

UN GRAND EXEMPLE

Le dimanche 16 octobre, à midi, au-dessus de la Base de Creil, un Vampire qui faisait une séance d'acrobatie se met brutalement en vrille, soufflant ainsi son réacteur. Le pilote, entraîné dans un tourbillon vertigineux qui le rapproche du sol, parvient enfin à redresser en larguant sa verrière et se présente au-dessus de la piste à très grande vitesse. La tour de contrôle ne peut entrer en contact radio et prévenir le pilote qui, ignorant que son réacteur s'est arrêté, se prépare à se poser normalement. Le train et les volets sont sortis et c'est seulement dans la ligne de descente que, se voyant trop court, il rentre son train. Isolé, par l'envol de son casque, aveuglé par le vent, étourdi par une vrille prolongée, gêné par l'arrêt de la turbine et la déformation

2

probable de la voilure, le pilote ne peut éviter un contact très brutal avec le sol, qui disloque la cabine et retire tout espoir aux témoins de l'accident : la victime ne pourra pas survivre à ses blessures.

Deux ou trois fois par mois, l'Armée de l'Air connaît des drames semblables, qui sont à la fois sa douleur et sa gloire. Tous ses membres savent que l'honneur de lui appartenir comporte en plus des devoirs militaires un risque en temps de paix. Mais le pilote victime de l'accident du 16 octobre avait fait un choix encore plus glorieux, car il acceptait les risques de l'Armée de l'Air sans y faire carrière et uniquement pour remplir parfaitement ses devoirs d'Officier de Réserve et être prêt instantanément à prendre sa place au combat.

Ce n'est ni par hasard, ni seulement par plaisir de piloter que Rémy Flandin consacrait tous ses loisirs à être Officier de l'Armée de l'Air. C'est par tradition d'abord, par conviction ensuite, enfin par véritable vocation, qu'il s'est engagé dans une voie où sa mort le situe comme un exemple et un guide.

Rémy Flandin a été élevé dans une famille restée solidement attachée à la terre et intimement mêlée à la vie politique provinciale avant d'accéder aux plus hautes charges de l'Etat. Ce sens de l'Etat et de l'intérêt général dont il a eu l'exemple dans toute sa jeunesse resteront les mobiles profonds de sa conduite. Son courage et son goût de l'autorité sont aussi chez lui des vertus essentielles et précoces. A moins de 20 ans, il se trouve être le chef réel d'une usine en zone interdite, et il sait à la fois résister aux Allemands et à la tentation de troquer l'indépendance de ses opinions contre une belle situation.

Son intelligence lui permet alors de préparer le plus difficile des concours : celui de l'Inspection des Finances, mais le temps n'est plus à l'étude car le débarquement du 8 novembre a permis de reprendre le combat. Rémy Flandin rejoint l'Afrique du Nord par l'Espagne et, suivant l'exemple de son père, il demande à être pilote. Il a la chance de pouvoir partir assez tôt en Amérique pour revenir assez à temps pour participer aux derniers bombardements sur l'Allemagne.

5

Lorsque le Sous-Lieutenant Flandin est démobilisé avec deux citations sur sa Croix de Guerre, il peut légitimement penser qu'il a fait tout son devoir et que c'est probablement un adieu définitif qu'il fait à l'Armée de l'Air.

A peine trois ans après, des Français clairvoyants, dont il était, comprennent qu'ils ne viennent de vivre qu'un épisode brutal d'une lutte qui se poursuit et que la Défense Nationale est une obligation permanente. Le Général Léchères, bientôt secondé par le Général Lauzin, cherche à organiser un entraînement des réserves qui corresponde à la nouvelle structure de l'Armée : une armée de matériel servie par un personnel dont l'entraînement long et coûteux doit être entretenu avec soin.

Le problème pour l'Armée, et en particulier pour l'Armée de l'Air, n'est pas de mobiliser des millions d'hommes, mais de mettre sur pied le personnel nécessaire au service du matériel existant et de prévoir le volant qualifié pour boucher le trou inévitable de la mise en route de l'instruction des écoles. En admettant qu'à la mobilisation on ne dispose que de 2.000 pilotes, il faut au moins dix mois pour que le premier jeune pilote rentré en école arrive en formation.

Si l'on ne veut pas entretenir en temps de paix une armée pléthorique en personnel, donc sous-entraînée, il est donc absolument nécessaire de trouver ce volant parmi les réservistes, mais il faut garder leur entraînement au niveau de celui des pilotes d'active. La loi de la réserve-active permet d'amorcer cette grande œuvre qui bouleverse le système militaire inauguré avec la levée en masse de la Convention et dont l'apogée a été la première Guerre Mondiale, où le million d'hommes était l'unité de mesure.

Dans la guerre actuelle, l'unité de mesure est le millier de spécialistes capables de bien utiliser des armes ultra-modernes. C'est derrière cette élite que l'on doit retrouver les millions de techniciens, d'ouvriers, de transporteurs encadrés dans une solide armature économique, politique et morale.

Rémy Flandin voit dans la création de la réserve-active l'occasion de satisfaire à la fois sa passion du vol, son goût de l'autorité et sa foi dans l'avenir du pays.

Après avoir repris son entraînement au Centre d'Entraînement des Réserves du Bourget, qu'il dirige bientôt, il veut aller plus loin que cet entraînement de base, et être complètement opérationnel.

Pour cela il faut qu'il s'astreigne à reprendre toute la progression d'instruction du chasseur. C'est ce qu'il entreprend d'enthousiasme et avec un succès complet, malgré les difficultés et les entraves.

Cet entraînement intensif signifie d'abord l'abandon de tout repos dominical en famille, ensuite l'obligation de se rendre, samedi et dimanche, à Villacoublay, puis à Creil; enfin c'est la certitude de vacances très abrégées, puisque quinze jours devront être consacrés à la campagne de tir.

On comprend facilement que ces entraves familiales, financières ou plus simplement professionnelles, réduisent le nombre de pilotes volontaires pour la réserve-active. Le nombre est d'autant plus restreint que la plupart de ces pilotes sont des anciens de la guerre, les jeunes étant à peine libérés de leur contrat.

Cette poignée de pilotes, qui avec un courage et une persévérance admirables, sont les pionniers d'une conception essentielle, méritent une reconnaissance nationale. La disparition des meilleurs d'entre eux, comme Bissoudre et Flandin, tombés à un an d'intervalle, montre qu'il faut admirer non seulement leur intelligence et leur courage, mais aussi leur abnégation.

Leur sacrifice affirme leur foi à une époque où le doute fait vaciller bien des volontés.

Rémy Flandin, qui venait d'être affecté à l'Institut des Hautes Etudes de Défense Nationale, était mieux placé que quiconque pour connaître les hésitations et les retards dont souffre notre système militaire actuel.

A une époque où l'art militaire subit une transformation décisive, il est naturel de constater un certain flottement à la fois dans l'opinion et dans les institutions. Entre l'organisation existante que tout le monde sait périmée et les projets quelquefois inquiétants par leur nouveauté, il est normal que se glisse une certaine confusion.

5

Pour ne pas tomber dans l'erreur, il est indispensable de se raccrocher aux idées essentielles dégagées par l'intelligence et le raisonnement et aux réflexes donnés par l'éducation et la tradition.

Parmi ces guides sûrs, le premier est la primauté de la Défense Nationale : la France a été faite à coups d'épée, l'armée est son rempart.

Cette armée, pour être efficace, doit trouver sa force dans son union avec le pays. Paul Valéry disait qu'en 1914 la France pouvait se mirer dans son bouclier. Il faut que l'image reste vraie. Or, depuis 1940, l'armée française, pour plusieurs raisons, devient insensiblement une armée de mercenaires mal connue et mal soutenue par la Nation.

Cette connaissance et ce soutien sont d'abord l'apanage des élites, qui doivent en permanence participer à la Défense Nationale. Cette participation doit être non seulement intellectuelle et morale, mais aussi physique. Une opinion n'a de valeur qu'assortie au courage.

C'est parce qu'il a eu le courage de transformer ces idées en actes que le sacrifice de Rémy Flandin prend une valeur exemplaire.

Au delà du chagrin de ses camarades et de la douleur de sa famille, sa mort est un démenti à ceux qui ne croient plus à l'élite française, un espoir à ceux qui suivent, inquiets, le lent redressement moral, un message pour ceux qui s'interrogent.

Le souvenir de ses exceptionnelles qualités d'intelligence et de cœur s'estompera devant celui de son caractère et de sa clairvoyance. Il restera un grand exemple d'une forme moderne d'un patriotisme adapté à un nouveau type de combat : le patriotisme militant, dans cette lutte sourde des idéologies et des intérêts nommée maintenant guerre froide.

L. DE FOUQUIÈRES.