

# Chasseurs mes Frères

## Citations et observations

*choisies et faites par François-Xavier Bibert (mai 2024)  
ou pourquoi « Chasseurs mes Frères » n'est pas qu'un seul livre d'aviation de plus... !*

### Chapitre I : La Gent Chasseresse

#### **Clans et sous-clans**

- « La chasse est un tout qui méprise tout ce qui n'est pas la chasse... A l'intérieur de la Chasse, le Groupe est une société d'admiration mutuelle, admiration qui suppose automatiquement le mépris de tout ce qui n'est pas le Groupe. À l'intérieur du Groupe, deux Escadrilles rivales passent leur temps à se surveiller avec un parti pris de malveillance minutieuse tandis que dans chaque Escadrille, les pilotes observent leurs comportements mutuels et sanctionnent toute faiblesse en l'aggravant à l'occasion par des sourires chargés de venin. Leurs relations affectives sont celles de frères siamois mais leur relation de métier celle de coquettes rivales, se disputant le même amour. A l'intérieur de tous ces clans ou sous-clans, on imagine difficilement le somme de linge sale qui se lave en catimini. Mais aucune odeur de cette cuisine ne transpire au clan adjacent, et la plus anodine critique soulèverait la collectivité visée, homogène et colère comme une ruche qu'on piétine ? » (page 14)
- « ... la seule chose qui compte à ses yeux c'est de tirer juste et de voler droit. Pour le reste il possède un jugement d'un petit chien en bas âge... » (page 18)
- « ... ce tordu, il pilote comme je pète et il mouille comme un rat ! Il est cloche à faire un croche-pied à un mille-pattes ! » (page 19)

#### **L'Américain**

- « ... le Français obtient généralement par « baratinage » ce que les Américains obtiennent par ordre et prévision... » (page 22)
- « ... l'Américain est accoutumé depuis sa tendre jeunesse à être le rouage adroit d'une grande machine qui le dépasse et qui tourne rond. Il est perdu dans la pagaille. Le Français lui, s'y trouve à l'aise. L'improvisation lui fournit des occasions magnifiques d'utiliser ses dons naturels qui sont brillant. Mais l'Américain a l'improvisation en horreur. » (page 28)

#### **Amitié**

- « L'amitié, c'est métier d'artisan consciencieux qui inclut dans son œuvre des éléments éprouvés. C'est comme le bon vin et l'amour : pour réussir, il faut prendre son temps. » (page 32)

## Chapitre II : Une arrivée qui promet

### *Vol et atterrissage de nuit*

« l'ambiance du vol de nuit est une des plus prenantes que je connaisse. C'est une conspiration de mystère lumineux dont les rites magiques ont pour temple la nuit. Quelles merveilleuses histoires sont ourdies avec ces feux qui ont tous un secret. Ces points rouges qui se réunissent là-bas, en grappes et s'agitent comme un essaim de lucioles, ce sont les cigarettes des copains venus partager les angoisses de celui dont on s'aperçoit, au fond d'une crypte, de nuit, sans bord et sans fond, que deux étoiles filantes, une rouge, une verte ...

... les points incandescents des cigarettes s'immobilisent et, de tous les cœurs épars dans l'obscurité, monte une incandescente prière. Elle rejoint l'homme qui va confier à la terre, dans la nuit, un bolide animé d'une vitesse de 280 km à l'heure. Un silence s'établit, un vaste silence actif de garde et de veille, multiplié, qui pèse comme un précieux et terrible fardeau. C'est l'occasion furtive où les âmes révèlent leurs invisibles trésors, et s'ouvrent jusqu'aux profondeurs où se cachent pudiquement les pensées d'amour. Plus tard ce seront ces silences-là qui auront tissé entre tous les pilotes des liens qu'aucune parole n'oserait jamais révéler. Silence ! Face à la piste, avenue des lumières, un œil monstrueux s'allume dans le ciel. Un pinceau étincelant court sur la terre et suscite des visions fantomatiques, fugaces comme des rêves. Puis il s'allonge sur le long ruban des grilles et danse avec des poussières affilées ? C'est une image cruelle. Dans la trouée de lumière débouche une Tarasque grondante, ceinte d'une chevelure de flammes. Elle naît d'un coup de baguette magique, se transmute en une flamboyante comète et disparaît soudain, avalée par la nuit. Très loin les grilles gémissent. Les féeries s'évanouissent, une rouge, une verte qui dansent, s'amenuisent. Quelque part, très loin, on perçoit le léger soupir du moteur qui s'éteint.

Alors dans l'ombre, les copains murmurent « *Pas mal* » si c'est vraiment très bien. Aussitôt, l'ami redevient pilote. On oublie toutes ces secrètes sollicitudes dont on l'entourait pendant l'accomplissement de la performance cruciale. On le passe au crible d'une critique féroce, minutieuse, car le rival possède des yeux de femme jalouse pour révéler les défauts d'une facture. »  
(pages 48 à 50).

## Chapitre III : Mérovée le majestueux

### *Amitié*

- « ... pour conserver un ami, il est prudent de s'abstenir d'exhiber ses talents. » (page 76)

## **Réconciliation nationale**

- « ... Le contortionnisme politique des nouveaux venus qui continuent, comme les anciens qu'ils ont chassés, à faire sonner le grelot vide de mots, confondent sa (*Mérovée*) netteté et sa sobriété naturelles. Comme beaucoup, il suit le grand courant souterrain qui s'élabore dans les profondeurs anonymes des peuples, et qui tend à accorder la suprématie méritée au **travail** ; mais il exclut une certaine bassesse égalitaire ; et ce charlatanisme des caresses trompeuses par lesquelles on endort le bon peuple. Socialement, **il rêve d'un compagnonnage confiant entre le Travail et l'Esprit**, sous l'égide d'élites honnêtes et responsables. Il voudrait un gérant, qui administrerait la **France** avec un bon sens **paternel** et transcendant, et qui échapperait au côté confessionnel des politiques, aux vertus abstraites et inviabilisables, au compartimentage des doctrines.

— *Je me fous qu'un pilote croie en Dieu ou au Triangle, pourvu qu'il tire juste...*

— *Tirer n'est pas tout... Encore faut-il savoir pourquoi on tire, et sur qui ! Ça, c'est forcément de la politique... L'Armée, la grande muette, n'est-elle qu'un instrument entre les mains du pouvoir, ou juge-t-elle du pouvoir ? ... » (pages 78/79)*

## **Le dur métier de pilote de guerre**

- « Sur ce coin de terre allemande crucifiée, qui brûle et étale sous nos ailes ses ruines et ses misères, soixante avions errent du petit matin au coucher du soleil à l'affût de tout ce qui vit, de tout ce qui remue, de tout ce qui peut sauter ou brûler. Ici une locomotive immobilisée par les « Dédé » perd sa vapeur par sa chaudière criblée de trous, Là-bas les bois flambent, car les « Baby » sont passés, creusant un trou dans les ruines d'une vaste ville morte. Plus loin un immense voile de deuil s'enroule autour du vent car les « Canards » viennent de faire sauter un dépôt de munitions. » (pages 80 à 99)

*28/30 mars 1944 : déplacement difficile d'Istres-Le Vallon à Luxeuil via Lyon (24 appareils), mais 6 P-47, avec De La Villéon alias « Léon », reviennent se poser à Dijon à cause du mauvais temps*

*6 avril 1944 : accidents mortels du s/lt Ballin et du sgt/c Jahan (MPF)*

**L'auteur a donc ici utilisé la trame de ces deux événements en les condensant en un seul, pour écrire un texte onirique de 20 pages, peut-être les plus belles et les plus fortes de son ouvrage... On pourrait croire que ce sont elles qui ont inspiré Francis Ford Coppola pour tourner « Apocalypse Now ! », l'irréversible remontée vers la source de l'absurde, son chef d'œuvre...**

## **Chapitre IV : Les joies du Biniou**

## Chapitre V : Les ferments

*14 avril 1945 : Transfert du GC III/6 vers Bordeaux pour la libération de la « Poche de Royan » : panne de Marcelin Labas qui doit se poser à Dôle, seul... Ayant eu peur du feu, l'auteur se remémore alors le P-47 en flammes après un décollage raté d' « Onésime » qui a pu sortir par miracle de sa « cloche de verre »...*

**Dans l'historique du « Roussillon », il n'y a pas de trace d'un accident de ce type pour le lieutenant Henri GANTÈS alias « Onésime » après que le « Roussillon » ait été rééquipé début 1945 avec des Republic P-47 « Thunderbolt » (cloche de verre) ! Peut-être évoque-t-il l'accident du s/lit Henri PAGÈS du GC II/6 le 11/03/1945 sur le terrain du Vallon où était justement aussi stationné le III/6 à cette date qui, lui, s'était produit à l'atterrissage ?**

### *Solitude loin du « clan »*

- « ... Toutes ces souffrances, ces désirs, ces joies et ces espoirs, prêts à se donner à qui le veut, n'intéressent personne. Je serais prêt aux plus basses concessions pour communier un instant avec un être, quel qu'il fût. Un chien passe, et je l'appelle. D'ordinaire les chiens viennent spontanément me faire un brin de causette amicale, mais celui-là piste une odeur et passe, rapide.

Peut-être est-ce en moi que cette solitude s'établit et peut être émane-t-il de moi aujourd'hui un effluve qui repousse ? Soudain m'apparaît ce besoin impérieux comme une faim : compter, au regard d'un être. Entrer dans ses pensées et ses désirs, pour une part. Là-bas, dans notre petit clan serré, je comptais. Ici, je suis l'intrus et le quelconque. Je compte pour zéro. Ici, la flak de Stuttgart n'a point de sens ; le mauvais temps n'a point de sens ; le ciel n'a point de sens. Le monde, pour moi est plus vide que le néant. **Cette force** qui me soutenait la veille, je sens avec un peu de honte qu'elle n'est point la mienne : **elle m'est prêté par le clan.** » (page 123)

### *La femme du pilote en guerre*

- « ... Je songe à la bataille incessante et délicate, que deux êtres qui s'aiment doivent mener pour restaurer sans cesse cette union que tout menace. Comment mener cette lutte, dans nos deux mondes différents, avec des lettres qui fixent des pensées sans cadre, qui arrivent à contre-temps et se croisent, manquant l'instant fugitif où elles auraient pu être efficaces ?

Quel sens à pour ma femme la flak de Stuttgart ? Vais-je lui écrire aujourd'hui une lettre qui arrivera pour lui souffler une joie précaire, difficilement acquise. Demain le clan m'aura infusé son dynamisme et ma lettre joyeuse et forte, sera une insulte à la peine qui vient de s'éteindre.

Peut-être m'en voudra-t-elle de l'avoir si mal devinée ! Depuis trois ans que dure ce chassé-croisé anxieux et maladroit, ne va-t-il pas finir par lasser notre volonté de communier, par-delà nos deux mondes sans commune mesure ? ...

... **Moi**, j'ai pour me droguer ce métier qui saoule, et qui comble les heures d'émotions, si intenses qu'elles éteignent de leur fracas l'insidieux tintement d'alarme qui annonce la panique intérieure. Le clan, et sa fièvre me protège. Et **elle**, qui mène son propre combat, dans le morne recommencement des jours ! ...

... **J'ai** cru déceler la désaffection suspendue au-dessus de nous comme une menace perpétuelle. Je l'ai accablée de mille pensées imbéciles que je sais injustes et vulgaires. Je voudrais reprendre cette lettre sitôt qu'elle a glissé dans la boîte, mais le lui en écrirai cependant d'autres, toutes pareilles que je renierai le lendemain, accablé de honte ...

... " *J'ai peur. J'ai si peur, et tu es si seul !* " Voilà ce qu'**elle** m'écrit ! Elle va se persuader de la réalité de ce qu'elle redoute, en faire une certitude dont on s'accommode ou dont on se venge... Les angoisses s'enflent, se matérialisent, créent du réel à partir de l'imaginaire ...

.... Une minute de présence, une seule disperserait tous ces fantômes ! Mais si l'absence se prolonge, ils vont acquérir le droit de cité ... » (page 124 à 126)

**Chapitre VI : [Le fameux chise de Trifouilly](#)** (lien en fin de document, page 13)

### ***Mort d'un Compagnon d'Armes***

*11 novembre 1943 : mort du [capitaine Roger Démoulin](#), commandant de la 2<sup>ème</sup> Escadrille, lors attaque du pont de Gaiola en Italie alors que le lieutenant Labas est son équipier... C'est lui qui a rédigé et prononcé quelques jours plus tard son très bel éloge funèbre !*

- « **Moulins** » est mort aujourd'hui ... " *C'est très mauvais* dit le Patron au retour de la mission. *Vous avez tous largué trop bas ... " résultat, un par terre !* ".

« **Résultat, un par terre** », voilà qu'elle fut l'oraison funèbre de Moulins. Le soir, nous avons ri, bu et dormi absolument comme des moutons qui voient emmener l'un deux aux abattoirs sans cesser de ruminer paisiblement.

Le soir venu, l'excitation tombée, je me cherche ardemment dans mon silence intérieur reconquis, et je trouve porte close. Rien ne remue, rien ne fond, rien ne brûle, rien ne crie ! Moulins serait parti pour un autre Groupe, mes pensées auraient été semblables à celle-ci : je ne l'aurais plus jamais revu, cet ami intime de hasard, et, je ne lui aurais probablement pas écrit. Il serait sorti de ma vie et de mes préoccupations. Un an d'intimité journalière de partage de tout aurait été englouti, par l'absence. Je m'effraie de voir quelle place minuscule tient un homme dans l'univers ... et celui-là, qui fut un gai compagnon, de vertu droitement allante, sera vite remplacé par un autre, tout aussi attachant, et tout aussi digne de l'amitié présente !

**Moulins est mort...** ça fera une belle histoire à raconter. Ça rehaussera le prestige des survivants, et le ciment du Groupe sera resserré. L'amitié croitra d'une nuance entre les hommes, et s'enrichira de tous les beaux souvenirs que Moulins aura légués ... » (page 136 à 137).

## Chapitre VII : Le « Vieux »

### **Le rire des « Frères d'armes !**

*Une soirée ordinaire à Lapasset : le commandant du Groupe joue au poker avec quelques pilotes et croit avoir un jeu d'enfer. Il « chambre » sans arrêt le plus âgé — 38 ans ! — surnommé par tous « Le Vieux », mais avec une grande affection... Celui-ci, avec beaucoup de malice, laisse passer l'orage et dépouille finalement son Commandant de la moitié de sa solde mensuelle... **Celui-ci éclate alors d'un grand rire communicatif !...***

- « ... Quelque chose d'irremplaçable circule, d'homme à homme, quelque chose qui est fait du souvenir d'un avion qu'on a poursuivi dans la brume, au-dessus d'une mer démontée, du sourire las et soulagé qui s'échange autour d'une cigarette retrouvée. Un instant, isolés dans notre coin perdu, avec nos joies, nos douleurs et les secondes de notre temps qui toutes gravitent dans le cercle étroit de la piste et de ses baraques, nous sommes plus proches que des frères. **Frères d'armes...**

... Si nous venions à sortir de **ce cercle enchanté où s'isole notre petite famille** repliée dans sa guerre, nous si simples, si nus, si ouverts les uns aux autres que nos pensées comme nos vêtements ne nous sont plus personnels, nous mesurerions aussitôt tout ce qui nous sépare, et nous comprendrions que cette communion ne s'opère qu'avec **la complicité d'une ébriété passagère à la faveur d'un mirage.**

Mais cette dépersonnalisation, ce dépouillement provisoire des intérêts, des joies et des amours qui gèrent une vie normale, restera peut-être **notre plus beau, notre inaliénable souvenir.**

Qu'il sera précieux plus tard, ce temps où nous avons joué dans les ciels et sur les terres, comme de grands enfants dans une vaste cour de récréation ; où nous nous sommes confiés sans détour, comme des enfants qui se racontent avec ingénuité ; où nous nous sommes livrés sans malice aucune et sans pudeur aucune, comme seuls des enfants savent le faire ; **où nous avons ri pour des riens, comme seuls peuvent rire les enfants. ... »**

« ... notre clan est si serré, nous sommes à ce point siamois, qu'un étranger qui nous approche se retire bientôt avec un sentiment d'exclusion totale. Chacun de nous possède dans ce tout **une personnalité seconde qui est la propriété de tous**, et qu'il dépouille dès qu'il s'éloigne, avec une sensation d'arrachement qui le diminue, le livre. » (pages 174/175)

## Chapitre VIII : Une belle bande de prétentieux

- 8 mai 1944 : le groupe est alors basé à Djidjelli-Taher depuis le 26 avril en prévision de son transfert pour la Corse afin de participer ensuite à la campagne d'Italie et à la remontée des armées alliées vers l'Allemagne le long de la vallée du Rhône ; Ce jour-là, « le P-39 du lieutenant Labas heurte l'eau lors d'un exercice côtier au vol rasant. Son appareil se désintègre tandis que le « belly tank » prend feu en surface. Emprisonné dans la carlingue posée à 5 à 6 mètres de fond, Labas qui est légèrement blessé parvient pourtant à se détacher puis à nager en apnée jusqu'à sortir de la zone dangereuse... » (Historique officiel du GC III/6)

### **Quand la « Compagnie s'amuse ! »**

- « C'est encore cette bande de prétentieux qui essaient de se rendre intéressant... »

En fait « d'exercice » LABAS et un autre pilote s'amusaient tout simplement à impressionner les estivants, les habitués du Casino et les « Belles » de cette station balnéaire algérienne : ils seront tous les deux sanctionnés d'un mois d'arrêts de rigueur... !

## Chapitre IX : Pipo-le-Bénévole

### Chapitre X : Le Patron

#### **Le charisme des grands « chefs »**

Dans « Chasseurs mes frères » le commandant du Groupe que l'on reconnaît d'un bout à l'autre de l'ouvrage sous le pseudo « *Le Patron* » ne peut être que le capitaine Clause, pourtant....

- « D'où vient que nous l'ayons adopté avec ses égoïsmes, ses brutalités, ses injustices de petit roi nègre, ses caprices d'enfant gâté ? D'où vient qu'il soit resté, bien longtemps après son départ le « *patron* » dans le sens que donnent à ce mot ses adeptes. Il a imprimé au Groupe un cachet, une personnalité que le Groupe gardera jusqu'à ce que le dernier pilote qui a connu « *le fameux temps du patron* » en ait emporté avec lui le souvenir. Que de fois, devant le nouveau chef qui prenait sa redoutable succession, nous vous sommes laissés à dire « *le patron* » si naturellement que le mot avait l'air d'un prononciamiento en faveur de l'absent. Le nouveau venu se sentait dépossédé ! Difficile succession à prendre, en vérité, que celle d'un homme qui supprimait toutes les règles pour n'en conserver qu'une : la sienne ; qui menait son unité comme une bande, et s'attachait les hommes par un contrat personnel. Nous n'étions plus les pilotes d'un Groupe, nous étions les hommes du patron. Notre seule caution, c'était le patron, et nous n'étions responsable que devant lui. » (page 249)

... même si l'exercice qui consiste à rapprocher les différents épisodes de la vie du Groupe « *Province* » à ceux factuels du GC III/6 « *Roussillon* » n'a qu'un intérêt relatif face à la puissance du texte de Marc LISSY, il faut avoir en tête, comme déjà évoqué plus haut, que pour obtenir ce résultat Marcellin LABAS, a



dû contracter le temps, dilater l'espace et réattribuer à d'autres certains évènements issus de souvenirs pouvant d'ailleurs être imprécis (voir ici page 16).

Ce n'est pas le capitaine CLAUSSE qui était « *Le Patron* » lorsque le lieutenant LABAS, « *Le Poète* », raconte à la 1<sup>ère</sup> personne son arrivée au Groupe et sa séance de « bizutage » le 7 novembre 1943 et ce n'est pas non plus le capitaine CLAUSSE qui a eu à « *laisser faire* » et « *subir* » ensuite les foudres des états-majors après la mémorable nuit du 12 au 13 février 1944, celle du « *chise de Trifouily* » !

Le capitaine CLAUSSE n'a en effet pris ses fonctions au III/6 que le 8 mars 1944. Du 3 juillet 1943 au 17 octobre 1943, le III/6 a été commandé par le commandant VIGUIER, capitaine de RIVALS MAZÈRES adjoint (1<sup>ère</sup> Escadrille : lieutenant MARTIN, 2<sup>ème</sup> Escadrille : lieutenant THIERRY puis capitaine BOILLOT le 29 août) et du 17 octobre 1943 au 8 mars 1944 par le commandant LABIT, capitaine CANEL adjoint (1<sup>ère</sup> Escadrille, capitaine RUPIED « *Le Brigadier* » à partir du 8 janvier 1944, 2<sup>ème</sup> Escadrille : capitaine DÉMOULIN « *Moulins* » à partir du 19 janvier).

Et il faut bien dire qu'aucun des deux commandant du Groupe cités ci-dessus sans « pseudo », n'avait jamais été en situation d'être surnommé « *Le Patron* » par quiconque ! Aucun ne possédait un charisme particulier ayant laissé des souvenirs impérissables chez les anciens du GC III/6 comme celui du capitaine CLAUSSE, promu commandant en mars, avant de quitter le Groupe au lendemain de la capitulation allemande et d'être remplacé par le commandant NODET...

### *Le « Groupe », la guerre : et après ?*

- « Le jour où la dernière bombe fut lâchée, où l'Allemagne se couvrit de petits drapeaux blancs, le Groupe faisait envie aux voisins. Mais « le Patron » s'en alla vers ce genre d'exil qu'est l'échelon supérieur pour le chef d'une unité engagée.

Qui ne connaît pas ses départs, l'émotion que l'on cache si mal, tandis que tant de souvenirs basculent dans le passé ? Chacun chanta sa meilleure chanson, l'on prit ensemble le dernier « tour de nez ». Puis le Patron s'en alla après un petit discours à sa manière. Alors seulement, nous comprîmes que la guerre était finie, que tout se rapetissait à l'échelle du quotidien, du convenu, qu'un rêve cruel, douloureux, magnifique restait au passif d'une vie qui avait donné ses plus belles flammes. » (page 270)

... Cependant, si « *Chasseurs mes Frères* » est devenu plus tard le « livre de Chevet » de bien des pilotes de chasse, même s'ils n'avaient pas connu la campagne de France de 1940 où les dures missions des dernières années de guerre en 1943/1945, c'est que quelques autres commandants de Groupe ou d'Escadrille, sur des appareils français, anglais ou américains, aux cocardes bleu, blanc, rouge, avaient su, comme le commandant CLAUSSE, galvaniser leurs pilotes et se transformer en « chefs de bande » à la française, créant ainsi la légende si bien écrite par Marc LISSY, celle qui a fait et fait rêver encore les nouvelles générations de pilotes de chasse... et qui a pu aussi faire naître des vocations...



## Chapitre XI : Souvenirs

### *Héroïsme ordinaire*

Dans ce dernier chapitre Marc LISSY raconte principalement une discussion sans doute fictive entre lui, « Le POÈTE » (Marcelin LABAS) et « Le BRIGADIER » (Yves RUPIED) qui aurait eu lieu en 1946 : « Tu te souviens du 7 février 1944 ... »... et suit la description d'une mission apocalyptique de protection nocturne des convois au-dessus de la Méditerranée, le moteur du P-39 du BRIGADIER lâche et le pilote se largue au-dessus d'une mer démontée ...

- « **Tu te souviens du 7 février 1944 ...** » ...
- « La plupart d'entre nous ont **fait la connaissance avec le « dinghy »**, le petit pneumatique qu'on emporte avec son parachute et nous sommes obsédées par ce moteur qui peut trahir à chaque seconde ...
- — **Le Brigadier n'est pas rentré** me dit Moulins  
— Je sais je l'ai entendu ...  
... des camarades s'occupent du Brigadier disparu. Ils calculent les caps qu'il a suivi et essaient de reconstituer sa course, pour situer le point où demain, il faudra rechercher la tâche infime d'un « dinghy » jaune qui danse dans les vagues.  
... Toute l'aviation alliée veille autour de cet homme perdu. C'est pour nous la plus belle des récompenses cette sollicitude.  
.... Le lendemain à l'aube des patrouilles légères de deux avions décollent pour prospecter la mer ...  
... vers 10 heures une patrouille des « Baby » annonce qu'elle aperçoit un dinghy ...  
... cette vision m'obsédera longtemps. Toujours je reverrai le cercle parfait de l'horizon qui m'enserme, et, au centre du disque bleu, un petit point attendrissant que chaque vague submerge : le symbole de l'absolu dénuement. Je descends très bas. Le Brigadier est cramponné au fond du minuscule vaisseau jaune, et paraît immobile comme un mort.  
— « **Tu te souviens, Brigadier...** »  
... Il y a une autre chose aussi, dont je me souviens, une toute petite chose. Le soir le Brigadier se changea ? **Le lendemain matin à cinq heures, il repartait en mission.** » (pages 289 à 296)

Rien de bien faux dans cette histoire allégorique, mais il n'est pas vrai que « la plupart des pilotes(ont) a eu à s'éjecter au-dessus de la mer » et il n'y pas eu de mission nocturne le 7 février 1944 au « Roussillon » ! Sans doute le souvenir de celle du 1<sup>er</sup> février où, 3 patrouilles simples de la 2<sup>ème</sup> avec le capitaine RUPIED et le lieutenant LABAS, rejointes par 2 patrouilles simples de la 1<sup>ère</sup> avec le capitaine DÉMOULIN, soient 10 appareils P-39, ont effectué de nombreuses boucles, sans grande visibilité, au-dessus d'une mer démontée, pour protéger un immense convoi, en étant copieusement arrosés par les obus de la défense anti-aérienne des bateaux d'escorte, et sans avoir aperçu les bombardiers allemands qui détruisirent deux bateaux. Mais la présence des avions du III/6 contribua à éviter l'hémorragie.

... Et ce jour-là, tout le monde a eu la chance de rentrer se poser sur le terrain de LAPASSET... Et le capitaine RUPIED, qui n'a perdu aucun appareil pendant la durée de son affectation au GC III/6 « Roussillon » (comme on peut le vérifier sur le tableau officiel des accidents et pertes du III/6 reproduit ci-dessous page 11), n'a pas pu se retrouver un jour flottant dans un dinghy sur la mer Méditerranée !

Par contre, « Se retrouver dans un dinghy » est pour l'auteur un sujet qui a failli le concerner et qui fait l'objet de quelques pages dans le chapitre VIII [« Une belle bande de prétentieux »](#) (voir plus haut page 7). Grosse frayeur pour lui le 8 mai 1944 en vautrant bêtement son avion en mer, mais en pouvant regagner la côte à la nage sauf... sans avoir eu à gonfler son petit radeau pneumatique !

Il est vrai cependant, lorsqu'il était présent au III/6, que deux pilotes du Groupe ayant dû évacuer leur appareil en parachute ont pu être récupérés rapidement en mer sur leur embarcation pneumatique de fortune (COLCOMB le 27/09/1943 et ENJALBERT le 19/06/1944), et que deux autres ont pu heureusement évacuer à temps leur avion accidenté en flammes au sol (COLCOMB le 4/10/1943 et PAUTHONIER le 27 avril 1944) ; grosse frayeur !

Ce sont ces différents événements qui lui ont inspiré plusieurs pages épiques, pour évoquer ces [« peurs de la noyade »](#) et ces [« peurs du feu »](#) qui hantent en permanence TOUS les pilotes de chasse pendant leurs missions ! Ils les place pour cela habilement dans un contexte plus vaste et sans les attribuer aux pilotes qui en ont été réellement concernés. Même s'il en reste très près, il écrit un roman iconique, et non pas l'histoire du III/6 !

Il est quand même logique de se poser la question de savoir pourquoi dans ce contexte l'auteur a mis en scène avec insistance « le Brigadier » dans un dinghy alors qu'Yves RUPIED y a échappé : la réponse à cette énigme existe, et elle est belle !

Je l'ai trouvée finalement en ayant découvert le texte de [l'allocution que le général Jacques le Groignec](#) a prononcée en février 2001 aux obsèques du général Yves RUPIED où il dit en substance :

*« Le 13 août 1942, le lieutenant Yves Rupied et son équipier le lieutenant Alain Thomas, interceptent et détruisent, au large de Dakar, un Wellington de la Royal Air Force. Mais son équipier ayant été touché et contraint de se parachuter en mer, il tourne au-dessus du naufragé et lance un appel qui sera vain. Lui-même rentre à sa base à l'extrême limite de son autonomie de vol. Il en voudra toute sa vie au commandant Stehlin d'avoir refusé d'envoyer une patrouille de relève et restera extrêmement marqué par ce drame ».*

Marcelin LABAS a trouvé ainsi l'occasion de faire un joli clin d'œil à son ancien chef d'escadrille ! Je pense qu'il faut lire : *« Nous savions tous, lors de nos périlleuses missions nocturnes au-dessus de la Méditerranée quand aucun de nos poils étaient secs, que celui qui nous guidait pensait surtout à nous ramener à bon port, sans revivre son cauchemar : savoir l'un d'entre nous perdu sur un minuscule radeau pneumatique à attendre d'hypothétiques secours... »* Et ce texte devient une sorte de figure allégorique qui lui a permis d'écrire cette magnifique phrase en épilogue : *« Le lendemain matin, à cinq heures, il repartait en mission ».*

En s'écartant parfois de la vérité historique, à aucun moment on ne peut taxer l'auteur d'avoir « forcé la dose » par forfanterie ; son texte est magnifique ; c'est en ayant su fouiller le fond des âmes de ses compagnons qu'il a pu donner une si grande force à son récit-culte pour parler des « Pilotes de Chasse ».

## Tableau officiel A.A. des accidents et pertes du III/6 et III/6 « Roussillon » 1943 – 1945

**LABUSSIÈRE Octave(it)** Dans « Chasseurs mes Frères  
**RICHARD (cne)** MPF

cote	date	Pays	Département / Lieux	Personnel(s) impliqué(s)	Appareil	Formation
AI 6 D 32	30/01/1943	Algérie	Maison Blanche	LABUSSIÈRE Octave(it) BRION Antoine (it)	Dewoitine 520 n°219 LéO 45 n°331	GC 3/6 GB 1/11
AI 6 D 32	02/04/1943	Algérie	Colomb-Béchar	LABUSSIÈRE (it)	Dewoitine 520 n°280	GC 3/6
AI 6 D 32	07/04/1943	Algérie	Ain Séfra	MECQUET Jean (s/c)	Dewoitine 520 n°469	GC 3/6
AI 6 D 32	12/04/1943	Algérie	Beni Ounif	CASASOPRANA Vincent (s/c)	Dewoitine 520 n°392	GC 3/6
AI 6 D 32	21/05/1943	Algérie	Oran La Senia	BIANCHI (sgt) GIOVANNANGELLI (s/c)	Dewoitine 520 n°236 P 39 n°29434	GC 1/3 GC 3/6
AI 6 D 32	26/05/1943	Algérie	Ain Séfra	RICHARD (cne)	Dewoitine 520 n°162	GC 3/6
AI 6 D 32	27/07/1943	Maroc	Martinprey	LOÏ Toussaint (adj)	P 39 n°293931	GC 3/6
AI 6 D 32	24/08/1943	Algérie	Lapasset	BRONDEL François (lt) STEPHAN Albert (s/c)	Caudron Simoun n°357	GC 3/6
AI 6 D 33	10/09/1943	Algérie	Lapasset	MACIA Jean (adj)	P 39 n°429424	GC 3/6
AI 6 D 33	10/09/1943	Algérie	Ouillis	LE GLOAN Pierre (lt)	P 39 n°429421	GC 3/6
AI 6 D 33	19/09/1943	Algérie	Lapasset	LEDUC Pierre (sgt)	P 39 n°429404	GC 3/6
AI 6 D 33	27/09/1943	Algérie	Lapasset	COLCOMB Gérard (sgt)	P 39 n°429414	GC 3/6
AI 6 D 33	04/10/1943	Algérie	Lapasset	COLCOMB Gérard (s/c) SANTON Georges (2e cl)	P 39 n°29384	GC 3/6
AI 6 D 33	11/10/1943	Algérie	Lapasset	LABUSSIÈRE Octave (it)	P 39 n°429405	GC 3/6
AI 6 D 33	28/11/1943	Algérie	Lapasset	BOILEAU (cne)	P 39 n°429373	GC 3/6
AI 6 D 33	01/12/1943	Algérie	Pointe Rouge	KNITTEL Aloyse (s/c)	P 39 n°429389	GC 3/6
AI 6 D 33	02/12/1943	Algérie	Noisy-les-Bains	MURTIN Jacques (lcl)	P 39 n°4227520	GC 3/6
AI 6 D 33	08/12/1943	Algérie	Lapasset	SALOTTI Jean Marc (sgt)	P 39 n°429202 P 39 n°4297794	GC 3/6
AI 6 D 34	15/03/1944	Algérie	Picard	ARNAUD DE LA MENARDIERE Christian (lt)	P 39 n°429085	GC 3/6
AI 6 D 34	04/04/1944	Algérie	Lapasset	ROIG (adj)	P 39 n°429371	GC 3/6
AI 6 D 34	25/04/1944	Algérie	Lapasset	MICHAUX Alain (s/c) ENJALBERT Guy (lt) BOURTOULE Gilbert (2e cl)	A 24 n°4254684	GC 3/6
AI 6 D 34	01/05/1944	Algérie	Taher	BOUTAREL Pierre (lt)	P 39 n°4218376	GC 3/6
AI 6 D 34	02/05/1944	Algérie	Taher	PAUTHONIER Pierre (sgt)	P 39 n°4218371	GC 3/6
AI 6 D 34	08/05/1944	Algérie	Taher	LABAS Marcelin (lt)	P 39 n°29382	GC 3/6
AI 6 D 34	19/05/1944	Algérie	Taher	BERNARD Pierre (s/c) RAYMOND Pierre (lt)	P 39 n°429405 P 39 n°428977	GC 3/6
AI 6 D 34	19/06/1944	Algérie	Taher	ENJALBERT Guy (lt)	P 39 n°429194	GC 3/6
AI 6 D 34	23/06/1944	Algérie	Taher	MARPAUD Léon (sm)	P 39 n°4218372	GC 3/6
AI 6 D 34	27/06/1944	Algérie	Taher	DE LA MOTTE André (lt)	P 39 n°429376	GC 3/6
AI 6 D 34	29/06/1944	Algérie	Taher	CARPENTIER Raoul (ev)	P 39 n°429372	GC 3/6
AI 6 D 35	22/07/1944	Algérie	Taher	DE SAINT-VENANT Michel (lt)	P 39 n°4470937	GC 3/6
AI 6 D 35	22/07/1944	Algérie	Bône-les-Salines	GOUJON Charles (slt)	P 39 n°428202	GC 3/6
AI 6 D 36	10/08/1944	Algérie	Taher	DHELLEMES Michel (lt)	P 39 n°429374	GC 3/6
AI 6 D 36	23/08/1944	Algérie	Taher	LABAS Marcelin (lt)	P 39 n°443925	GC 3/6
AI 6 D 36	23/08/1944	Algérie	Taher	MARPAUD Léon (sm)	P 39 n°4432453 P 39 n°429419	GC 3/6
AI 6 D 38	05/10/1944	France	Salon Provence	DEMOULIN Roger (cne)	P 39 n°70919	GC 3/6
AI 6 D 38	05/10/1944	France	Salon Provence	DHELLEMES Michel (lt)	p 39 n°443894	GC 3/6
AI 6 D 38	14/10/1944	France	Le Vallon	DAMIS Lucien (s/c)	P 39 n°4470920	GC 3/6
AI 6 D 39	04/11/1944	France	Le Vallon	MEQUET Jean (s/c)	P 39 n°4432448	GC 3/6
AI 6 D 41	15/03/1945	France	Theze-Vaumeille	DE PINSUM Louis (lt)	P 47 n°4420693	GC 3/6
AI 6 D 42	05/04/1945	France	Luxeuil	SCHNEIDER Gilbert (s/c)	P 47 n°4222828	GC 3/6
AI 6 D 42	06/04/1945	France	Fontaines les Luxeuil	BALLIN Georges (slt) JAHAN André (s/c)	P 47 n°4420667 P 47 n°4420680	GC 3/6

François-Xavier Bibert - Mai 2024

# Addendum 1

François-Xavier Bibert – Mai 2024

## Pierrot :

Beaucoup de ceux qui ont lu l'ouvrage de Marc Lissy se posent un jour la question. Et « **Le Gloan** » ? Est-il cité ou peut-on trouver une allusion qui lui fasse référence ?

Si oui, il faut essayer de lire entre les lignes. D'abord **un premier passage** (pages 12 et 13) :

Factuellement, on ne peut être qu'en octobre 1943 : L'auteur, réserviste résident en A.F.N., rappelé dans un Centre d'Instruction à la Chasse, vient d'apprendre qu'il allait être affecté au GC III/6, « *Groupe Province* ». Dans « Chasseurs mes Frères, il raconte :

- « Un pilote du Groupe « Prestigieux » de passage dans notre pouponnière nous fit l'aumône d'une courte visite... Sa poitrine constellée de décorations et d'insignes coloriés...
- — *Affecté au Groupe « Province »... Groupe de cloches !...*
- ... Mon humiliation s'accrut. Je croyais bien me souvenir d'un grand as de l'aviation française nommé X ...
- — *Mais... N'y avait-il pas X... ? Tout de même !... Il me semble !*
- ... l'homme du Groupe « Prestigieux » ... se tourna vers le moniteur (« *Fifi* ») pour discuter avec un homme véritable ...
- — *X « faisait » le Groupe « Province »... Hein, Fifi ?*
- Fifi lui retourna un regard absent
- — Ils ont **Grimaud**... Moins accrocheur, mais pilote mieux »

C'est ce texte, qui n'est évidemment pas anodin, qui introduit le chapitre « **La gent chasserresse** » (voir page 1). Il mérite d'être décrypté :

Je soumets ici **mon** interprétation, mais ce n'est qu'**une** interprétation !

À la date probable où est situé ce dialogue, le **lieutenant Pierre Le GLOAN** est mort depuis moins de deux mois ; il s'est tué au retour d'une mission de « Costal Command » le 11 septembre 1943.

Je pense que l'expression « **X « faisait » le Province...** » peut se traduire par « **ce n'est que par le lieutenant Le Gloan que l'on a entendu parler du III/6...** » et que celui qui la prononce ne peut être que le capitaine **Edmond Marin La Meslée**, alors commandant en second du **Groupe I/5 « Champagne** », équipé d'ailleurs de Bell P-39 « Airacobra », comme le III/6.

On sait qu'à cette époque Marin La Meslée a visité le C.I.C. de Meknès, et que la presse a largement communiqué sur ses 16 victoires qui en ont fait alors l'As le plus titré de 39/40, avant les armistices.

Pierre Le Gloan, pour sa part, était titulaire de 11 victoires. Encore adjudant [le 15 juin 1940](#), il est nommé sous-lieutenant dès le lendemain de son « officiel » quintuplé contre les avions de la Regia Aeronotica italienne au-dessus de la presqu'île de Saint-Tropez, aux commandes d'un Dewoitine 520 sortant d'usine ! Il est le seul aviateur à avoir eu l'honneur d'être cité au « communiqué » !

Et plus tard, Le Gloan s'était encore illustré lors de la funeste « Campagne du Levant » de 1941, quand l'État-Français a voulu défendre son « Empire ». Il avait alors porté son score à 18 victoires en abattant 7 nouveaux avions, mais des « Hurricane » anglais et des « Gladiator » australiens ! Il dépassait ainsi Marin la Meslée ! **Toute la nouvelle Armée de l'Air de 1943 savait cela** au moment où Saint-Exupéry avait commencé sa tournée des « bars de l'Escadrille » pour prôner la « [Réconciliation nationale](#) » !

Par contre le célèbre GC I/5 des Murtin, Accart, Engler (+ 09/1942) et Marin La Meslée n'avait pas été envoyé au Levant en 1941 et il avait ainsi une meilleure « cote » que le III/6, ce dernier toujours un peu « suspect » politiquement aux yeux des états-majors américains, anglais et français !

« Je **croyais bien** me souvenir d'un grand as de l'aviation française nommé X » dit Labas

« Ils ont **Grimaud...** Moins accrocheur, mais **pilote mieux** » dit le moniteur...

« Grimaud », pseudo d'un pilote du III/6 non identifiable, cité seulement une seule fois dans l'ouvrage, **meilleur pilote** que Le Gloan, **connu** d'un « Moniteur » **mais pas** du commandant en second d'un Groupe voisin, identique au III/6 ; pilote un peu furieux d'avoir été coiffé par Le Gloan au palmarès des victoires de la guerre ? Abracadabrantésque... !

Les deux phrases citées plus haut comportent deux restrictions de taille faites par « Marc Lissy » pour parler de Le Gloan ; elles n'ont certainement pas été écrites au hasard ! « Marcelin Labas » avait à gommer un parcours personnel bien chaotique et Pierre Le Gloan était bien à ce moment « un problème » pour les relations entre les « Alliés » et la « France Combattante ».

Marcelin Labas ne pouvait sans doute pas en dire plus sur Pierre Le Gloan en 1947 à une époque où la Campagne du Levant avait été quasiment rayée du roman de l'Histoire de France et où beaucoup dans l'Armée de l'Air cherchaient à cacher leur trop longue sympathie à la « Révolution Nationale » (\*)

(\*) Voir plus haut (page 2) les mots en bistré « travail, France, paternel » qu'on ne peut s'empêcher de rapprocher avec « Travail, Famille, Patrie », mots que d'ailleurs rien n'empêcherait dans l'absolu aujourd'hui d'être compatibles avec ceux de « Liberté, Égalité, Fraternité » ?

Il ne faut pas oublier non plus le récit que fait Labas de la mort de « Moulins », de celui des départs du « Vieux » et du « Patron », ses

réflexions sur lui-même ; le « clan » n'est pas porté à une grande sensiblerie quand un de ses membres le quitte ; il se resserre sur lui-même, la guerre, la vie continuent ; on y entre, on en sort, on est juste de passage... ; et si plus tard on se retrouve par hasard— « *tu te souviens du 7 février 1944 ?* — , on évoque, on se souvient, on rit et on pleure, de tout et de rien, et on oublie...

-----

**Dans un second passage**, celui du récit de la légendaire mission de ce 7 février 1944, au chapitre XI, on trouve enfin ces deux courtes phrases :

« — Ici **Pierrot** ! Je ne le vois plus...  
... C'est un Baby qui parle ! ...» (*page 286*)

Ce « **Pierrot** », à cette place, est un pseudo seulement présent une seule fois dans l'ouvrage, celui d'un pilote d'une formation n'appartenant pas au III/6, formation dont le code était « Baby » pour cette mission commune qui aurait eu lieu 5 mois après la mort de Le Gloan !

Or une légende voudrait que ce « Pierrot » de Marc Lissy soit « Le Gloan » ! À mon sens, ce n'est pas cohérent avec le reste de l'ouvrage et de plus, un « **Baby** » qui « **ne vois plus** » ne sont pas des associations très flatteuses pour parler de l'as du III/6 !

Mais, un de mes bons amis, particulièrement au courant de l'historique et des traditions de l'Armée de l'Air, à qui j'ai soumis ce texte m'a écrit :

*« Je ne résiste pas à votre démonstration "chronologique" mais ne pensez-vous que, Marcelin LABAS alias Marc LISSY en "CONTRACTANT LE TEMPS" et en "DILATANT L'ESPACE" a voulu évoquer, dans son chapitre « Souvenirs », et par ce simple « pseudo », l'épisode de l'accident de Pierre Le Gloan appartenant à un passé très récent, ne serait-ce que pour le devoir de mémoire ».*

*... On n'est pas sorti de l'auberge (quel Cheese !!!).*

À chacun de se forger une opinion ! La terre ne s'arrêtera pas de tourner !

---

## Addendum 2

*Aviation Magazine n°821– 1<sup>er</sup> mars 1983*

**« CHASSEURS MES FRÈRES » (Marc Lissy)**

Disons-le tout de suite, ce livre est à lire absolument. Il s'agit d'un classique qui provoqua quelques réactions à sa sortie il y a trente ans. Disparu du catalogue depuis longtemps, il avait pris un certain caractère mythique. Sa réédition par Guy Victor Labat doit être saluée comme un événement, elle permettra à tous de lire enfin l'un des plus beaux livres jamais écrits sur les pilotes de chasse.

Il ne s'agit pas d'une apologie du chasseur, bien au contraire. Rien n'est moins manichéen que cet ouvrage écrit par Marc Lissy qui, sous son véritable nom, Marcelin Labas, fut lui-même pilote de chasse pendant la deuxième guerre mondiale : un pilote à l'itinéraire peu ordinaire.



« Chasseurs mes frères », c'est la chronique d'une formation française ou plutôt son journal intime. On ne parle jamais véritablement des opérations, on n'y parle que des hommes avec une amitié, une sincérité totale. C'est cela qui fait de ces quelques centaines de pages une œuvre presque unique dans le genre. Entre amis on ne se ménage pas, mais même au travers des observations les plus cruelles, l'amitié transparait. Peu à peu, à travers ces hommes dissemblables, rassemblés un peu au hasard par la guerre et le commandement, se dégage ce qui fait qu'ils appartiennent à la même famille.

Le livre s'achève, plutôt qu'on ne finit de le lire, et le lecteur regrette presque la fin de la guerre parce qu'elle signifie aussi l'éparpillement de ces hommes au gré de destinées que plus rien ne soude si ce n'est le souvenir de ces années qui coïncidaient avec leur jeunesse.

- Edité par la Nouvelle Librairie de France, Guy-Victor Labat,
- Préface du général Clause,
- Aquarelles de Henruk Kuczynski.
- Relié, format 21 x 29 cm, 287 pages (existe en édition de luxe).

---

## Addendum 3

### Message de Denis TURINA - Colonel pilote de chasse en retraite

« Le parcours de Marcellin Labas m'était inconnu et je découvre que tout n'y est pas très clair. Cela montre aussi la difficulté, à cette époque, de savoir où était son DEVOIR ! On retrouve un peu le même souci avec les « Groupes Lourds », assez bien décrit dans « Lettres au ciel » d' Olivier Lafaye.

Bien entendu je possède un exemplaire de l'édition 1981 de « Chasseurs mes Frères » et je salue avec admiration le travail d'analyse que tu as fait autour de ce livre et de l'Histoire du III/6.

Il reste que si la réalité historique n'y est pas toujours bien respectée, **ce livre a pour moi valeur historique. Il me suffit de changer les noms de personnes, d'avions et de lieux, pour retrouver ce que j'ai vécu en escadrille.**

Bien amicalement. »

*Colonel Denis TURINA - École de l'air  
Promotion 1962 « Capitaine Martin »  
Pilote de Chasse*

---

## Addendum 4

### « L'Escadrille des Aigles » - Second ouvrage de Marc LISSY (Marcelin LABAS)

#### PRÉFACE

Certaines histoires ne s'inventent pas, et celle-ci a le rare mérite de l'authenticité.

Un jour, je tombai au hasard de mes lectures sur un journal de marche de l'Escadrille des Aigles, reproduit par M. James Saxon Childers, qui avait eu la chance de passer plusieurs semaines dans cette unité.

C'était un assemblage brut de détails savoureux et typiques, pris sur le vif, dans un milieu pittoresque que le Français ignore, et le sujet me séduisit tout de suite infiniment. J'ai puisé largement à cette source précieuse. J'ai cependant changé les noms, mêlé les caractères et les tempéraments, fabriqué de toute pièce des personnages fictifs, si bien que les sentiments et les actes ne peuvent être imputés en propre à aucun des acteurs vivants de cette héroïque, sanglante et pourtant souriante épopée.

J'y ai mêlé beaucoup de souvenirs personnels sur une matière que je possède à fond pour être moi-même pilote de chasse et pour avoir vécu souvent avec des unités de chasse anglo-saxonnes.

J'ai assemblé tous ces matériaux épars et essayé de bâtir une œuvre que je crois personnelle, et qui conduira le lecteur à travers une aventure vécue, passionnante tant par les conjonctures extraordinaires qui lui donnèrent naissance, que par la personnalité des hommes qui l'écrivirent avec leur sang.

Le second ouvrage de Marc LISSY a été publié en Algérie en décembre 1944 ; la préface de ce roman mérite quelques commentaires.



L'auteur n'est pas tombé « *au hasard de mes lectures* » sur « *un journal de marche de l'Escadrille des Aigles* » ! C'est impossible.

Après mai 1941 et sa défection des F.A.F.L. il n'a jamais pu se trouver en mesure de le faire en A.F.N. où il se trouvait après le débarquement U.S. En effet les trois « Eagles Squadron » de la « R.A.F. » sont passées à « l'US Army Air Forces » en septembre 1942 et intégrés dans le 4<sup>th</sup> Fighter Group qui n'a jamais quitté l'Angleterre pendant la guerre...

Par contre, l'ouvrage « *War Eagles* » de *M. James Saxon Childers*, publié dans les pays anglo-saxons au début de 1943, devait forcément circuler dans les bases aériennes alliées d'A.F.N. Marcelin LABAS, qui fit des stages

de formation dans celles-ci, a pu ainsi le découvrir et y « puiser largement »... pour écrire « *L'Escadrille des Aigles* », pendant l'hiver 1943 et le printemps 1944 alors qu'il était présent au GC III/6...

Mais il aurait dû citer l'ouvrage et non seulement son auteur !

On peut d'ailleurs être certain que c'est le fameux et réel « Cheese de Cassaigne et Lapasset », qu'il a vécu au « Roussillon » en mars 1944 et qu'il racontera plus tard à sa façon dans « *Chasseurs mes Frères* » comme « *Le chise de Trifouilly* », qui lui a inspiré l'épisode « *Une fameuse manœuvre* », du chapitre VI de son second ouvrage. Il y raconte en effet comment les « Eagles » ont mis une pagaille

invraisemblablement invraisemblable dans des grandes manœuvres militaires auxquelles ils n'étaient pas invités ! Mais là, sa fiction y dépasse de loin la réalité !

La suite de l'histoire est simple ! Les trois derniers paragraphes de la préface de « *L'Escadrille des Aigles* » qu'on peut lire ci-dessus auraient pu être quasiment repris au mot près pour compléter celle de « *Chasseurs mes Frères* ». C'est d'ailleurs ce que j'ai voulu expliquer ici, après avoir lu son second ouvrage, **avant** d'ailleurs d'avoir pris connaissance de son second roman ! Belle confirmation !

Ayant eu un certain succès de librairie en 1945 avec celui-ci, écrire dans la foulée quelque chose d'équivalent, à partir des souvenirs récents de son activité de pilote de chasse dans un Groupe français pendant les 20 derniers mois de la guerre, s'est imposé à lui.

Ce fut « *Chasseurs mes Frères* », écrit en 1946 et publié en 1947. Le Groupe GC III/6 « Roussillon » devint « *Le Province* » et quelques-uns de ses camarades officiers-pilotes reçurent un « pseudo ».

Mais, il est à parier que deux ou trois de ces derniers qui avaient eu peut-être l'occasion de lire l'ouvrage et de s'y reconnaître ne furent pas forcément très heureux de s'y retrouver un peu trop mis à nu ; et encore moins en 1981 quand le Général Clause les a nommément désignés ...

Mais aujourd'hui, il y a prescription !

*François-Xavier Bibert - Juillet 2024*

---

*Pour comprendre ces 17 pages il faut lire :*

[Le « Devoir de Mémoire » de Matthieu Girard – « Chasseurs mes Frères »](#)

[Informations sur Marcelin Labas](#)

[Le raid du GCIII/6 à Cassaigne et Lapasset - Avril 1944](#)

[Le capitaine Rupied alias « Le Brigadier »](#) (page 8 à 10)

*et en option :*

[« Humanisme et aviation ».](#)

*Cette page est une annexe à :*



[L'histoire du Groupe de Chasse GC III/6](#)

*faisant partie du :*

[Site personnel de François-Xavier Bibert](#)