

Journal d'un pilote de chasse

15^{ème} épisode

En ce début 1918, ni les chefs dans leurs états-majors ni le poilu qui trime dans sa tranchée voient le bout de la grande faucheuse. A croire que l'humanité se satisfait des milliers de morts mensuels.

Dans quel contexte l'humanité aborde-t-elle la nouvelle année ?

En mer, après le refus de l'Entente à s'asseoir à la table des négociations et en réponse au blocus, l'Allemagne intensifie la guerre sous-marine. En dépit, de la forte menace que font peser les U-boat sur les convois en Atlantique, les mesures rapidement prises par les amirautés alliées permettent de lutter efficacement. Outre les escorteurs qui grenadent à qui-mieux-mieux le moindre périscope, Les marins aviateurs anglais et français gênent tout appareillage d'Ostende ou de Zeebrugges des navires sous-marins allemands.



Les côtes de la Manche et de la Méditerranée se hérissent de base pour hydravion-patrouilleur. Le plus efficace d'entre eux prend la forme d'un bateau affublé d'ailes et d'un nom de county imprononçable.

Réponse du berger à la bergère, les allemands protègent leurs sous-marins par des hydravions de chasse. Force est de constater que les quelques duels mémorables ne tournent pas forcément à leur avantage.



Enfin, cette stratégie du pire décide de l'entrée en guerre des Etats-Unis après l'envoi par le fond de plusieurs bâtiments battant pavillon étoilé.

Alors que la bataille de l'Atlantique est près d'être gagnée, 1917 se termine par une sévère déconvenue pour les alliés. Malgré les articles de propagande qui claironnent sur les succès de nos armées, l'offensive Nivelle aux chemins des dames est un échec sanglant pour des gains de terrain dérisoire. Les émeutes qui suivent sont réprimées dans le sang et par des mesures qui garantissent enfin la relève régulière des unités de première ligne. En Italie, la bataille de Caporetto est terrible pour les armées transalpines, bousculés par des

autrichiens plus combatifs que prévu. Le désastre total est évité de justesse. Les percées espérées n'ont pas eu lieu et ces deux défaites illustrent un peu plus l'impasse devant lesquels nos grands stratèges se cassent les dents depuis 3 ans et demi. De plus en plus intenses, les préparations d'artillerie destinées à briser le moral des défenseurs et les ouvrages de première ligne ne permettent pas à l'infanterie impuissante face un ennemi bien retranché d'exploiter les succès initiaux. Seul lumière dans cette grisaille, une arme secrète appelée Tank par les anglais. Sorte de gros tracteurs cuirassés dont les roues seraient remplacées par des patins de fer pour traverser le no man's land et les tranchées, ces engins permettraient aux fantassins de franchir l'espace qui sépare les lignes sans trop craindre les rafales de mitrailleuses. Les premières sorties de ces monstres peu fiables et trop lourds n'ont pas été concluantes. A voir.



Enfin en Russie, une nouvelle révolution contraint le Tsar Nicolas II à abdiquer. Après une dernière offensive rapidement repoussée, la jeune république russe demande l'armistice et entame des négociations avec le Reich. Libre à l'est, l'Allemagne peut rassembler ses troupes à l'ouest. L'équilibre des forces s'en trouve complètement modifiée et la menace d'une offensive boche est importante. Or, l'arrivée des américains sans expérience ni équipement est loin de compenser cette perte.

Dans les airs, Avril 1917 est bien pire qu'avril 1916 pour les appareils britanniques. La faute en revient à l'obstination des chefs britons d'envoyer

leurs lourds et lents biplaces loin au-delà des lignes ennemies. Les Flandres, principal lieu de stationnement du corps aérien anglais est le cimetière de centaines d'équipages qui ont courageusement combattu les Albatross sur des appareils dépassés.



Leurs chasseurs ne valent pas mieux. La maniabilité du gracieux Pup ne suffit plus. Hérité des Nieuports, son moteur rotatif atteint ses limites et les pilotes britanniques ne peuvent pas suivre les ascensions des plus puissants Albatross D.II et D.III. Pour retrouver une marge de vitesse, la firme Sopwith pousse la formule en adoptant le plus puissant des moteurs rotatifs, le Clerget de 150cv. La bosse caractéristique formée par les capotages des deux mitrailleuses synchronisées le fait baptiser Camel. Très centré avant avec un couple important généré par la rotation du moteur, il est très délicat à maîtriser et sa vrille fatale à de nombreux pilotes novices. Résultat de cette instabilité, le Camel tourne dans un mouchoir de poche et donne l'avantage dans le plan horizontal. Cependant en toute fin d'année, un nouvel appareil commence à faire son apparition. Dessiné par le bureau d'étude de l'armée, il adopte l'Hispano-Suiza comme propulseur. Ce Spad sauce anglaise est rapidement amélioré. Cette version plus puissante devient alors le magnifique Royal Aircraft Factory SE5a qui a les mêmes qualités que son franchouillard aîné. Pour les airmen en biplace, les lourds FE2b et BE2 sont enfin remplacés par des

appareils originaux et performants tels que le De Havilland DH4 pour le bombardement et le Bristol FB2 pour la chasse reconnaissance.

Pour les frenchies, 1917 est ponctuée par la disparition du meilleur d'entre nous. Georges Guynemer que j'avais eu la chance de rencontrer à Cachy, disparaît en septembre en plein ciel de gloire à Poelcapelle. Plus que les boches, la fatigue nerveuse aura eu raison du héros, sur la brèche depuis 2 ans.

Nonobstant cette triste nouvelle, la chasse française tire son épingle du jeu grâce à la qualité de la formation des écoles de pilotage. Le Spad dont les problèmes de jeunesse ont été résolus, devient le standard des escadrilles de chasse. En effet, comme le Pup, la formule Nieuport, chasseur léger à moteur rotatif, est définitivement surclassée. Les ultimes dérivés Nieuport 21, 23 et 27, pauvres avatars du Nieuport Bébé, sont réservés à l'écolage ou aux théâtres secondaires. Par ailleurs, une nouvelle version du Spad entre en service. Equipé d'un Hispano surpuissant, il nous donne un avantage définitif.

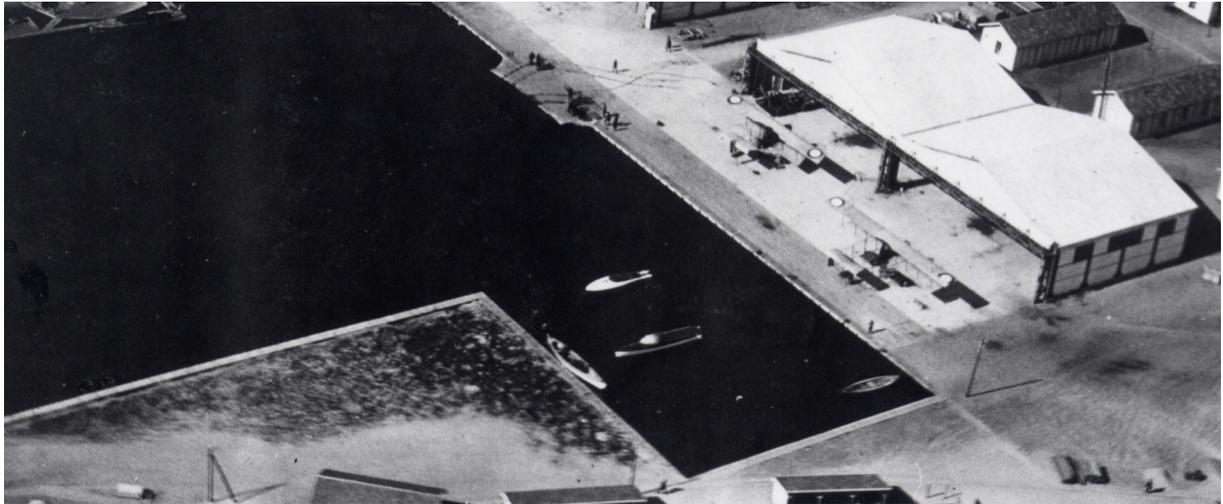
En revanche, les équipages de réco-bombardement sont bien moins lotis. Suffisants pour bombarder les villes frontalières en 1915-1916, les lents Voisins et Farman ont été chassés des cieux rhénans par les Fokker. Acheté à la hâte pour la réco, le Sopwith Strutter se révèle fragile et vulnérable.

Pour nos intrépides équipages le seul espoir réside dans un grand appareil conçu par Bréguet qui l'équipe d'un nouveau moteur Renault de 250cv. Il affiche d'indéniables qualités de robustesse et de capacités d'emport, capable de missions de bombardement et de reconnaissance lointaine. Cependant, notre industrie aéronautique est très lente à sortir des chaînes de production, cet appareil providentiel.

Quant à moi, blessé au cours du dernier combat, je suis expédié dans un hôpital tout neuf à Percy à proximité de Paris pour soigner les éclats reçus dans mon cuir chevelu. L'égratignure s'est révélée profonde et un bon morceau de mâchefer coulé dans les hauts fourneaux Rhénans est retiré de ma tempe. Le corps médical ne prend aucun risque de peur de perdre un précieux pilote par septicémie. Les quinze premiers jours, un énorme pansement d'ouate et de bandelette sur la tête, je ressemble à un bachi-bouzouk avec son turban. Je passe ma convalescence chez mes parents à Bordeaux entre visite à l'hôpital

militaire et promenade de mon chien dans les bois, le volume d'ouate diminuant à mesure de la bonne cicatrisation.

En mai 1917, guéri, reposé et disponible, je reçois ma nouvelle affectation. Malgré mon désir de retourner dans une escadrille combattante, on m'envoie à l'école de tir aérien de Cazaux, sous les ordres du commandant Marzac.



Jeune pilote sorti d'école, je me retrouve instructeur. Je suis le chef de la section « Tir en mouvement ». Afin de reproduire les conditions réelles de tir en vol, un canot automobile est gréé d'une mitrailleuse surélevée dans un cadre en bois. Lancé sur l'étang qui borde le champ d'aviation, agrippé à sa mitrailleuse, le stagiaire doit maîtriser la dérive, le vent, l'instabilité du canot avec son attirail sur le toit et tire sur un ballon qu'un soldat fait descendre et monter à l'aide d'un treuil installé sur un autre canot automobile. Cela donne lieu à de furieuses courses poursuites sur le lac. Et si dans un premier temps, les apprentis-mitrailleurs ont bien du mal à atteindre la baudruche, tout rudimentaire qu'elle est, cette méthode donne de bons résultats.



Après quelques mois passés en douce Aquitaine, mes multiples demandes de retour au front sont entendues. J'ai la chance de retrouver la SPA 103. Depuis mon départ, l'escadrille a changé plusieurs fois de stationnement. Il est loin le confort relatif de Cachy. C'est régime tentes Saga et cabanes Adrian à côté de mauvais champs. Le terrain du moment est près d'une bourgade près de Verdun.

Dorénavant, la SPA 103 est équipée de Spad VII 180ch et de Spad XIII 200 ch « surcomprimé ». L'augmentation de la puissance permet aux chasseurs d'accéder aux hautes sphères.

De 2000 mètres, les 3500 et 4000 mètres d'altitude sont maintenant communément empruntés. Pour résister au froid et à l'engourdissement, il faut revêtir de lourde combinaison de cuir. A ces niveaux, de simples tuyaux branchés à des bouteilles d'air comprimé peinent à alimenter le pilote en oxygène. Ces équipements trafiqués sont peu fiables et des missions avortent par narcose des hauteurs avant d'avoir pu approcher les appareils boches.

Or, depuis quelques jours un appareil de reconnaissance nargue l'escadrille à heure fixe en empruntant le même axe à l'aller comme au retour. Le ronronnement de son Mercedes nous est devenu habituel.

Pour y mettre un terme que le capitaine d'Harcourt m'appelle ce lundi 28 janvier 1918.

Engoncé dans ma pèlerine de vol, allégé au maximum pour grimper à son altitude, j'ai juste assez d'essence pour monter et le croiser sur l'itinéraire qu'il emprunte sans varier d'un iota depuis deux semaines. Ainsi fait, mes lunettes bien plaquées sur mon casque de cuir, j'aperçois notre invité bien plus haut que moi. Rien à faire. Malgré sa puissance, mon hispano ne pourra pas nous hisser à temps et je n'ai pas assez d'essence pour attendre son retour. Raté pour cette fois à moins que... Seule solution, profiter de la formidable aptitude au piqué du Spad pour rejoindre le terrain, refaire les pleins d'essence et d'huile et remonter à nouveau. Aussitôt dit, aussitôt fait. Je lance mon zinc dans une chute vertigineuse. Le bêche doit croire que je refuse le combat à descendre ainsi comme un fou. Le badin se bloque à la vitesse maximale. Dommage, sans Chronographe, je n'homologuerai pas ce record de descente. En sueur, je coupe les contacts et crie à la mécanique mon intention d'y retourner. Victor explique que ma manœuvre a été entendue du terrain au bruit de sirène du moteur en surrégime. Il a craint un instant pour l'intégrité de ses chères bielles mais l'Hispano a tenu. Les petits galoupioux se relaient à la pompe Jappy pour remplir mon zinc de carburant. Les vapeurs d'essence risquent à tout moment de prendre feu sur le moteur échauffé.

Pas question d'ouvrir le bouchon du réservoir d'eau, le liquide porté à ébullition blesserait le pauvre imprudent en s'échappant en vapeur brûlante. Et voilà, un pilote en nage et un engin encore tout fumant s'élançant à nouveau aux troussees du bêche. J'ai combattu ce type d'appareil lors d'un précédent épisode et monte au maximum pour bénéficier de l'avantage de vitesse procurée par une altitude supérieure à mon adversaire.

Enfin un point noir à l'horizon. Il m'a repéré et compris qu'il ne pourra pas échapper au combat. Il tergiverse pourtant et entame des ronds à bonne distance. Je le laisse faire en adoptant la même attitude. J'ai assez de carburant maintenant pour attendre qu'il se décide à venir...

To be continued...