

Journal

Adjudant au groupe 103, j'ouvre ce journal pour apporter mon témoignage de pilote de chasse.

Je m'appelle Jean-Balthazar Bozonet. Né en 1888 à Ambronay dans l'Ain, je passe mon baccalauréat à Lyon où ma mère a ouvert une quincaillerie dans le village voisin de Vaise. A la mort de mon père, la vente de la ferme familiale et les revenus de la boutique nous offrent une aisance rare à l'époque. Ma mère m'offre même une des toutes premières automobiles, une bébé Peugeot modèle 1912 bleu ciel, pour la fin de mes études. Quelle joie d'emmener mère sur les bords de Saône. Un jour, nous sommes même aller voir des cousins sur le lac de Paladru. A 30 kilomètres par heure de moyenne, le voyage a duré toute une journée.



A 21 ans, mon bac en poche, je suis engagé comme vendeur dans la première concession Renault que M. Colas, un habitué de la boutique et secrètement amoureux de mère, ouvre en 1910 près du parc de la tête d'or. Ma belle mise attire une clientèle féminine aux riches maris ou amants. Je m'initie à la mécanique. Les affaires vont bien et c'est dans cette situation que l'armée m'appelle pour entamer les 3 années de service réglementaire. Originaire de l'Ain, je suis affecté au 97ème régiment d'infanterie alpine. Sachant lire et écrire, mon commandant de compagnie me propose pour le peloton des élèves gradés. Je termine mon service avec le grade de sergent.

Après un bref interlude, Août 1914, je retrouve mon régiment. Les premiers combats dans l'Aisne sont terribles. Je suis un des rares rescapés de ma promotion. 1915 et les tranchées en champagne ne me laissent pas un bon souvenir. Mes études et mes dispositions pour la mécanique me permettent d'obtenir une affectation dans l'aéronautique militaire.

Passer les épreuves de mécanicien est une formalité. En qualité de sous-officier, je suis retenu pour le stage de pilotage à l'école de Pau. La sélection initiale consiste à maîtriser la chaise à bascule et des pinguoins, vieux blériot aux ailes raccourcies pour éviter tout envol.



Mon premier vol sur morane parasol est jugé correct par mon instructeur. Mon solo sur le même appareil se passe sans souci. Pas de cheval de bois, pas de casse moteur, la chance est avec moi.



Janvier 1916, je suis tout fier de quitter Pau avec le brevet de pilote militaire n°2457.

J'ai encore de la chance d'être affecté à l'une des premières escadrilles de chasse, la N103 équipée de Nieuport 10 et 11, basée à Cachy dans la Somme. Mon premier contact avec ma nouvelle monture est fantastique. Je tourne autour comme un gamin observant son moteur gnome rotatif qui lui donne 150 km/h et surtout sa mitrailleuse dont l'installation au dessus de l'aile permet le tir au dessus du cercle décrit par l'hélice. Il a tout d'un appareil de course avec ses petites ailes et son capot qui carene les cylindres du moteur.

Mon premier vol est une découverte des environs en type 10 biplace.

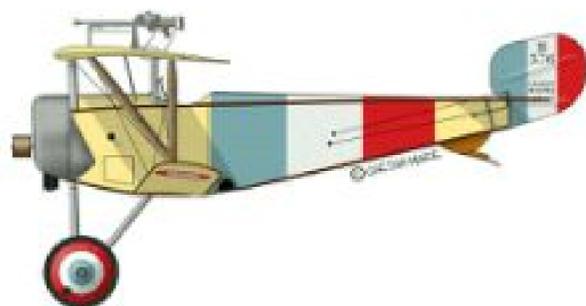


Je m'installe aux commandes avec mon chef de patrouille devant. Ce tour de piste se passe bien mais je suis déçu par les qualités de vol du nieuport biplace dont le moteur de 100cv a du mal à tirer deux bonhommes engoncés dans de lourdes combinaisons en cuir. La prise de piste est correcte en se plaçant face au vent dont la direction est indiquée par une chaussette au dessus du mat planté au milieu des tentes abritant les zincs. Piste est un bien grand mot pour le champ mal nivelé qui nous sert de zone d'atterrissage. Après moult rebonds, je m'arrête enfin en donnant un dernier coup de gaz pour éviter le cheval de bois.

Première mission opérationnelle toujours sur un 10 poussif avec un observateur muni d'une carabine de cavalerie. Cette patrouille de secteur me permet d'observer mon premier boche assez près pour distinguer les croix noires sur ses grandes ailes blanches, assez loin pour éviter le combat. De toute façon, les 'performances' de notre bouzin nous interdisent tout espoir de nous approcher de l'allemand

Un mois se passe et je bout en attendant qu'on me permette de prendre un des rares monoplaces type 11 dit bébé.

Ma patience est récompensée le 1er février 1916 pour un premier tour de piste. L'amphi cabine est rapide, un compte tour pour tout instrument, un interrupteur pour les deux magnéto. Mon chef de patrouille me conseille de ne pas trop l'engager en piqué car les ailes trop fragiles ne résistent pas aux trop fortes pressions. Bon, assez parlé, en avant, mon mécano brasse l'hélice, contact, manette de richesse sur plein, un grand coup et le gnome claque dans un nuage d'huile brûlée. Manche en avant, du pied pour contrer l'effet gyroscopique de l'hélice, les gaz à fond soulèvent la queue et je quitte le plancher des vaches après 150 mètres de course. Allégé de l'observateur, les qualités de vol sont magnifiques, maniable, rapide, autorisant toutes les figures de voltige. C'est un véritable pur sang qu'il faut maîtriser car centré arrière il est très instable pour une bonne maniabilité. Rien à voir avec les morane justement trop stables pour en faire de bons chasseurs. Ces qualités sont aussi des défauts. le vol en palier demande une pression constante sur le manche et maintenir la formation requiert une attention permanente.



Opérant au dessus de la somme depuis début 1916, j'ouvre mon palmarès de pilote de chasse au détriment des appareils de chasse boches type foker monoplan.



Peu maniables comparés à nos nieuport, un tour de virage suffit souvent à se retrouver en bonne position de tir, nous avons l'avantage grâce à la marge de vitesse de nos nieuport. Pourtant, gare à leur mitrailleuse synchronisée tirant à travers le disque de l'hélice, ces appareils ont été le fléau des anglais et de nos farman à moteur propulsif depuis l'été 1915. Depuis cet hiver, nous reprenons petit à petit l'avantage.

En fait, ma première rencontre est amère. Parti à l'aube, j'ai le soleil dans les yeux lorsqu'un zinc sorti de je ne sais où, me passe devant. Monoplan, croix noires, un foker. Je dégage en virage serré. Arrivé en bonne position, je vise et appuie sur la manette de déclenchement de mon arme. Un lugubre clic. J'ai oublié d'armer ma

mitrailleuse. Dans la panique, j'oublie mon boche. Il en profite pour se retourner et m'envoyer une rafale. Par réflexe, je donne un coup de pied. En dérapage, le tir me passe devant. Je m'échappe sans demander mon reste. Le boche ne peut pas me suivre. La leçon a été comprise. Pas si facile le Foker.

Enfin le 15 février, je contrains le pilote d'un foker à atterrir dans nos lignes. Quelques rafales de ma lewis endommage le moteur. Ma première victoire. Le pilote, un feldwebel hessois, a reçu une balle dans le bras. On l'évacue dans l'hôpital de campagne le plus proche. Je suis cité à l'ordre de l'armée et proposé pour la croix de guerre avec palme.

L'affaire prend une toute autre tournure lorsque je m'attaque aux biplaces. Au début 1916, albatross CIII et Roland CII équipent les escadres de reconnaissance prussiennes.



Ces zincs sont tous dotés d'un très bon moteur en ligne Mercedes Benz qui leur confère une vitesse en palier proche de nos chasseurs actuels. De plus, ils sont munis d'une mitrailleuse couvrant tout le secteur arrière et alimentée par 250 cartouches qui permettent un long délai de tir avant réarmement. Bref, bien maniée, cette arme empêche toute approche classique. Je l'ai testé à mes dépens.

En patrouille de secteur au dessus du front le 4 mars 1916, je croise à 1500 mètres au dessus des tranchées. Les tirs anti aérien sont imprécis et je n'y prête pas attention. 20 minutes à ce régime ont engourdi mes sens. Le moteur tourne rond. Il fait beau et ma combinaison de vol m'apporte un confort relatif contre le froid des hautes sphères.

Je m'apprête à rentrer au bercail lorsque je suis attiré par des flocons de tirs anti avions au dessus de moi bien plus en avant dans nos lignes. Pas de doute, un fritz rode par là. Réglant les gaz et la richesse pour la montée, je décide de m'approcher en entamant une longue ascension au niveau de l'intrus.

J'estime celui-ci à 2000 mètres soit 500 de plus que moi. Sans turbulence, cela me prend 15 minutes avant d'atteindre l'altitude de mon adversaire. Las, je découvre qu'à ce niveau, mon zinc, un nieuport type bébé, a le plus grand mal à se rapprocher du boche. Je persevere pourtant jusqu'au dessus du territoire ennemi ce qui me permet de me positionner à quelques 150 mètres plein arrière de mon objectif. C'est le moment qu'attendait l'observateur ennemi pour, de quelques rafales bien ajustées, je me rappelle à son bon souvenir. Je tire aussi mais bataillant pour maintenir mon altitude tout en évitant les tirs de défense, mes balles se perdent dans l'éther où elles doivent toujours s'y trouver. Heureusement pour mes abatis, mon gnome rotatif m'a vaillamment protégé des projectiles allemands mais perd dans l'affaire un ou deux cylindres sur les neuf qu'il compte d'habitude. Conséquences, ratatouillage et perte de puissance me font abandonner cette poursuite bien mal engagée. L'allemand ne se rend pas compte de son avantage et encore heureux que le chasseur ne devienne pas le chassé, je prend la direction de nos lignes.

Après un rapide tour d'horizon, ma situation n'est guère enviable. Avant de me semer, ce satané boche m'a promené loin dans ses lignes. Avec mon moteur crachant plus d'huile qu'une friteuse percée, je ne parviens pas à maintenir mes ailes droites. En léger piqué, je profite de l'altitude acquise pour parcourir la distance qui me sépare du camp allié. Cette méthode suffit à peine à dépasser le no man's land et je me vache lamentablement en terminant en pilone non loin d'une tranchée remplie de braves gars du Kent. Les tommies me recueillent

avec toute la gentillesse dont ils savent faire preuve et je serais éternellement reconnaissant envers ce lieutenant qui me fit oublier mes déboires avec un whiskey qu'il gardait pour les grandes occasions.

Conclusion, j'ai encore eu beaucoup de chance. J'ai cassé du bois en me faisant proprement descendre par le zinc que je pourchassais. Pour ma cinquième mission opérationnelle, il n'y a pas de quoi être fier. J'ai bien progressé en anglais et en sagesse.

Fin mai, l'escadrille 103 commence à recevoir un nouvel appareil de chasse, le Nieuport 17. C'est un dérivé du 11 bébé avec quelques chevaux vapeur supplémentaires, un capot entourant complètement le gnome toujours rotatif. Mais surtout une Vickers synchronisée à bande de cartouches remplace la Lewis à tambour.



Bon grimpeur, il conserve néanmoins le défaut principal des Nieuport, une aile supérieure fragile au piqué trop prononcé. Cependant la nouvelle monture arrive à temps car les teutons ont aussi sorti deux nouveaux appareils de chasse qui commencent à surclasser nos 11, le fokker dII mais surtout l'albatros dII avec deux mitailleuses synchronisées et un excellent moteur en ligne. Grâce au 17, nous conservons un léger avantage en maniabilité surtout à basse altitude



En ce début de printemps, finies les patrouilles en solitaire. Elles sont remplacées par des opérations mûrement préparées. L'état-major nous donne l'objectif de vider le ciel des avions de reconnaissance boches. Pour maintenir une présence continue sur notre secteur du front, l'ensemble des appareils disponibles sont mobilisés. Nous partons désormais par groupe de 4 ou 5 avions dès l'aube. Un pilote peut enchaîner 2 ou 3 missions par jour. Comme l'altitude et la durée des missions ont augmenté, la fatigue s'accumule au bout de ces longues patrouilles dans le froid. Or, le retour requiert toute l'attention du pilote car à l'atterrissage, le Nieuport ne pardonne rien. Très léger, il faut le plaquer au sol sur son train principal avec beaucoup de vitesse et la queue haute. En l'absence d'altimètre et d'anémomètre, une mauvaise estimation de la hauteur ou de la vitesse entraîne cheval de bois ou fin de course trop longue dans le fossé qui borde notre champ d'aviation. Les accidents ne sont pas rares, heureusement sans plus de gravité que du bois cassé.

Durant ces patrouilles, nous croisons souvent les ballons d'observation allemands.



On pourrait croire que ces saucisses immobiles au bout de leurs cables constituent des cibles faciles. C'est sans

compter sur l'artillerie contre avion et les patrouilles de protection concentrées à proximité. De plus, en l'absence de balle incendiaire, les cartouches de petit calibre rebondissent sur l'enveloppe des ballons. Il faut se rapprocher dangereusement pour espérer endommager ces machins. De toute façon, dès notre approche, les ballons sont treuillés au sol et nous ne pouvons pas nous engager dans des piqués trop importants.

Début juin 1916, je retrouve l'école de Pau pour m'initier au tir des fusées conçues pour l'attaque des ballons par l'ingénieur Le Prieur. Ces projectiles sont installés sur des rails entre les ailes des Nieuport. Une salve de ces engins suffit à enflammer les drachens à coup sûr. C'est du moins ce que dit la brochure publicitaire. Les instructeurs nous mettent en garde sur la réalité.

Un premier tir est réalisé au sol afin de se familiariser au départ des fusées. Entre autre joyeuseté, dépourvu d'empennage, la trajectoire du bidule est très aléatoire et la distance de tir ne doit pas excéder 150 mètres. Autre particularité, il faut anticiper sa visée car il se passe d'interminables secondes entre l'appui sur le bouton de déclenchement et l'envol des bidules. C'est alors que la vision du pilote se retrouve entièrement bouchée par la fumée dégagée.



Il faut s'estimer heureux que les flammes des fusées ne se communiquent pas à l'entoilage de l'avion tireur. Si par bonheur tout se passe bien, les fusées transforment instantanément le ballon visé en une immense boule de gaz incandescente qu'il faut éviter pour ne pas terminer comme lui, en chaleur et lumière. Grâce à des rails de lancement et à l'ajout de 8 de ces engins, le Nieuport devient un mulet récalcitrant qu'on a toutes les peines du monde à maintenir en formation.

Avec tout ça, on comprend mieux le besoin du stage. Réservée à des happy few, le diplôme 'le Prieur' donne un blanc seing pour aller s'éclater la bobine.

De retour en escadrille, j'apprends que les 'le Prieur' sont remplacées par des balles incendiaires. Grand soupir de soulagement.

A suivre