

En juin 1940, le GC 1/5 arrive en tête du palmarès des groupes de chasse français. Malgré l'écrasante supériorité aérienne ennemie, ses pilotes ont constamment été à la hauteur de leur tâche.

À l'instar de la plupart des unités de chasse françaises, les origines du groupe de chasse 1/5 (GC 1/5) remontent à la Première Guerre mondiale. Stationné en temps de paix à Reims, le 1/5 fait partie des quatre groupes qui ont été équipés de *Curtiss H-75A* à partir de mars 1937. Cet appareil d'origine américaine a été commandé par l'armée de l'air pour pallier l'insuffisance des cadences de production de l'industrie aéronautique nationale. Au combat, il se révélera robuste et très fiable, bien que moins rapide que son adversaire direct, le *Messerschmitt Bf 109E*. L'armement des premières versions du *Curtiss* ne se compose que de quatre mitrailleuses de 7,5 mm, ce qui est nettement insuffisant à l'époque. Aussi rajoutera-t-on deux autres mitrailleuses sur les variantes ultérieures. Le 10 mai 1940, le 1/5, alors sous les ordres du commandant MURPIN, est à Suippes (Marne), position stratégique qui le place dès les premiers jours de l'offensive en plein cœur des combats. La 1^{ère} escadrille est commandée par le capitaine ACCART et la 2^e escadrille par le lieutenant DORANCE. Pendant la période de la Drôle de guerre, le 1/5 a remporté huit victoires confirmées et deux probables. Déjà, quelques pilotes ont manifesté des qualités supérieures à la moyenne : outre ceux des deux chefs d'escadrille apparaissent les noms de MARIN LA MESLÉE, [MUSELLI \(futur pilote d'essai de Dassault\)](#) et MOREL.



Lieutenant Michel Dorance
GC 1/5

Michel DORANCE s'engage volontairement le 22 octobre 1934. Il entre à l'Ecole de l'Air en 1935, puis devient Commandant d'escadrille à la 5ème escadre en 1938 puis au groupe de chasse GCI/5 en 1939. Il est nommé adjoint à l'attaché de l'Air à Washington le 1er septembre 1940. En AFN, il prend le Commandement du GC I/3 puis du GC I/7. Il est nommé Commandant en second de la 2ème escadre de chasse en mars 1945.

En août 1946, il devient Officier d'état-major général de la Défense aérienne, puis Commandant de la 6ème escadre de chasseurs bombardiers. En 1950, il est nommé commandant du groupement de contrôle tactique aérien avant d'être . Officier chargé des plans à la 4ème Allied Tactical Air Force en 1952. Il est promu Commandant en second de l'Ecole de l'Air en août 1955, puis Commandant de la 3ème brigade aérienne et enfin commandant de la base 112 de Reims en 1958. Il est nommé Commandant l'Ecole d'opérations aériennes combinées en 1960 puis sous-chef d'état-major (opérations et entraînement) à l'Etat-major des forces Alliées Centre Europe en mars 1961. En 1963, il devient attaché des Forces Armées et attaché de l'Air près l'ambassadeur de France à Washington. Il quitte l'Armée fin 1966 avec le grade de Général de Division Aérienne.

Dès cinq heures du matin, le 10 mai, le 1/5 se trouve plongé dans le grand bain. Le sergent-chef MOREL, qui a perdu son ailier, rencontre sept *Bf 110* et engage aussitôt le combat. Il abat un des appareils et parvient à se dégager, bien que poursuivi par les six autres *Bf 110*. C'est la première victoire confirmée du 1/5 pour la campagne de France, mais l'avion de MOREL, troué comme une écumoire, est irréparable. Au cours de cette première journée, ce sont dix victoires qui sont homologuées au groupe, dont neuf sur des *Dornier Do 17*. Le tandem ACCART-PERINA (un jeune lieutenant tchèque) s'est même offert un quadruplé dans le secteur Verdun - Dun-sur-Meuse. Le capitaine ACCART rapportera la manière dont il abattu le premier vers 5 heures

« Je suis à la verticale de Souilly quand je capte des messages de BOUVARD, qui annonce être au contact de cinq Dornier sur Mourmelon, à 4 000 m, route au nordet. Toujours suivi de PERINA, je manœuvre pour les rejoindre. À 2 600 tours-moteurs, l'hélice au pas automatique, en léger piqué, nous fonçons à plus de 600 km/h vers le camp de Suippes. BOUVARD annonce qu'un des bombardiers, gravement touché, abandonne ses coéquipiers et part en piqué, poursuivi par GOUPY, puis prévient le PC que ses munitions sont épuisées. Mais à ce moment, j'aperçois les quatre bombardiers suivis d'un Curtiss... Toujours avec PERINA, en véritable bolide, j'arrive sur les Dornier 17. Je choisis le quatrième, qui est un peu détaché sur la gauche des trois autres. Une rafale longue qui porte, et, pendant que je vire au réduit pour ne pas dépasser mon objectif et revenir le prendre trois quarts arrière à gauche, je vois PERINA qui le tire également. Il a à peine dégagé que je suis de nouveau derrière le bimoteur allemand qui commence à perdre de l'altitude et manœuvre en se défendant par le feu sans parvenir à nous gêner. Pendant quelques minutes, PERINA et moi allons continuer le tir par passes successives à droite et à gauche sur ce malheureux qui se décide finalement à réduire ses moteurs et, après un virage en épingle à cheveux pour se mettre face au vent, se pose sur le ventre dans un champ au nord de Valay. »

Cependant, les *Dornier* se vengent et reviennent dans l'après-midi bombarder Suippes, faisant 80 morts, dont une cinquantaine dans le village voisin. Aucun *Curtiss* n'est touché, mais les communications sont coupées, et le terrain est sens dessus dessous. Le 11 mai, la bagarre reprend. ACCART engrange deux nouvelles victoires confirmées (dont une partagée avec

PERINA) et une probable. ACCART, en patrouille avec les sergents-chefs VUILLEMAIN et MOREL et le lieutenant PERINA, a attaqué trois *Heinkel He 111* dans la région de Saint-Mihiel. Il en a abattu deux avec l'aide de ses ailiers, puis s'en est pris, seul, au troisième. N'ayant plus beaucoup de munitions, il s'est appliqué à tirer « *comme au stand* », par courtes rafales. Touché, l'ennemi a sorti son train, tandis que le mitrailleur arrière ne tirait plus. Moteurs réduits, le *He 111* a progressivement perdu de l'altitude, mais ACCART a été contraint de le laisser filer pour ne pas tomber en panne sèche.



Curtiss

Au cours des trois premiers jours de la campagne de France, le GC 115 remporte 31 victoires confirmées

Le 12 mai, le GC 1/5 se surpasse et obtient l'homologation de 24 victoires, dont 16 confirmées. Vers 8 heures, six pilotes se heurtent à une quarantaine de *Junkers Ju 87* accompagnés d'un *Do 215*. Le capitaine ACCART est légèrement blessé à la face en attaquant l'appareil de reconnaissance :

« Je me trouve placé, sans pouvoir réagir, dans le champ de tir du mitrailleur. Je vois, à bout portant, des flammes sortir du canon de son arme, rentre la tête instinctivement dans mes épaules et reçois au même moment un choc violent dans la figure. À demi étourdi, par réflexe, je dégage et me retrouve en piqué, aveuglé par le sang qui coule de mes paupières. (...) La balle est entrée dans l'axe, a éraflé mon casque et cassé mes lunettes pour venir finalement s'incruster au centre

géométrique de mon appui-tête. Si je n'avais pas eu la précaution de baisser, comme d'habitude, mon siège avant le combat et le réflexe de rentrer la tête en voyant jaillir les flammes, je ne serais plus de ce monde. »



Lieutenant MARIN LA MESLÉE

Le lieutenant MARIN LA MESLÉE prend alors la tête de la patrouille et engage les *Stuka* à deux reprises. Le combat, acharné, se termine par la mise hors de combat de 17 appareils ennemis, MARIN LA MESLÉE et MOREL ajoutent trois victoires sûres et une probable à leur palmarès personnel, PERINA, deux sûres et deux probables, et le sous-lieutenant REY, trois sûres. Au cours des trois premiers jours de l'offensive allemande, le GC 1/5 a ainsi engrangé 31 victoires confirmées. Cependant, la *Luftwaffe* n'est pas décidée à laisser le moindre répit à l'aviation française. Le 13 mai, nouvelles missions, nouvelles victoires. Le personnel du 1/5 est au bord de l'épuisement. Trop fatigué pour songer à manger, il ne pense qu'à dormir.

Le soir, le commandant MURTIN reçoit l'ordre de se tenir prêt à replier le groupe sur Saint-Dizier, conséquence directe de la percée allemande de Sedan. Le lendemain matin, n'ayant toujours pas reçu d'ordre, les premières patrouilles décollent de Suippes, En fin de matinée, le groupe perd son premier homme : le capitaine Timoteus HAMSK, un Tchèque, est abattu au cours d'un combat contre des *Bf 109*. Dans la soirée, les *Curtiss* s'envolent pour Saint-Dizier, où les installations se révèlent très sommaires. Cependant, c'est surtout l'état de ses pilotes qui inquiète le commandant MURTIN. Ceux-ci sont épuisés par le surmenage et le manque de sommeil. De plus, la situation au front laisse à penser qu'ils n'auront guère l'occasion de se reposer dans les prochains jours.

Malgré une importante activité du groupe, les rencontres avec l'aviation allemande, qui est loin de demeurer oisive, se font rares. Du 14 au 17 mai, le 1/5 n'ajoute que 5 victoires confirmées

et une probable à sa déjà longue liste. Le 18 mai, 12 *Curtiss* qui patrouillent aux environs de Fismes (Marne) accrochent un peloton de 21 *Heinkel He 111*. Six bombardiers s'abattent, victimes des rafales des Français. ACCART et MARIN LA MESLÉE en revendiquent trois chacun, en collaboration avec leurs ailiers respectifs. Cependant, le sous-lieutenant REY et le sergent-chef MOREL ne rentrent pas. Le premier, légèrement touché, s'est posé train rentré dans une clairière. Quant au second, grièvement blessé, il réussit à sauter en parachute. Transporté au poste de secours le plus proche, il rend le dernier soupir dans les bras de l'aumônier.

**« Un suprême effort, et je m'arrache à mon fidèle 151.
Mon corps heurte le plan fixe, tournoie dans le vide. »**

Nouvelles bagarres le 19 mai, qui se soldent par la destruction certaine de deux *He 111* et d'un *Bf 110*, tandis qu'un *Hs 126* et un *Bf 110* sont comptés comme probables. Les jours suivants marquent une accalmie, et les *Curtiss* n'ont que peu d'occasions de combattre la *Luftwaffe*. MARIN LA MESLÉE en profite néanmoins pour s'offrir deux *Hs 126* (24 et 25 mai). Le 21, le capitaine MALAVAL est surpris par plusieurs *Bf 109* alors qu'il poursuit un *Hs 126*. Il parvient à se dégager à basse altitude, mais ses ailiers voient son *Curtiss* percuter le sol près de Stenay sans qu'il ait eu le temps de l'évacuer. Le 25 mai, MARIN LA MESLÉE et ses ailiers attaquent une formation de *Bf 109*. Deux sont comptés comme probables, mais ce combat met à nouveau en lumière l'insuffisance des performances du *Curtiss* et le manque d'efficacité de son armement au-delà de 200 m.



Capitaine ACCART

Le 1^{er} juin, le beau temps réapparaît, et, avec lui, son cortège d'avions frappés de la croix noire. Le 1/5 accomplit pas moins de 48 sorties dans la journée. Deux victoires sont enregistrées dans la matinée, mais la troisième coûtera cher à la 1^{ère} escadrille. Trois *Curtiss* conduits par le capitaine ACCART attaquent une trentaine de *He 111* dans la région de Vesoul en compagnie de *D.520* du GC 11/7. ACCART nous rapporte le combat :

« Je tire rafale sur rafale, et, en quelque dix ou quinze secondes, le Heinkel commence à perdre du terrain et à fumer. Son compte est réglé ; il sera rapidement achevé, malheureux isolé, mais je ne le saurai que par mes équipiers. À ce moment, en effet, je perds connaissance... Quelques secondes, et je retrouve une lueur de conscience ; la main que je passe sur mon visage est rougie par le sang. Mes gestes lents et pesants exigent un immense effort (...) Un éclair de lucidité : 600 km/h, je suis en piqué. Plein moteur ? Je n'en sais rien. Toute ma volonté se tend vers un but : sauter. Mes dernières forces m'abandonnent invinciblement (...) Un suprême effort et je m'arrache à mon fidèle 151. Mon corps heurte le plan fixe, tournoie dans le vide (...) Je suis revenu à moi dans une ambulance aux ressorts déficients pour dire au chauffeur de marcher moins vite afin d'en diminuer les cahots, à quoi un infirmier consolant m'a répondu après m'avoir demandé si j'étais bien français : T'en fais pas mon vieux, t'es sauvé. Opinion reconfortante peut-être par sa familiarité, mais toute personnelle, si j'en crois les diagnostics émis quelques heures plus tard par les médecins de l'hôpital de Pontarlier, alors que je gisais, la face criblée d'éclats dont le principal avait découpé à l'emporte-pièce, entre les deux yeux, un trou grand comme une pièce de dix sous et s'était arrêté, miraculeusement coincé à 5 cm de profondeur, sans avoir touché le cerveau, des dents cassées et la mâchoire douloureuse, le bras gauche presque totalement paralysé, une fracture ouverte à la jambe gauche, péroné et malléoles cassés et le corps perclus de courbatures et meurtri de coups. »

Le commandement de la 1^{ère} escadrille est alors confié à MARIN LA MESLÉE. Le 3 juin, alors que pour une fois le haut commandement a été informé largement à temps et d'une manière détaillée d'un raid de bombardement de grande envergure sur Paris, ce n'est qu'à 13 h 35, et en toute hâte, que tous les *Curtiss* disponibles (21 en tout) décollent pour s'opposer aux bombardiers allemands. Il y en a de 120 à 150, escortés par une soixantaine de chasseurs. Un combat confus s'engage alors. Le groupe revendiquera quatre chasseurs sûrs et trois bombardiers probables. Mais ses succès sont chèrement payés. Le lieutenant PERINA est grièvement blessé et doit se poser à la Ferté-Gaucher. Le lieutenant PARNIÈRE, poursuivi par un *Bf 110*, se pose en pleine nature près d'Épernay, avec une blessure à la jambe et une autre au pied. Le sous-lieutenant SCOTTE, touché à plusieurs reprises, tombe en vrille après avoir perdu un plan et s'écrase près de Dormans.

La journée du 5 juin est également marquée par de durs combats qui permettent au 1/5 d'ajouter quatre nouveaux *He 111* confirmés à son palmarès. Le 10 juin, alors que la situation générale devient franchement désespérée, le groupe obtient cinq victoires sans qu'aucune balle ennemie atteigne un *Curtiss*. Le lendemain commence pour le 1/5, comme pour la totalité des groupes français, un long exode vers le sud. En dix jours, le groupe passera successivement à Saint-Parres-les-Vaudes (Aube), Avallon, Bourges-Le Buidray, Carcassonne

et Alger - Maison-Blanche. Il réussira néanmoins à obtenir ses trois dernières victoires, dont l'ultime, partagée entre trois pilotes, aux dépens d'un *Hs 126* près de Clamecy (Nièvre).

Désormais, la guerre est terminée pour le GC 1/5, et l'armistice le trouvera sur le petit terrain de Saint-Denis-du-Sig, qu'il occupe depuis le 22 juin, prêt s'il l'avait fallu à reprendre la lutte depuis l'Afrique du Nord.



Les victoires du GC 1/5

	Confirmées	Probables	Total
Lieutenant Edmond MARIN LA MESLÉE	16	4	20
Lieutenant Michel DORANCE	13	3	16
Capitaine Jean ACCART	12	3	15
Lieutenant Frantisek PERINA (Tch.)	11	2	13
Sergent-chef Maurice TALLENT	11	1	12
Sergent-chef François MOREL	10	2	12

Sous-lieutenant Georges LEFOL	10	1	11
Sergent-chef Dominique PENZINI	9	2	11
Sous-lieutenant Marcel ROUQUETTE	8	6	14
Sergent-chef Léon VUILLEMAIN	8	5	13
Sous-lieutenant Jean REY	8	1	9
Sergent-chef Jérémie BRESSIEUX	8	1	9
Sous-lieutenant François WARNIER	7	2	9
Sous-lieutenant Marcel PARNIÈRE	7	1	8
Sergent-chef Gérars MUSELLI	6	4	10

Curtiss H-75A

Le Hawk rentra finalement en service dans l'armée de l'Air en mars 1939, sous la désignation Curtiss H.75. Un total de 416 H.75 fut livré avant la défaite de 1940.

Constructeur	Curtiss-Wright Corporation (États-Unis)
Rôle	Avion de chasse
Premier vol	1935
Nombre construits	845
Motorisation	<ul style="list-style-type: none"> • Pratt & Whitney R-1830-SC-G Étoile de 950 cv (H75A-1) / Année 1938 • Pratt & Whitney R-1830-S2C-G Étoile de 1050 CV (H75A-2) / Année 1939 • Pratt & Whitney R-1830-S1C3-G Étoile de 1200 CV (H75A-3) / Année 1939 • Wright Cyclone R-1820-G205A de 1200 CV (H75A-4) / Année 1940
Armement	4 ou 6 mitrailleuses de 7,5 mm
Envergure	11,40 m
Longueur	8,70 m
Hauteur	3,70 m
Surface alaire	21,92 m ²
Masse	À vide : 2 070 kg / Maximale : 2 700 kg
Vitesse maximale	480 km/h
Plafond	10 000 m
Vitesse ascensionnelle	900 m/min

Edmond MARIN LA MESLÉE



Né le 5 février 1912 à Valenciennes, Edmond MARIN LA MESLÉE passe son brevet de pilote en 1931. Sortant de l'EOR d'Avord, il est affecté en septembre 1932 au 2^e régiment de chasse de Strasbourg. En octobre 1937, il sort de l'école de l'air de Versailles avec le grade de sous-lieutenant et rejoint la 5^e escadre de Reims. Promu lieutenant le 1^{er} octobre 1939. Il remporte sa première victoire le 11 janvier 1940.

Nommé capitaine en décembre 1941, il ronge son frein dans l'attente de jours meilleurs. Ceux-ci arrivent avec le débarquement allié en Afrique du Nord. En août 1943, le GC 1/5, baptisé *Champagne*, est rééquipé de Bell P-39 Airacobra. MARIN LA MESLÉE prend la tête du groupe en janvier 1944.

Après avoir remplacé ses P-39 par des P-47, l'unité passe en France et se retrouve à Ambérieu le 7 décembre 1944 pour participer à la libération de l'Alsace.

Le 4 février 1945, veille de l'anniversaire de ses 33 ans, il décolle pour sa 232^e mission de guerre (« mission OA-82 ») à la tête d'une formation de trois patrouilles, dont l'une en couverture haute (capitaine ROUQUETTE). Les onze chasseurs bombardiers P-47 portent chacun deux bombes de 500 livres, sept portant des bombes explosives et quatre des bombes incendiaires. L'objectif fixé par le commandement du 1^{er} corps aérien de Mulhouse est initialement un village allemand, Hügelsheim, au nord-est du célèbre pont de Chalampé. Il est finalement modifié par le PC aérien Remedy vers un objectif secondaire : le pont de bateaux, ou « *portière* », enjambant le Rhin à quelques kilomètres de Neuf-Brisach. Cette opération, qui intervient dans le cadre des combats de la poche de Colmar, est un succès : la cible est traitée sans pertes.

Au retour du bombardement, un nouvel objectif est communiqué par radio : il s'agit de mitrailler les routes à l'ouest du Rhin, entre Neuf-Brisach et Ensisheim. Le commandant MARIN LA MESLÉE repère une colonne ennemie circulant au nord de la forêt de la Hardt, sur la départementale 13 reliant Balgau à Dessenheim. Une première passe atteint le convoi mais emporte le sergent-chef Uhry, équipier gauche, qui est touché de plein fouet par la DCA et s'écrase sur une ferme. La fumée dégagée par un véhicule en flammes gêne la vision. Alors qu'il effectue un second passage sur l'objectif pour observer les résultats du *straffing*, l'avion du commandant est touché par un obus tiré par la *Flak*, la défense antiaérienne allemande. Le P-47 n° 44-20384 s'écrase dans un champ de seigle entre Rustenhart et Dessenheim. L'avion glisse sur le sol, se morcelle mais ne s'embrase pas. Edmond MARIN LA MESLÉE, un éclat d'obus logé dans le crâne, est dégagé du cockpit et sa dépouille mortelle transportée par les troupes allemandes à Rustenhart. L'aviateur, à qui un peloton ennemi rend les honneurs, est laissé à l'abbé Weber qui se charge de ses funérailles. Le 10 février, le groupe GC 1/5 apprend la nouvelle de la découverte du corps du pilote, la veille, par des unités alliées. Des obsèques ont lieu le 12 février à Rustenhart.



/ 300



CURTISS H-75

Edmond Marin la Méslée - GC 1/5



Benjamin Frudenthal 2009 - <http://www.frudenthal.com> - Curtiss Hawk E. Marin la Méslée - 1941 - FC-40 20 - Reproduktion in Größe 300 mm

Poster de l'illustrateur Benjamin FRUDENTHAL, à commander [ICI](#).