Jean-Marie Maridor, pilote d'essai, a sacrifié sa vie pour sauver des vies pendant la Seconde Guerre mondiale.

Contexte familial et aspirations

- Jean-Marie Maridor est né le 24 novembre 1920 au Havre.
- Ses parents, modestes, soutiennent ses ambitions d'études.
- Il rêve de devenir pilote d'essai, malgré un apprentissage de coiffeur.

Carrière aéronautique

- À 16 ans, il devient le plus jeune breveté pilote de France.
- Il réussit le concours d'Istres et sort major de sa promotion.
- En 632 heures de vol, il accomplit 400 missions et abattit plusieurs avions

OUVRAGES DU MÊME AUTEUR

Navigation et Météo *(épuisé)*. Vivien, éditeur.
Disparus dans le ciel. Fasquelle, éditeurs.
(Ouvrage couronné par l'Académie française)

EN PRÉPARATION

L'Azur triomphe.
Lamartine à Passy.
Ciel des Hommes.

Aout. 45.
n: 65

Louis A. C. Roturier
Pilote: 14. 133

GERMAINE L'HERBIER-MONTAGNON
Chef de Mission I. P. S. A.

LA COURONNE T'ATTEND

FASQUELLE, ÉDITEURS
11, Rue de Grenelle, 11
PARIS (VIIe)

CAPITAINE JEAN MARIE MARIDOR

— Monsieur MARIDOR, votre fils Jean François a passé brillamment son certificat d'études ; il est intelligent, tenace, travailleur, ce serait dommage de le mettre en apprentissage.

— Je veux bien le laisser encore à l'école, puisque vous le croyez doué pour les études — et vous êtes placé pour le savoir, étant son professeur — mais ce sera un gros sacrifice pour nous, car notre situation est modeste.

— Je le sais, mais je sais aussi que vous élevez bien vos enfants, et que vous faites tout pour qu'ils soient plus heureux que vous ; plus tard Jean vous récompensera, je suis sûr qu'il arrivera.

— Alors, que me conseillez-vous ?

— Il faut le faire entrer à l'École Supérieure, et l'orienter vers la carrière d'instituteur.

Ainsi fut fait pour Jean-François MARIDOR, né le 24 novembre 1920, au Havre, où il demeurait avec ses parents.

Mais, contrairement aux prévisions, Jean ne fut pas un élève brillant et appliqué. A son père qui lui en faisait le reproche, le jeune garçon répondait mystérieusement :

— Pour ce que je veux faire, je n'ai pas besoin d'en savoir si long !...

Après deux ans d'École Supérieure, Jean commença son apprentissage de coiffeur. Il avait pris ce métier sans goût, pour lui, l'essentiel étant d'atteindre l'âge où il réaliserait enfin son rêve secret.

Chez MARIDOR, tous travaillaient durement. Le père était camionneur à l'usine d'Extraits Tinctoriaux, la mère tenait une petite épicerie. Ce sont de vrais braves gens de France, qui ne vivent que pour leurs enfants : Jean et sa sœur Thérèse.

Jean ne se plaisait pas du tout dans sa vie de « Figaro ». Il passait des heures entières à lire des ouvrages d'aviation.

— Voyons, Jean, maintenant que tu as quinze ans, tu peux bien nous dire ce que tu veux faire ?

Alors, devant la bienveillance de son père, le jeune garçon avoua :

— Papa, je veux être pilote d'essais.

— Ah ! mon pauvre petit, il y en a des risques dans ce métier ! Mais on ne réussit bien que lorsqu'on fait ce qu'on aime, aussi je ne te contrarierai pas. Dimanche, je te mènerai prendre le baptême de l'air, pour voir si ta vocation est sérieuse.

Dès son premier vol, Jean MARIDOR fut enthousiasmé. Désormais, souvent, le soir, il filait au terrain de l'Aéro-Club du Havre, à Bléville.

Il rendait service à tous, nettoyait les avions, et les pilotes aimaient ce gosse vif, adroit, intelligent, et qui regardait le ciel avec une telle passion. Souvent, ils se faisaient un plaisir de l'emmener faire un tour en l'air.

En décembre 1936, M. Yves DUBOSC, qui possédait un Caudron-Renault de tourisme, fit faire de la double commande à Jean MARIDOR. Le jeune garçon avait un sens tel de l'air, qu'au bout de sept heures il aurait pu être lâché, pourtant *l'Aiglon* n'était point un appareil de débutant. Mais, M. DUBOSC n'étant pas moniteur, chargea le chef pilote de l'Aéro-Club ,Paul GRIEU, de compléter l'instruction du petit. Après trois heures sur Potez 36, Jean MARIDOR fut si familiarisé avec cet avion qu'il partit seul, dans le ciel, où il devait faire une si éblouissante carrière.

En 1937, Jean ayant obtenu une dispense d'un mois, pour passer ses épreuves, fut, à 16 ans 1/2, le plus jeune breveté pilote de France.

— Alors, après ce beau succès, lui dit Paul GRIEU, tu vas rêver t'engager dans l'armée de l'Air, quand tu auras 18 ans, pour passer par l'école de sous-officiers d'Istres ? C'est une bonne voie pour devenir pilote d'essais comme tu le désires.

— Oh ! oui, monsieur, j'y pense.

— Mais tu sais que le concours d'Istres est difficile, et qu'il faut de l'instruction pour réussir dans l'aviation ?

— Non, je ne savais pas.

— Tu as eu tort d'abandonner tes études si jeune.

Jean MARIDOR fut atterré. Il avait cru que pour conquérir le ciel, il suffisait de bien savoir manœuvrer les commandes, et déjà il avait prouvé sa maîtrise.

Retourner à l'école, abandonnée voici près de trois ans ? Il ne pouvait se résoudre à reprendre ses études avec des garçons bien plus jeunes que lui.

Alors, que faire ?

Il écrivit à l'École Universelle à Paris, reçut le programme d'Istres, vit que le niveau d'études demandé équivalait au Brevet supérieur. Et, courageusement, il se remit au travail scolaire.

Le démarrage fut dur, mais il s'acharnait avec l'intelligence et le courage qui le caractérisaient. Il ne s'accordait plus aucun des loisirs et jeux de son âge. Ses parents le soutenaient avec une tendre et véritable compréhension.

En 1938, Jean avait tant de travail, qu'il dut abandonner son apprentissage de coiffeur. Il allait seulement au « Salon » à partir de 5 heures du soir, afin de gagner un peu d'argent de poche, et payer ses études et ses heures de vol.

Au début de l'année 1939, il se présenta à Istres et réussit. Il fut appelé le 1er septembre, et envoyé au Centre d'Angers, d'où il sortit major de sa promotion. Sélectionné comme pilote de chasse à Etampes, en janvier 1940, Jean MARIDOR fut envoyé à La Rochelle, où il demeura jusqu'à son examen, passé la veille de la débâcle.

Quand il comprit la défaite de la France, il fut très malheureux, enrageant surtout de n'avoir pas été prêt pour défendre le ciel de sa patrie. Un Dewoitine 520 venant d'arriver au terrain, les pilotes reçurent l'ordre de le saboter et de noyer l'essence avant l'arrivée de l'ennemi, et MARIDOR en fut bouleversé.

Jean écrivit le 18 juin à sa famille, pour la dernière fois :

« Adieu, je ne resterai pas en France, je veux aller où l'on se bat. »

Le caporal-chef MARIDOR partit pour Biarritz. Avec quatre camarades — dont René LE BIHAN, qui devait mourir dans un accident d'avion en 1941 — ils « désertèrent », à bord d'une barque de pêche, gagnèrent le large et furent recueillis par un cargo anglais qui les débarqua heureusement à Liverpool.

Ils se joignirent aux Forces Aériennes Françaises Libres.

Dans un centre d'entraînement, MARIDOR fit connaissance avec le matériel britannique. Son nom, qu'on prit l'habitude d'abréger, le fit baptiser « Jean Mari » et, plus tard, il fut pour tous Jean-Marie Maridor, beau nom sonore et martelé comme les coups qu'il porta à l'ennemi.

Malgré ses succès dans le ciel, le jeune pilote demeurait toujours modeste, docile mais tenace, endurant, jamais fatigué ni découragé. Sa bravoure, sa science du combat, sa foi dans la libération de la France, firent rapidement de lui une figure légendaire. Il était pour tous un exemple dans sa carrière.

Fin 1942, le général VALIN, commandant en chef des Forces Aériennes françaises libres, reçut du commandant anglais de l'escadrille où combattait le sergent Jean-Marie Maridor, une lettre ainsi conçue :

« Cet aviateur a été engagé avec mon unité dans des combats extrêmement durs.

« Mon escadrille étant surtout destinée aux attaques contre la défense aérienne, et aux attaques au sol, le nombre des avions abattus ne peut pas être évidemment très élevé.

« Le sergent MARIDOR a, en toutes circonstances, montré un grand courage, et une grande détermination en face d'une défense anti-aérienne violente, et la conscience avec laquelle il a mené à bout toutes ses missions, aussi hasardeuses et sévères qu'elles fussent, mérite d'être exceptionnellement louée.

« Il ne m'est pas possible d'employer des termes trop élogieux, lorsque je parle de la lucide impétuosité avec laquelle il a engagé l'ennemi, dans les conditions les plus dangereuses.

« Je joins à ses notes un relevé de ses combats, avec l'espoir qu'il vous sera possible de récompenser cet excellent sous-officier, de son courage et de son beau travail.

« Voici quelques exemples, pour les seuls mois de septembre, octobre et novembre 1941 :

« Le 24 septembre 1941, le sergent MARIDOR attaque, avec les avions de sa patrouille, un chalutier armé de 600 tonnes, qui fut sévèrement endommagé.

« Le 1er octobre, il attaque, avec ses camarades, huit vedettes lance-torpilles qui furent toutes gravement endommagées, et l'une mise en flammes.

« Le 3 octobre, il participe, avec le reste de sa patrouille, à l'attaque d'un convoi comprenant un gros chalutier, un cargo à moteurs de 800 tonnes, un bateau de D. C. A., un bateau torpilleur, qui furent incendiés.

« Le 14 octobre, c'est un hydravion Heinkel 59 qui dut amérir, et fut détruit sous les coups de MARIDOR.

« Le 31 octobre, le fulgurant pilote participe à la première attaque à basse altitude sur route, au cours de laquelle un transformateur est démoli et une usine endommagée, en plus d'un certain nombre de péniches, d'emplacements d'artillerie, de troupes et de matériel de transport.

« Le 6 novembre, encore plusieurs bateaux détruits, ainsi qu'un gazomètre et trois locomotives.

« Enfin, le 15 novembre, MARIDOR attaquant à basse altitude les objectifs ennemis, la défense aérienne s'avéra si puissante que deux avions sur quatre durent faire demi-tour. Mais MARIDOR, après avoir fait sauter un camion chargé de soldats allemands, couvrit efficacement le retour de son chef de patrouille, qui put ainsi atterrir en toute sécurité à sa base. »

Nommé sous-lieutenant à la suite de ces faits, Jean-Marie MARIDOR continua sa fulgurante carrière.

En 632 heures de vol, il accomplit 400 missions, abattit 3 Focke Wulf et un Heinkel 59, officiellement homologués, plus un Junker 88 détruit, 4 autres Focke Wulf endommagés ; il détruisit, en outre, 29 navires, dont plusieurs étaient des bateaux de défense contre avions ennemis.

Ces victoires lui valurent la Distinguished Flying Cross, la Croix de la Libération et cinq citations, dont quatre à l'ordre de l'Armée aérienne.

Entre ces combats victorieux, le jeune pilote, très fêté et reçu par de bonnes familles de Londres, avait fait la connaissance d'une jeune fille d'Oxford engagée dans l'armée. Ils se fiancèrent.

Lors du débarquement du 6 juin 1944, en Normandie, on vit Jean MARIDOR à la fois plein d'espoir en la libération, et soucieux, car il pensait aux dangers qui menaçaient sa famille, au Havre, que les Allemands occupaient depuis le 12 juin 1940. Une grande partie de la population avait bien quitté la ville et, sur les 160.000 habitants d'avant la guerre, il n'en restait plus que 90.000, mais les MARIDOR demeuraient encore dans leur petite maison de la rue des Acacias.

Le 6 juin 1944, quand les Havrais aperçurent, des hauteurs qui dominent la ville, la flotte alliée au large des côtes du Calvados, ils comprirent que les heures décisives approchaient, et lorsque les Allemands répandirent le bruit que von RIBBENTROP, ce « génial-diplomate », allait conclure un armistice avec l'U. R. S. S. — qui permettrait à l'Allemagne de retourner toutes ses forces contre l'Amérique et l'Angleterre — ils opposèrent le scepticisme à ces affirmations.

Chaque jour, les bombardements, visant le port et les édifices occupés par l'état-major ennemi et la Gestapo, devinrent de plus en plus terribles...

A son tour, Londres subit, pour la première fois, dans la nuit du 14 au 15 juin 1944, un étrange bombardement, par des engins nouveaux traçant dans le ciel un sillage de feu qu'accompagnait un bruit de chaînes. Il s'agissait d'un « avion-bombe sans pilote », qu'on sut, plus tard, être une des armes secrètes dont les Allemands menaçaient depuis longtemps leurs adversaires : le V-1.

Le V-1 se présente comme un avion classique à ailes courtes, à bouts carrés, au long fuselage surmonté, à sa partie arrière, par une tuyère qui constitue l'organe propulsif. Sa longueur est d'environ 8 mètres, et son envergure de 5 mètres. L'appareil est en acier. Dans la partie avant du fuselage sont logés un compas et le cône de charge contenant environ

1.000 kilos d'explosif. Dans la partie centrale se trouve le réservoir d'essence de 600 litres environ. Dans la partie arrière sont deux réservoirs d'air comprimé et le « pilote automatique ». Le fuselage se termine par un cône portant les plans fixes et les gouvernes de profondeur et de direction, il n'y a pas d'ailerons. Les gouvernes sont actionnées par des commandes servo-pneumatiques accouplées au pilote automatique qui, lui-même, est asservi au compas. Les réservoirs d'air comprimé fournissent l'énergie nécessaire aux commandes servo-pneumatiques, et entretiennent le mouvement de rotation des gyroscopes.

Le groupe motopropulseur est constitué, essentiellement, par une tuyère ayant la forme d'une trompe de Venturi. L'extrémité arrière de la tuyère est ouverte ; l'extrémité avant possède une grille munie de clapets, s'ouvrant vers l'intérieur, et maintenus fermés par des ressorts. Le combustible (de l'essence à faible degré d'octane) est forcé dans des tuyaux, par l'air comprimé des réservoirs. A la partie la plus étroite de la tuyère se trouve le dispositif d'allumage — par bougie — du mélange détonant.

Le fonctionnement est le suivant : l'engin est catapulté sur une rampe de 35 mètres de long, inclinée à 15 % environ. Il quitte cette rampe avec une vitesse suffisante pour que la pression, créée par le vent relatif, ouvre les clapets de la grille avant de la tuyère. Il se charge de combustible, est allumé, explose. La charge bloquée vers l'avant reflue vers l'arrière et sort par l'évent en produisant la réaction. La pression tombe ; une autre quantité d'air franchit la cloison, reçoit le combustible, s'allume, et ainsi de suite, à la cadence de 40 pulsations à la seconde. C'est la succession des détonations qui produit le bruit caractéristique de cet engin. La vitesse de l'appareil est d'environ 600 kmh..

L'arrivée du V-1 se produit au sol par épuisement du combustible, ou grâce à un système d'horlogerie qui met l'engin en piqué.

Très vite, les Londoniens baptisèrent les bombes volantes les « Duddle Bogs » — boîtes à ferrailles. Pour Jean-Marie MARIDOR, c'était un gibier nouveau. Il se familiarisa rapidement avec ces machines infernales et, en peu de temps, en abattit dix, allant les chercher le plus loin possible, pour les faire exploser dans la campagne.

Le 10 août au matin, tout semblait sourire au jeune pilote. Son mariage était fixé au 20 août et la marche victorieuse des armées alliées faisait prévoir que bientôt la France serait libérée, et que l'exilé retrouverait sa famille et sa patrie.

Il était de service au terrain, quand les postes de guet signalèrent l'approche d'un V-1. Il prit l'air aussitôt à bord de son « Tempest ». Avec l'expérience acquise depuis deux mois il intercepta l'engin et lui envoya un tir magistral. La bombe n'était pas touchée à mort mais seulement mise en perte de vitesse. A l'endroit même où elle allait percuter se trouvait un grand hôpital. Sans hésiter, MARIDOR s'approcha du V-1, piqua sur lui et tira à bout portant une nouvelle rafale pour le faire éclater en l'air. Il savait qu'il n'avait aucune chance d'en réchapper, mais pour préserver la vie de dizaines de blessés, il sacrifia généreusement la sienne... Le V-1, foudroyé, explosa en arrachant une aile de l'avion de MARIDOR, qui s'écrasa au sol.

The Tempest.

Le Capitaine MARIDOR reçoit la Croix de la Libération.

Photos Ministère de l'Air.

Le Commandant SCHLŒSING devant un Spitfire.

Avions Spitfire

Ainsi mourut ce jeune pilote fulgurant surnommé le « Sauveur de Folkestone ».

Son sacrifice eut, en Angleterre, un retentissement considérable. Au cours d'une imposante cérémonie à Westminster, le général VALIN salua magnifiquement la mémoire du héros, et déposa sur son cercueil sa propre croix de la Légion d'honneur.

Le capitaine MARIDOR fut inhumé à Brookwood.

Au Havre, chaque fois que les avions alliés survolaient la ville, la famille MARIDOR imaginait que c'était peut-être Jean qui faisait, dans le ciel, une carrière si éblouissante (selon la B. B. C. qu'elle écoutait avec ferveur avant le débarquement).

Mais les bombardements — il y en avait eu 80 jusqu'alors — devenaient de plus en plus durs. Le 29 août, les 12.000 Allemands qui occupaient encore le pays fermaient les barrières, en annonçant que le camp serait défendu. 40.000 Havrais s'accrochaient encore à leurs demeures menacées. Cependant les Canadiens approchaient : ils étaient à Yvetot, à Saint-Romain, à Gainneville...

Soudain, le 5 septembre, à 17 h. 50, eut lieu le premier bombardement destiné à briser la résistance allemande, mais au prix de quels cruels sacrifices ! L'attaque aérienne se renouvela ainsi jour après jour, suivie, à partir du 10, de bombardements par mer.

Les Allemands firent sauter toutes les installations portuaires. Le 11, les F. F. I. Havrais entrèrent dans la bataille, cernèrent les ennemis, puis partirent sur la route à la rencontre des colonnes alliées.

Les Canadiens arrivèrent, dans la ville en ruines, le 12 septembre. Les Havrais, qui venaient de vivre une semaine terrifiante, comptaient leurs morts par milliers...

Chez les MARIDOR, miraculeusement sains et saufs, la petite maison était encore debout, et ses dégâts réparables. Toute la famille n'avait qu'une pensée : vite avoir des nouvelles de Jean, dont elle avait été si cruellement séparée depuis quatre dures années.

Un oncle alla au Service des Recherches au ministère de l'Air. Et quand il revint bouleversé, il annonça que le capitaine Jean-Marie MARIDOR, Compagnon de la Libération, était mort en héros. Son nom venait d'être donné au Cercle Interallié, à Paris, par le général VALIN, qui avait dit que « jamais un seul homme n'avait sauvé tant d'hommes » et que son sacrifice resterait dans l'Histoire.