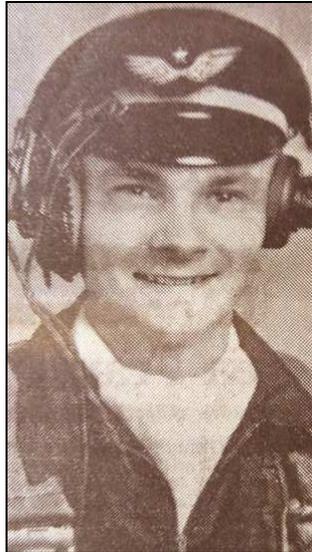


# La brève carrière du pilote jovicien Jean-Marie Stanisière

## Deuxième partie

\*\*

Après avoir reçu son Brevet de Pilote, le 15 mars 1954 sur la base “*James Connally Air Force Base*” de Waco, Jean-Marie Stanisière et ses camarades de promotion partent pour Del Rio (Texas) où, pendant quatre mois, tous les pilotes français brevetés vont achever leur formation en apprenant à tirer.



Portrait du sergent-pilote Jean-Marie Stanisière, paru dans “*Le Républicain Lorrain*” du 14 avril 1954.

## Dernières étapes de la formation aux États-Unis

En imaginant déjà le retour vers la France, Robert Chevillet rapporte en détail les derniers mois de cette aventure américaine des jeunes pilotes français :

« (...) Ensuite nous allons apprendre à tirer, puis à combattre, en GUNNERY (*École de tir*). Puis nous suivrons un entraînement poussé lorsque nous serons en Escadre de Chasse en France.

En temps de paix, la formation d'un Pilote de Chasse complet, capable d'effectuer n'importe quelle mission, de jour et de nuit par n'importe quelles conditions météo et de commander une patrouille simple prend de 5 à 7 ans. En temps de guerre elle est beaucoup plus rapide car la sélection naturelle bat son plein. Seuls les meilleurs survivent et c'est l'ennemi qui donne les notes à coups de canon.

Le 15 Mars 1954, ceux d'entre-nous qui n'avaient pas été virés ou ne s'étaient pas plantés en cours de route, reçurent leur brevet de Pilotes Militaires et le 19, nous avons commencé la "Gunnery" à Del Rio, Texas (...)»<sup>(3)</sup>

Une première phase de la formation se déroule à bord de T-33, sur la “*Laughlin Air Force Base*” proche de la ville de Del Rio (comté de Val Verde, Texas).



(3) Comme déjà signalé dans la première partie de l'article, le site très complet de M. **Robert Chevillet** (<http://bobchevi.free.fr/>), pilote qui a fait partie de cette aventure américaine, permet de mieux retracer les étapes de la formation suivie par Jean-Marie Stanisière. Nous ferons donc quelques nouveaux emprunts à ce document très bien illustré et rédigé dans un langage à la fois technique et par moments savoureusement “*fleuri*”.

À Del Rio, sur les rives du Rio Grande à deux pas de la frontière avec le Mexique, la formation reste très intensive : 40 heures de vol en 40 jours (week-ends exceptés). Sensés savoir parfaitement piloter l'engin, les élèves commencent à apprendre à l'utiliser comme un outil destiné "*à semer la terreur et la désolation dans le ciel de l'ennemi*", comme l'écrit R. Chevillet par dérision. Cette phase 1 consiste en du tir "*Air to Ground*" (Tir sur cible au sol), ainsi décomposé : bombardement en piqué à 30 degrés ou moins ; mitraillage en piqué à 30 degrés ou moins ; bombardement en vol rasant.

Après une visite à Piedras Negras, de l'autre côté de la frontière, les pilotes abordent la dernière étape de leur périple et partent pour la "*Luke Air Force Base*", située près de Glendale et Phoenix dans l'Arizona.<sup>(4)</sup>

Sur ce dernier site, les pilotes doivent intégrer l'École Opérationnelle sur Chasseur monoplace F-84 E THUNDERJET.



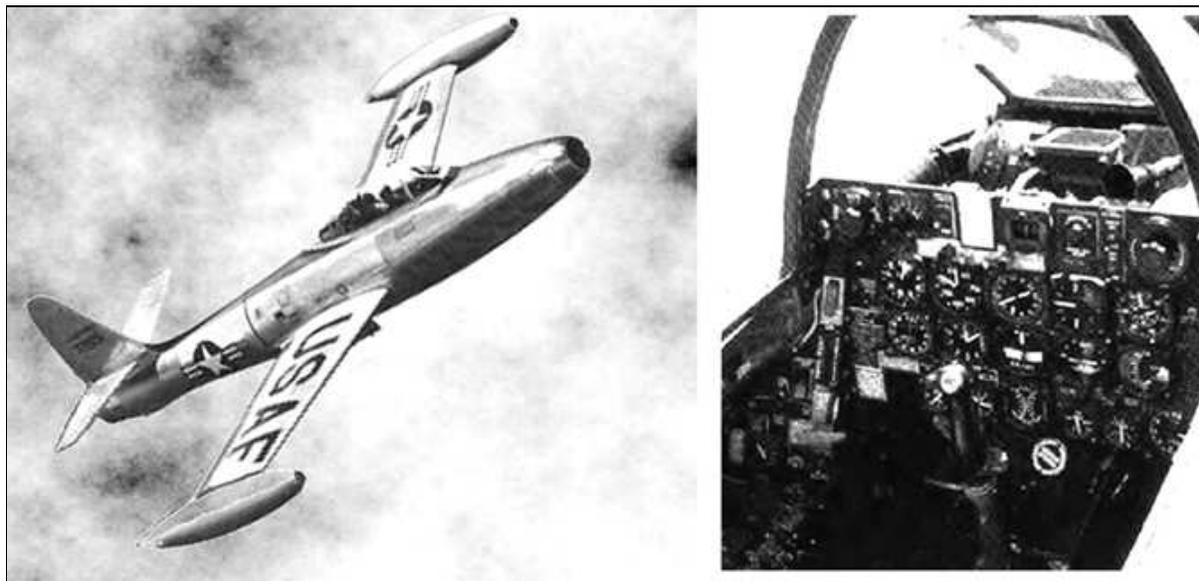
Entrée de Luke AFB, Glendale Arizona, base plantée au milieu du désert où les élèves-pilotes vont parfaire leur instruction à bord de chasseurs monoplaces F-84.



Vue aérienne de la base " Luke AFB, Glendale", Arizona.

(4) Nous ne savons pas si J.-M. Stanisnière participe à la visite de Piedras Negras. R. Chevillet fait une description très sombre de la misère, de la violence, de la corruption et de la prostitution qui règnent alors dans la ville mexicaine.

Cette dernière formation comporte plus d'un mois de cours théoriques, car le F-84 est un monoplace ; les pilotes ont intérêt à bien connaître la machine et ses procédures de secours parce qu'ils n'auront pas la présence d'un instructeur pour les sortir du pétrin en cas d'erreur ou de panne. Ils effectuent ensuite 36 heures de vol, en l'espace de 37 jours, dont 34 heures sur F-84 E pour l'entraînement au tir opérationnel. Ils s'exercent donc au tir avec des roquettes, au bombardement au napalm, au tir air-air sur cible remorquée, et effectuent en patrouille une simulation sur un champ de bataille reconstitué.



Vue d'un F-84 E Thunderjet en vol et intérieur du cockpit de l'appareil (clichés datés de 1954, site R. Chevillet).

Après cette ultime période de formation, arrive le moment de **la certification, du classement et du retour en France**. Avec des noms donnés dans l'ordre alphabétique, le tableau présenté à la page 497 de l'ouvrage "*Ailes françaises en Amérique du Nord (1943-1958)*" ne précise pas dans quel échelon Jean-Marie Stanisière effectue cette instruction finale.

**Advanced (Gunnery) du 18.03.1954 au 21.07.1954**  
**Phase I à Laughlin, sur T-33 - Phase II à Luke, sur F-84**  
 46 élèves identifiés : 46 qualifiés

En trois échelons successifs en fonction de la fin du basic :

- Phase I du 18.03.1954 au 01.05.1954, Phase II du 05.05.1954 au 19.06.1954,
- Phase I du 02.04.1954 au 18.05.1954, Phase II du 24.05.1954 au 07.07.1954,
- Phase I du 18.04.1954 au 02.06.1954, Phase II du 07.06.1954 au 21.07.1954.

ALBERT Joseph, BOMME Daniel, BOUGARAN Jean, CAMBIER Jean-Claude, CAMPION-VILLETORTE François, CHEVILLET Robert, CLARY Pierre, COPPEL Guy, CORMIER Hubert, DELOMMEZ Joseph, DUTHIL Paul, FRITSCH Paul, FURLAN Jacques, GATTEGNO Jean-Pierre, GOURLIA Jean-Raoul, GUERIN Michel, GUILLE Georges, JEROME André, LABATTE Marc, LAMBERT Philippe, LEFEBVRE Henri, LEGROS Lucien, LORIENT René, MAUGENDRE François, MOAL Jean, MOULIN Jean-Claude, MOUREY François, MULLER Christian, MURIAN Michel, NONORGUES Jean, OLLIVIER René, PERRIN Robert, PIGEOLLOT Michel, PIRON Gabriel, PLANTY Marcel, QUINTON Bernard, SANSOT Lucien, SEZNEC Robert, SOUQUE Marc, STANISIERE Jean-Marie, TARTIERE Robert, TRANCHEPAIN Pierre, TRUFFANDIER Michel, VIGNERON Gérard, VUILLET Jacques, WAGNER Henri.

Extrait de la page 497 de l'ouvrage "*Ailes françaises en Amérique du Nord (1943-1958)*" (op. cit.). Ayant terminé son parcours, le 19 juin, après un court séjour à New-York, Robert Chevillet et 23 autres camarades embarquent pour une traversée de 6 jours sur le paquebot Île-de-France, navire de la Compagnie Générale Transatlantique (photo ci-dessous).



## Retour en France et affectation



Jean-Marie Stanisière rentre donc au pays au début de l'été 1954 (entre la fin juin et la fin juillet selon l'échelon dans lequel il a achevé sa formation américaine). Comme R. Chevillet, il peut arborer le prestigieux macaron de pilote de l'Armée de l'Air française, insigne que celui-ci présente dans son site avec les légendes suivantes : «**Les ailes te portent – L'étoile te guide – La couronne t'attend. Nota Bene : la couronne de palmes si tu es le vainqueur – la couronne mortuaire dans le cas contraire**». Déjà évoqué lors des mois d'instruction par R. Chevillet, ce rappel de la dangerosité du métier d'aviateur est hélas ! une triste prémonition pour notre pilote jovicien.

Nous n'avons pas trouvé dans la presse locale la nouvelle du retour de **Jean-Marie Stanisière** dans ses foyers. C'est la tragique tournure des événements qui nous apprendra qu'il est affecté comme **pilote à l'Escadron de chasse 1/1 Corse, l'une des unités de la 1<sup>ère</sup> Escadre de Chasse basée à Saint-Dizier (Haute-Marne) depuis décembre 1952.**



Insigne de l'Escadron de Chasse Corse, créé à Reims le 1<sup>er</sup> avril 1952 et qui reprend et perpétue les insignes et traditions de célèbres escadrilles de la Grande Guerre : le chat de la SPA 69 et le serpent de la SPA 88. Après un court séjour à Lahr, R.F.A. (août à décembre 1952), la Première Escadre s'installe à Saint-Dizier en décembre 1952. Cette unité est dotée de 75 appareils F-84 Thunderjet et constitue alors une des contributions notoires de la France à la défense du centre-Europe dans le cadre de l'OTAN.

### En manœuvres, l'accident

Après une période de permission passée à Jœuf à la mi-septembre 1954, Jean-Marie Stanisière regagne sa base de Saint-Dizier pour participer à l'exercice "*Étoile filante*". Cette manœuvre aérienne se déroule en Alsace, à partir de la base aérienne de Colmar-Meyenheim en cours d'aménagement.<sup>(5)</sup>

Et c'est avec stupéfaction et tristesse que les Joviciens apprennent une bien triste nouvelle dans la page régionale du "*Républicain Lorrain*" paraissant le lundi 27 septembre.

(5) La décision de construire une nouvelle base aérienne aux normes OTAN à Colmar-Meyenheim afin d'y redéployer des unités stationnées en Allemagne a été prise en 1951. La piste de la base est terminée en août 1952, suivie, en juin 1953, par celle des marguerites qui permet d'accueillir les chasseurs. Cette base n'est achevée qu'en 1956.

Près de Colmar, au cours des manœuvres aériennes

---

# Un Jovicien s'écrase au sol avec son avion à réaction

Il était l'un des plus jeunes  
pilotes de France

Un autre appareil  
se brise  
en trois morceaux  
dans les Vosges

Titre et extrait de l'article paru en page "Grande Région" du "Républicain Lorrain" du lundi 27 septembre 1954. L'accident qui coûte la vie au sergent-pilote Jean-Marie Stanisière s'est produit le 26 septembre au matin, au-dessus du terrain de Meyenheim, à trois kilomètres de la route de Hirtzfelden (Haut-Rhin).

On peut penser que les conditions météorologiques n'étaient pas bonnes en cette journée de fin septembre. En effet, en complément à cet article, le journal signale qu'un autre appareil F-84 participant également aux manœuvres, pris dans la tempête, s'est écrasé au sol près de Vittel. N'ayant pu faire fonctionner son siège éjectable, le pilote grièvement blessé a pu être secouru et transporté à l'hôpital de Neufchâteau, puis à celui de Nancy. L'état du blessé est sérieux, mais ses jours ne semblent pas en danger, précise le quotidien.

Naître sur le sol alsacien et y revenir pour y trouver la mort: quelle étrange destinée pour le jeune homme qui, à 20 ans, inscrit son nom dans la longue série des héros de l'aviation prêts à sacrifier leur vie à leur idéal et à la Patrie! Dans les jours qui suivent, la presse locale informe la population des dispositions prises par la famille pour les obsèques qui doivent se dérouler le vendredi 1<sup>er</sup> octobre à l'église Notre-Dame de Franchepré.

**JEAN-MARIE STANISIÈRE  
REPOSERA EN TERRE NATALE**

Nous avons relaté, lundi, le terrible accident dont fut victime, au cours de manœuvres aériennes effectuées près de Colmar, notre jeune concitoyen Jean-Marie Stanisière. Hier, un office fut célébré à Colmar. Le corps du jeune aviateur sera ramené aujourd'hui en notre ville. Il arrivera à 12 heures en gare de Homécourt. Ses obsèques seront fixées ultérieurement.

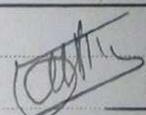
En cette douloureuse circonstance, nous présentons à la famille nos sincères condoléances.

**OBSEQUES**

C'est aujourd'hui, à 10 h., que seront célébrées les obsèques du sergent aviateur Jean-Marie Stanisière, décédé des suites d'un terrible accident. Rendez-vous à 9 h. 45, à l'église Notre-Dame de Franchepré où le corps a été déposé.

Annonces publiées dans la page locale du "Républicain Lorrain", respectivement les mercredi 29 septembre et vendredi 1<sup>er</sup> octobre 1954.

La transcription de décès, qui parvient en mairie de Jœuf au début du mois d'octobre, ne nous apprend rien de plus précis sur les circonstances exactes de l'accident.

<p>N: 18</p> <p>Acte de décès de Stanisière Jean-Marie Félix Gérard du 26 septembre 1951. à Niederentzen (Haut-Rhin)</p>	<p>Extrait des registres des actes de l'état-civil de la commune de Niederentzen (Haut-Rhin), pour l'année 1951. N. 1.</p> <p>Le vingt six septembre mil neuf cent cinquante quatre, à huit heures, et décédé au lieudit "Hart" à Niederentzen (Haut-Rhin), Jean-Marie Félix Gérard Stanisière,</p>
	<p>Sous-Officier aviateur, de l'Armée de l'Air, né à Wisches (Bas-Rhin), le vingt trois avril mil neuf cent trente quatre, domicilié en dernier lieu à Jœuf (Meurthe et Moselle), fils de Jean Stanisière, et de Guillaumette née Schaeffer, époux domiciliés à Jœuf. Célibataire.</p> <p>Dressé le vingt six septembre mil neuf-cent cinquante quatre, à quinze heures, sur la déclaration du Commandant Pierre Laurent, escadre de chasse, N. 1, trente six ans, demeurant à la Base aérienne de Saint-Dizier (Haute-Marne), qui, lecture faite, a signé avec Nous, Joseph Boehler, Maire de Niederentzen. Suivent les signatures au registre.</p> <p>Transcrit le quatre octobre mil neuf cent cinquante quatre, à seize heures, par Nous, Maurice Peltier, Maire de Jœuf.</p> <p></p>

Transcription de l'acte de décès expédié au début du mois d'octobre à Jœuf par la mairie de Niederentzen, le crash du 26 septembre ayant eu lieu sur le territoire de cette petite commune. C'est le commandant Pierre Laurent, officier à la Première Escadre de Saint-Dizier, qui effectue la pénible démarche concernant le décès d'un sous-officier de son unité.

## Une ville en deuil

En ce vendredi matin 1<sup>er</sup> octobre, c'est sous un ciel de grisaille qui rend encore plus émouvante une douloureuse cérémonie, que se déroulent, en présence d'une foule considérable, les obsèques du jeune aviateur victime du devoir. Le service religieux est célébré en l'église de Génibois où a été érigée une chapelle ardente, presque trop petite pour contenir, outre le cercueil, les innombrables couronnes et fleurs déposées par de nombreuses associations et les nombreux amis de la famille.

Au cours de l'office religieux, l'aumônier militaire Portal de la base de Saint-Dizier prononce une courte mais émouvante allocution.



Sortie de l'église de Génibois (une des 4 photographies illustrant l'article paru dans "Le Républicain Lorrain" du samedi 2 octobre 1954). La dépouille mortelle du pilote est escortée par des officiers de l'Armée de l'Air et les porte-drapeaux de la ville.

C'est ensuite le défilé d'un long cortège se rendant au cimetière communal, derrière le char funèbre, escorté d'un détachement de la base de Metz-Frescaty. Au cimetière, au nom de toute la ville le maire, Maurice Peltier, se charge d'honorer la mémoire du défunt. S'inclinant devant la tombe si prématurément ouverte, liant en quelque sorte toutes les pensées de l'imposante assistance dans un même et sobre discours, il retrace la vie brève et laborieuse du disparu et s'adresse d'abord à la famille endeuillée : « *La ville de Jœuf est en deuil. Un des ses meilleurs enfants, Jean-Marie Stanisière, est mort tragiquement sur le terrain d'aviation de Colmar, en servant son pays. Les ailes de l'aviation française ont ravi le fils bien-aimé d'une de nos grandes et estimées familles joviciennes (...)* Comme les siens, continue l'orateur, j'ai vécu d'aussi tristes moments pour mieux comprendre la douleur de ceux qui l'aimaient, et Jean-Marie digne de la plus affectueuse reconnaissance.

*Chers parents, petite fiancée, tous ses amis, les paroles sont vaines devant la cruauté de son destin. Que le souvenir de sa vaillance, de son sacrifice, vous illumine vous aussi eu que son retour auprès de vous allège - s'il est possible- votre grande douleur»* .<sup>(6)</sup>



Titre de l'article et première des photographies parus dans "Le Républicain Lorrain" le samedi 2 octobre 1954. Au garde-à-vous devant le cercueil du pilote jovicien, le capitaine Formann, de la base de Metz, le capitaine Espieux, commandant l'escadron auquel appartenait le disparu et l'aumônier militaire Portal.

(6) Discours de M. Peltier retranscrit dans "Le Républicain Lorrain" du samedi 2 octobre 1954. Le maire de Jœuf y fait allusion à la disparition accidentelle en Afrique, en fin d'année 1948, de deux aviateurs joviciens, Raymond Haas et Roger Gauche, ce dernier étant le gendre du premier magistrat.

Outre les personnalités de l'Armée de l'Air présentes, assistent à la douloureuse cérémonie de nombreuses personnalités locales, parmi lesquelles le journaliste a reconnu MM. Lebris, ancien commissaire divisionnaire, Jacques, chef de brigade de gendarmerie, une délégation de gendarmes, les adjoints au maire de la ville et des conseillers municipaux, M. Francfort, président de la Sauvegarde Commerciale, des délégations d'associations patriotiques, de nombreux drapeaux parmi lesquels celui de la Préparation Militaire du Bassin de Briey, de nombreuses personnalités du commerce et des Forges, M. Henrion, secrétaire général de la Croix Rouge, ainsi que des représentants de diverses entreprises.



Montage photographique de l'assistance présente aux obsèques de J.-M. Stanisière, réalisé par G. Eustache et paru dans "Le Républicain Lorrain" du samedi 2 octobre 1954.

## In memoriam

Près de 62 ans après l'accident mortel de J.-M. Stanisière, nous nous sommes rendus dans la nécropole jovicienne, pour nous recueillir sur sa tombe où il a été rejoint par ses parents. Cette sépulture conserve la mémoire de la disparition du jeune aviateur en service commandé pour la Patrie. Honneur à sa mémoire !

