Lieutenant Marcelin LABAS

Un aller-retour chez les F.A.F.L. :
Deux désertions en 1 an... Deux fois dissidents... !

Page mise en ligne en 2020 et complétée en 2024

Marcelin LABAS en 1937

Marcelin François Etienne **LABAS** est né à Souk-Ahras à côté de Constantine en Algérie le 27 décembre 1913. Boursier de la préparation militaire air (E.O.R.), il est élève officier à l'École d'Avord et obtient son brevet de pilote militaire (n° 25 363) le 7 octobre 1936 et dans la foulée son brevet de pilote civil 2ème degré (n° 7343).

Son nom apparaît à la fin du livre référence de **Germaine L'Herbier Montagnon, *« Cap sans retour »,*** traitant des aviateurs qui les premiers ont répondu à l'appel du Général de Gaulle ou qui sont partis de leur propre chef vers l'Angleterre, dans la « **liste des personnes cités »** avec un renvoi vers une page concernant les départs de Royan du 18 juin où justement il n'est pas cité ! *(Page reproduite ci-dessous),* ce qui est le cas aussi du lieutenant Jean de GOUJON de THUISY.

Dans cet ouvrage, GOUJON de THUISY figure aussi dans la liste des « Morts pour la France », le 1er novembre 1944, avec l'indication de son départ : « 18 juin – Cognac – Potez 63 ».

Le JMO du GAO I/589 est plus que laconique à ce sujet à la date du 18 juin :

- Les lieutenants LABAS, de THUISY et PALLU partent en mission et ne reviennent pas
- Le Capitaine des Pallières (commandant le I/589) part en Mission et ne revient pas.

Explications : LABAS *(pilote)*, de THUISY *(observateur)* et le lieutenant Bernard PALLU *(de l'Armée de Terre, volontaire pour un stage de formation « observateur aviation » et affecté au GAO I/589 début* mai1940), partis **avant l'appel du Général de Gaulle**, atteindront bien l'Angleterre avec le premier Potez, en se posant à Eastbourne, tandis que des PALLIÈRES, étonnamment seul à bord du second, a été abattu au-dessus de l'Eure et Loir. Le capitaine, blessé, prisonnier et hospitalisé par les Allemands, put s'échapper plus tard de l'hôpital de Versailles et *(à confirmer)* gagner l'Espagne.

Pour LABAS : ***Première désertion... Première dissidence...***

LES ÉVASIONS COLLECTIVES DE 1940

ÉCOLE DE PILOTAGE DE ROYAN

Lieut. Observateur **MOIZAN Robert** (17 sept. 1912 + 23 oct. 1942).

Lieut. Pilote **PREZIOSI Albert** (23 juil. 1915 + 28 juil. 1943).

Lieutenants **SOUFFLET Jacques**, **EZANNO Yves-Paul**, **GAILLET Henri.**

18 juin 1940

(Nota : 17 juin 1940, pour Jacques SOUFFLET, Ministre des Armées en 1973/74, dans ses mémoires...)

Oui, dès l'appel du Général de Gaulle, des aviateurs s'en vont, selon sa demande « ...s'unir à lui dans l'action, dans le sacrifice et dans l'espérance ».

Ainsi, cinq officiers de l'Ecole de Pilotage de Melun, école repliée successivement à Alençon, puis à Royan le 7 juin, cinq officiers les tout premiers, s'évadent.

Sous le prétexte d'un vol d'entraînement, ils partent du terrain de Médis à bord de trois « Simoun », et atterrissent, sur un aérodrome du Sommerset, en Angleterre.

Le cœur gros de rancune et de désirs amers.

(BAUDELAIRE) .

Ils seront les Premiers Compagnons, avant-garde de ceux qui, suivant le vers de Corneille,

N'ont pas voulu connaître

La honte de mourir sans avoir combattu.

De ceux qui, pendant des années, poursuivront un lent cheminement à travers le pur et l'impur, le juste et l'injuste, la certitude et le doute, les longues impatiences et les batailles brèves, les désastres, les succès...

De ceux qui ne seront que, bien tardivement, illuminés par les rayons de la gloire.

De ceux qui, trop nombreux, mourront avant d'avoir reçu leur récompense : la résurrection de la France.

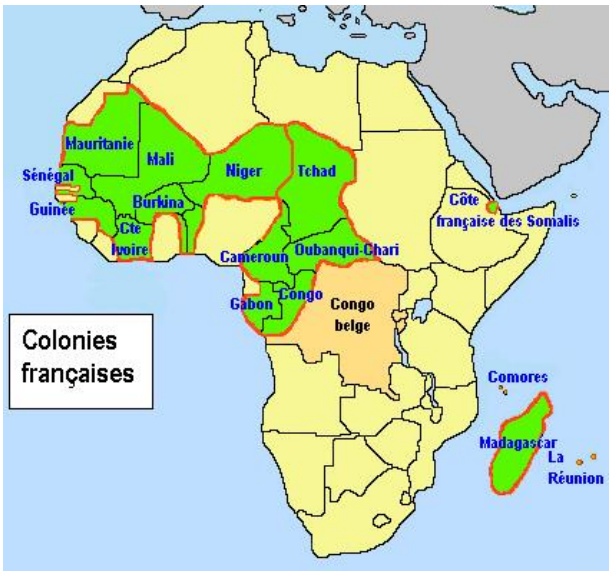
Transcription de la page 16 de « Cap sans retour » de Germaine l'Herbier Montagnon dans laquelle Marcelin LABAS et de THUISSY ne sont pas cités...

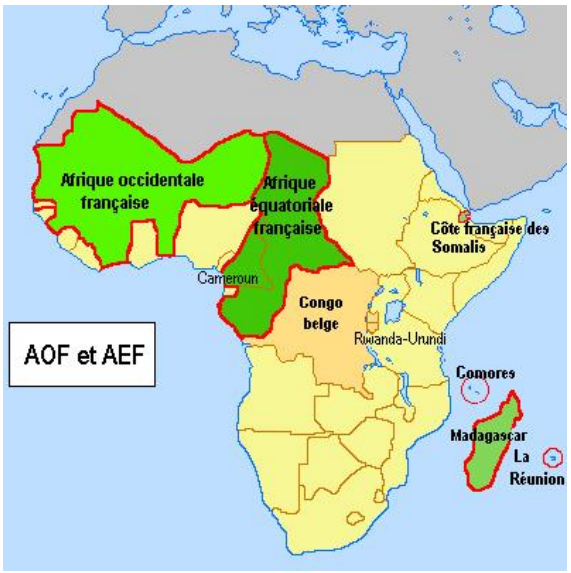
Note : On peut penser qu'initialement Germaine L'HERBIER MONTAGNON aurait écrit quelque chose sur l'évasion des deux Potez 63 du GAO I/589 de Cognac, d'où les deux renvois vers la page 16 pour LABAS et de THUISY (sans parler de PALLU, de l'Armée de Terre, et de des PALLIÉRES qui n'a pas atteint l'Angleterre) et que ce texte n'ait pas été conservé ensuite, d'où ces deux renvois orphelins dans l'ouvrage imprimé !

Ensuite, le parcours de Marcelin **LABAS** du 18 juin 1940 au 19 mai 1941 est parfaitement connu.

En Angleterre, quelques avions français, portant maintenant des cocardes britanniques ont été mis en état de vol opérationnel à Saint-Atham pour permettre aux premiers pilotes engagés derrière le général de Gaulle de reprendre leur entraînement en août, dont Marcelin **LABAS**, matricule 30 120, après plus d'un mois passé en salle de cours théoriques en piaffant d'impatience avant de pouvoir voler.

Certains seront affectés dans des *squadrons* britanniques, d'autres sont destinés à l'expédition envisagée en Afrique, c'est-à-dire le ralliement de l'A.O.F. et de l'A.E.F. Ce sera « l'affaire de Dakar » en septembre ; il est de ceux-là.





L'opération sur Dakar est un échec. Les quelques avions mis en caisse dans des cargos et les pilotes ne font qu'un aller-retour Angleterre – côtes d'Afrique mais repartent de Freetown le 2 octobre 1940 pour débarquer à Victoria au Cameroun britannique et gagner le Cameroun Français déjà « libre ». La volonté du Général de Gaulle est de monter une offensive avec les forces dont il dispose (un peu plus de 17 000 militaires dont 15 000 indigènes) contre les italiens et rallier ainsi toute l'A.E.F., puis de là tout l'Empire…

Le 13 octobre, les F.A.F.L. mettent théoriquement en ligne :

- le groupement du capitaine Biamais à Douala avec le Potez 540, trois Potez 25 et un Potez 24,
- le groupement du lieutenant **LABAS** à Pointe-Noire avec le Bloch 120 et deux Caudron « Pélican » réquisitionnés, puis renforcé par 4 Lysander,
- la force principale du G.C.1. aux ordres de Marmier constituée par 3 escadrilles, une de Blenheim et deux de Lysander en cours de montage à Douala.

Les opérations pour rallier le Gabon sont immédiatement enclenchées et la reddition de Port-Gentil a lieu le 13 novembre 1940.

Malheureusement le ralliement du Gabon ne se fait qu'au prix des premiers affrontements sanglants entre Français des deux France !

Les aviateurs « libres » effectuent une centaine de sorties de reconnaissance, bombardement et mitraillage. Deux aviateurs sont tués, trois sont portés disparus en mer...

Ces combats entre Français sont un choc pour les Hommes et certains navigants choisiront de se retirer des opérations pour se consacrer à des tâches administratives.

Marcelin **LABAS** n'est pas de ceux-là ; ce n'est qu'en mai 1941 qu'il prendra la décision radicale de quitter la France Libre et on trouvera dans le journal *« L'Illustration »* du 11 décembre 1943 le texte suivant sans citer l'auteur, mais on sait maintenant qu'il s'agit de lui :

«... je participais aux opérations de Libreville, mais en spécifiant bien que je me bornerais à taire des reconnaissances pour éclairer et aider nos éléments, parmi lesquels j'avais de nombreux amis et que je me faisais un devoir de ne pas abandonner. J'étais à ce moment persuadé de me battre contre des troupes allemandes, mais il me répugnait de tirer un seul coup de feu contre un territoire français, même si cet acte, comme je le pensais, était pleinement justifié.

Mes camarades, comme moi-même, exécutaient ces missions la mort dans l'âme et les considéraient comme un nécessaire mais horrible devoir, une de ces lâches épouvantables qu'il fallait accomplir quand même pour sauver la France. D'ailleurs ils y mettaient pour la plupart assez peu de conviction, et bien des bombes sautèrent loin de leur but où même n'éclatèrent pas. Ils voulaient surtout essayer d'impressionner en faisant le moins de mal possible. »

Mais il faut bien dire que le parcours de Marcelin **LABAS** est assez trouble de mai 1941 à fin 1943 *(date à laquelle il est affecté en A.F.N. au Groupe de Chasse G.C. III/6 « Roussillon »).* A cette époque la presse est sous contrôle et selon le lieu et la date où des publications le citent, sans doute avec un certain décalage dans le temps, ses déclarations ne sont pas très cohérentes. Ses ouvrages doivent également être lus avec un esprit critique et finalement sa destinée ressemble un peu à une voile qui se place facilement dans le sens du vent...

Quoi qu'il en soit, même si c'est sans enthousiasme, le lieutenant Marcelin **LABAS** est bien au service du Général LECLERC début 1941 lorsque celui-ci lance l'attaque sur Koufra à partir de Fort-Lamy. On peut trouver ci-dessous la transcription du document officiel relatant ces opérations :

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS AÉRIENNES SUR KOUFRA

JANVIER 1941

A - ORDRES RECUS

Destruction de l'aérodrome et du fortin de Koufra suivant ordres du colonel Leclerc.

B- PRÉPARATION

Le GRB1 disposant de 10 Blenheim comptait au 30 Janvier :

- **9 appareils disponibles sortant tous de révision de 60 ou de 90 heures**
- **L'appareil en cours de dégroupage à Fort Lamy.**

Le matériel accessoire : bombes, munitions, carburant, couchage, vivre, avait été acheminé sur OUNIANGA au début de janvier par voie de terre. La plus grande partie était à pied d'œuvre, mais par suite de l'intensité exceptionnelle du trafic sur le parcours LAMY-FAYA-OUNIANGA, les camions et les chameaux n'avaient pu tout monter.

Au 30 janvier, il manquait notamment la presque totalité des bombes GP, le matériel de chargement des bombes, le matériel de couchage et une grande partie des vivres. Un avion « Bombay » mis à la disposition du GRB1 par la RAF a pu monter les bombes manquantes de FAYA à OUNIANGA.

Une camionnette équipée en radio et en génie par les seuls moyens du groupe, partie de LAMY le 19 janvier arrivait le 30 janvier à OUNIANGA en bon état.

C - ÉXECUTION

Le 30 janvier, 4 Blenheim quittaient FORT-LAMY et 4 autres MAIDUGURI ; l'un d'eux en difficulté de moteur se posait avec un seul moteur à KORO-TORO. Les 7 autres gagnaient directement OUNIANGA.

Le colonel LECLERC précisait alors que le GRB1 ne serait très clairement pas engagé avant le mercredi 5 février et le serait uniquement sur le fortin.

Le 31 janvier, fut consacré aux pleins d'essence et à la révision des moteurs. Le Blenheim en panne à KORO-TORO rejoignait FAYA où il procédait à la remise en état du moteur en panne.

Le 1er février, à 17 heures le GRBI était alerté par télégramme de la colonne à terre demandant son intervention immédiate sur l'aérodrome.

Une fois les ordres donnés, la nuit fut consacrée aux pleins d'essence et d'huile, à la modification des armements, due au changement d'objectif, au chargement des bombes et à la confection des bandes mitrailleuses.

Le 2 février, à 5h45, les équipages et les mécaniciens se trouvaient aux avions, le chargement en bombes s'était révélé très difficile du fait du manque de treuils et de chariots porte-bombes.

Les deux seuls armuriers qui avaient déjà travaillé toute la nuit, purent difficilement terminer leur tâche pour 10h45, heure limite de décollage.

Le départ prévu pour 9h30 eut lieu à 10h45, deux Blenheim de l'Etat-major du Groupe, 3 Blenheim de la 1ère Escadrille et 2 Blenheim de la 2ème escadrille prirent le départ.

Un avion de la deuxième escadrille ne put partir ayant eu une baisse de régime à 100 km d'OUNIANGA dut revenir au terrain, il largua ses bombes dans le désert et atterri sans incident.

L'opération proprement dite se déroula normalement, voir compte-rendu ci-joint.

Cette première mission montra que le départ et le retour en groupe doivent être obligatoires afin de permettre un fonctionnement correct des transmissions, d'assurer une navigation aussi précise que possible et de repérer les équipages en détresse, que les chargements de bombes ne peuvent être faits dans les heures précédant le départ sans matériel adéquat, (un armurier par deux avions est un minimum), que l'envol de la totalité des avions du groupe sur un terrain sablonneux est considérablement retardé par la poussière de sable soulevée, poussière qui a obstrué les mécanismes de certains lance-bombes et de plusieurs mitrailleuses.

Le 3 février, à la suite d'un deuxième message du colonel LECLERC, il fut, envoyé un Lysander et un Potez sanitaire au puis de SARRA.

Contrairement aux ententes avec les troupes à terre, le terrain n'était ni balisé ni repéré par des feux, les avions rentrèrent à bout d'essence sans avoir trouvé le terrain.

Le soir le Colonel LECLERC envoyait un troisième message.

Journée passée en révision et chargement des avions.

Le 4 février, la liaison est assurée avec le Colonel LECLERC, les deux avions d'observation ayant trouvé le terrain de SARRA en un point totalement différent de celui indiqué par le télégramme précédent. Par une lettre manuscrite en date du 4 février 1941, le Colonel LECLERC donne de nouvelles instructions au GRB1.

L'après-midi, arrivée du Capitaine FLORENTIN qui apporte une autre lettre manuscrite du Colonel LECLERC donnant des ordres périmés. Le Lieutenant de la ROCHE rapporte de FAYA les nouvelles de la radio italienne.

Le 5 février, départ pour bombardement de l'aérodrome de 4 Blenheim. L'avion du lieutenant SAINT-PEREUSE se pose au nord de TEKRO à la suite de l'arrêt du moteur droit, emplacement reconnu par le sergent-chef PETAIN, équipage indemne, une équipe de secours commandée par le Lieutenant CROUZET et comprenant 2 camions est envoyée sur les lieux. Une liaison par avion est organisée, les premières recherches effectuées le soir même en Lysander par le Commandant ASTIER DE VILLATTE sont infructueuses.

L'avion de l'adjudant-chef GRASSET fait demi-tour par suite d'un échauffement anormal des moteurs.

Aucune nouvelle des deux autres avions. Seul celui du lieutenant CLARON passe un S.O.S., semblant indiquer qu'il est perdu dans la région

d'OUNIANGA-KEBIR. Impossibilité de communiquer avec cet avion pour le relever.

Le compte-rendu de cette mission a été établi après le retour de l'équipage du Blenheim posé à GOURO.

Le 6 février, la mission prévue est remise par suite de condition atmosphérique défavorable au Nord d'OUNIANGA.

A 10 heures, un télégramme annonce que l'avion du Lieutenant HIRLEMANN a atterri à GOURO. Un camion y est envoyé avec de 1'essence pour lui permettre de rejoindre OUNIANGA.

A 11 heures tous les postes du Nord sont alertés pour les recherches de l'équipage CLARON.

A 13 heures, tempête brutale et vent de sable bouchant en moins de 10minutes tout 1'horizon. Les 2 avions devant aller reconnaître et ravitailler le Lieutenant de SAINT-PÉREUSE sont arrêtés. Il n'y a plus qu'à attendre.

Le 7 février, la tempête de sable diminue d'intensité. Recherche de 1'avion du Lieutenant de SAINT-PÉREUSE sans résultat. Le Lieutenant HIRLEMANN demande une équipe de dépannage à GOURO, ses moteurs fonctionnant mal.

Le 8 février, arrivée de Monsieur le Général de LARMINAT en Glenn-Martin piloté par le Commandant GOUMIN. L'avion du Lieutenant de SAINT-PEREUSE est retrouvé, repéré et l'équipe de dépannage commence son démontage.

Le 9 février, monsieur le Général de LARMINAT décide d'aller à SARRA, en Glenn Martin. Sans avoir trouvé le terrain, le commandant GOUMIN repart vers Fort-Lamy.

L'avion de transport « Bombay » mis à la disposition des F.A. de l'A.F.L. par la R.A.F. part pour bombarder KOUFRA et ne rentre pas. On pense qu'il a atterri dans la vallée du Nil par suite de la mauvaise visibilité.

L'avion du Lieutenant CLARON reste introuvable malgré les recherches. Deux Lysander font le voyage de SARRA pour rien, le colonel LECLERC ne se trouvant pas au rendez-vous. Un télégramme arrivé l'après-midi précise que par suite de retard il n'est arrivé qu'à 17 heures au lieu de 10.

Aucune garde ne se trouvait à SARRA pour protéger les avions contre une attaque Italienne possible.

Le 10 février, mission de bombardement au fortin EL TAG à KOUFRA. Six avions partent à 10 heures, mais l'avion du Lieutenant du BOISOUVRAY, par suite à une baisse de régime, fait demi-tour après 20 minutes de vol.

Voyage dans des conditions de visibilité très mauvaises, brume de sable, nuages.

Le bombardement est effectué à hauteur des nuages.

Au retour, un avion est repéré par le Capitaine LAGER à 130 milles d'OUNIANGA, à 20 milles de la route. (Une reconnaissance faite le lendemain montrera qu'il s'agit du « Bombay »).

Un groupe de deux Blenheim ira le repérer demain. Nous supposons qu'il s'agit de l'avion du Lieutenant CLARON.

Le « Bombay » donne de ses nouvelles, il s'est perdu aux environs d'OUNIANGA et se fait relever en génie par la voiture radio. Aucun avion n'étant disponible les recherches seront faites demain.

Arrivée du Colonel LECLERC de SARRA par Lysander. Il a poussé jusqu'à KOUFRA et ramené un prisonnier.

Contrairement aux décisions prises avant les opérations, le Colonel LECLERC demande une nouvelle série de missions au GRB1 et il n'admet pas l'indisponibilité de la totalité des avions. Il sembla que la non réussite ou tout au moins la demi réussite des opérations de KOUFRA doive retomber sur l'aviation.

Le Colonel LECLERC fait remarquer au Lieutenant LABAS que nous avons eu tort de faire rechercher les avions perdus.

Recherches de l'avion du Lieutenant CLARON par 5 Blenheim, pas de résultat.

Le 11 février, départ du Colonel LECLERC pour FAYA en sanitaire POTEZ.

Ravitaillement du « Bombay » par les 2 Lysander. Il rentre par ses propres moyens à OUNIANGA. Nous apprenons qu'il n'a pas trouvé KOUFRA, s'est perdu au retour, s'est retrouvé à l'ouest d'AOUENAT et a finalement fait un premier atterrissage sur le sable le 9 puis un second vol le 10 avec ce qui lui restait d'essence.

Le 12 février, la remise en état des avions révèle que 4 grosses réparations seront nécessaires au retour et que presque tous les moteurs droits devront être dégroupés.

L'ordre de retour est donné.

D. - CONCLUSIONS :

D'une façon générale les missions prévues ont été exécutées. Le GRB 1 avait garanti de faire un minimum de 14 missions sur KOUFRA, il en a exécuté 17.

Les résultats obtenus au cours des 2 premières opérations sur l'aérodrome ont été satisfaisantes et semblent supérieurs à ce que l'on peut être an droit d'attendre sur de tels objectifs. Les résultats de la troisième opération ont été moins bons, très probablement par suite d'une erreur de cartes situant le fortin d'EL TAG à une altitude fausse.

Les pertes sont de deux appareils et d'un équipage :

Un appareil a eu une panne à un moteur à 100 kilomètres de l'objectif puis au retour une panne de l'autre moteur à 150 kilomètres d'OUNIANGA. L'avion posé le train rentré semble récupérable, il est en cours de démontage. L'équipage est sain et sauf, l'équipement spécial qui avait été prévu pour le cas de panne dans le désert s'est révélé entièrement au point.

L'autre appareil, aperçu pour la dernière fois sur KOUFRA, n'a jusqu'à présent pas été retrouvé. L'équipage doit pouvoir tenir jusqu'au 20 sans de grosses privations. Il semble se trouver dans un rayon de 100 kilomètres d'OUNIANGA, mais par suite d'un affolement du radio, il n'a pu être mieux repéré par la voiture radio qui a reçu de lui le dernier message avant qu'il se pose à bout d'essence.

E - MATÉRIEL

Un groupe de Blenheim partent d'un terrain de secours situé à 1200 kilomètres des bases et opérant sur un objectif situé à 600 kilomètres de ce terrain est soumis aux risques maxima et ne peut avoir qu'un rendement Minimum :

- **le personnel mécanicien est réduit alors que les moteurs et cellules soumis à un traitement anormal demandent un entretien maximum,**
- **les moyens dont disposent les équipes de mécaniciens sont limités à la caisse d'outillage alors qu'il faudrait un véritable atelier pour faire face aux réparations simplement de première nécessité,**
- **le travail eu plein air se fait dans une atmosphère saturée de sable, avec le seul secours de noirs complètement inexpérimentés. Les moteurs se trouvant extrêmement bas, avec une prise d'air au-dessous de l'aile, ont subi une usure rapide, surtout les moteurs droits qui sont en plein dans les remous provoqués par l'hélice gauche,**
- **au cours de la première opération un seul avion a eu des difficultés de moteurs,**
- **au cours de la deuxième opération, deux avions ont eu des pannes ou tout au moins des ennuis avec leurs moteurs,**
- **au cours de la troisième opération, tous les avions, sans exception ont eu des baisses de régime ou des ennuis divers de moteurs,**
- **la consommation d'huile qui était de quatre litres par heure lors du voyage de FORT-LAMY- OUNIANGA-KEBIR est passée au cours de la troisième opération à huit litres par heure. Les moteurs ne sont pas seuls à avoir souffert du sable. Les lance-bombes et mitrailleuses malgré les révisions constantes ont eu plusieurs enrayages, certains pouvant avoir des conséquences graves,**
- **au cours de la première opération, 2 avions sont rentrés l'un avec 4 petites bombes, l'autre avec 4 bombes incendiaires en partie déclenchées,**
- **au cours de la troisième opération, un avion est rentré avec une bombe de 250 livres non déclenchée.**

Le radio a elle aussi pâti des conditions locales. L'existence d'une zone constante de vent et de brume de sable entre OUNIANGA et KOUFRA provoque des extinctions à peu près complètes et fausse les relèvements goniométriques. La poussière de sable a provoqué de nombreuses pannes à l'intérieur des appareils d'émission et de réception.

F - MÉTEO

Les prévisions météorologiques sont à peu près impossibles à établir en raison du défaut de liaison. Les opérations n'ont pu bénéficier que de sondages locaux, en général insuffisants et de prévisions anglaises vieilles de 24 heures.

A chaque mission il a été constaté que le régime des vents à OUNIANGA n'avait aucun rapport avec le régime des vents au nord de la falaise de TEKRO.

Des dérives passant de – 10 degrés à + 10 degrés ont été fréquemment mesurées.

C'est probablement là une des principales causes de l'incident du « Bombay », dont l'équipage est habitué à voyager avec des prévisions météorologiques précises.

G - PERSONNEL

Le personnel navigant et mécanicien s'est montré à la hauteur de sa tâche :

- **Le personnel navigant en exécutant avec le plus bel esprit de sacrifice des missions périlleuses dans un pays rébarbatif où la panne pardonne rarement et sur un matériel peu adapté à ce genre de mission ;**
- **Le personnel mécanicien en travaillant jour et nuit pour lutter contre les éléments contraires et maintenir le matériel au potentiel maximum.**

L'attention du commandant est particulièrement à attirer sur l'effort extraordinaire fourni par les équipages des 4 avions du détachement des FA du Tchad. Avec un matériel fatigué ou complètement inapte à la navigation, ils ont exécuté des missions chaque jour, quelques soient les conditions météorologiques, atterrissant sur un terrain de fortune en territoire ennemi, terrain non gardé malgré les assurances données par les troupes. Ils ont grandement aidé au sauvetage du Blenheim et du « Bombay » posés au sud du Jef-Jef.

Le personnel navigant qui a participé à de telles opérations est mûr pour toutes les missions, car rares seront mis à l'épreuve avec une telle intensité.

Lorsque d'autres missions auront permis à l'ensemble des équipages d'acquérir une discipline de vol totale, le Groupe sera digne des Groupes de bombardement de jour qui avaient la maîtrise du ciel en 1918.

En février 1941, décision est prise de former un Groupe de Glenn Martin sous le commandement du commandant Goumin. Ce sera l'escadrille de bombardement n°2 de la France Libre, le GRB 2, dont l'entraînement débute en mars 1941 à Brazzaville et ce n'est pas sans de nombreuses casses ; le lieutenant **LABAS**, par exemple, grille le moteur gauche du Glenn n°110 le 25 mars.

L'escadrille, forte de 32 personnes, est alors envoyée au Caire où elle est affectée au Sq 223 britannique et se trouve embarquée dans la **« Campagne du Levant : Liban et Syrie »**.

La suite est extraite du livre référence traitant de ce sujet du regretté Christian Jacques EHRENGARDT *(Lavauzelle 1987)*.

Seconde désertion… Seconde dissidence…

Le 18 mai, deux Maryland effectuent une nouvelle mission, toujours avec des équipages français. Le premier (lieutenant Labat *(c'est **LABAS** en fait)*, capitaine Kopp, adjudant Richard et sergent Delfaut) suit l'itinéraire emprunté par Goumin lors de la toute première sortie. A bord du second ont pris place le commandant Goumin et le capitaine Tulasne. Cet appareil (« 1617 ») survole Damas, Palmyre, Deir ez Zor, Homs, Beyrouth et Saïda et se pose après un vol de six heures. L'un des deux avions, probablement celui de Labat (**LABAS**), est pris à partie à 12h 30 par quatre Morane du G.C. I/7. Les sous-lieutenants Dumoulin et Fabre et l'adjudant André revendiquent plusieurs coups au but. Le Maryland pique alors au ras du sol. Il est rejoint au-dessus de Malakaa par le capitaine Escudier, mais parvient à fausser compagnie à ses assaillants. Trois Blenheim, également partis d'Aqir, sont interceptés timidement une demi-heure plus tard par une autre patrouille du I/7. Le sergent-chef Veillie attaque deux Blenheim à lui seul, tandis que les lieutenants de La Taille et sous-lieutenant Trulla concentrent leur tir sur le troisième. Ils ont l'impression de le toucher, mais le voient s'enfuir à basse altitude et vitesse réduite. Les trois bombardiers regagnent en fait leur base indemnes.

Un épisode bien étrange se produit le 19 mai. Refusant de se battre contre ses compatriotes, ou souffrant du mal du pays, le lieutenant Labat (**LABAS**) « emprunte » à nouveau un Maryland aux Sud-Africains, mais cette fois, sans idée de leur restituer. Bien au contraire. A 13h 55, il écrase le bimoteur à deux kilomètres à l'est de Kuneitra, brisant le train et l'aile droits. D'après certaines sources, Labat aurait volontairement cassé son avion afin qu'il ne puisse pas être retourné contre ses anciens hôtes. Toutefois, Labat (**LABAS**) donnera lui-même **une autre version des faits** — qu'il faut lire avec **les précautions d'usage** — dans les colonnes du numéro du 11 décembre 1943 de « L'Illustration » *(qui ne cite pas son nom).*

« Le lendemain on me demanda une reconnaissance sur la Syrie, avec mission de mitrailler si je voyais des avions allemands. J'exécutai cette reconnaissance le dimanche 17 juin (sic) ; je vis deux Junkers à Alep, mais je ne mitraillai pas. Au retour les Anglais me demandèrent des explications. Je répondis à mon commandant d'escadrille, que j'avais retrouvé là, que je me refusais à tirer une seule cartouche sur la Syrie. Il me dit qu'il m'approuvait et qu'il allait partir au Caire demander le rapport du général Catroux. Il partit en mission le lendemain 18 et je ne le revis plus. Il me fut alors donné l'ordre, le 18 au matin, de me tenir prêt à exécuter pour l'après-midi une mission de bombardement sur la Syrie. J'acceptai, mais je prétendis avoir à essayer mes freins auparavant. A midi, j'allai sur la piste, en chemise et sans casquette pour ne pas donner l'éveil. Je mis en route et décollai aussitôt.

Je ne voulais pas courir le risque de voler longtemps au-dessus de la Syrie seul et sans défense contre les chasseurs. Je choisis un endroit d'où l'on put voir que j'atterrissais volontairement. Mais, en choisissant le terrain, je ne remarquai pas les parpaings enfouis sous les herbes. Mon train droit fauché, l'avion s'écrasa au sol, à mon grand regret. »

Ce curieux renversement de passage en « dissidence » plonge les Français libres dans un embarras certain. A tel point, que le commandant Goumin plaidera une mission de « rachat » qui l'emmènera avec son équipage au-dessus de la Crète où il trouvera la mort.

Mais moins d'un mois après l'évènement, c'est-à-dire 2 ans ½ avant l'article de « L'Illustration » ci-dessus, le journal « Candide » qui se situait dans la mouvance maurrassienne nationaliste et antisémite *(Pierre Gaxotte, secrétaire particulier de Charles Maurras, a été membre de la direction collégiale de la rédaction jusqu'en 1940, à côté de Lucien Rebatet et Robert Brasillach, deux des jeunes talents Maurras)* a publié un récit dans lequel les déclarations de Marcelin **LABAS** *(non cité)* sont beaucoup moins amènes envers les Gaullistes...

CANDIDE

18 juin 1941

Un ex-dissident raconte

Par Louis FOURNIER.

Il y a quelques jours, un avion britannique, un Glenn Martin, atterrissait à Kuneitra, en Syrie, après avoir essuyé le feu de la D.C.A. Un lieutenant aviateur en descendit. Un Français :

« Je me rends, dit-il. J'abandonne la cause gaulliste pour des raisons morales. »

Voici, en résumé, les déclarations qu'il a faites aux autorités militaires.

Parti avec son appareil le 19 juin 1940 de France, il rejoint l'Angleterre. Après l'armistice, il répond à l'appel de de Gaulle et s'engage dans ses troupes.

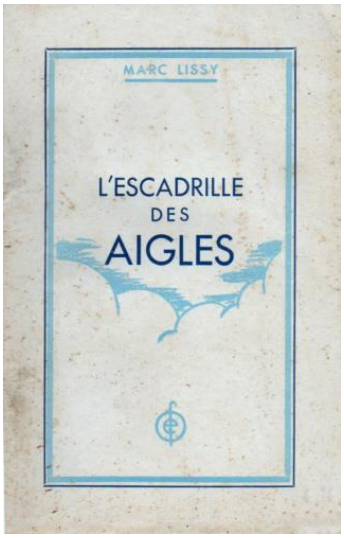
En septembre, il quitte la Grande-Bretagne à bord d'un cargo pour participer à l'affaire de Dakar, avec un certain nombre d'aviateurs de son, groupe.

Leurs appareils étaient en caisse, dans les cales du navire. En effet, tous les membres de l'expédition étaient persuadés, sur la foi des rapports qui leur avaient été faits, que tout le monde à la colonie était gaulliste, qu'ils seraient reçus à bras ouverts, et qu'ils pourraient tranquillement installer une base !

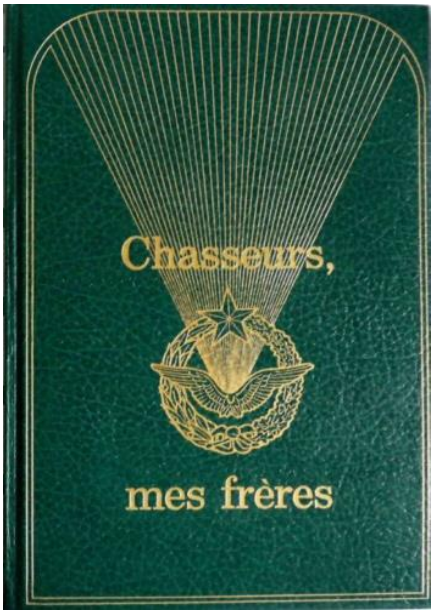
Les premiers coups de canon tirés par les batteries côtières devaient les éclairer sur leur erreur. La situation était très différente de celle qui leur avait été représentée, et la démoralisation fut instantanée. Le contingent débarqua à Douala, au Cameroun, et là une rébellion manqua d'éclater parmi les sous-officiers.

D'Afrique Equatoriale, le même aviateur participe, avec les unités venues du Tchad, aux opérations dans le sud de la Tripolitaine, d'où il est envoyé en Egypte. De là, il se rend en Palestine, où il est affecté à une des escadrilles anglaises. A la fin de mai, il reçoit l'ordre de partir à bord d'un Glenn Martin pour effectuer un bombardement sur Rayack.

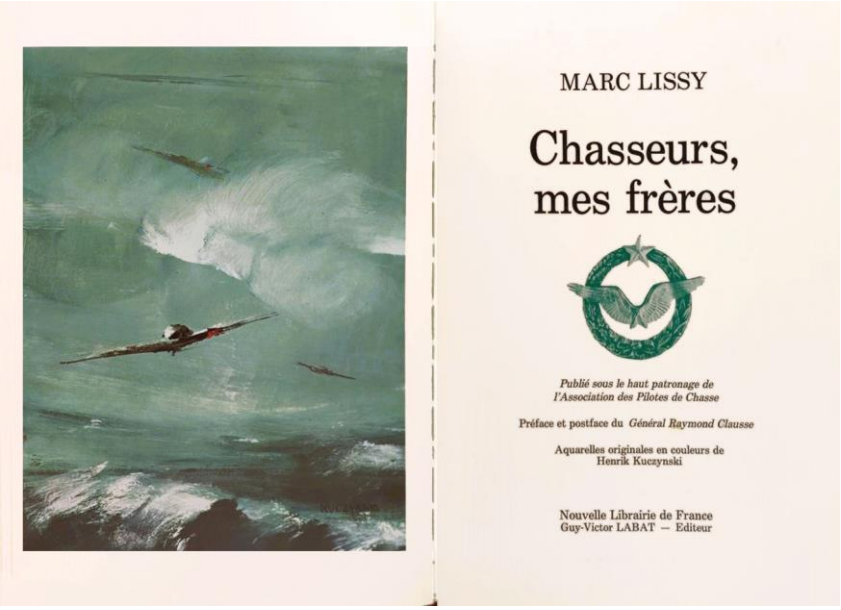
C'est alors que se pose pour lui le cas de conscience : lâchera-t-il ses bombes, qui risquent de tuer un de ses camarades ?



Marc Lissy – 1943 et 1944



Marc Lissy – 1947 - Réédition de 1981



MARC LISSY

Chasseurs,
mes frères

Publié sous le haut patronage de
l'Association des Pilotes de Chasse

Préface et postface du *Général Raymond Clausse*

Aquarelles originales en couleurs de
Henrik Kuczynski

Nouvelle Librairie de France
Guy-Victor LABAT — Editeur

Lorsqu'il s'est engagé dans les troupes de de Gaulle, il a reçu une assurance absolue : en aucun cas il ne lui sera demandé de combattre contre des Français ? Que lui demande t-on aujourd'hui, sinon cela ?

Sa conscience lui dicte de ne pas obéir. Il regagne sa base en Palestine et déclare au commandant d'escadrille britannique que son lance-bombe n'a pas fonctionné, ce qui provoque la colère de l'officier anglais. Le lendemain, il part à bord de son appareil et vient se livrer à Kuneitra.

Les renseignements qu'il donne de la vie d'escadrille sont des plus instructifs.

« Les Anglais, a-t-il déclaré, font preuve d'un manque total de considération, voire de confiance, vis-à-vis des équipages gaullistes. Ceux-ci avaient longtemps espéré qu'ils constitueraient des escadrilles françaises : les autorités militaires britanniques ont toujours refusé. Il y a des avions pilotés par des Français dans les escadrilles anglaises, mais aucune unité gaulliste constituée. »

« Lorsque j'ai quitté l'Egypte pour la Palestine, on ne m'a même pas dit où j'allais. J'ai reçu l'ordre de suivre un avion britannique qui m'a servi de guide jusqu'à l'aérodrome de Ramleh ».

Le lieutenant X *(Marcelin LABAS)* a conclu :

« Si, à un moment donné, les gaullistes ont eu la conviction d'être utiles à leur pays, la majeure partie d'entre eux — je ne parle pas de la petite troupe d'embusqués de la radio gaulliste — souhaiteraient maintenant, s'ils le pouvaient, refaire leur soumission. »

Marcelin **LABAS** se retrouve quelques mois plus tard à Alger Certaines mauvaises langues (?) disent que son parcours de Cognac à la Syrie n'a eu d'autre but que de lui permettre de retrouver à Casablanca sa dulcinée qu'il avait quittée 18 mois plus tôt, et de pouvoir ainsi se marier et de devenir responsable des orangeraies de le « Schell » au Maroc.

Ce qui est sûr, c'est que sous le pseudonyme de Marc LISSY, il a publié deux livres d'aviation en 1943 et 1944, et que, quelque temps après le débarquement des Alliés en AFN du 8 novembre 1942 (Torch), le lieutenant LABAS, dut reprendre du service comme tous les réservistes d'AFN et qu'il se retrouva ainsi, malgré quelques péripéties juridiques, de nouveau officier pilote de l'Armée de l'Air !

Après une formation au C.I.C. *(Centre d'Instruction à la Chasse)* de Meknès il fut affecté en novembre 1943 à la seconde Escadrille du GC III/6 basé à Lapasset (près d'Oran). Ce Groupe s'était illustré lors de la « Campagne du Levant » de 1941 avec entre-autres le **capitaine Richard** et le **lieutenant Le Gloan**, décédés depuis, en abattant 23 avions Anglais et Australiens *(dont 2 « probables »)*, singulier retournement de l'Histoire !

Pilotant maintenant des Bell P-39 « Airacobra », puis des Republic P-47 « Thunderbolt » *(début 1945)* aux cocardes de la nouvelle « Armée de l'Air » de la « France Combattante », mais toujours sous la tutelle de l'U.S Air Force et de la R.A.F., il a alors participé aux missions de « Costal Command » pour protéger des convois en méditerranée en jusqu'en août 1944, puis, après un passage en Corse , à la libération de l'Italie, à la libération de l'est de la France jusqu'à Strasbourg, et enfin, aux

périlleuses missions de « strafing » au-dessus de l'Allemagne jusqu'à la fin de la guerre.

Démobilisé début 1946, il publia en 1947 son célèbre ouvrage « Chasseurs mes frères », remarquablement bien écrit et devenu culte pour les pilotes de chasse de l'après-guerre. À travers les portraits de quelques pilotes d'un Groupe qu'il nomme « Province », mais que chacun peut reconnaître sous leur « pseudo » comme étant un de ses compagnons officiers du GC III/6 « Roussillon », et par quelques récits épiques de ce qu'était leur vie et l'ambiance de leurs missions, c'est de tous les « Pilotes de Chasse » dont il parle avec beaucoup de justesse, d'humour et de poésie, comme cela n'avait jamais été fait…

Commandant de bord chez U.T.A. de 1950 à 1968, il est décédé à Paris le 22 mai 1990.

François-Xavier BIBERT - 05/2020

De nombreuses informations sont issues, avec son autorisation et mes remerciements, de l'ouvrage de M. Vital FERRY (*) « Croix de Lorraine et croix du sud 1940-1942 - Aviateurs belges et de la France Libre en Afrique » - Editions du Gerfaut - Septembre 2005

Cette page est une annexe à :

L'histoire du Groupe de Chasse GC III/6

faisant partie du :

Site personnel de François-Xavier Bibert

Compléments ultérieurs :

(*) **M. Vital FERRY est décédé le 7 janvier 2022**

Depuis la mise en ligne de cette page concernant Marcelin LABAS en 2020 et la nouvelle publication de « Chasseurs mes Frères » par M. Matthieu GIRARD, trois nouvelles pages ont été mises en ligne sur ce site :

11/2023 : **Le raid du GCIII/6 à Cassaigne et Lapasset**

Pages contenant le tableau d'équivalence « Pseudos » du « Province » et « Pilotes » du « Roussillon », exhaustif après compléments en 2024.

04/2024 : **Le Devoir de Mémoire » de Matthieu Girard - « Chasseurs mes Frères »**

Pour remercier Matthieu GIRARD de sa magnifique initiative d'avoir réédité l'ouvrage dans un format poche accessible à tous.

05/2024 : "**« Chasseurs mes Frères » – Citations et Observations**

Pour convaincre, et inciter les plus réticents à lire l'ouvrage en totalité… !