GERMAINE L'HERBIER-MONTAGNON

DISPARUS DANS LE CIEL

FASQUELLE, ÉDITEURS

C’est le 19 mai 1940 que le lieutenant pilote **Paul MARCHE,** du Groupe de Chasse GC III/1 (SPA 67), a été abattu à Anizy-le-Grand et trouvé la mort.

Cette page lui rend hommage.

1) D’abord par la lecture *(pages 3 à 8)* du très beau texte écrit en 1942 par **Germaine l’Herbier Montagnon**, l’héroïque infirmière I.P.S.A *(Infirmière Pilote Secouristes de l’Air)* qui consacra sa vie, de juillet 1940 à 1948, à rechercher les épaves des avions des aviateurs français abattus, inlassablement, avec une ténacité incroyable. Elle permit ainsi que les dépouilles de nombreux de ceux-ci puissent recevoir une sépulture définitive dans un cimetière militaire, ou être enterrées, dans leur petit coin de terre de France, après avoir été rendues à leur famille.

Dans son ouvrage **« Disparus, dans le ciel »** publié dès 1942 , le chapitre consacré à la chasse française commence par le récit de la difficile et longue découverte de l’épave du Morane 406 n°730 du lieutenant Paul Marche dans la région d’**Anisy-le-grand**, dans le département de l’Aisne.

2) Mais cette page veut aussi rendre un hommage particulier **aux Enfants de l’école primaire « Carrier Belleuse » d’Anisy-le-grand** *(classe de CM1 de Mme **POULIN**)* qui ont fait au-cours de l’année scolaire 2022/2023 un incroyable travail de « Devoir de Mémoire » sur le pilote, dans le cadre d’un projet patrimoine mené en partenariat entre la médiathèque et la commission patrimoine de la commune et l’éducation nationale (l’école primaire et l’Enseignant Référent aux Usages du Numérique). Que tous ceux qui ont participé à ce projet en soient remerciés ici, car le résultat est vraiment exceptionnel.

C’est pour cela qu’il faut absolument, après la lecture du texte de germaine l’Herbier Montagnon, prendre connaissance ici *(pages 9 à 12)* d’un prospectus et des reproductions des cinq panneaux installés le long de ce « parcours patrimonial » qui existe maintenant dans cette jolie petite commune française, et surtout, ouvrir le lien qui permet le visionner *(via « Youtube*) la superbe vidéo dans laquelle un des élèves raconte l’histoire de la dernière journée du lieutenant Paul MARCHE, » aux commandes de son Morane 406, tombé « Mort pour la France ». Un beau moment d’émotion. !

Enfin, page 13, quelques photos du monument Paul MARCHE à Anizy-le-grand et de sa tombe au cimetière militaire de Vauxaillon situé à 5 km.

*Remerciements à mesdames **Nathalie SANSAlONE** et **Sandrine TERRIER** de **la médiathèque « Les feuillets d’Hermione »** qui m’ont tenu constamment informés de ce beau projet…*

… et à tous ceux qui ont fait, par leur engagement personnel, depuis 2011, qu’un beau monument à la mémoire de Paul Marche puisse être ainsi construit à Anisy-le-Grand.

***François-Xavier Bibert**, décembre 2023*

CHAPITRE IV

CEUX DE LA CHASSE

MORANE 406

ANIZY-LE-CHATEAU (Aisne)

Au Secteur des Sépultures militaires de l'Aisne, je fus vivement intéressée par la communication d'un « carnet de route » trouvé sur un mort : le soldat Roger DESBROLLES du 27e R.I.A., tué le 20 mai 1940, à Bray-en-Laonnais.

Sur le dernier feuillet était inscrit :

« Dimanche 19 mai 1940, le P.C. du commandant est dans une villa. Nous prenons la garde au passage à niveau. A la tombée de la nuit nous enterrons un aviateur français.

M.S.	S.N.C.A.O	19 Mai 1940.
406 CI	Bouguenais	Lieutenant aviateur,
N° 730	France	Paul MARCHE.

Ce carnet de route avait été minutieusement tenu, jusqu'à la date fatale, par ce malheureux soldat qui devait croire que, plus tard, ces notes lui seraient de précieux souvenirs de guerre.

Hélas, l'ultime page était tachée de sang... Combien c'était émouvant de lire ces notes d'un mort qui me précisaient la fin d'un des nôtres !

Je me rendis à Bray-en-Laonnais, situé à 20 kilomètres au sud de Laon, sur le canal de l'Oise à l'Aisne, pensant y découvrir le lieutenant Paul MARCHE.

Je trouvais bien le soldat Roger DESBROLLES, et plusieurs de ses camarades qui s'étaient héroïquement défendus ; mais je ne vis ni avion abattu, ni tombe d'aviateur. Il est vrai que vingt-quatre heures étaient passées entre le moment où fut enterré le lieutenant pilote Paul MARCHE, et celui où mourut le soldat DESBROLLES; il fallait donc reconstituer le parcours de son régiment pendant ces vingt-quatre heures, kilomètre par kilomètre, et découvrir le pays où « ...le P.C. d'un commandant était dans une villa » et où les soldats « prenaient la garde au passage à niveau ».

Mon pélerinage me fit longer le « Chemin-des-Dames», dont le souvenir était demeuré tristement glorieux depuis la guerre de 1914-1918.

Les morts de 1940 y étaient nombreux; mais toujours pas de tombe d'aviateur.

Je traversais la Route Nationale 2; j'obliquais à gauche au Moulin de Laffaux; je suivais à ses morts la trace du 27e R.I.A.

Je remontais vers Pinon. La vision de ce village était atroce. Détruit lors de la guerre 1914, relevé de ses ruines, voici qu'il avait été à nouveau rasé par le bombardement aérien de mai 1940. L'église, nef effondrée, ravagée, tenait debout par miracle, et le Christ dressait, sur ce désastre total, ses bras tendus à ceux qui l'avaient crucifié, alors qu'Il leur disait :

Aimez-vous les uns les autres.

Sous les maisons écroulées, j'avais l'émouvante surprise de voir parfois sortir par un soupirail de cave, un tuyau d'où s'échappait un filet de fumée ; des habitants vivaient là sous les ruines de leurs demeures.

Enfin, après Pinon, vers Anizy, se trouvait bien le P.C. du commandant du 27e R.I.A., cantonné dans une propriété de la princesse de Poix. Un passage à niveau était proche. D'innombrables tombes gisaient au fond de la plaine marécageuse.

Mais toujours pas d'avion abattu !

Pourtant, les autres précisions données par le soldat Roger DESBROLLES s'étaient avérées exactes, puisque j'avais reconnu topographiquement les lieux décrits, et qu'effectivement le 27e R.I.A. avait quitté Anizy-Pinon dans la soirée tragique du 19 mai.

A Anizy, enfin, on me conduisit vers la maison Anglade. Là, sous une futaie gisaient, pulvérisés, carbonisés, les débris du Morane 406 nº 730.

Ces débris étaient éparpillés, des arbres calcinés autour d'eux, mais la dérive permettait encore de lire le précieux numéro d'immatriculation. Des débris d'uniforme attestaient la mort du pilote.

* *

Morane 406 !

Devant ces ferrailles informes et noircies par les flammes, j'évoquais la fine silhouette racée du petit monoplace de chasse, de 10 mètres d'envergure sur 8 mètres de longueur, aux ailes basses cantilever. Le poste de pilotage était fermé par une conduite intérieure vitrée, qui coulissait au moyen d'une manivelle; elle pouvait se larguer rapidement pour permettre au pilote en danger de sauter en parachute.

Cet avion avait une vitesse moyenne de 490 kilomètres, un rayon d'action de 800 kilomètres, et montait à 5.000 mètres en huit minutes.

Le moteur canon Hispano-Suiza de 860 CV. dont le canon de 20 millimètres avait un chargeur de 60 cartouches. Deux mitrailleuses placées dans le bord d'attaque des ailes, et munies chacune d'un chargeur de 300 cartouches : 15 secondes de tir !

La commande des armes était pneumatique, actionnée par le pilote à l'aide d'un clavier placé sur le plan droit de la planche de bord principale, et donnant la sélection comme le réarmement, ainsi que la mise en position de sécurité. Ce dispositif permettait d'actionner la détente avec une gâchette unique placée sur le « manche à balai », pour une combinaison quelconque des trois armes à la volonté du pilote.

Qu'il s'agisse de mitrailleuses de 8 millimètres, ou de canons de 20; qu'il s'agisse de projectiles pleins tirés à la cadence de 25 par seconde ou de petits obus tirés à raison de 7 à 8 par seconde, la portée des armes aériennes restait faible, 100 à 300 mètres au plus. Le combat aérien était donc toujours un combat « à bout portant ». Avant de tirer il fallait manœuvrer, approcher, se placer, viser, et cela dans les trois dimensions.

Le pilote d'un Morane ne pouvant attaquer que par l'avant, devait se mettre en position, prendre l'avion adverse « par la queue » et le « tirer » en piqué, en semi-piqué ou en « ressource ». Le tir proprement dit ne durait que deux à trois secondes; l'attaque effectuée, le chasseur devait se dérober par une manœuvre acrobatique et se remettre en position, s'il y avait lieu, de recommencer son attaque. Seul à bord il lui fallait à la fois piloter et combattre.

Grâce à la radiotéléphonie, la liaison était assurée en vol avec le terrain jusqu'à 100 kilomètres de distance, et les avions pouvaient se parler entre eux lorsque leur séparation n'excédait pas 20 à 30 kilomètres.

La formation normale d'un groupe comportait dix-huit avions — soit deux escadrilles. Dans la chasse, trois appareils constituaient une « patrouille simple », unité tactique disposée en « vol de canards » et presque aile contre aile; les avions situés aux ailes, se tenant à une altitude légèrement plus élevée que celle de l'avion de tête du chef de patrouille.

Les patrouilles pouvaient évidemment se grouper, constituant ainsi des patrouilles double ou triple.

Les missions de la chasse étaient : la défense aérienne du territoire et la chasse aux armées.

La défense aérienne du territoire pouvait être : en couverture directe (sur un seul point sensible) sur alerte ou à priori; en couverture orientée (sur une zone ou un ensemble de points sensibles) toujours sur alerte ; en manœuvre de destruction.

La chasse aux armées pouvait être : de couverture ou de destruction (attaques des avions ennemis), de protection des avions de reconnaissance ou de bombardement, ou de chasse libre.

Les avions de chasse munis de canons, comme le Bloch et surtout le Morane, étaient également employés en avion d'assaut, pour attaquer au sol les troupes ennemies.

***

Le Morane 406 n° 730, piloté par le lieutenant MARCHE, était un avion du groupe de chasse 3/1, continuation de l'ex-Spa 87 de la guerre aérienne de 1914 qu'avaient rendu glorieuse les DEMEULDRE et autres pilotes valeureux. Il avait l'insigne du « renard ».

Le 16 mai 1940 ce groupe quittait la Belgique, où ses effectifs avaient fondu comme neige au soleil; il s'installait sur le terrain de Plessis-Belleville dans l'Oise, avec mission de défendre le ciel de cette région menacée par l'avance allemande.

Il aurait fallu que les Morane pussent être partout à la fois, pour lutter contre les nuées d'appareils à croix gammées. Des avions de remplacement arrivaient bien, mais c'était trop peu en raison de l'énormité de la tâche à accomplir.

Sur la piste l'escadrille s'agitait comme un rucher, pour tirer des avions tout ce qu'ils pouvaient donner.

Les pilotes étaient exténués par des missions répétées.

Au P.C. établi dans une baraque, le capitaine POMPE avait renoncé à situer sur la carte les lieux probables des batailles. Depuis longtemps déjà le réseau de guet était débordé, désorganisé. On ne savait plus où étaient les vagues de bombardiers ennemis. Les coups de téléphone étaient incessants. Le commandant devait juger, décider en quelques secondes où devraient se porter les patrouilles pour documenter l'Etat-major, et attaquer l'ennemi. Il fallait se tenir en liaison par radio avec les pilotes, les diriger, les renseigner, porter secours à ceux qui étaient mal en point.

Le P.C. était le cœur du groupe, cœur battant dans l'angoisse.

Le 19 mai, deuxième dimanche de la bataille, fut aussi dur que le premier.

Une patrouille simple partit en mission : lieutenant Paul MARCHE, lieutenant LEENHARDT, adjudant CREMIEU. Tout de suite ce fut le coup dur, car elle se heurta à une vague de bombardiers ennemis protégés par une nuée de Messerschmidt. L'attaque fut terrible. Dans cette voltige effrénée, ce grand carrousel de la destruction et de la mort, chaque équipier luttait sans bien savoir ce que devenaient ses compagnons. Une vision fugitive du sol indiquait seule au pilote la position dans laquelle il se trouvait. Secondes qui paraissent des heures, dans la double hantise d'être surpris par derrière, et d'essayer de se placer soi-même pour « tirer » l'adversaire.

Et si peu de munitions !

Le lieutenant LEENHARDT plongea sur un Me qui était en position d'abattre un Morane. Ses rafales portèrent. Un appareil à croix gammée s'écrasa au sol. Mais à son tour l'avion français plongea en flammes...

Le soir venu, le lieutenant Paul MARCHE n'était pas rentré...

On voulait espérer. Peut-être avait-il sauté en parachute ? Peut-être blessé était-il soigné dans un hôpital, et ne pouvait avertir tout de suite son groupe ? Bien souvent, au terrain, on recevait un coup de téléphone prévenant d'aller recueillir tel ou tel pilote qui, mitraillé, s'était posé en campagne, ou avait perdu son huile, ou avait atterri à bout d'essence.

Le 18 mai, Paul MARCHE s'était ainsi posé à La Ferté-Milon.

La nuit passa, lourde d'angoisse, pour les pilotes du groupe 3/1.

Le lendemain leur ronde infernale recommença dans le ciel. Le lieutenant LEENHARDT prit le commandement de la 1re escadrille, dirigée jusqu'alors par le lieutenant Paul MARCHE, qui fut porté « disparu ».

***

Le récit, qu'on me fit à Anizy, de l'héroïque combat du 19 mai 1940, se calquait sur le rapport du lieutenant LEENHARDT.

Le Morane était aux prises avec plusieurs Messerschmidt 109. Mais le lieutenant Paul MARCHE était un pilote d'un courage et d'une virtuosité remarquables. On le vit faire mille passes acrobatiques, piquer à mort comme s'il était touché, puis au ras des arbres se redresser soudain par une « ressource »; les mitrailleuses claquaient rageusement.

Deux Me tombèrent.

Hélas ! ce jeu tragique ne pouvait durer longtemps ; et l'avion français devint muet, à bout de munitions. L'aigle avait toujours ses ailes, mais il n'avait plus de serres.

L'ennemi nombreux, et plus puissamment armé, triompha et abattit en flammes le Morane de Paul MARCHE. Jusqu'à la nuit, les lueurs de l'incendie éclairèrent sinistrement le petit bois, où le pilote était mort carbonisé.

Personne à Anizy ne put me dire où se trouvait la tombe de l'aviateur. Pourtant, après le combat, des soldats du 27e R.I.A. vinrent dans ce petit bois pour enterrer le pilote. Mais en ce soir du 19 mai, la confusion totale régnait au pays; les habitants fuyaient épouvantés par les terribles bombardements; la troupe elle-même reçut l'ordre de battre en retraite

Et le grand silence se fit depuis sur la mort du lieutenant MARCHE.

***

On me raconta qu'en août 1940, deux habitants du pays, venus en pèlerinage sur les lieux, trouvèrent miraculeusement, dans les débris calcinés de l'avion, une alliance gravée :

MAGUY A PAUL — 28-10-35

Je me rendis chez le fermier belge, détenteur de ce trésor accroché à un clou contre le mur de sa cuisine.

Instruite par cette première expérience, je repris les fouilles parmi les

cendres du Morane; six mois avaient passé depuis la catastrophe, la pluie, la neige, les piétinements des visiteurs avaient bouleversé le terrain, pourtant — et avec quels battements de cœur — je retrouvais dans les cendres le squelette d'une main, dont le poignet était encore encerclé de la plaque d'identité du lieutenant Paul MARCHE.

Toutefois mes recherches furent vaines, pendant des mois, pour découvrir sa tombe.

Ce ne fut qu'en mai 1941, que le propriétaire du petit bois tragique remarqua, sous la futaie, près du Morane 406, un affaissement rectangulaire de terrain, dû à la sécheresse. Une tombe se dessinait ainsi, des sondages prouvèrent la véracité de l'hypothèse.

Nous conduisions enfin alors solennellement au cimetière communal, les pauvres ossements de celui qui fut l'héroïque pilote Paul MARCHE, du groupe de chasse 3/1 — groupe qui mérita cette citation à l'Ordre de l'Armée de l'Air :

« Groupe qui, dès son arrivée au front, en mars 1940, a manifesté un héroïque sentiment du devoir, au cours de nombreuses missions de protection.

« Malgré des pertes sévères, a toujours conservé un bel esprit offensif et une magnifique ardeur, s'inspirant des exemples de ses chefs, le commandant PAOLI et les lieutenants DE MALLMANN et MARCHE, tous deux descendus en combat aérien.

« *A remporté 29 victoires dont 9 le 26 mai.*

« Signé : VUILLEMIN. »

*
* *

Quelques mois plus tard, j'appris avec émotion et fierté que Robert, fils de Paul MARCHE, rentrait à l'École des Pupilles de l'Air à Grenoble. Et qu'il voulait être aviateur.

Voir sur ce site par cette page internet :

Ecole des Pupilles de l'Air de Grenoble

Avec de nombreux autres liens en bas de cette page

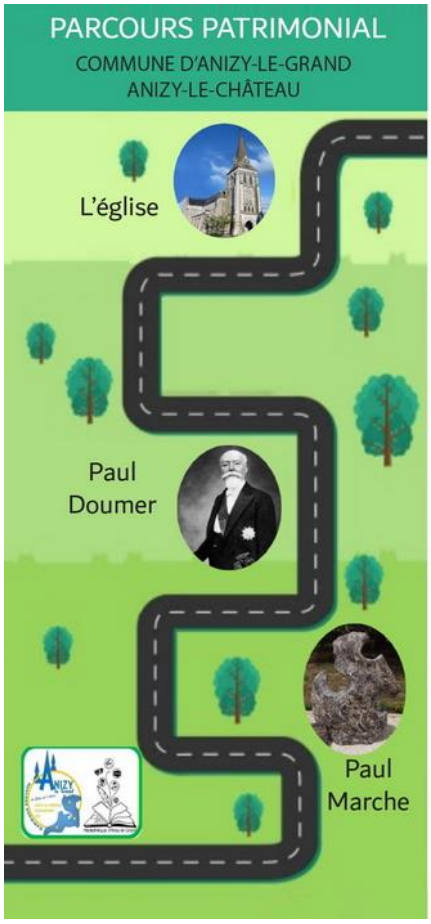
Pages suivantes

Parcours patrimonial d'Anizy-le-Grand

Monument Paul Marche

Tombe de Paul Marche

PROSPECTUS



Ce parcours patrimonial vous invite à découvrir l'histoire de 3 sites de la commune. Des enfants d'une classe de CM1 vous proposent leur regard sur ces lieux.

Cette réalisation est le fruit d'un partenariat entre l'éducation nationale (l'école et l'Enseignant Référent aux Usages du Numérique de la circonscription de Laon) et la commune (la médiathèque et la commission patrimoine).

Vous pouvez explorer le parcours avec :

- un site internet : https://view.genial.ly/646f66e186d27b0012cdfa6e/interactive-content-anizy-le-chateau

- une promenade patrimoniale à Anizy-le-Château.

A l'aide à votre téléphone portable, vous aurez accès à des documents audio et vidéos, dans chacun des 3 lieux.

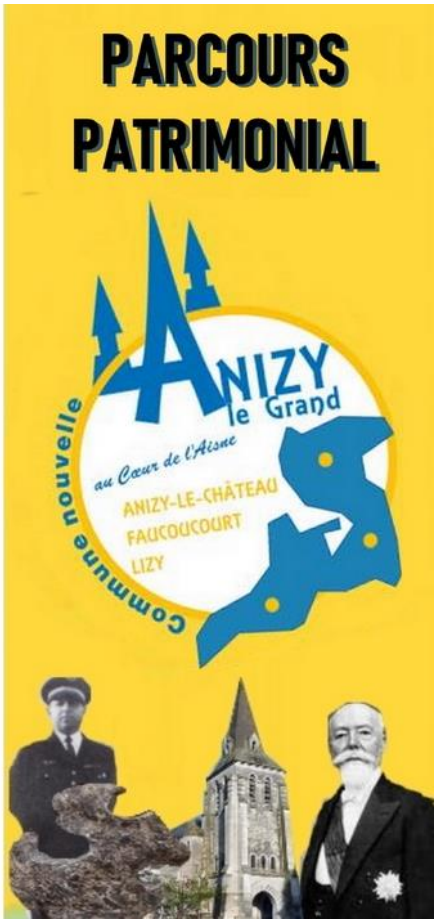
Remerciements à :

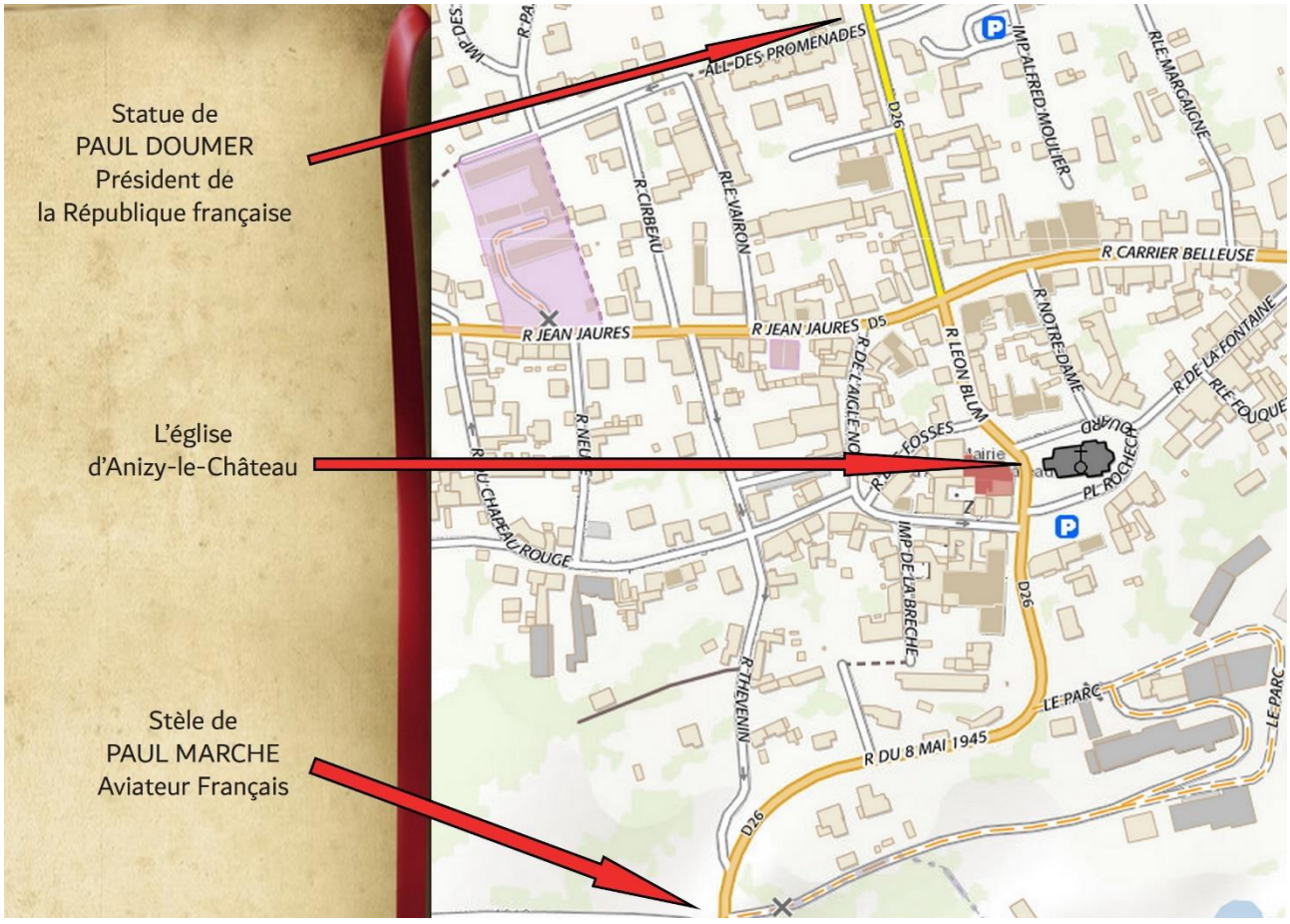
- Monsieur Gasser et l'association A.S.P.H.P.E (Association de Sauvegarde du Patrimoine Historique de Pinon et Environs),

- Monsieur de Gaspari et l'association Axo'lidarité,

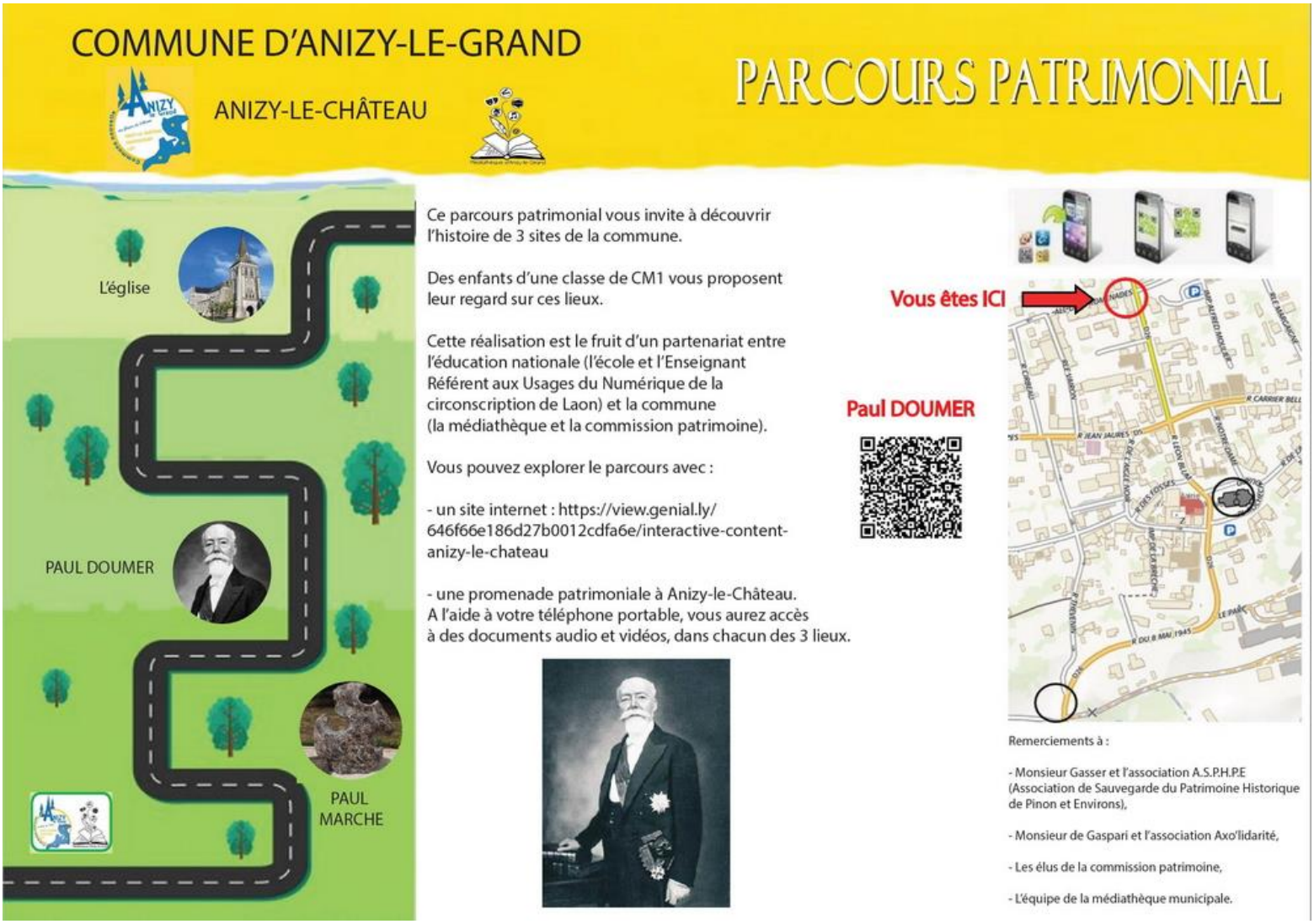
- Les élus de la commission patrimoine,

- L'équipe de la médiathèque municipale.





PAUL DOUMER



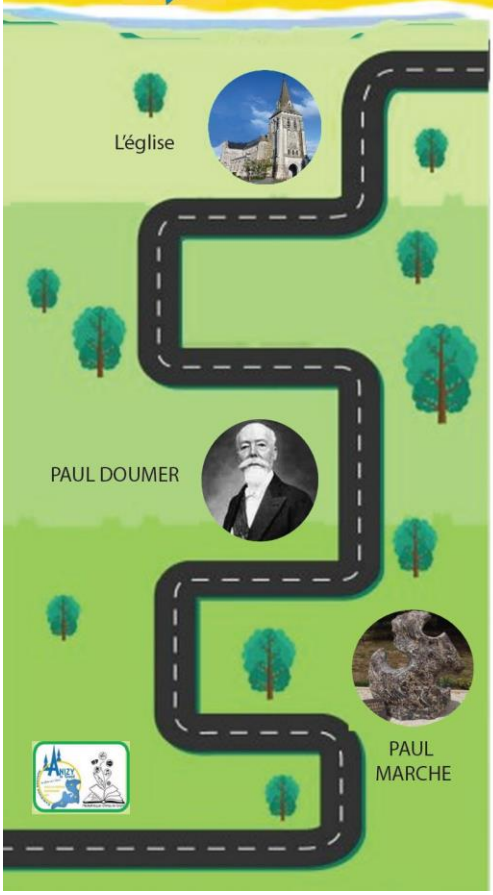
Panneau de la station n°1 du parcours patrimonial

ÉGLISE

COMMUNE D'ANIZY-LE-GRAND

ANIZY-LE-CHÂTEAU

PARCOURS PATRIMONIAL



Ce parcours patrimonial vous invite à découvrir l'histoire de 3 sites de la commune.

Des enfants d'une classe de CM1 vous proposent leur regard sur ces lieux.

Cette réalisation est le fruit d'un partenariat entre l'éducation nationale (l'école et l'Enseignant Référent aux Usages du Numérique de la circonscription de Laon) et la commune (la médiathèque et la commission patrimoine).

Vous pouvez explorer le parcours avec :

- un site internet : https://view.genial.ly/646f66e186d27b0012cdfa6e/interactive-content-anizy-le-chateau

- une promenade patrimoniale à Anizy-le-Château. A l'aide à votre téléphone portable, vous aurez accès à des documents audio et vidéos, dans chacun des 3 lieux.

L'église

L'église avant 1914

Remerciements à :

- Monsieur Gasser et l'association A.S.P.H.P.E (Association de Sauvegarde du Patrimoine Historique de Pinon et Environs),

- Monsieur de Gaspari et l'association Axo'lidarité,

- Les élus de la commission patrimoine,

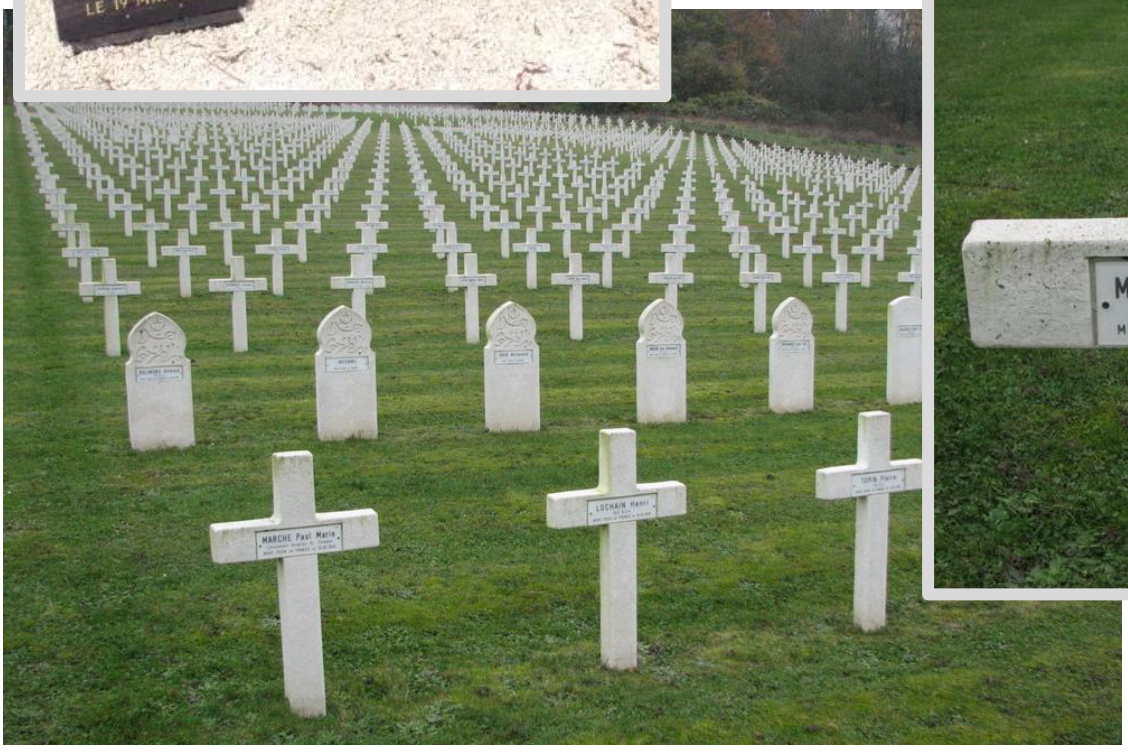
- L'équipe de la médiathèque municipale.

Panneau de la station n°2 du parcours patrimonial

PAUL MARCHE

Panneau de la station n°3 du parcours patrimonial

[Voir la vidéo réalisée en 2022 par les enfants de CM1 de l'école d'Anisy le Grand]

ANIZY-LE-GRAND
CIMETIÈRE MILITAIRE DE VAUXAILLON

Merci à messieurs Jérôme Leblanc et Michel Rayer