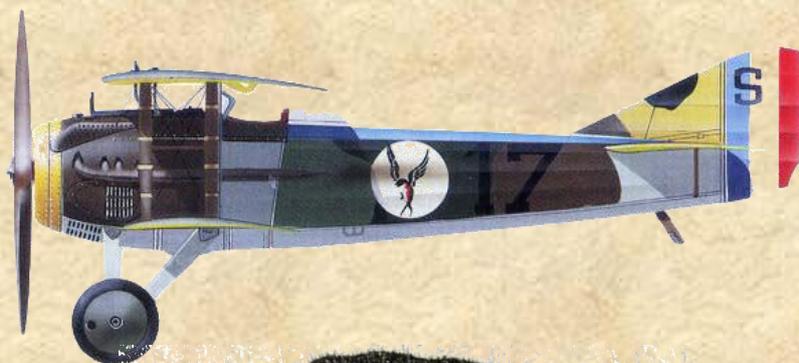


Ris - Orangis

Marcel HAEGELEN

1896 - 1950

Un « As » de l'aviation



Document réalisé par le

Groupe Rissois d'Histoire Locale

27 rue des Fauvettes – 91130 Ris-Orangis

Tél : 09 64 47 08 90

Sources

Marcel Haegelen - Un authentique héros de l'aviation / Ouvrage collectif - Association PABB.
Bnf : Articles et photos de presse de l'époque.
Photos collection GRHL.
Divers sites Internet.

Recherches, rédaction, et mise en pages : Jean Pierre VALJENT – Publication N° 19/2021
Imprimé en France par l'imprimerie Maury S.A.S à Millau (12) - N° d'impression :

Avant propos



Grand Officier de la Légion d'Honneur
Médaille Militaire
Croix de Guerre 1914-1918 et 1939-1945
16 citations à l'ordre de l'Armée
Officier supérieur de valeur exceptionnelle
Au cours d'une carrière particulièrement brillante
porte haut le prestige des Ailes françaises
Titulaire de 22 victoires au cours de la Guerre
1914-1918 et d'une victoire en 1940

Dès l'entrée du cimetière de Ris-Orangis, sur la droite, un monument funéraire en forme d'aile très élancée attire l'attention. Les gravures d'une plaque, à demi effacées par le temps, nous rappellent les faits d'armes et décorations obtenus par l'aviateur inhumé ici : **MARCEL HAEGELEN**.

Au travers de récits, d'articles de presse de l'époque, de photographies découvrons cet homme, ses exploits durant la première guerre mondiale qui en firent un "AS" de l'aviation, ses records, mais aussi ses infortunes de pilote qui auraient pu lui coûter la vie à plusieurs reprises.

Marcel Haegelen homme attachant et très professionnel consacra toute sa vie à l'aéronautique qu'il représenta et défendit avec beaucoup de pugnacité à la tête de l'*Union des Pilotes Civils de France* dont il fut président pendant vingt deux ans, jusqu'en 1947.



Marcel HAEGELEN

Claude, Marcel (prénom d'usage) naît le 13 septembre 1896 à Belfort, fils de Alfred Haegelen capitaine au 151^{ème} régiment d'infanterie en garnison dans cette ville et de Marie Chapuis sans profession. Il est le deuxième d'une fratrie de trois garçons. Ses parents viennent s'installer à Dijon dans les années 1900. Marcel est un élève brillant au Lycée Carnot, il obtiendra son baccalauréat à 17 ans juste avant la déclaration de la guerre. Il aidera son père quelques semaines dans le garage automobile que celui-ci vient d'acheter à Dijon.

Un As de la Première Guerre mondiale

Marcel, qui n'a pas encore fait son service militaire, s'engage au lendemain de ses 18 ans, le 15 septembre 1914 dans le 27^{ème} régiment d'infanterie de Dijon comme simple soldat de 2^{ème} classe. Il n'est envoyé au front que le 16 février 1915 où sa conduite exemplaire lui vaut rapidement le grade de caporal. Après les combats dans les tranchées et la maladie qui l'éloigna quatre mois du front (fièvre typhoïde), Haegelen demande à être versé dans l'aviation. Le 25 juillet 1915, il est détaché au 1^{er} Groupe d'aviation comme élève pilote. Il suit une formation théorique à Dijon, puis pratique à Avord. Le 10 janvier 1916, il est breveté **Pilote militaire d'avions N°2309** et affecté au GDE (Groupement des Divisions d'Entraînement). Affecté dans un premier temps à l'escadrille MF8 de Verdun pour des missions de reconnaissance, il est promu au grade de sergent le 8 février 1917. Il est muté dans la chasse et gagne l'escadrille N103 le 8 mars 1917. Il vole sur un avion Nieuport, un chasseur armé de fusées "Le Prieur" très efficaces dans la lutte contre les ballons ennemis. En avril 1917 l'escadrille est équipée de SPAD et devient la SPA103.

NOM <i>Haegelen</i>	Prénoms <i>Marcel</i>	Grade <i>Soldat</i>
Né le <i>13-9-1896</i> à <i>Belfort</i>	Canton	<i>Caporal</i> <i>Sergent</i>
Département	Service Armé ou <u>Auxiliaire</u>	
Fils de <i>Alfred</i> et de <i>Marie Chapuis</i>		
Domiciliés à <i>Dijon rue du Midi n°13</i>		
Entré au Service Actif le <i>15-9-14</i>	Mobilisé le -	
Arme avant l'Aviation : <i>27^e Infanterie</i>	Dépôt à : <i>Dijon</i>	
Matricule de Recrutement : <i>88</i>	Recrutement de <i>Dijon</i>	
Classe 1914 - Active - Réserve - Territoriale		
Citations - <i>2 Armée - 1 Corps d'Armée</i>		
Décorations <i>Croix de Guerre</i>		
Marlé avec	Domiciliés à <i>Dijon</i>	
Rue du Midi n°13	Département : <i>Côte d'Or</i>	
<p>ADRESSE A PREVENIR EN CAS D'ACCIDENT :</p> <p>Nom : <i>M. Haegelen</i> Degré de parenté : <i>Père</i></p> <p>rue du Midi n°13</p> <p>Canton à <i>Dijon</i> Départ. du <i>Côte d'Or</i></p> <p>Emploi dans le civil : <i>Représentant d'Auto</i></p> <p>Affectation : <i>Pilote M.P.</i></p> <p>T.S.V.P.</p>		



Le Sous-lieutenant Marcel Haegelen - 1918 ▶



Arch. dép. de Meurthe-et-Moselle, 19 J. © succ. P. Barbey

Le 28 mai 1917 Haegelen abat un avion ennemi, mais au retour de mission son SPAD VII s'écrase accidentellement à l'atterrissage, il est grièvement blessé au visage et au thorax.

chasseur Albatros D.V le 23 mars, puis un Drachen le 6 juin au-dessus de Le Charmel, et un autre le 7 juin au-dessus d'Aouigny.

Haegelen enchaîne ensuite les victoires, en juillet, quatre victoires supplémentaires dont



(Camp d'aviation G.C.17, escadrille n° 100: Lieut^t Haegelin)

Le 27 mai 1917, il remporte sa première victoire aérienne homologuée, au-dessus de la commune de Nauroy dans l'Aisne. Le lendemain, il récidive en abattant un avion ennemi au-dessus de Chenay dans la Marne, mais il est sérieusement sonné quand son SPAD VII s'écrase sur son terrain au retour de la mission. Après quatre mois de convalescence il revient au front en septembre.

Transféré à l'escadrille SPA100 une nouvelle unité de chasse intégrée dans le GC 17, il pilote désormais un SPAD XIII. Le tableau de chasse d'Haegelen va alors s'emballer : un

deux sur des ballons d'observation Drachen qui lui vaudront le 19 juillet une citation à l'ordre de la 10^{ème} armée accompagnée du grade de Chevalier de la Légion d'Honneur. En août, il abat deux nouveaux ballons et porte son nombre de victoire à treize. Le mois de septembre sera celui des records, il remporte six nouvelles victoires, dont un doublé le 15 septembre. Ce jour-là, il abat un premier ballon d'observation à 15h20 au-dessus de Chehery dans les Ardennes, puis un second à 17h55 au-dessus de Briouilles sur Meuse près de Verdun. Il remporte ses trois dernières victoires au mois d'octobre 1918.

Il sera muté à l'escadrille SPA 89 le 5 novembre 1918, puis à l'escadrille SPA 48 le 15 janvier 1919. Il sera promu au grade de lieutenant à *Titre Définitif* le 25 juin 1919 (journal Officiel du 7 août 1919). Il sera muté à l'escadrille SPA 162 le 10 avril 1919.

Chaque escadrille de la Grande Guerre était désignée par un numéro, le numéro d'ordre chronologique de sa création, précédé d'une ou plusieurs lettres indiquant le type de l'appareil dont elle était équipée (BR pour Breguet, MF pour Maurice Farman, N pour Nieuport, SPA pour SPAD, etc ...). Elle changeait de lettre au changement d'équipement mais gardait toujours le même numéro d'ordre.

L'avion SPAD XIII (constructeur Société de Production des Aéroplanes Deperdussin)

Caractéristiques

Masse à vide : 565 kg

Hauteur : 2,6 m

Envergure : 8,08 m

Longueur : 6,25 m

Motorisation

Moteur Hispano-Suiza 8Ba

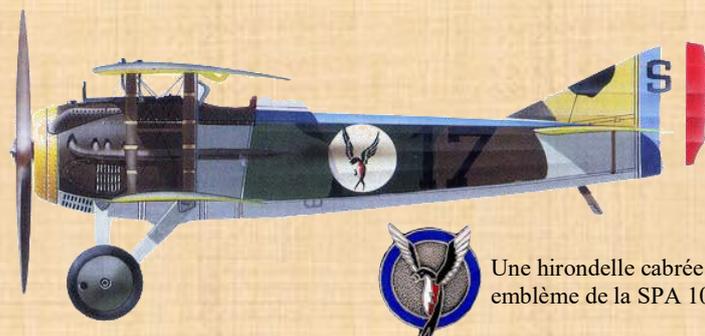
Puissance : 147 kW (200 ch)

Performances

Vitesse maximale HA : 218 km/h

Vitesse ascensionnelle : 2 m/s

Plafond opérationnel : 6 800 m



Une hirondelle cabrée en vol emblème de la SPA 100

À la fin de la guerre, le sous-lieutenant Haegelen totalise 22 victoires homologuées, plus 3 probables, se classant ainsi au onzième rang des "As" français. Il reçoit 16 citations.



Le statut d'AS est obtenu par les pilotes au bout de cinq victoires en combat aérien et ce en référence au nombre de signes représentés sur la carte à jouer "As".

Ce comptage ne prend pas en compte les victoires probables (cas où la victoire n'a pas été confirmée par d'autres observateurs que par le pilote), ou bien on les enregistre comme une demi-victoire.

A 21 ans, il reçoit la Médaille Militaire le 27 juin 1917 et surtout le 19 juillet 1918 il est fait Chevalier de la Légion d'Honneur à 22 ans .

Tableau des victoires aériennes de Marcel Haegelen 1914 1918

Nbre de victoires	Dates	Escadrille	Avion abattus	Au dessus de
1	27 mai 1917	SPA 103	Avion biplace	Nauroy (Aisne)
2	28 mai 1917	SPA 103	Avion biplace	Chenay (Marne)
3	23 mars 1918	SPA100	Albatros D.V	Coucy-le-Château (Aisne)
4	06 juin 1918	SPA100	Drachen	Le Charmel (Aisne)
5	07 juin 1918	SPA100	Drachen	Aougny (Marne)
6	29 juin 1918	SPA100	Avion Biplace	
7	30 juin 1918	SPA100	Fokker D.VII	Chirmont-Epreny (Somme)
8	01 juillet 1918	SPA100	Drachen	
9	05 juillet 1918	SPA100	Drachen	
10	10 juillet 1918	SPA100	Avion Biplace	Baslieux sous Chatillon (Marne)
11	24 juillet 1918	SPA100	Avion Biplace	Avize (Marne)
12	09 août 1918	SPA100	Drachen	Roye (Somme)
13	29 août 1918	SPA100	Drachen	Chauny (Aisne)
14	05 septembre 1918	SPA100	Drachen	Boult-sur-Suippe (Marne)
15	14 septembre 1918	SPA100	Drachen	Etraye (Meuse)
16	15 septembre 1918	SPA100	Drachen	Chehery (Ardennes)
17	15 septembre 1918	SPA100	Drachen	Briulles sur Meuse (Meuse)
18	16 septembre 1918	SPA100	Avion de chasse	Bois de Sept-Sarges (Meuse)
19	17 septembre 1918	SPA100	Drachen	Hannonville (Meuse)
20	15 octobre 1918	SPA100	Drachen	Buzancy (Ardennes)
21	18 octobre 1918	SPA100	Avion	Landres et St Georges (Ardennes)
22	23 octobre 1918	SPA100	Avion	Sur l'Aisne

Les citations de Marcel Haegelen



Sous-Lieut^e Haegelen, « As » ayant remporté 23 victoires officielles. Méd. Mil^{re}, Lég. d'Hon^r, Croix de Guerre à 16 palmes.



♦ Citation à l'ordre de l'armée en date du 30 juin 1917 :

"Pilote d'une audace exceptionnelle, le 27 mai 1917 a abattu un avion ennemi, le 28 a été grièvement blessé à la suite d'un combat qui s'est terminé par la chute de l'avion ennemi dans nos lignes, 1 blessure, 3 citations. La présente nomination comporte l'attribution de la Médaille Militaire."

♦ Citation à l'ordre du corps d'armée en date du 21 avril 1918 :

"Officier pilote d'une grande bravoure et d'une adresse exceptionnelle. Successivement pilote dans une escadrille de corps d'armée puis dans une escadrille de chasse, n'a cessé depuis deux ans de faire preuve des plus belles qualités militaires accomplissant avec un grand esprit de devoir et d'une audace remarquable les missions les plus délicates et les plus diverses. S'est affirmé pilote de chasse de 1^{er} ordre en prenant part à un combat qui s'est terminé par la chute de l'avion ennemi."

♦ Citation à l'ordre de l'armée en date du 13 juillet 1918 :

"4^{ème} et 5^{ème} avions abattus".



Schuster, Haegelen, Sardier (de g à d) devant les débris d'un Fokker ennemi. 7^{ème} victoire pour Haegelen le 30 juin 1918

♦ Citation à l'ordre de la 10^{ème} armée en date du 19 juillet 1918 :

"6^{ème} et 7^{ème} avions abattus".

♦ Citation à l'ordre de l'armée accompagnant le grade de Chevalier de la Légion d'Honneur en date du 19 juillet 1918 :

"Officier donnant le plus bel exemple d'entrain, de courage et de science de combat. Après s'être particulièrement distingué dans l'aviation de corps d'armée s'est révélé pilote de chasse de premier ordre entraînant à sa suite les jeunes pilotes de son escadrille. A remporté récemment sa 8^{ème} victoire en incendiant avec un camarade de combat un Drachen ennemi - 1 blessure - 6 citations."

La présente nomination comporte l'attribution de la Croix de Guerre avec palme."



◆ **Citation à l'ordre de l'armée en date du 29 juillet 1918 :**

"Officier pilote donnant des preuves constantes d'une bravoure et d'une énergie magnifiques. A attaqué seul un Drachen et l'a incendié (9^{ème} victoire) quelques jours après a abattu dans nos lignes un biplace ennemi (10^{ème} victoire).

◆ **Citation à l'ordre de l'armée en date du 12 septembre 1918 :**

"Officier pilote d'une bravoure splendide et d'une habilité hors de pair, ne cessant de fournir un effort magnifique. Le 24 juillet 1918 au cours d'un déplacement de son escadrille, a forcé un biplace ennemi, à atterrir dans nos lignes.

Le 9 août a incendié un Drachen (11^{ème}, 12^{ème}, 13^{ème} victoires)".

◆ **Citation à l'ordre de l'armée en date du 27 septembre 1918 :**

"A obtenu sa 14^{ème} victoire en incendiant le 6 septembre 1918 un Drachen ennemi - 1 blessure - 11 citations".

◆ **Citation à l'ordre de l'armée en date du 10 octobre 1918 :**

"Officier pilote d'une valeur exceptionnelle le 14 septembre a incendié un Drachen ennemi (15^{ème} victoire). Le 15 septembre a incendié deux Drachens ennemis (16^{ème} et 17^{ème} victoires). Une blessure - Médaille Militaire et Chevalier de la Légion d'Honneur pour faits de guerre - 7 citations."

◆ **Citation à l'ordre de l'armée en date du 10 octobre 1918 :**

"Officier mettant sans cesse sa virtuosité de chasseur et ses qualités remarquables de pilote au service d'une énergie ardente et d'une bravoure magnifique. Recherchant constamment les combats les plus périlleux, augmente avec une rapidité splendide le nombre de ses victoires. Le 16 septembre a abattu un avion de chasse (18^{ème} victoire). Le 17 septembre a incendié un Drachen (19^{ème} victoire) - 1 blessure - 8 citations"

◆ **Citation à l'ordre de l'armée en date du 7 novembre 1918 :**

"Magnifique pilote de chasse. Le 15 octobre 1918 malgré des circonstances atmosphériques tout à fait défavorables, a attaqué un Drachen et l'a incendié (20^{ème} victoire)".

◆ **Citation à l'ordre de l'armée en date du 7 novembre 1918 :**

"Magnifique exemple de valeur militaire ayant derrière lui un passé glorieux d'aviateur de chasse. Pilote d'une classe exceptionnelle, observateur averti, a rendu dès son arrivée au régiment les plus beaux services. D'un allant indomptable, volant le plus possible, a exécuté de jour comme de nuit, en moins de 50 jours plus de 60 missions de guerre.

◆ **Citation à l'ordre de l'armée en date du 23 décembre 1918 :**

"Les 18 et 23 octobre 1918, a abattu deux avions ennemis remportant ainsi ses 21^{ème} et 22^{ème} victoires - 1 blessure - 15 citations."



Le Drachen
(Le Dragon en allemand)

Le **drachen** est un ballon captif allemand de forme allongée équipé d'un empennage qui le rendait très stable. Il était utilisé pendant la première guerre mondiale comme ballon d'observation.

L'équivalent français est le mot « saucisse », bien que le mot allemand ait aussi été utilisé par les poilus.

Au lendemain du conflit voici l'hommage rendu à Marcel Haegelen par le journaliste Henry Decoin dans la revue *La guerre aérienne* du 12 décembre 1918.

UN AS : HAEGELEN

PAR HENRY DECOIN

Un gosse de vingt-deux ans, imberbe, des cheveux blonds, un regard où il y a de la ténacité et de la persévérance. Et quelle persévérance !

Quand il vint au monde, je crois que nos grandes sœurs les Fées décrétèrent *qu'il ne devrait avoir peur de rien*. Et toute sa vie je crois, il n'eut exactement peur de rien. Je crois ? J'en suis sûr ! Et pour nous le prouver la guerre survint, Haegelen fit la guerre. Il la fit avec toute la force de ses vingt ans. Il la fit encore.

En 1915, il a dix-neuf ans, il s'engage. Il part au 27^{ème} d'infanterie. Quelques manèges d'armes pendant quelques mois, puis il échoue lui et ses dix-neuf printemps dans les tranchées boueuses de l'Artois. Joli pays ! Haegelen se bat. Il se bat pendant six mois, passe caporal, puis sergent. C'est bête comme toutes les guerres de tranchée. Il s'agit de tenir et de bondir de temps en temps par-dessus le parapet pour aller tuer du boche. Rien de plus simple ! Un enfant de six ans comprendrai.....Et pas une fois, mais plusieurs, Haegelen, le soldat Haegelen, exécuta en bon militaire qu'il était le : « En avant ! A la baïonnette !..... »

Puis un jour, il eut assez de la guerre sous la terre. Il demanda à se battre dans le ciel. On lui accorde. Il part piloter. On l'affecte dans une escadrille de corps d'armée.

Nous sommes en septembre 1915.

Haegelen se révèle immédiatement un pilote remarquable. Sa spécialité : mission d'infanterie ! Et en compagnie de Carpentier, la gloire de l'athlétisme français, Haegelen survole à 100 mètres d'altitude, avec son Farman, les tranchées allemandes de Verdun.



LE SOUS-LIEUTENANT HAEGELEN
Remarquable chasseur, le sous-lieutenant Haegelen a fini la guerre avec 22 victoires à son actif.

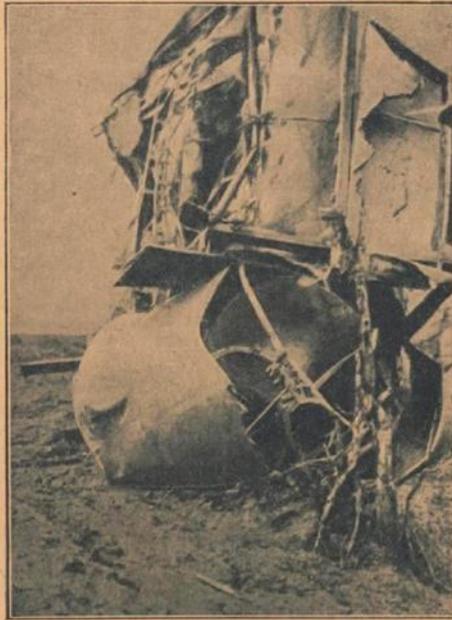
Un jour, un brouillard intense enveloppe les villages meusiens. On ne voit rien. Le vol est impossible. Et pourtant le boche semble remuer. Le commandant craint quelque chose. On demande un pilote volontaire pour tenter une reconnaissance à basse altitude. Évidemment Haegelen se propose. Et, évidemment on l'accepte. Il part. Il part en compagnie du lieutenant d'Harcourt. Le Farman survole les tranchées ennemies à 40 mètres. Le brouillard est épais. Les deux soldats de l'air ne distinguant rien, descendent de plus en plus. Ce sont deux soldats. Et à la guerre ce sont toujours les mêmes qui se font tuerEt ces deux soldats là, le pilote et l'observateur, s'entêtaient donc, l'un comme l'autre, à vouloir voir quelque chose.

Notez que le pilote Haegelen n'avait daigné, depuis tantôt quarante minutes qu'il survolait l'ennemi, faire aucun zig-zag pour éviter les obus et les balles des mitrailleuses.

C'est vrai, j'oubliais de vous dire qu'eux, les deux soldats français, ne voyaient rien, mais qu'en bas les Boches entendaient le ronflement du moteur et qu'ils tiraient tant et plus sur l'oiseau aux cocardes tricolores.

Bref à force de ténacité, le lieutenant d'Harcourt, observateur tenace, parvint à voir. Et ce qu'il vit il le nota précieusement sur son carnet de bord. Puis comme il voyait, maintenant, de mieux en mieux, il se retourna et fit signe à Haegelen de ralentir le moteur. Et doucement, silencieusement, le grand oiseau plana.

En bas, c'était la bagarre. Les poilus se battaient. Les deux artilleries hurlaient à qui mieux mieux. Le lieutenant d'Harcourt, lui notait toujours. Cependant qu'Haegelen, les ciseaux du Farman à pleine main, le front haut, les yeux calmes, faisait de la bravoure tranquillement. Et il advint ceci, que le lieutenant d'Harcourt ayant terminé de satisfaire sa curiosité fit signe à son pilote de regagner la France. Alors au moment où le Farman penché commençait lentement son virage, un obus tiré de plein fouet vint frapper le moteur et éclata. L'oiseau frémit puis, tel l'épervier blessé, glissa lentement sur l'aile gauche. Ce voyant, Haegelen qui n'avait cessé d'avoir son calme regard, usa de toutes ses forces pour redresser l'avion. Il y parvint pour quelques secondes seulement.



UN ACCIDENT D'HAEGELEN

De ces restes inraisemblables de ce qui fut un avion, Haegelen — alors pilote d'observation — et son passager, le lieutenant d'Harcourt, sortirent indemnes, par miracle.

Puis la chute arriva. Elle fut terrible. Le Farman s'écrasa. Deux fois de suite il tourna sur lui-même, et deux fois de suite Haegelen aperçut le moteur lui passer au dessus de la tête. Enfin quand l'oiseau définitivement brisé s'arrêta de sursauter, Haegelen s'échappa des décombres. Il se mit debout et chercha son lieutenant. Il le retrouva. — Ils se retrouvèrent. — Et tous deux, à travers la broussaille enchevêtrée des fils de fer, regagnèrent la France.

Voici les citations, plus belles que toutes les littératures, qui viennent récompenser l'héroïsme d'Haegelen à la bataille de Verdun :

Ordre du corps d'armée :

"Très bon pilote plein d'allant, accomplissant avec calme les missions les plus difficiles se dépense sans compter depuis quatre mois."

"31 octobre 1916 — Pilote plein d'audace et de sang-froid vient de se distinguer à plusieurs reprises au cours des dernières attaques. Volant toujours très bas pour permettre à son observateur une reconnaissance plus précise, a été à trois reprises différentes descendu par le tir de l'infanterie ennemie."

« 31 décembre 1916 — Jeune pilote plein d'entrain qui depuis huit mois dans le secteur de V....., ne cesse de se prodiguer journellement. Le 15 décembre, a survolé par

3 fois les lignes ennemies dans la même journée. Obligé d'atterrir après son second vol à proximité du champ de bataille avec un appareil sérieusement atteint a demandé malgré l'heure avancée à repartir avec un autre avion. Descendant alors excessivement bas malgré le feu des mitrailleuses ennemies, a permis à un observateur de rapporter des renseignements précieux."

En mars 1917 Haegelen passe dans la chasse. Il est affecté à la 103^{ème}. Fonck est là. Haegelen le regarde, l'admire et l'étudie. Fonck s'intéresse à lui et l'emmène souvent. Haegelen se bat comme un lion et arrive à descendre ses deux premiers avions. Il est promu sous-lieutenant. Il est muté alors à l'escadrille 100.

Nous sommes en février 1918 ! Haegelen, lisez bien a deux victoires ! Maintenant c'est un grand as ! Son tableau de chasse comporte 22 pièces officiellement abattues. Donc en sept mois, Haegelen a abattu 20 avions.

Je vous le disais qu'il n'avait peur de rien !

« 29 juin 1917 — Pilote de chasse d'un courage exceptionnel et du plus bel esprit militaire. Le 27 mai 1917 a abattu un avion ennemi. (Médaille militaire comportant l'attribution de la croix de guerre avec palme).

« 30 juin 1917 — Pilote d'une audace exceptionnelle. le 27 mai 1917, a abattu un avion ennemi. le 28 a été grièvement blessé à la suite d'un combat qui s'est terminé par la chute de l'avion ennemi dans nos lignes, 1 blessure, 3 citations ».

« 21 avril 1918 — Officier pilote d'une grande bravoure et d'une adresse exceptionnelles. Successivement pilote dans une escadrille de Corps d'Armée puis dans une escadrille de chasse, n'a cessé depuis deux ans de faire preuve des plus belles qualités militaires accomplissant avec un grand esprit de devoir et d'une audace remarquable les missions les plus délicates et les plus diverses. S'est affirmé pilote de chasse de premier ordre en prenant part à un combat qui s'est terminé par la chute de l'avion ennemi."

Le 29 juin 1917 il est médaillé militaire.

Le 13 juillet 1918 il est fait chevalier dans l'ordre de la Légion d'honneur avec la citation suivante :
Légion d'honneur-19 juillet M. Haegelen, Claude - Marcel (active) tenant au 27^{ème} régiment d'infanterie, pilote aviateur SPA 100 a été nommé dans l'ordre de la Légion d'honneur au grade de chevalier.

"Officier donnant le plus bel exemple d'entrain, de courage et de science de combat. Après s'être particulièrement distingué dans l'aviation de corps d'armée s'est révélé pilote de chasse de premier ordre entraînant à sa suite les jeunes pilotes de son escadrille. A remporté récemment sa 8^{ème} victoire en incendiant avec un camarade de combat un Drachen ennemi - 1 blessure - 6 citations."

La présente nomination comporte l'attribution de la Croix de Guerre avec palme."

Le 29 juillet 1918, il passe au communiqué officiel avec 10 victoires.

« 29 juillet 1918 - Officier pilote donnant des preuves constantes d'une bravoure et d'une énergie magnifiques. A attaqué seul un Drachen et l'a incendié (9^{ème} victoire) quelques jours après a abattu dans nos lignes un biplace ennemi (10^{ème} victoire).

Il continue d'abattre avions et drachens en compagnie de Boyau, l'autre soldat légendaire mort au champ d'honneur, pour la France ! Rien que pour la France !

Haegelen incendie plusieurs drachens. A obtenu sa 14^{ème} victoire en incendiant le 5 septembre 1918 un drachen ennemi. Une blessure, neuf citations.

« 10 octobre 1918 — Officier pilote d'une valeur exceptionnelle le 14 septembre a incendié un drachen ennemi (15^{ème} victoire). Le 15 septembre a incendié deux drachens ennemis (16^{ème} et 17^{ème} victoires). Une blessure - Médaille Militaire et Chevalier de la Légion d'Honneur pour faits de guerre - 7 citations."

« 10 octobre 1918 — Officier mettant sans cesse sa virtuosité de chasseur et ses qualités remarquables de pilote au service d'une énergie ardente et d'une bravoure magnifique. Recherchant constamment les combats les plus périlleux, augmente avec une rapidité splendide le nombre de ses victoires. Le 16 septembre a abattu un avion de chasse (18^{ème} victoire). Le 17 septembre a incendié un Drachen (19^{ème} victoire) - 1 blessure - 8 citations"

Enfin il passe pour la seconde fois au communiqué officiel ayant abattu son vingtième appareil !

Et savez vous comment il fut victorieux de son 20^{ème} ? Ecoutez le récit en vaut la peine.

Cela dit, je commence :

Il y a trois semaines de cela. Nous étions en Argonne ! En Argonne à l'époque où nous sommes on compte facilement les belles journées. C'est toujours enveloppé de brouillard dans ce pays là. Bref, ce jour là il faisait mauvais comme tous les autres jours. Nous étions à table. Nous déjeunions. C'était le repos. Haegelen quitte la popote. Quelques minutes après on entend, quelle surprise un bruit de moteur ! Quel est le fou qui ose... On continue de battre les cartes. C'est le repos. Et une autre surprise nous réveilla de notre bridge monotone. L'avion qui une heure auparavant, était parti, rentrait. Nous entendîmes les ran...ran...ran annonceurs des victoires d'Haegelen.

Voici ce qui c'était passé : Haegelen avait décollé, était parti sur les lignes à 400mètres d'altitude, avait aperçu un drachen boche, et naturellement, l'avait incendié. Et c'est ainsi que, malgré un temps épouvantable, Haegelen, le gosse de vingt deux ans, triompha de son 20^{ème} appareil;

HENRY DECOIN

Après la guerre Haegelen raconte ses plus grandes émotions militaires et sportives

(extrait d'un article du journal *La vie au grand air* du 15 mai 1919)



Ma plus forte impression de guerre aérienne n'est pas une impression de danger, mais de virtuosité de combat. Car si je n'ai pas été indifférent en voyant des gerbes de balles cribler mes ailes, les émotions que j'ai éprouvées dans des rencontres où j'ai pu descendre un adversaire parmi des nuées d'autres ont été beaucoup plus fortes beaucoup plus grandes.

Ainsi quand j'ai triomphé de mon vingt et unième boche, l'avant-dernier : c'était le 8 octobre 1918, à Verdun, un après-midi.

De grosses patrouilles de Fokker nous recommandaient la prudence.

Je vis 6 ou 7 Fokker rentrer chez eux. Bonne aubaine : J'attaque une première fois. Un Spad s'engage trop à fond et est mal pris. Je le dégage au plus vite pendant que le Fokker par de splendides manœuvres rompt le combat et, tenace revient sur le Spad. Je l'attaque à nouveau. Ce qui ne l'empêche pas de poursuivre à fond son combat.

Au bout de 15 à 20 secondes de tir à bout portant, l'appareil se désentoile de l'aile gauche d'abord puis tombe en vrille. J'étais assez content ! Mais à ce moment, un autre Fokker venant d'une patrouille de 10 à 12, placée au-dessus de moi, m'attaque. Quelques acrobaties, puis ma pression tombe et je dois me livrer aux manœuvres les plus diverses dans une sarabande fantastique où je ne

vois que des Fokkers. Je croyais ma dernière heure arriver lorsque par un virage inversé sous les plans de l'un d'eux, je parviens enfin à me dégager de 200 mètres.

J'étais sauvé une fois de plus. J'eus en même temps la joie de voir mon premier adversaire mordre la poussière plutôt brutalement entre Immicourt et Landres et St Georges.

Ma plus forte impression sportive ? Je pourrais dire ma plus grande joie : ce fut le jour où, à Colombes, aux championnats de France juniors des petites A, je gagnais quatre championnats de France : le quatre cent mètres en 56" ; le 1000 mètres en 2' 58" ; le saut en hauteur avec 1m.45 et le saut en longueur avec un bon de 5m.37. Le Cercle Sportif Dijonnais, qui m'avait engagé, illumina. Et cette journée là est pour moi impérissable. Je compte maintenant que la guerre est terminée, m'entraîner sérieusement et courir avec le maillot du Racing-Club, la grande famille de nos amis Boyau, Fellonneau, Strohl et Peltier d'Oisy.

Mais d'autres missions attendent Marcel Haegelen.

Le 17 avril 1919 il repart au combat en Pologne (guerre russo-polonaise) avec l'escadrille SPA162 à laquelle il a été affecté. Le conflit ne dure pas. Il reste cependant en Pologne pour assurer la formation de la jeune aviation polonaise. En août 1920 il se place en congé de l'armée mais reste en Pologne et se reconvertit dans l'aviation civile.

Rentré en France en 1922, il devient chef pilote pour les Ets Hanriot le 1^{er} mai de la même année. Tout en assurant ses fonctions chez Hanriot Marcel Haegelen, auréolé de son passé militaire participe à de nombreux rallyes et meetings aériens organisés par l'UPCF (Union des pilotes civils de France) où sa virtuosité et sa maîtrise du pilotage font l'admiration du public.



Sur la photo ci contre le voici le 1^{er} juillet 1923 aux côtés de M. Laurent Eynac (au centre) Sous-secrétaire d'état à l'Aéronautique et aux transports et M. Philippe Marcombes le maire de Clermont-Ferrand à l'aérodrome d'Aulnat où il était venu participer au meeting aérien organisé par le club local.



En 1923 il fonde avec Henri Bussière et Marcel Konrad, qui en sera le premier président, l'Aéro-club de la Côte d'Or à Longvic, près de Dijon, ville où il vécut avant la guerre.

L'aviation de loisir en est encore à ses tous premiers balbutiements et reste très liée au milieu militaire. La plupart des pilotes étant eux-mêmes des pilotes militaires. Les avions, qui avaient eux aussi été développés pour l'armée s'adaptèrent facilement à une pratique civile dans les aéro-club.



Haegelen (au centre) à Longvic son Aéro-club de cœur
À gauche Sadi-Lecoq "As" de la guerre 1914-1918

Haegelen est aussi un compétiteur, et quand il dispute une épreuve c'est pour la gagner.

Voici l'anecdote racontée par le journaliste R. Saladin dans *Miroir des Sports* du 7 Avril 1926.



Haegelen à son poste de pilotage sur Hanriot- 36 le 31/05/1925 lors du rallye de Clermont-Ferrand où il est accompagné de son mécanicien Gibert et du journaliste Raymond Saladin.

"Je veux vous conter un joli trait concernant Haegelen, l'un de nos "AS" les plus glorieux. Le 31 mai 1925, je partais avec lui et avec son mécanicien Gibert pour courir le rallye aérien national, qui se disputait entre Paris et Clermont-Ferrand, avec entre ces deux villes à travers la France, le plus grand nombre de kilomètres à parcourir entre 8 heures du matin et 7 heures du soir.

Nous partîmes de Villacoublay en même temps que Pivolo, Robert Morane et Fronval. Notre première étape devait-être Châteauroux. Avant d'y arriver, nous rencontrâmes un banc de brume ; Pivolo et Fronval tentèrent de le contourner et Haegelen pour gagner du temps, fonça droit dedans : nous étions en course et Haegelen était favori.

Notre moteur se mit tout à coup à chauffer de façon anormale et nous étions en pleine brume opaque, à 10 mètres au-dessus d'une forêt à 180 kilomètres à l'heure. Le régime baissa, et la brume ne diminuait pas. Pendant quarante minutes Haegelen lutta pour sortir de la "crasse" ; il y parvint enfin. Lorsque

nous revîmes le soleil, Haegelen me tapa sur l'épaule, lâcha les commandes, sortit son stylo de sa poche et écrivit sur un mât de cabane de l'avion ce simple mot : Batelier. Il rendait ainsi un hommage à la mémoire du célèbre pilote Batelier qui périt dans un banc de brume en courant une grande épreuve, exactement dans les conditions où nous aurions pu périr en disputant notre chance. Nous atterrissions quelque temps après à Orléans, nous nous posions ensuite à Villacoublay et atteignons Clermont-Ferrand, où nous nous classions cinquième sur trente-deux concurrents".

Marcel Haegelen effectuait régulièrement ses périodes militaires d'entraînement.

Le 3 août 1925 il va "rempiler" pour servir pendant quatre mois au Maroc dans la guerre du Rif, il sera affecté au 37^{ème} régiment d'aviation.

L'aviateur Haegelen fêté par l'Aéro Club avant son départ pour Fez

Il y avait fête, hier, à l'Aéro-Club. Une réception chaleureuse avait été organisée en l'honneur des aviateurs américains qui partent pour le Maroc et doivent s'envoler lundi de l'aérodrome du Bourget.

A leur côté se tenait notre compatriote Haegelen, l'un des plus brillants as de la guerre que tout le monde félicitait. C'est Haegelen, en effet, qui vint le premier trouver M. Laurent-Eynac pour lui offrir de reprendre du service au Maroc. On sait combien le haut commandement militaire compte sur le rôle capital de notre aviation contre les partisans d'Abd el Krim. Haegelen, sans bruit et sans ostentation, offrit ses services. Est-il besoin de dire qu'ils ont été aussitôt acceptés ?

Comme on lui demandait, hier, dans les salons de l'Aéro-Club, ce qu'il comptait faire, de la chasse ou du bombardement, il répondit sur le ton de la plus calme discipline :

« Je vais me mettre à la disposition du colonel Armangaud et je ferai ce qu'il jugera utile que je fasse. Je n'ai qu'un désir : mettre mes aptitudes d'aviateur éprouvé au service de mon pays. »

Il se met au service du colonel Armangaud qui commande l'aéronautique française au Maroc.

Le départ du lieutenant Haegelen.

Le lieutenant Haegelen, qui le premier des aviateurs français déposa une demande d'engagement pour le Maroc, vient de recevoir son affectation au 37^e régiment d'aviation et son ordre de route immédiat. Il a quitté Paris hier soir et embarquera à Bordeaux dans la journée de demain lundi.

Août 1925

Rappel historique

À l'automne 1925, 150 000 soldats affrontent plusieurs dizaines de milliers de Rifains insurgés. Abd el Krim est parvenu à fédérer de nombreuses tribus qui ont attaqué par surprise les postes français. Pendant quatre mois les troupes font face à la déferlante rifaine. Elles sont à deux doigts d'être battues, mais parviennent finalement à contenir les dissidents au prix de lourdes pertes (plus de 4 000 tués, blessés et disparus). Le Gouvernement, qui a tardé à comprendre la situation, accepte enfin d'envoyer des renforts conséquents, dont il confie le commandement au maréchal Pétain. La situation militaire se stabilise à l'automne, mais il faut attendre le printemps 1926 pour qu'avec des moyens très importants, l'insurrection soit définitivement vaincue.

Haegelen rentre en France en novembre 1925.

Reconnu par ses pairs, Marcel Haegelen est élu président de l'Union des Pilotes Civils de France en 1925. Sous sa présidence l'UPCF totalisera jusqu'à 10 000 membres. Si c'est une grande institution de solidarité et d'entraide, c'est aussi un vecteur important de propagande pour l'aviation commerciale française naissante.

UNE RÉCEPTION A L'U. P. C. F.

Le 17 décembre dernier, l'U.P.C.F. recevait très simplement et très amicalement, au Bar du *Journal*, ceux de ses membres qui, au cours de l'année, avaient battu quelques records.

COSTES, accompagné de RIGNOT, CALLIZO et LASNES furent ainsi fêtés par leurs amis. Notre Président, Marcel

HAEGELEN, dit en quelques mots combien l'U.P.C.F. était heureuse de les recevoir et leur remit à chacun un souvenir.

Une nombreuse assistance avait tenu à venir fêter nos amis et c'est dans une atmosphère de sympathie et de chaude camaraderie que l'on trinqua aux recordmen.



Haegelen Costes Rignot Callizo Lasnes Brévier Fint Vouloire



▲
Carte de membre honoraire signée par le président Haegelen



1. - HAEGELEN Marcel.
Président de l'Union des Pilotes Civils de France

Colloques, grandes fêtes et meetings aériens où la virtuosité d'Haegelen fait merveille, la revue mensuelle "*L'Avion*", son œuvre "*Le sens de l'air*" qui dispose à Orly de sept appareils pour des baptêmes de l'air sont autant d'activités où il apporte sa compétence et son dévouement.

L'homme à l'émblématique béret consacrera généreusement de son temps à ce poste qu'il occupera avec beaucoup de persévérance et d'abnégation pendant vingt deux ans.

Créée en 1923 par M. Hemmerdinger en collaboration avec le journal les Ailes, l'UPCF avait pour but de regrouper le personnel navigant des Centres civils, de maintenir parmi eux la camaraderie, l'émulation et la solidarité.

L'Union se proposait aussi, avec l'aide des pouvoirs publics, d'améliorer les conditions de vol et la situation du personnel navigant et d'apporter une aide morale et matérielle à ses membres dans le besoin.

La fête de l'Union des pilotes civils à Orly



De nombreux aviateurs ont participé à la fête de l'Union des pilotes civils organisée hier à Orly. Des baptêmes de l'air ont été donnés et la patrouille d'Etampes a effectué plusieurs vols. Notre photo montre Cavalli exécutant une acrobatie. Dans l'angle, de g. à dr., Cavalli, Haegelen et Doret.

Pilote d'essai dans l'entre-deux-guerres

Marcel HAEGELEN et Bourges

Après son retour du Maroc Marcel Haegelen reprend son poste de chef pilote formateur chez Hanriot firme spécialisée dans la fabrication d'avions. Lorsqu'elle vend des avions, il lui faut former les pilotes de ses clients. L'usine et l'école de pilotage Hanriot se trouvent à Reims. Les directives gouvernementales les incitent à se délocaliser au sud de la Loire. C'est pourquoi Haegelen, pour le compte des Avions Hanriot, prospecte et recherche un terrain dans le centre de la France, en Berry, pour implanter l'école de pilotage. Dans cette région toute plane, propice à la construction d'une piste d'aviation, les villes de Romorantin, Châteauroux, Bourges présentent des atouts.

La politique des aérodromes

A propos de Bourges

Haegelen, chef-pilote de la Société Hanriot, fut chargé de reconnaître ces emplacements. Et, pendant plusieurs mois, il parcourut toutes ces régions avant de fixer son choix. Finalement, celui-ci se porta sur Bourges tant en raison de la situation du terrain que de l'excellent accueil qui fut réservé à Haegelen d'abord, par l'Aéro-Club du Berry, et la Municipalité de Bourges, ensuite par le Conseil général et la Chambre de Commerce.

A l'époque, le maire de Bourges M. Henri Laudier avait pour ambition de construire un aéroport et créer une industrie aéronautique. Il cherchait des alliés pour mener à bien son projet. La rencontre de Marcel Haegelen, venu en Berry en novembre 1927, avec les autorités municipales va être décisive.

On lui présente plusieurs terrains. Le choix se fait sur le "carroir de Saint Florent". En quelques semaines, les autorisations sont données, les terrains achetés.

Tout ne fut pas simple. Il a été nécessaire de trouver de l'argent, d'une part pour acheter les terrains, et d'autre part pour les aménager. Tout le monde mis la main à la poche. La municipalité de Bourges a voté

sans difficulté un premier crédit de 100 000 francs, elle fut suivie par le Conseil Général et la Chambre de Commerce et d'Industrie pour le même montant. Comme le budget prévisionnel était de 500 000 francs, la somme manquante sera reçue sous la forme d'une souscription organisée par l'Aéro-club.



La nouvelle école de pilotage Hanriot à Bourges est inaugurée le 1^{er} juillet 1928.

Le 25 avril 1928, une convention précisant le fonctionnement du nouvel aérodrome est signée entre Henri Laudier et la société des avions Hanriot représentée par M. Outhenin-Chalandre. Cette dernière s'engage à former 40 élèves pilotes par an et à créer des ateliers de réparation pour avions pouvant fournir un travail quotidien à 300 ouvriers.

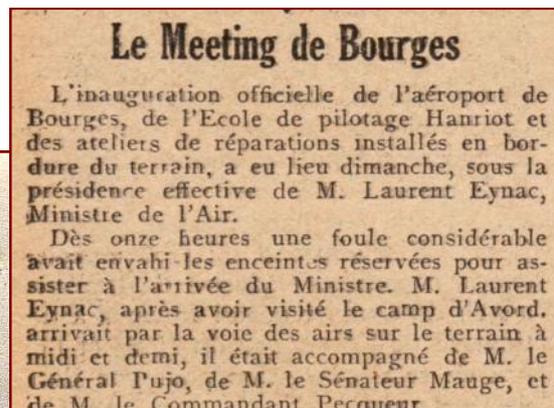
Et ce fut le grand jour : le dimanche 1^{er} Juillet 1928, l'Aéroport est inauguré.

La foule est impressionnante, les berruyers se rendent vers l'Aéroport au son des fanfares et derrière les sociétés de gymnastique. En fait, l'Aéroport est une vaste étendue de 90 hectares de terrain herbeux, sans piste, mais avec déjà trois bâtiments "en dur" pour que les cours puissent commencer dès le mois d'août.

Après une Marseillaise, deux gerbes furent remises par Madame Laudier, l'une au Général Girot, cet ancien Directeur de l'Aviation, était alors Président du Conseil d'Administration des Etablissements Hanriot, l'autre au pilote Marcel Haegelen. Et puis vint l'heure des discours, avec Laudier qui ouvrit le feu, son propos fut précis et lucide :

" Quiconque se serait permis d'affirmer, il y a un peu plus de six mois, que nous verrions aujourd'hui, en ce premier jour de juillet, l'inauguration de l'Aéroport de Bourges, eut bien surpris nos concitoyens qui, il faut bien le reconnaître, et c'est du reste un peu la vertu de la race ne se décide à agir qu'après avoir mûrement réfléchi."

Le Maire poursuit, avec un rappel historique, sur l'arrivée de l'aéronautique dans le département du Cher et principalement à Avord, avant d'évoquer Bourges. Il continue alors par les remerciements d'usage envers les représentants des Ets Hanriot : M. le Général Girot, M. Outhenin-Chalandre le directeur, puis Haegelen et Dabard ce dernier devenant le Directeur de l'Ecole de Bourges.



Marcel Haegelen devient pilote d'essai de l'usine implantée à Bourges. Il va mettre au point plus d'une trentaine d'avions prototypes dont il est chargé de faire la promotion en participant à de nombreux rallyes et meetings en France. Il effectue également de nombreuses tournées à l'étranger.

1930-Haegelen participe à la Coupe Michelin

La troisième Coupe Michelin se déroule du 1^{er} juillet 1929 au 30 juin 1930.

C'est une épreuve internationale de vitesse courue sur un circuit de 2631 kilomètres comprenant 15 atterrissages obligatoires et passant par Paris (Le Bourget), Reims, Nancy, Luxeuil, Dijon, Clermont-Ferrand, Lyon, Montpellier, Perpignan, Toulouse, Pau, Bordeaux, Angers, Avord, Tours et Paris.

Les avions sont des monoplaces, le règlement impose une puissance internationale des moteurs de 230 CV (puissance de la C.I.N.A). Les concurrents peuvent décoller de n'importe quelle ville pour accomplir l'épreuve. Ils peuvent partir à la date de leur choix durant la période imposée.

Il s'agit simplement d'être le plus rapide pour boucler les 2631 kilomètres.

En 1930 la Coupe réunit les engagements de trois concurrents :

- ▶ Haegelen, sur *Hanriot*, moteur Lorraine 230 CV.
- ▶ Paillard, sur *Bernard S72*, moteur Gnôme-Rhône Titan 230 CV.
- ▶ Détrouyat, sur *Morane-Saulnier*, moteur Salmon 230 CV.

Pour cette épreuve la société Hanriot se lance dans la fabrication d'un nouvel avion, le HL 41 un monoplane conçu dans les bureaux d'études dès l'automne 1929. Le premier vol se déroule à Bourges en février 1930. L'avion semble performant.



Pour les premiers essais, le moteur Lorraine à neuf cylindres en étoile n'est pas caréné. L'avion atteint la vitesse de 249km/h le 12 juin 1930.



Equippé d'un carénage simple qui améliore l'aérodynamisme du moteur, l'avion atteint la vitesse de 260km/h qui en fait un concurrent redoutable.

Le Lorraine-Hanriot type «Coupe-Michelin»

La Coupe Michelin aura provoqué, cette année, la création d'intéressants prototypes.

Le fin monoplane représenté ici a été, en effet, construit dans ce but par la Société Lorraine-Hanriot. Il sera confié au bon pilote Haegelen.

Pour la Coupe, cet avion sera équipé d'un moteur Lorraine, à neuf cylindres en étoile refroidis par l'air, d'une puissance nominale de 230 CV. Le groupe moto-propulseur sera, de plus, recouvert d'un capot du N.A.C.A.

Les premiers essais en vol exécutés la semaine dernière, à Villacoublay, ont été pleinement satisfaisants. L'appareil, d'une surface de 13 mq, donne l'impression d'être « très vite ». Son pilote est installé en arrière de la voilure; il bénéficie donc d'une visibilité absolument parfaite dans tous les sens. Les atterrissages sont d'ailleurs facilités par ses ailes basses et par un train sans essieu à très large voie.

Il est impossible, à l'heure actuelle, de donner la moindre indication sur les performances de l'appareil. Les vols effectués jusqu'ici confirment cependant l'opinion que nous avons exprimée : le Lorraine-Hanriot sera un des plus redoutables concurrents de la Coupe Michelin.

Le 29 juin, un jour avant la clôture de l'épreuve, Marcel Haegelen, sur le Hanriot HL41 part de Dijon à 5h34. Il passe à Clermont-Ferrand à 6h ; à Lyon à 6h45 ; Montpellier à 7h45 ; Perpignan à 8h35 ; Toulouse à 9h30 ; Pau à 10h39 ; Bordeaux à 11h10 ; Angers à 12h35. Sur cet aérodrome, Haegelen change une roue ce qui lui fait perdre une vingtaine de minutes. A 12h55 il repart, arrive à Tours où il décolle à 14h55. Il touche le Bourget à 15h42. Jusque là tout le circuit a été effectué à 1750 tours pour ménager le moteur de l'avion. Au Bourget, pour donner toutes les chances de victoire à Haegelen, M. Marius Barbarou ingénieur motoriste de la société Lorraine l'autorise à pousser le régime moteur jusqu'à 1900 tours. Le départ pour Reims est donné à 15h51.

Comment Marcel Haegelen perdit la Coupe Michelin en 1930.

Haegelen arrive à Reims à 16h34 ayant parcouru les 2200 kms à la vitesse commerciale record de 207 km/heure. Malheureusement le terrain classique de Reims qui sert de piste au 12^{ème} régiment d'aviation est bien balisé sur toute sa surface, mais l'herbe n'est pas entièrement fauchée et sur une bonne partie de son étendue les ronces et les charbons le recouvrent. A certains endroits la végétation atteint 1,70 m de haut.

Le mécanicien d'Haegelen crut bien faire en signalant à son pilote la zone dangereuse et alla se poster à la limite des hautes herbes. Haegelen se méprend sur cette indication et coupant au dessus des balises pose normalement son avion dans les hautes herbes. Le capotage est brutal. Haegelen est coincé dans le poste de pilotage sous l'avion retourné. Des soldats doivent éventrer le fuselage à coup de baïonnette pour dégager le pilote.



Le crash de l'avion à Reims

Haegelen se blesse à l'atterrissage

Reims, 29 juin. — Le pilote Marcel Haegelen, concourant pour la Coupe Michelin, a capoté en arrivant à Reims, à 3 kilomètres du poste de commandement du 12^e régiment d'aviation.

L'appareil a été brisé. L'aviateur a été transporté à l'hôpital civil de Reims. Son état ne paraît pas grave. L'aviateur semble avoir subi un commencement d'asphyxie, provoqué par les émanations de gaz dans le poste de pilotage de l'avion. Il aurait en outre le poignet droit foulé.

C'est un miracle que l'accident n'ait pas été mortel. Il suffisait que l'essence se répande sur le moteur ou le pot d'échappement et c'était immédiatement le feu sans que les secours puissent intervenir pour sauver le pilote. Haegelen s'en sort avec quelques contusions sans gravité, qui l'obligent à quelques semaines de convalescence. Cette fin imprévue de la course du Lorraine Hanriot est d'autant plus regrettable que la bonne tenue de l'appareil autorisait tous les espoirs pour la victoire finale.

Haegelen hors course, c'est le chef pilote Michel Détrouyat qui remporte pour la deuxième année consécutive la Coupe Michelin 1930 sur un avion Morane-Saulnier. Il boucle le circuit à la moyenne de 200km/h.

1931 - Haegelen gagne la Coupe Michelin

La Coupe est courue avec les mêmes règlement et itinéraire que l'année précédente.

En 1931, trois concurrents sont en lice pour cette épreuve :

- ▶ Challe sur avion Dewoitine moteur Lorraine 230CV.
- ▶ Détroyat sur Morane moteur Hispano Wright 230CV, vainqueur n 1930.
- ▶ Haegelen sur Hanriot L.H 41 moteur Lorraine 230CV.

Le chef pilote Haegelen avait une revanche à prendre dans la Coupe Michelin 1931 après son malencontreux accident de l'année précédente qui l'avait mis hors course. Le succès viendra couronner sa persévérance dès sa première tentative.

Parti de Dijon à 5h55, il était de retour 11h37 plus-tard ayant effectué ses quinze atterrissages obligatoires, soit à la moyenne de 226 km/h.

Dans cette victoire il faut saluer le travail des ingénieurs qui optimisèrent l'avion en particulier la pénétration dans l'air en carénant le moteur, le train d'atterrissage afin d'augmenter la vitesse de l'appareil sans augmenter pour autant la puissance moteur.



L'aviateur Marcel Haegelen
gagne la Coupe Michelin d'aviation



Marcel HAEGELEN

Avant-hier, Marcel Haegelen, pilotant un monoplan Hanriot-Lorraine 230 CV., réalisait sur le tour de France de 2.631 km. 600, avec quinze escales obligatoires, une vitesse moyenne horaire de 226 km. 450.

Détroyat et Challe tenteront hier de faire mieux. Détoyat paraissait devoir l'emporter avec une vitesse un peu supérieure à celle de Haegelen (232 km-heure contre 226 km-heure), lorsqu'il fut obligé d'abandonner à l'escale d'Avord, alors qu'il ne lui restait plus à parcourir que les étapes Avord-Tours et Tours-Paris.

Quant à Challe il s'arrêta à Angers. Haegelen gagne donc la Coupe Michelin 1930-1931.



Haegelen devant le L. H. 41 en 1931.



(Photo et cliché Intran).

Marcel Haegelen s'entretient avec M. Nicaise fils à son passage au Bourget.

1932 - Haegelen gagne la Coupe Michelin

On escomptait, cette année une lutte entre Haegelen (vainqueur en 1931) et Détroyat (vainqueur en 1929 et 1930) pour la conquête de la Coupe Michelin.

En 1932, seul, Haegelen pris le départ de l'épreuve ; il l'a pris trois fois et s'il a échoué les deux premières pour des raisons qui ne mettent pas en cause ni la qualité de l'appareil, ni la valeur du pilote, il a réussi magnifiquement la troisième fois puisqu'il a porté à 254 km/h la moyenne sur le long circuit imposé. Rappelons nous que l'année précédente il avait atteint une moyenne horaire de 226 km/h.

GALOP D'ESSAI

Paris-Toulouse en 1 h. 55

**C'est le temps remarquable (313 km. h.)
réalisé par Haegelen sur le Lorraine-
Hanriot avec lequel il va tenter la Coupe
Michelin.**

L'EXCELLENT et si sympathique pilote qu'est Marcel Haegelen est prêt à tenter la Coupe Michelin à bord d'un Lorraine-Hanriot à moteur Lorraine-S.G.A. de 230 CV. Il serait déjà parti pour cette épreuve qui comporte, on le sait, un Tour de France, si, le 19 juin, à Toulouse, alors qu'il était décidé au départ, un chronomètre officiel s'était trouvé sur le terrain.

Marcel Haegelen partira donc d'un moment à l'autre. Mais nous pouvons déjà citer comme une performance remarquable son vol de Paris à Toulouse. Parti de Villacoublay, par vent nul, le 15 juin, à 15 h. 45, il est arrivé à Toulouse, à 17 h. 40. Le Lorraine-Hanriot avait fait le voyage à la vitesse horaire moyenne de 313 kilomètres, ce qui est d'autant plus intéressant que l'avion peut emporter une charge marchande de 200 kilos. C'est, dans la voie de l'avion postal rapide, une excellente réalisation.

Pour prendre le départ de l'épreuve à Toulouse, il parcourt le 15 juin Paris-Toulouse en 1h55 à une moyenne horaire record de 313 km.

Le 19 juin il est prêt pour le départ de l'épreuve malheureusement l'absence d'un chronomètre officiel au bord de la piste l'oblige à reporter.

Le 22 juin Haegelen prend le départ mais n'alla pas au-delà de Pau. La brume étant trop dense, le pilote décide de faire demi-tour et d'attendre le lendemain.

Le 23 juin Haegelen quitte de nouveau Toulouse à 9h35 et à toute allure entame le circuit de 2632 km que comporte la Coupe Michelin. Il y revient à 19h55 ayant accompli le parcours, arrêts compris en 10h20. Si de ce vol on retranche les 52 mn perdues au cours des 14 atterrissages obligatoires, il reste que Haegelen a fait son parcours en 9h28 soit à la moyenne de 277,8 km/h. Haegelen s'est arrêté 3 mn dans douze contrôles et 8 mn aux aérodromes de ravitaillement à Avord et à Dijon. Pour réaliser ce type de performance il fallait un pilote de grande classe.



Un ravitaillement de Marcel Haegelen pendant la Coupe.

La Coupe Michelin est remportée par Haegelen

Comme il était prévu aucun concurrent ne s'est attaqué à la brillante performance de Marcel Haegelen qui gagne la Coupe 1932. Après avoir regagné Bourges fief des Ets Hanriot Haegelen rejoint Villacoublay le 30 juillet où une aimable réception l'attendait.



A peine descendu de l'appareil le pilote reçoit les félicitations de tous ceux qui étaient venus l'accueillir en particulier les pilotes Challe et Détrouyat qui reconnaissent la brillante performance de leur collègue.



Haegelen donne des détails sur sa course réalisée sous des conditions météorologiques défavorables avec de nombreux orages qui le gênent.

à gauche M. Daladier ministre des Travaux Publics



M. Huguet, ingénieur en chef des avions Lorraine-Hanriot et Haegelen se congratulent après leur brillant succès.



Marcel Haegelen devant le Lorraine-Hanriot LH 130

Haegelen ne pourra pas participer à la Coupe Michelin l'année suivante ; son nouvel avion le LH 131-2 avec train rentrant, dérivé du HL 130 modifié ne sera pas prêt et homologué dans les temps.

Haegelen à l'assaut des records

Dans les années 30, le monde de l'aéronautique est en plein essor. Les courses aux records de vitesse, de distances parcourues sont des challenges que les différentes sociétés aéronautiques se disputent avec pour objectif l'exploitation de leurs avions sur les lignes commerciales à venir.

Profitant des performances de son mono plan Hanriot-Lorraine Algol Marcel Haegelen va s'attaquer à différents records. En août 1932 c'est le record du monde de vitesse sur 2000 km qui est son objectif. Parti à 6h26 d'Etampes, Haegelen revient à 14h1'15", soit après de 7h35'15", ayant couvert quatre fois le circuit de 500 km : Etampes, Tours, Châteauroux, Mesves sur Loire, Etampes. Sa moyenne générale horaire est de 263km/900 ce qui bat l'ancien record détenu par le lieutenant de vaisseau Paris de plus de 35 km/h. Après cet exploit, revenu à Villacoublay, le pilote est félicité à son atterrissage par le baron Twikheim président de la Société Générale Aéronautique constructeur de l'avion.

Haegelen raconte

« Je suis très heureux d'avoir ajouté ce record au palmarès de mon Hanriot Lorraine. J'ai accéléré progressivement l'allure à chaque tour et le quatrième a été effectué à 272 de moyenne. Tout s'est passé admirablement et le record a été battu de 35 km à l'heure avec une puissance très inférieure . Un moteur Algol va être monté sur mon appareil et je m'attaquerai alors au record des 1000 kilomètres et je suivrai ensuite le tableau établi pour les performances sportives de mon appareil ».

Journal l'Auto du 13 août 1932

Un nouveau record aérien



L'aviateur Marcel Haegelen, qui vient de battre le record de vitesse des 2.000 kilomètres avec une moyenne horaire de 263 km. 900.
(W. W. Ph.)

Suite à ce record c'est l'euphorie chez SGA. Les ingénieurs de la firme pensent que ces exploits permettent d'envisager le transport d'une charge de 100 à 200 kg sur une distance de 1000 km aller et retour sans difficulté ; l'aire du fret postal est dans les esprits.

FRENCH PILOT BREAKS RECORD

The French aviator Marcel Haegelen yesterday set a new world's speed record for a 2,000 kilometer run, making an average speed of 263 kilometers an hour, or approximately 160 miles, on a circuit over Etampes, Tours, and Chateauroux-La Charité-sur-Loire. The previous record, established last year, was 228 kilometers. Haegelen used a Hanriot-Lorraine plane.

La presse américaine reconnaît l'exploit de Marcel Haegelen. Un article dans le journal **Le Chicago Daily Tribune** du 13 août 1932 rappelle la performance du pilote.

Fort de son succès à la Coupe Michelin et son nouveau record du monde des 2000 km, Haegelen veut s'attaquer au record du monde des 500 km avec une charge de 500 kilos ; record détenu par le tchécoslovaque Joseph Kalla sur avion Letov S-516 avec une vitesse horaire de 276 km 375. Le 31 août il décolle de l'aérodrome de Mondésir près d'Étampes à 6h19'44" officiellement contrôlé par les commissaires de l'Aéro-club de France.



Marcel Haegelen au commande de son avion Lorraine-Hanriot immatriculé F-ALMF

Il pilote un avion Hanriot 41 modifié. Il fait très beau temps. Il aborde le circuit de 500 km qu'il avait choisi. Celui-ci passe par Étampes, Tours, Châteauroux, La Charité sur Loire, Étampes. C'est ce circuit qu'il avait adopté pour son record sur 2000 km, cette fois un unique parcours suffira. Ce parcours est accompli à belle vitesse. En effet le circuit est bouclé à la vitesse de 285 km/h.

Mais c'est là une appréciation officieuse, car lorsque Haegelen revient à Étampes pour atterrir un épais brouillard a envahi le

terrain et il ne peut manoeuvrer et c'est au son que fut déterminée un peu tardivement l'heure d'arrivée. Cet aléa météorologique empêcha les commissaires d'homologuer officiellement ce record, et Haegelen d'atterrir à son point de départ ce qui lui fit perdre le bénéfice de sa performance. Dans l'impossibilité de se poser à Étampes le pilote décida d'aller jusqu'à Tours chercher un temps plus favorable. Alors qu'il était en vue du terrain de Tours sa provision d'essence s'amenuisait, la panne était proche. En dessous le sol était couvert de vignes, atterrir dans ces conditions c'était courir à la catastrophe. A hauteur de Château-Renault, Marcel Haegelen se décida à abandonner son poste de pilotage et de se jeter en parachute. Il arriva au sol indemne, au lieu dit « Bonœuvre » commune d'Auzouer, tandis que l'avion allait s'éparpiller au sol, fortement endommagé.

Haegelen obligé d'atterrir en parachute

Marcel Haegelen, qui était parti hier matin, à 6 h. 20, en vue de s'attribuer le record du monde de vitesse sur 500 kilomètres avec 500 kilogrammes de charge, sur le circuit Étampes, Tours, Châteauroux, La Charité, Étampes, a été fortement gêné au début de son voyage par le brouillard qui s'étendait sur toute la partie nord-sud.

Après son premier tour, il fut contrôlé à Étampes plutôt par l'audition de son passage que sur sa vision propre, tellement la brume était épaisse.

Arrivé à hauteur de Châteaurenault, l'aviateur se rendit compte qu'un défaut d'alimentation allait l'obliger à se poser à terre. Celle-ci étant rendue complètement invisible par suite de la brume épaisse, Haegelen sauta en parachute et atterrit sain et sauf, à quelques centaines de mètres de l'endroit où il s'était lancé. Son appareil alla s'écraser quelques mètres plus loin. Haegelen ne porte aucune blessure.

Marcel Haegelen en parachute

Marcel Haegelen dut la vie à son parachute après avoir officieusement mais réellement battu le record du monde de vitesse sur 500 km. avec 500 kilos

Marcel Haegelen raconte sa tentative de record.

«J'étais parti par un temps superbe, mais au moment de passer le poteau d'arrivée à plus de 200 km/h de moyenne j'aperçu une mer de brouillard recouvrant toute la région d'Étampes mon aérodrome d'arrivée.

Ne pouvant croire que j'allais échouer au but, espérant encore que les chronomètres me verraient à travers le brouillard et aussi par une sorte de conscience professionnelle, je survolais l'aérodrome au dessus de la crasse. Je mis ensuite le cap sur Chartres terrain qui à mon avis était le plus près. Tout ceci en pure perte. Une solution s'offrait : revenir au sud avec cap sur Tours que j'avais survolé deux heurs plus tôt qui était alors dégagé..... »

Extrait du livre :

Marcel Haegelen Un authentique héros de l'aviation / Ouvrage collectif - Association PABB

Marcel Haegelen est sur tous les fronts

Président de l'UPCF (Union des Pilotes Civils de France), pilote d'essai de la Société Hanriot, recordman du monde de vitesse des 500km puis des 2000km, vainqueur de la coupe Michelin en 1931 et 1932, Marcel Haegelen trouve le temps de participer à de nombreux meetings aériens organisés par de petits aéro-clubs pour promouvoir l'aéronautique de loisir.

- En 1930, il est sollicité par Pierre Morel chef de la rubrique sportive du « *Journal* » pour réfléchir à une grande manifestation : il s'agissait non pas d'organiser une épreuve de vitesse ou d'endurance ou de virtuosité, mais simplement une démonstration des possibilités de l'aviation de tourisme qui permettrait au grand public de se rendre compte quel moyen agréable, sûr et rapide pouvait être l'avion mis à la portée de tous. En un mot, il s'agissait de mettre sur pied un salon ambulant de l'aviation de tourisme. Si l'idée paraissait séduisante, l'organisation s'en montrait moins facile. Néanmoins Marcel Haegelen en accepta le principe et s'engagea dans l'organisation d'une si belle épreuve.

Emise trop tardivement cette idée ne put se réaliser la même année.

- En 1931, le « *Journal* » organise son Tour de France. Il est décidé que tous les moyens de locomotion mécanique seraient réunis pour parcourir un certain périple autour de la France, autos, motos et la participation de l'aviation. C'est ainsi que le 25 avril 1931, sous la direction de Marcel Haegelen, 43 avions de tourisme prennent leur envol d'Orly en vue de se retrouver à Nantes terme de la première étape. Malgré un temps épouvantable dû à la tempête arrivant de l'Atlantique quatorze concurrents parviennent à rejoindre Nantes dans les délais. Pour les autres ce sera le lendemain. Dès la première étape les organisateurs sont persuadés du succès d'une telle manifestation. Au bout de quinze jours que dura l'épreuve, ce fut à Orly un retour triomphal de 38 concurrents sur les 43 partants, sans le moindre incident, ni accident de personne à déplorer.



Le 10 mai 1931, arrivée du tour de France aérien à Orly

Ce Tour de France avions qui se voulait touristique, sans classement ne prit un caractère de compétition qu'au cours de la dernière étape. Donc sur les 185km du parcours Douai-Paris se disputa une épreuve de vitesse. Parti en quatorzième position à 10h55, l'avion du constructeur Guerchais à moteur Renault, piloté par Massot se pose à Orly à 12h7. Il a mis 72 minutes. Il est déclaré vainqueur de l'épreuve devant le Farman 190 piloté par Avignon.



Massot le vainqueur de l'étape

- En 1932 pour des raisons pratiques les organisateurs séparent le Tour de France aérien de celui des autos et motos. Contrairement à l'année précédente où quelques professionnels avaient été admis, la deuxième édition n'accueillera que des touristes possédant des avions strictement français (moteurs et cellules). Il faut croire que cette nouvelle formule fut bien perçue puisque 63 engagements parvinrent à l'UPCF, de quoi satisfaire le président Haegelen. Ce sont finalement 54 concurrents qui prirent le départ d'Orly au matin du 4 juin vers Berck terme de la première étape.



Badge porté par les participants du 2^{ème} Tour de France aérien 1932



A peu près tous les constructeurs d'avions de tourisme français étaient représentés dans la course : Farman, Caudron, Potez. Haegelen, commissaire général accompagné de son mécano Gibert suivait chacune des étapes à bord de son avion un Lorraine Hanriot. Ce tour de France fut couru en 8 étapes pour un total de 3900km. Des 54 participants au départ, 48 ont terminé le Tour sur l'aérodrome Louis Blériot à Buc, 6 ont été éliminés soit par abandon soit par disqualification. Cette édition, endeuillée par un grave accident fut malgré tout un véritable succès ; la cause était entendue, il importait de continuer l'épreuve. C'est ce qu'allaient faire le *Journal* et l'UPCF.



Arrivée à l'aérodrome Louis Blériot de Buc

Tenant compte de l'expérience acquise lors des deux épreuves précédentes le règlement du Tour 1933 sera de nouveau modifié. Tout d'abord la date sera reportée en juillet mois où la météo devrait être plus favorable, l'itinéraire allongé avec une incursion en Belgique, utilisation possible de moteur étranger. L'idée première d'une épreuve de régularité de marche et non de vitesse est conservée. L'engouement pour une telle épreuve est toujours là puisque que 73 avions s'engageront pour ce 3^{ème} Tour. Le dévouement et la ténacité de Marcel Haegelen sont récompensés. Cette manifestation avait atteint sont but : promouvoir l'aviation de tourisme. Ce sera cependant le dernier Tour de France.

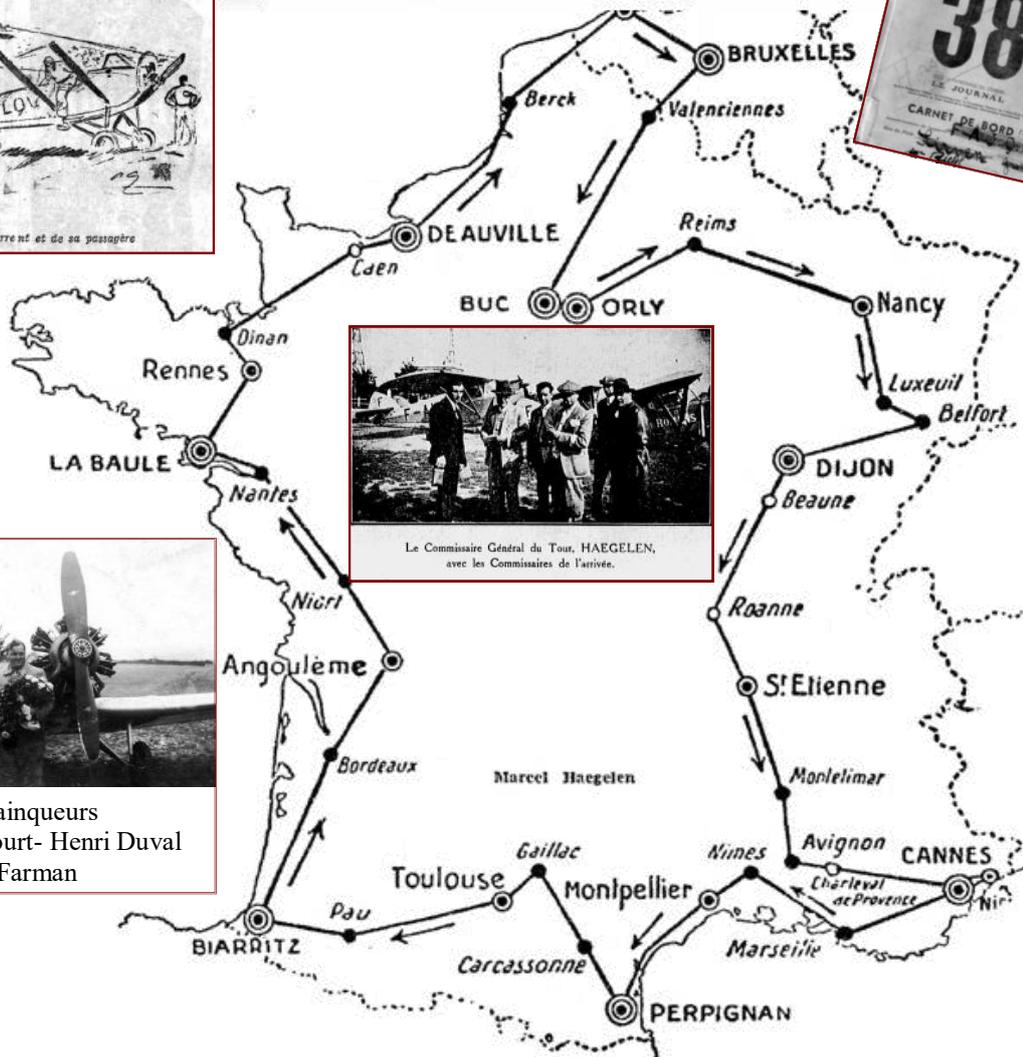
3^e TOUR DE FRANCE des Avions de Tourisme

organisé du 21 au 30 juillet 1933 en collaboration avec
"l'Aéro-Club Royal de Belgique" et "l'Aéro-Club de France"
par l'UNION des PILOTES CIVILS de FRANCE

ET

LE JOURNAL

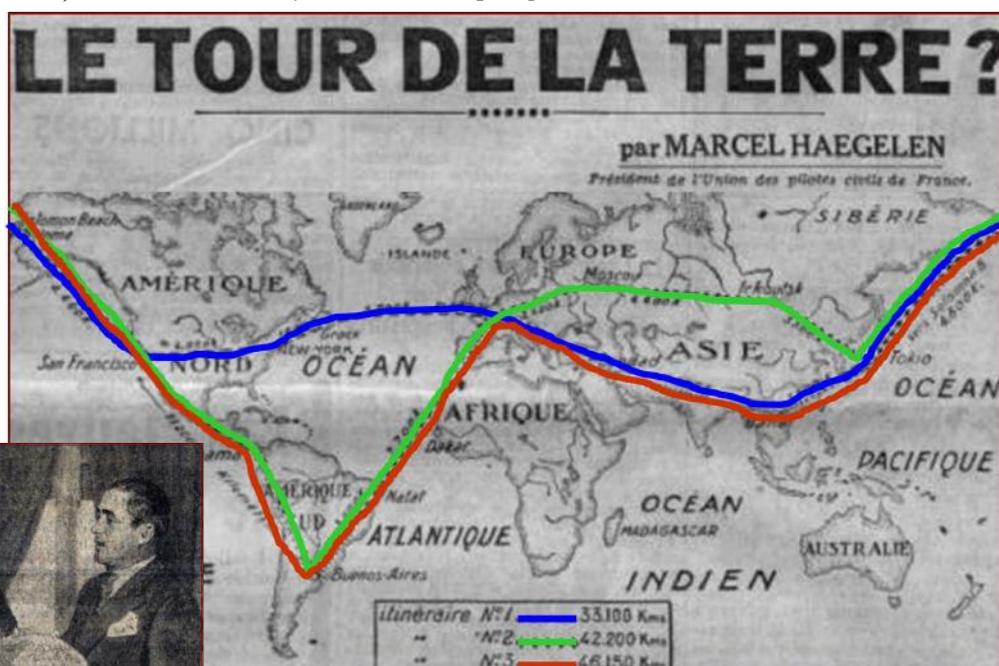
Veillée d'armes à Orly
avant le départ des concurrents
du Tour de France aérien



Les vainqueurs
Jean Bétrancourt- Henri Duval
sur Farman

Et pourquoi pas un tour du monde ?

La course Londres Melbourne à peine terminée, les idées de courses internationales fleurissent un peu partout. La presse anglaise lance l'idée d'une nouvelle épreuve qui serait disputée en 1935 sur les 30 000 km du parcours Londres-Le Cap et retour. En France *Le Journal* réfléchit, avec les pilotes de grands raids Costes, Mermoz, Doret, Rossi, Lotti, Haegelen et bien d'autres, aux possibilités d'une course qui dépasserait tout ce qui a été fait à ce jour. C'est lors d'une réunion en novembre 1934, que Haegelen qui ne manque pas d'idée lança au directeur du *Journal* : *Pourquoi pas le tour de la Terre ?*



De g à d :
MM. Haegelen, Wateau Président de l'Aéro-Club de France et Costes étudiant au siège du *Journal*, les itinéraires possibles du tour du Monde.

Haegelen de poursuivre : "Avant de penser à une aussi audacieuse randonnée, nous avons examiné d'autres itinéraires possibles. Les liaisons avec nos colonies ? Des circuits comme Paris-Hanoï, Paris-Madagascar, où autres ont été faits de nombreuses fois. Un circuit Paris-Madagascar-Hanoï-Paris ? Il n'aurait pas un caractère international suffisant et présenterait de grandes difficultés pour survoler des régions pour la plupart désertiques. Le tour de l'Atlantique superbement réussi en juillet 1933 par l'Escadre Balbo ne pourrait être réalisé que par des hydravions et la moyenne horaire commerciale serait trop faible pour frapper le public. Finalement, nous avons pensé que seul un Tour du monde aérien serait la seule épreuve capable d'intéresser et de satisfaire l'opinion publique".

Etudiant des itinéraires possibles, il propose de choisir entre trois parcours. Il estime qu'il faut imposer aux concurrents la présence à bord de trois hommes d'équipage, d'un appareil de TSF, et de 100 kg de courrier.

Les modalités d'un règlement sont ébauchées, une date est avancée : le tour du monde aérien devrait être le clou de la prochaine Exposition Universelle de Paris de 1937.

C'est en septembre 1935 que le projet est présenté à la Fédération aéronautique internationale lors de son congrès annuel à Dubrovnik. Il est alors admis le principe de l'organisation d'une course aérienne autour du monde. L'Aéro-club de France est chargé de l'organisation, mais d'ici là que de difficultés à vaincre, que d'administrations à séduire, que d'organismes à solliciter pour rassembler les fonds nécessaires à une telle organisation. Le travail ne manquera pas à Haegelen pour voir aboutir ce projet.

L'As etLa Volaille *Marcel Haegelen et son mécanicien*

A cette époque lorsque que l'on interrogeait les plus grands pilotes en leur demandant à qui ils devaient leurs succès ils vous répondaient : « Voyez mon mécanicien. C'est lui ». Chaque pilote était flanqué de ce collaborateur presque attiré. On peut même penser qu'il n'y a pas de grands pilotes sans grands mécaniciens. A l'un vont la gloire, les hommages, à l'autre la satisfaction de savoir que rien ou peu n'aurait pu avoir lieu sans lui. Dans les années 30 toute l'aviation mondiale connaît « La Volaille » qui comme mécanicien d'essai a circulé au dessus de toute l'Europe, l'Amérique et l'Afrique, mais qui connaît Paul Guibert ? Presque personne et pourtant ces deux noms désignent le même homme.

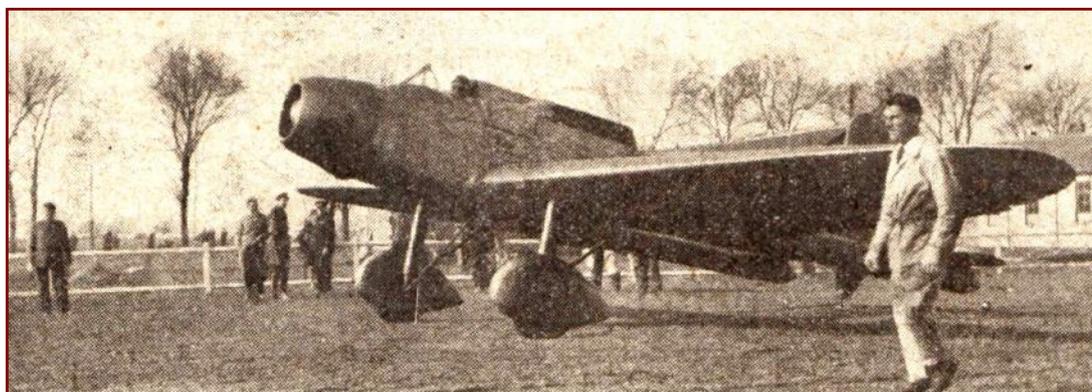


Marcel Haegelen (à gauche) et son mécanicien Paul Gibert dit "La Volaille "

En 1935 le journaliste Max Bihan du journal L'Auto lui demandait lors d'un entretien :

- Pourquoi t'appelle-t-on « La Volaille ?
- *C'est simple lui répondit celui-ci, mes parents étaient tout simplement marchands de volailles. Quand je suis rentré dans l'aviation j'ai été tout de suite baptisé et ce surnom ne m'a jamais quitté tout au long de ma carrière.*
- Comment es-tu devenu mécanicien d'Haegelen ?
- *Je ne devais pas être son mécanicien, un autre avait été désigné. Quelque chose ne marcha pas entre les deux hommes. Alors on me désigna.*

L'équipage commença chez Hanriot dans les années 20. Le pilote est l'un des plus renommés, La Volaille est plus effacé. L'un est un solide gaillard, La Volaille est frêle, l'un est une force tranquille, La Volaille est remuant et sourit sans arrêt. Ils n'ont pas l'air fait l'un pour l'autre. Mais lorsqu'on avertit Haegelen qu'un avion prototype est prêt à voler, il a une manière de consulter La Volaille du regard qui exprime bien qu'un avion n'est vraiment prêt qu'en fonction de l'avis du mécano. En l'air, si le vol est long et que le pilote veut être relayé il n'est besoin ni d'un mot ni d'un geste « *je sens la seconde où je dois prendre la direction* » – dit La Volaille – *on communique par la pensée. Quand il est derrière moi* – dit Haegelen – *le moteur n'ose pas faire la moindre blague.*



L'un est maître de la machine quand elle vole. Ici le premier vol de l'avion de chasse Hanriot-Biche HL 110C1 en mars 1933 avec Marcel Haegelen aux commandes ; l'autre avant qu'elle ne vole et après qu'elle ait volé, ici le mécano La Volaille à l'écoute du moindre bruit, accompagne Haegelen sur quelques mètres juste avant le décollage.

Parfois il y a des brouilles dans l'équipage : l'essentiel du métier de mécano volant c'est la méticulosité et pour pas grand-chose on vous démonte un appareil depuis A jusqu'à Z. Lorsque dans le hangar la chose est ainsi réduite en pièces détachées dans un savant désordre sur lequel règnent La Volaille et quelques compères, arrive le chef pilote : « *Je vole dans une heure* » dit Haegelen. Exclamation de La Volaille « *J'en ai pour deux jours à remonter tout ça* ». « *Je te dis que je vole dans une heure* » lui réplique Haegelen.

La Volaille grogne, bougonne, fulmine, Haegelen est imperturbable. Au bout d'une heure l'appareil est prêt et vibre sur l'air de départ. Haegelen fait mine de vouloir partir seul. Arrive en courant La Volaille essoufflé, sombre, endossant fiévreusement sa combinaison. « *Alors ? on peut partir ?* » demande le pilote. Et La Volaille de répondre « *Vous voulez nous faire casser la figure ?* » ; « *Reste à terreje me la casserai seul* » lui répond Haegelen.

La Volaille oublie tout le respect qu'il a pour son patron, il hausse les épaules, sangle son parachute et s'installe dans l'habitacle. Dix minutes après il a ausculté le ronron du moteur, sa besogne est finie, sa responsabilité dégagee. Tout se passe bien, l'équipage est réconcilié : ils volent.

(Extrait d'un article du journal L'Auto de 1935)



De g. à dr.: HAEGELEN, R. SALADIN ET GIBERT AU DÉPART DU RALLYE DE 1925



De g à d : Gibert et Haegelen
Meeting de Dijon le 20 juin 1937

Cette fraternité dure depuis quinze ans et l'on sait qu'en aviation la valeur c'est la durée.

Quand "La Volaille" parle de Marcel Haegelen.



"Après ma désignation comme mécano de Marcel Haegelen, nous nous comprîmes tout de suite et nous sympathisâmes. Une amitié sincère naquit bientôt entre nous. Pendant vingt et un ans je suis resté son mécanicien. Nous nous aimions comme deux frères.....il n'y avait pas de grade entre lui et moi, nous nous tutoyions, pour moi le colonel Haegelen, as de la guerre 1914-1918 grand officier de la Légion d'honneur est toujours resté Marcel, pour lui je suis toujours resté "La Volaille". Nous avons traversé ensemble tant de coups durs aussi bien en plein ciel que dans la vie, nous avons bourlingué sur tant de taxis que nous formions un tandem indissoluble que ni les

événements, ni les hasards de la guerre de 1939-1945 n'ont pu dissocier. Quand après une longue séparation nous nous sommes revus, après avoir failli ne jamais nous rencontrer à nouveau, ce fut comme deux frères depuis longtemps séparés qui se retrouvent. Nous sommes restés un moment l'un devant l'autre, puis les yeux humides nous nous sommes donnés l'accolade.....Haegelen était naturellement courageux, il montra toujours l'exemple aux jeunes.....il savait commander sans jamais ordonner, il était lui-même un tel exemple du devoir qu'on lui obéissait sans songer une seconde qu'on puisse faire le contraire. Le travail avec lui, qu'elle qu'en fut la dureté ou le risque s'accomplissait toujours avec foi, comme un apostolat naturel.

Marcel Haegelen était la simplicité et la bonté même. Son héroïsme était devenu légendaire. Il n'avait pas d'ennemi....."

Extrait d'un entretien avec le journaliste Raymond Saladin
Revue Aviation Magazine du 15 août 1951

Le 21 septembre 1937, Haegelen va essayer l'un des derniers prototypes fabriqués par la Société Hanriot : le H220, équipé de 2 moteurs Gnome et Rhône 14M-01 de 680 CV chacun, ce chasseur triplace pouvait atteindre la vitesse maximale de 510km/h. Cet avion avait été développé pour répondre à un programme militaire.

En regardant Haegelen essayer son 24^e prototype...

«Un geste de la main et les cales sont enlevées. Doucement, le futur triplace de combat roule sur le sol pour aller prendre le terrain. Monsieur Montlaur, jeune chef du bureau d'études de la S.N.C.A.C, est un peu plus pâle qu'à l'accoutumée. Des officiers ont sorti leurs chronomètres. Lancés pleins gaz, les moteurs rugissent, l'avion roule et puissamment s'envole. Il semble que l'atmosphère devient soudain plus légère. Montlaur sourit, les mécaniciens s'interpellent, les officiers pilotes rallument leur cigarette éteinte. A 1200 mètres le bimoteur file dans le ciel gris, glissant entre les nuages. Sans pousser – Haegelen ne commettrait pas cette imprudence inutile – sans avoir rentré son train d'atterrissage l'Hanriot H220 atteint les 325 km/h, ce qui doit donner en parfait état de vol et à 5000 mètres une vitesse dépassant les 500 km/h. Après vingt minutes d'essai en vol Haegelen perd de la hauteur. A 160km/h l'appareil pique vers le terrain, effectue un arrondi parfait et se pose en glissant sur le terrain. Le petit bimoteur obéissant avec docilité est revenu se placer face aux hangars.



L'avion de chasse Hanriot 220 en vol

Sans hâte, Haegelen descend et allume sa centième cigarette. Les yeux clairs du pilote sourient. On l'entoure, Montlaur lui sert les mains. On veut connaître ses impressions. Avec un peu d'étonnement Haegelen en quatre mots nous les résume : – *Mais tout s'est parfaitement passé.*

Puis se tournant vers nous : – *N'est ce pas qu'il se pose doucement ?*

Surtout qu'on ne s'amuse point de lui parler de virtuosité, qui nous arracha des applaudissements, du premier décollage toujours risqué, de l'atterrissage à une allure de voiture de course.

L'avion a pris le baptême de l'air. Ses possibilités sont désormais connues. Le pilote d'essai l'a fait entrer dans le domaine pratique. Alors va commencer un long travail de patience où chaque vol permettra à l'essayeur de confronter son opinion avec celles des techniciens, besoins quotidiennes de longue haleine, pleines d'embûches, d'imprévus et de risques.

Mais aujourd'hui pour la première fois l'avion a volé, et ce soir l'as de guerre aux vingt deux victoires, le calme, le modeste Haegelen, l'un des meilleurs pilotes de notre aéronautique, pourtant si riche en homme de valeur, inscrira sur son carnet de vol un chiffre et un numéro :

" Essayé pendant 23 minutes l'Hanriot 220 "..... »

Pour la vingt quatrième fois, Marcel Haegelen aura donné la vie à un prototype.

Extrait d'un article écrit par Jacques PAULIAC / *Le Journal* du 23 Octobre 1937

Avec l'arrivée du front populaire les usines Hanriot sont nationalisées fin 1937. Le développement du prototype Hanriot H220 sera repris par S.N.C.A.C sous le nom de NC160 un chasseur biplace. Ce nouvel avion très différent du premier prototype fera son premier vol le 15 mai 1940. Le programme sera arrêté par les autorités peu après.



Le 18 juin 1938 le Président Albert Lebrun accompagné du ministre de l'Air Guy la Chambre visite les usines de la S.N.C.A.C (Société Nationale de Construction Aéronautique du Centre) à Bourges. A cette occasion Marcel Haegelen présente au Président le nouvel avion militaire bimoteur NC 510 et lui en vante les performances. Trop polyvalent le développement de cet appareil sera abandonné.

◀ Au premier plan de gauche à droite : Marcel Haegelen, X, M. Guy La Chambre Ministre de l'Air, M. le Président Lebrun, M. Outhenin-Chalandre administrateur de la SNCAC et M. Blouet.

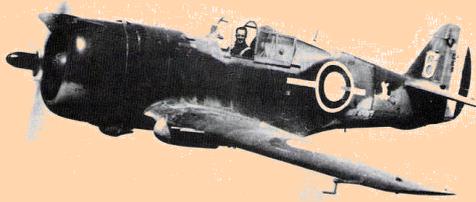
La guerre 1939 - 1945

Quand éclate la seconde guerre mondiale, Marcel Haegelen est âgé de 43 ans. Il reste un pilote militaire de premier ordre ayant toujours effectué durant les années 1930 ses périodes de réserve où il a pu piloté des avions de chasse Nieuport 62. D7s.

A la mobilisation le lieutenant-colonel Haegelen est affecté à la S.N.C.A.C à Bourges où il était jusqu'alors pilote d'essai. Dès le 2 septembre 1939, il redevient militaire et s'engage de nouveau dans l'armée de l'air, en novembre il passe à la 1^{ère} subdivision aérienne, mais il reste à Bourges. En février 1940, il est à la 1^{ère} Région aérienne. C'est là qu'il va mettre en place une patrouille de défense du territoire composée d'avions Curtiss H-75 que remonte l'usine de Bourges. Elle comprendra dans ses rangs des pilotes polonais avec lesquels il peut communiquer dans leur langue, souvenir de son séjour en Pologne de 1920 à 1922 avec l'escadrille SPA162 à laquelle il avait été affectée.

Un avion américain : le CURTISS H-75 dans l'armée de l'air française

Pour pallier le manque de chasseurs rapidement opérationnels, l'Etat Major français va commander aux USA une version francisée du **Curtiss H-75**.



Arrivés en pièces détachées dans le port du Havre, ils seront acheminés et assemblés à la S.N.C.A.C à Bourges. Il faut compter environ 3 jours pour les remonter. Ils sont essayés en vol par le chef pilote de la société : Marcel Haegelen. 201 avions H-75 A1 seront montés et livrés entre février et septembre 1939, sur 160 reçus de mai à juin 1940, seuls 4 seront livrés.

Le Curtiss H-75 était très apprécié des pilotes, notamment pour sa robustesse, pour sa capacité à encaisser les coups qui sauva plus d'un pilote et sa très grande maniabilité. Les tests de l'armée de l'air lui donnaient d'excellents résultats comme le temps de 12 secondes pour faire un 360°.

Le Curtiss H-75 avait toutefois une vitesse maxi inférieure de presque 100 km/h au Messerschmitt 109 et souffrait d'un armement léger.

A la date du 20 juillet 1940, il restait 231 chasseurs dont 45 en métropole et 186 en Afrique du Nord

Certains de ces avions seront récupérés par les Allemands et repeints à leurs couleurs avec croix de fer et croix gammée.



Après la fin des combats en Afrique du Nord, les Curtiss H-75 survivants furent reversés à des écoles de chasse. Puis, la paix venue, les derniers furent affectés à la base-école de Cazaux où ils volèrent jusqu'en août 1948.

Quelques jours plus tard une demande de renfort est signifiée par l'Etat Major pour constituer une deuxième patrouille mais c'est un seul pilote qui arrive avec des mécaniciens qui seront très rapidement formés sur Curtiss. Ils utilisent 3 appareils disponibles sur l'aéroport de Bourges les Curtiss H-75 A2 N° de série 134, 141 et 176.



Le Curtiss H-75 N° de série 183 immatriculation U 083 sera affecté à Marcel Haegelen. Il sera décoré de la cigogne de la SPA 103 en souvenir de sa première affectation à cette escadrille de chasse en 1917.



La 23^{ème} victoire de Marcel Haegelen

5 juin 1940 – Ce jour-là la région de Bourges est la cible de l'aviation ennemie. Deux patrouilles légères sur Curtiss H-75A, le capitaine Bronislaw Kosinski, le sergent Jan Kremiski d'une part et le sous-lieutenant Marian Wesolowski, le sergent Adolf Pietrasak d'autre part décollent pour une interception. Les bimoteurs Heinkel He-111 allemands déployés en plusieurs groupes appartiennent à la II./KG55 et ont comme objectifs les terrains de Bourges, Châteauroux et Nevers.

Le contact avec l'ennemi se produit vers 6000 mètres d'altitude par une première passe frontale des Curtiss sur le groupe de tête. Au même moment une patrouille de Curtiss composée du chef-pilote Marcel Haegelen et de l'un des pilotes d'essais de l'usine aéronautique a décollé pour prêter main forte aux pilotes Polonais.

Alors que le groupe de bombardiers, dispersé, s'éloigne finalement de Bourges, le Capitaine Kosinski en découvre un second déjà à l'œuvre au-dessus de l'aéroport :

– « A ce moment j'aperçois un autre groupe de bombardiers, environ neuf Heinkel, en train de bombardier le terrain. Nous nous précipitons immédiatement sur eux mais ils ont eu le temps de lâcher leurs bombes. Aussitôt après ils reprennent de l'altitude et ils se regroupent afin d'assurer leur défense. Nous les poursuivons en les mitraillant jusqu'à épuisement de nos munitions. ».

Le combat aérien qui s'en suit dure un bon moment, les chasseurs poursuivant des bombardiers qu'il faut cribler d'un maximum de balles de 7.5 mm avant que les coups ne portent. En collaboration avec l'adjudant Benausse et d'un autre pilote polonais, Haegelen va revendiquer un Heinkel-111 allemand qui lui sera homologué par une citation, bien que les archives allemandes semblent montrer qu'un Heinkel du KG 55 ne fut qu'endommagé sur ce secteur en ce jour précis.

Citation à l'Ordre de l'Armée N°3 en date du 2 juin 1940

" Pilote remarquable d'allant. Le 5 juin 1940 a contribué à abattre un avion ennemi "

Cette citation comporte l'attribution de la Croix de Guerre avec palme.

Elle est homologuée à la 1^{ère} liste des citations par la Commission de révision des citations de l'armée de l'Air qui fut publiée au JO du 31 mai 1941.

Marcel Haegelen
as de la guerre
1914-1918
croix de guerre
1940



Notre collaborateur Marcel HAE-GELEN, l'as aux multiples victoires de la guerre 1914-1918 le long ruban de sa croix en porte le témoignage — vient de recevoir la nouvelle croix de guerre pour sa brillante conduite, au cours des combats aériens qui entre le 10 mai et le 10 juin se sont déroulés sur le front français. On sait que ces combats ont coûté 308 appareils et 589 aviateurs, dont 230 officiers, tandis que l'ennemi subissait des pertes trois fois supérieures : 892 de ses avions ont été abattus. — Lire noire article



Durant cet engagement Marcel Haegelen est blessé à l'épaule, il se pose en catastrophe à Avord, son chasseur criblé d'impacts. Suite à ce combat, l'As de 14-18 ajoute à son palmarès un bombardier Heinkel-111. Ce sera sa vingt troisième et dernière victoire, ce qui en fera l'un des rares pilotes victorieux durant les deux guerres 14-18 et 39-45.

Après un court séjour en Afrique du Nord où il avait été chargé de réceptionner des avions de série américains Curtiss, Marcel Haegelen rentre en France, il va se retrouver à Bourges le 1^{er} août 1940. Les Allemands sont déjà là depuis quelques semaines. Ils ont investi les installations aéronautiques existantes, une escadrille d'avions bombardiers allemands s'y implante.

La société de construction aéronautique allemande Siebel prend possession de l'usine S.N.C.A.C au milieu de l'année 1941. Les ingénieurs allemands sortent les plans de deux avions, les Siebel 204 A et 204 D.

Les Allemands occupent les postes de direction, les employés sont français la plupart ont repris leur travail d'avant guerre.



Le **Siebel 204** est un avion léger bimoteur de transport de fret et de passagers. Il effectua son premier vol en 1940 et fut opérationnel en mai 1941. Sa production fut confiée à l'entreprise S.N.C.A.C. Ce sont 170 avions qui furent construits pendant les années de guerre.

Après 1945 la SNCAC en continua la production sous le nom de **NC-701 Martinet**.

Marcel Haegelen se retrouve donc dans l'usine S.N.C.A.C contrôlée et dirigée par les Allemands. Il obtient le statut de non militaire. Le certificat de démobilisation qu'on lui remet stipule que le lieutenant de réserve de l'armée de l'air Marcel Haegelen a été mis en affectation spéciale au profit de la société S.N.C.A.C en qualité de pilote d'essais. Il ne semble pas qu'il ait eu l'occasion de mettre son immense talent de pilote aux services de la société Siebel, les pilotes étant tous allemands. De plus Haegelen était viscéralement anti-allemand il entre en clandestinité en juillet 1940.

Marcel Haegelen résistant dans les réseaux de renseignement

Dès le 15 décembre 1940, Marcel Haegelen entre dans la résistance dans le réseau de l'intelligence service. Il devient agent du réseau Roy, il participe à plusieurs missions en particulier de renseignement.

En mai 1941, compte tenu de sa connaissance de l'industrie et des infrastructures aéronautiques berruyères, Haegelen est approché par un autre réseau dirigé par le commandant Georges Viaud.

Il fournit les plans de la base d'Avord et ceux de l'aéroport de Bourges, plans transmis à la Royale Air Force. Il indiqua également l'emplacement des batteries de D.C.A. Il renseigna aussi sur les fabrications et l'armement des avions allemands Siebel

Il semblerait que les premiers bombardements bien ciblés menés en 1944 par les Américains furent réalisés à partir des renseignements fournis par Haegelen.

Haegelen arrêté par la Gestapo

De plus en plus surveillés, les employés de l'usine aéronautique Siebel se retrouvent en première ligne face à la Gestapo et bientôt Haegelen est arrêté par la Gestapo de Paris le 16 mars 1943. Soupçonné d'espionnage mais sans vraiment de preuves avérées, il sera conduit à la prison du Bordiot de Bourges où durant 4 jours il sera interrogé et torturé. Il reçoit alors dans sa cellule la visite d'un soldat allemand qui lui dit : "Ne craignez rien, je suis un moine employé ici comme infirmier, je viens vous aider, n'ayez pas peur".

Marcel Haegelen vient de rencontrer Aloïse Stanke un moine de l'ordre des Franciscains

frère Alfred avec lequel il va se lier d'amitié, celui-ci lui permettra de supporter les souffrances de la torture et lui redonnera espoir et dignité.



Frère Alfred Stanke (1904 – 1975)

Né en 1904 à Dantzig, il ne deviendra Allemand qu'en 1939. En 1942 il arrive comme infirmier à la prison des Bardiots à Bourges où il mettra en place un réseau de communication entre détenus, il les conseillera sur leur défense.

L'Histoire se souviendra de ce personnage atypique et grand humaniste sous le nom du **Franciscain de Bourges**.

Marcel Haegelen sera transféré à la prison d'Orléans puis celle de Fresnes en région parisienne. Il sera libéré après un peu plus d'un mois d'emprisonnement le 13 avril 1943. Il réintègre alors la S.N.C.A.C et reprend ses activités. Se sachant surveillé, il restera un peu en retrait quant à ses activités de renseignements. On le retrouvera cependant à la fin de la guerre continuant son action de résistant ; prenant des risques considérables il parvient avec des complicités à saisir au nez des Allemands un de leurs stocks d'armes à Avord et de les livrer aux FFI locaux.

Alors que la France se libère, Marcel Haegelen se marie le 27 juin 1944 à la mairie de Bourges avec Georgette Boury, employée de bureau à la S.N.C.A.C, elle était sa cadette de 20 ans. Le couple aura très vite trois enfants : une fille Claude, Emilie née le 16 août 1944, ensuite deux garçons, Alfred né en mai 1946 et Emile né le 15 novembre 1947. Les trois enfants sont nés à Bourges.

Haegelen - de 1945 à 1946

Le 4 mai 1945, il est officiellement rappelé en activité dans l'armée de l'air et prend le commandement de la base d'Avord avec le grade de colonel. Souhaitant toujours évoluer dans le monde aéronautique, à sa demande, il est maintenu sous les drapeaux à compter du 15 juillet 1945 pour une durée renouvelable par tacite reconduction. Mais à bientôt 50 ans il est atteint par la limite d'âge de son grade dans le personnel navigant. Il sera cependant maintenu dans le corps des officiers de réserve de l'air pour une courte période. Il fait une demande d'admission dans les cadres actifs qui lui sera refusée.

Il est alors nommé commandant de l'école de pilotage sur bi-moteur de Toulouse. Sans sa famille, il quitte Bourges au début de l'été 1945 pour Toulouse. L'école étant transférée à Avord en novembre 1945, il reviendra dans le Berry où il retrouve sa famille. Il y restera de novembre 1945 à fin décembre 1946.

Haegelen - de 1947 à 1950

Marcel Haegelen est appelé à de plus hautes fonctions.

Le 1^{er} janvier 1947 il est affecté au CRAP 204 de Paris (Centre de Rassemblement Administratif du Personnel), le 26 février il est nommé à l'IGAA (Inspection Générale de l'Armée de l'Air). Le 1^{er} août il est détaché au titre du ministère des Travaux publics et des transports, il prendra la direction du SALS (Service de l'Aviation Légère et Sportive). Haegelen connaît bien ce domaine qu'il a contribué à développer dans les années 30 en organisant entre autre le Tour de France des avions de tourisme en collaboration avec le directeur de l'hebdomadaire *Le Journal*. Il en était également le directeur de course. A ce nouveau poste Haegelen s'efforça de concilier l'effort des aéro-clubs et des Centres du SALS avec les besoins de l'Armée de l'Air pour ce qui concerne la formation et l'entraînement des pilotes. Il accomplit là une très utile besogne.

A son arrivée en région parisienne Marcel Haegelen s'installe à Ris-Orangis avec toute sa famille. Ils habitent une maison au 20 avenue de Talhouët.



Est. Bouffier - Ris-Orangis (S.-et-O.)
RIS-ORANGIS (S.-et-O.) — Avenue de Talhouët

Bien qu'il ait passé la main à Pierre Clostermann à la tête de l'UPCF, Marcel Haegelen reste toujours très actif dans le monde de l'aéronautique qui l'accapare. Il y consacre tout son temps, son expertise est recherchée.

On ne retrouve pas trace de l'implication de Marcel Haegelen dans la vie communale.

On peut supposer cependant que ses enfants fréquentaient l'école Guerton toute proche.

La fin du héros - le colonel Haegelen n'est plus

NOS DEUILS

MARCEL HAEGELEN

EN Pierre Decroo, notre Aviation a perdu un héros de la phase actuelle. En Marcel Haegelen, elle a perdu un héros de la guerre 1914-1918 et de la période de l'entre deux-guerres... Marcel Haegelen a été terrassé, à son bureau, quelques heures seulement avant que ne tombe Pierre Decroo. Transporté au Val-de-Grâce, il y est mort peu après.

MARCEL HAEGELEN N'EST PLUS

Le colonel Marcel Haegelen l'as de la guerre 1914-1918, le détenteur de nombreux records de la période d'entre deux guerres, vient de disparaître. C'était une des figures les plus populaires de notre aviation, le patron du légendaire « La Volaille ».

**Marcel Haegelen, prestigieux pilote de France
avait connu tous les succès dans la guerre et dans la paix**

DEUILS

On annonce la mort du colonel Marcel-Claude HAEGELEN, chef de bureau militaire du service de l'aviation légère et sportive et qui fut, durant la guerre 1914-18, un des as de la chasse française. Il était titulaire de 18 citations et grand officier de la Légion d'honneur. Ses obsèques ont eu lieu vendredi 27 mai, au Val-de-Grâce.

Le 25 mai 1950 le monde de l'aéronautique est sous le choc. Marcel Haegelen, As de guerre, pilote de grande classe n'est pas tombé à bord de son avion, non il vient de tomber en pleine action dans l'exercice de ses fonctions. En effet le 24 mai à 22 heures, la mort injuste et cruelle est venue enlever celui qui l'avait tant de fois défié en plein ciel lors de ses combats aériens ou lors de ses tentatives de records. Marcel Haegelen décède à l'hôpital du Val-de-Grâce des suites d'une congestion cérébrale, il avait 54 ans.

Tout le monde s'accorde à dire que l'on perd là l'une des plus grandes figures de notre aéronautique, grand pilote, il avait essayé une trentaine d'avions prototypes, il totalisait 5073 heures de vol. C'était un homme d'une simplicité et d'une modestie sans pareille.

Ses obsèques seront célébrés au Val de Grâce. Plus de 2000 personnes s'étaient rassemblées pour rendre un dernier hommage au colonel Haegelen. Perdu dans la foule Gibert le fidèle mécanicien, compagnon des bons et des mauvais jours, les yeux rougis, alla vers le journaliste Raymond Saladin lui serra la main et lui dit cette simple phrase qui résumait tout son chagrin : *"Il n'est plus là"*.

L'inhumation se fera au cimetière de Ris-Orangis.

Pour répondre à un courrier du 8 juillet 1950 de l'Union des Pilotes Civils de France la municipalité de Ris-Orangis offre une concession gratuite à perpétuité.

Sous l'initiative de U.P.C.F. en la personne de son président Pierre Clostermann une souscription est lancée afin d'ériger une stèle à la mémoire de Marcel Haegelen.

Les "Vieilles Racines" une association amicale des professionnels de l'aviation d'avant guerre demande à ses adhérents de participer à cette souscription.

A la mémoire de Marcel Haegelen

L'Union des Pilotes Civils de France, dont l'actuel président actif est Pierre Clostermann, a pris l'initiative d'ouvrir une souscription en vue d'ériger au cimetière de Ris-Orangis une sépulture digne du grand pilote disparu: Marcel Haegelen.

Elle fait appel à tous ceux qui l'ont connu, leur demandant de participer à la souscription afin d'honorer la mémoire de Marcel Haegelen, si dévoué à la cause de l'Aviation et qui n'a laissé à tous que des regrets.

Ce dernier hommage sera un témoignage de reconnaissance qui lui est bien dû.

Les souscriptions doivent être adressées au trésorier général de l'U.P.C.F., 51, rue de Clichy, soit par chèque bancaire, soit par chèque postal (Compte Paris 1772-66). Elles peuvent aussi être versées en espèces au siège social.

SOUSCRIPTION HAEGELEN. —

Toutes les « Vieilles-Racines » ont certainement appris avec peine la mort du Colonel Marcel Haegelen qui était profondément attaché à notre association. Une importante délégation a assisté aux obsèques.

L'Union des Pilotes Civils de France, dont le Président est Pierre Clostermann, a pris l'initiative d'ouvrir une souscription pour l'érection d'un monument à la mémoire du Colonel-aviateur Marcel Haegelen. Nous demandons à tous de bien vouloir faire parvenir, le plus tôt possible au siège de l'Association, leur participation à cette souscription.

LE COMITE.



Œuvre de E. Lacolombe, le monument en forme d'aile élanée ornée d'un médaillon en bronze à l'effigie du héros sera dévoilé lors d'une cérémonie le 18 mai 1952.



Les personnalités de l'aéronautique sont venues en nombre assister à cette cérémonie. Pierre Clostermann, le président de l'UPCF retracera l'immense carrière du Colonel Marcel Haegelen et saluera ses qualités humaines. Dans son discours Paul Codos fera l'éloge du pilote : *"lorsqu'ils créent l'avion ingénieurs et techniciens multiplient les essais théoriques, mais c'est en vol que les plus redoutables essais sont effectués par le pilote"* il saluera également son courage, son audace et son extrême bonté.



C'est le Père Bos curé de la paroisse qui officiera.



Le maire et son conseil municipal assisteront à la cérémonie



Madame Haegelen entourée de ses enfants
Paul Codos au second plan

Reconnaissance et décorations



Le colonel Marcel Haegelen "AS" de l'aviation avec 23 victoires reconnues et 3 probables était

Grand Officier de la Légion d'Honneur (28/07/47)

Commandeur de la Légion d'Honneur (14/03/32)

Officier de la Légion d'Honneur (16/06/20)

Chevalier de la Légion d'Honneur (19/08/18)

Médaille Militaire (23/08/17)

Croix de Guerre 1914 - 1918

18 citations. 14 Palmes + 2 Etoiles de Vermeil

Croix de Guerre 1939 - 1945 avec Palme



UNE PRISE D'ARMES AU 2^e RÉGIMENT D'AVIATION (Transm. de notre service téléphot. Strasbourg-Paris, syst. Belin)



Strasbourg le 14/03/32

LES OFFICIERS AVIATEURS PENDANT LA CÉRÉMONIE

Au 2^e régiment d'aviation, à Strasbourg, le colonel Dusseigneur, commandant l'École d'aviation de Versailles, a, au cours d'une prise d'armes qui s'est déroulée à l'aérodrome du polygone, remis la cravate de commandeur de la Légion d'honneur au capitaine de réserve Haegelen, l'as de la guerre aux vingt-trois victoires ; puis le capitaine Haegelen a fait officier de la Légion d'honneur le sous-lieutenant de réserve Doret, le pilote bien connu. Sur notre photo, de gauche à droite, au premier plan : le commandant Pelletier Doisy, le sous-lieutenant Doret, le capitaine Paoli, du 2^e d'aviation ; le commandant Canonne, le capitaine Haegelen et le capitaine Renaut.

Le Colonel HAEGELEN grand officier de la Légion d'Honneur

Le colonel Haegelen qui occupa la sixième place au palmarès des As de la guerre 1914-1918, avec 22 victoires, vient d'être promu grand officier de la Légion d'honneur.

Depuis la Libération, le colonel Haegelen a commandé l'école d'Avord Spécialisée dans la formation des pilotes de bimoteurs de l'Armée de l'Air puis, en septembre 1947, il prit la direction des services de formation pré militaire



Le 28/07/1947 M. Maroselli décore le Colonel Haegelen.



Marcel Doret - Marcel Haegelen
Lors de la remise de leurs décorations à Strasbourg le 14/03/1932



« On me reproche quelquefois d'être modeste... On a tort. Tout ce que j'ai pu faire, je l'ai tenté, dans une ambiance de joie, mû, neuf fois sur dix, moins par une idée grande ou nationale, que par le plaisir propre du risque. »

Marcel HAEGELEN

Journal MATCH du 30/11/1926



Armes choisies pour Ris-Orangis en 1943

*De gueules à une patte de lion d'or
Posée en bande, les griffes vers le chef*