose des pensées de chacun. Le pilote qui avait été parachuté le 24 janvier avait réussi à se cacher chez des Alsaciens jusqu'à la Libération et rentrait sain et sauf le soir même [*suit la narration détaillée de son aventure par ledit pilote. TF*].

7 février

Pas de mission à cause du mauvais temps. Pour éviter que les pilotes continuent à remuer des idées noires et à s'hypnotiser sur les dangers de la Flak, un « arrosage » est décidé à l'occasion du départ au Groupe NORMANDIE d'un très ancien pilote du Groupe. Aidés par le vin et l'alcool quelques uns font preuve d'une gaité qui n'est pas

feinte, mais l'excitation forcée de certains autres, qui venaient de perdre non seulement un camarade mais un ami très cher, était particulièrement pénible à voir.

Cependant, le Groupe venait d'apprendre que la Plaine d'Alsace était définitivement évacuée par les Allemands. C'était pour les pilotes la fin d'une longue obsession. Cette poche d'Alsace qui avait coûté tant de morts à l'Armée de Terre avait aussi prélevé son tribut sur l'Armée de l'Air [*suivent quelques considérations générales sur les difficultés de coordination entre les deux armées. TF*].

8 février

Le Groupe allait commencer un autre genre de travail beaucoup plus facile en même temps que plus « payant » car il correspondait mieux aux possibilités des chasseurs bombardiers.

Une première mission de 12 avions armés moitié incendiaires, moitié explosives, reçoit comme objectifs des baraques à l'Est de STAUFFEN [*sic, TF*]. Les bombes tombent sur les baraques et le village est laissé en feu avec une immense colonne de fumée. Au retour la patrouille recherche en vain une longue colonne de camions se dirigeant vers Fribourg que des CAMEO (avions de reconnaissance du Groupe 2/33) avaient signalée une demi-heure avant. Elle mitraille cependant deux véhicules isolés à Schallstadt.

Une deuxième mission de 6 avions est envoyée sur cette fameuse concentration de camions mentionnée plus haut mais ne la trouvant pas, elle bombarde un carrefour de route au Sud-Est de STAUFFEN [*sic, TF*] et, au retour, mitraille deux camions.

9 février

Le plafond est très bas et l'Escadre envoie une mission météorologique [...].

L'après-midi, malgré le temps qui continue d'être couvert, une mission de 16 avions dont 4 en TOP sans bombes, décolle pour aller bombarder des casernes à Donaueschingen. Cette mission paraissait très lointaine puisque depuis deux mois nous avons pris l'habitude de travailler exclusivement tout près du Rhin. Grâce à une navigation impeccable au-dessus des nuages et un trou providentiel juste au-dessus de l'objectif, toutes les bombes arrivent au but.

Une seconde mission de 16 avions, dont 4 en TOP sans bombes, qui avaient des objectifs dans la Forêt-Noire, ne peut les atteindre. Les bombes à fragmentations sont lâchées sur le village de NEIDERVEILLER [*i.e. Niederweiler, près de Müllheim, TF*] tandis que les bombes explosives servent à faire une coupure de route au Sud de HETERSHEIM [*i.e. Heitersheim, village vigneron près de Breisach en Allemagne, TF*]. Au retour, un chaland, ainsi qu'un grand bâtiment, sont criblés de balles.

10 février

Dès le matin, nous apprenons que le corps du Commandant MARIN LA MESLÉE et de son équipier ont été trouvés et que l'enterrement aura lieu le 12 février dans le village de Rustenhardt [*i.e. Rustenhardt, près de Neuf-Brisach en Alsace, TF*]. Cette nouvelle nous parvient grâce à un officier de l'Escadre qui avait été envoyé dès la libération de l'Alsace pour faire les recherches nécessaires [...].