

Journal d'un pilote de chasse

6 ème épisode

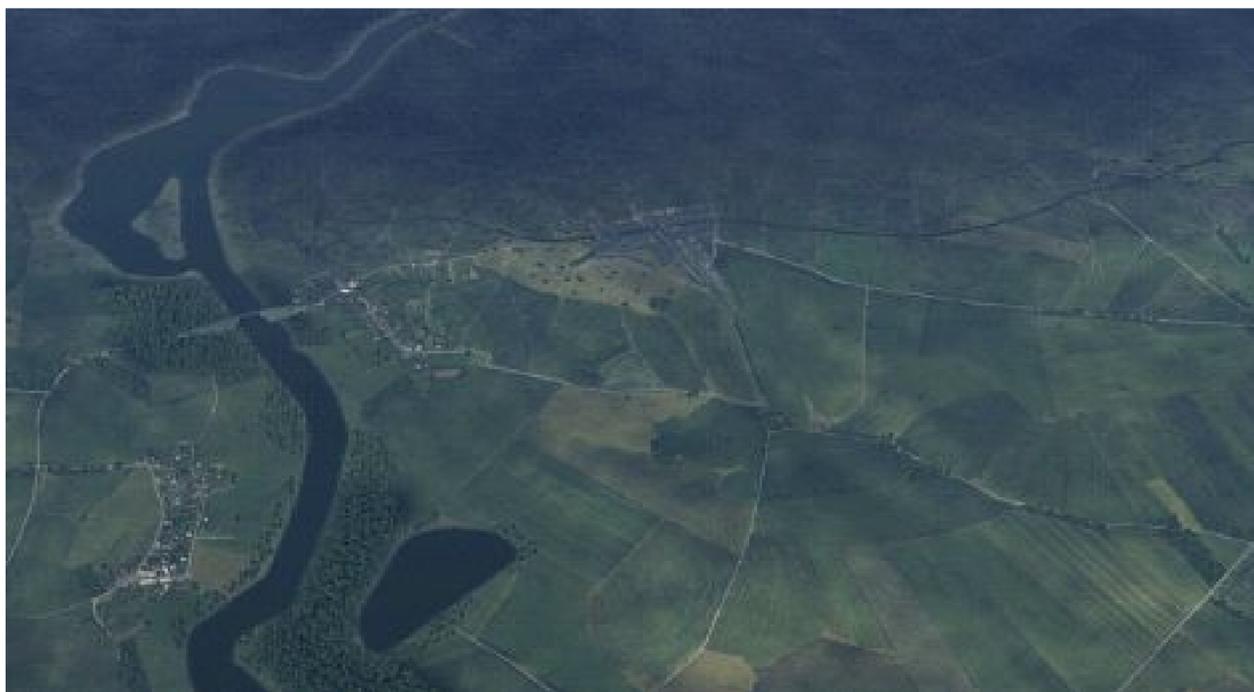
Septembre 1916

La navigation est simple. Au cap 360, nous dépassons Villers-Bretonneux en direction de la Somme. Puis nous suivons les méandres argentés de la rivière jusqu'à Cappy et retour.

Officiellement, nous devons contrôler la présence des fliegertruppen sur cet aérodrome. En fait, les allemands occupent ce site depuis 1914. La mission tient plus du "coucou nous voilà. Faites décoller la chasse". Servir d'appât n'est pas ce qui m'enchant le plus mais Pierre aux commandes semble confiant.

En vol depuis 10 minutes, l'alti indique que nous atteignons les 2000 mètres, ce qui est assez remarquable. A partir de là, le clerget de 130cv devient plus poussif et a du mal à tirer la légère carcasse du Sopwith. Je ne vois plus nos camarades. Les quelques nuages éparses et notre vitesse ont suffi à les semer. Tant pis on se retrouve seul au passage de la ligne de front. 1000m plus bas, les occupants d'une saucisse ont donné l'alerte.

Jusqu'à présent, c'est une agréable ballade au dessus de la campagne picarde. Pas de réaction boche. Ce doit être tea time chez eux aussi. Connaissant nos amis d'en face, ce doit être plutôt wurst und pils !!



J'en profite pour me familiariser avec le maniement de la vickers montée sur un anneau. J'ai déjà eu l'occasion de voler en place arrière sur Nieuport 10. Une mitrailleuse était présente plus pour nous rassurer car son débattement était ridicule. Sur l'avion anglais, tous les angles sont battus même en avant au dessus de l'aile supérieure. Il n'y a vraiment que plein arrière en dessous qui ne soit protégé. Pierre le sait et pilote en louvoyant pour me permettre d'apprécier la situation dans cet angle mort. Comme tout bon mitailleur qui se respecte, j'ai dégraffé ma ceinture pour rendre plus libre mes mouvements. Sans sécurité, mon seul recours en cas de manoeuvre brusque est de me cramponner à la sulfateuse et de serrer bien fort avec les genoux le siège.

Ce siège en osier est confectionné par des tisserands des îles Orcades passés maîtres en la matière.



Plus bas, nous croisons une patrouille double - 4 avions - qui semble en montée. Peut être une patrouille boche envoyée nous attendre sur le retour.

Nous survolons Cappy où l'activité n'est pas débordante en cette fin de journée. Dommage, nous n'avons rien à leur envoyer en cadeau souvenir. Pierre entame plusieurs cercles afin que je note le nombre de tentes et de hangars du champ d'aviation. En fonction du nombre, les interprétateurs du deuxième bureau déduiront combien d'escadrille stationne sur ce terrain.. Plutôt empirique comme méthode mais fiable.

Au bout de trois tours, je tape sur l'épaule de Pierrot et lui indique plein ouest, le chemin du retour.

Arrivé à Villers Bretonneux nous entendons le claquement caractéristique des culasses de sulfateuses. La cadence de tir rapide me fait penser aux spandaus allemandes en pleine action. Nouvelle tape sur l'épaule, je signale à Pierrot, le lieu du combat 1000m plus bas. Ce sont nos quatre amis de tout à l'heure qui s'en prennent à deux Nieuports.

Je songe immédiatement à Lolo et Sergio. La partie semble mal engagée. Nos équipiers ont du former un cercle défensif afin d'éviter les attaques des albatross qui fondent sur eux d'une altitude supérieure.

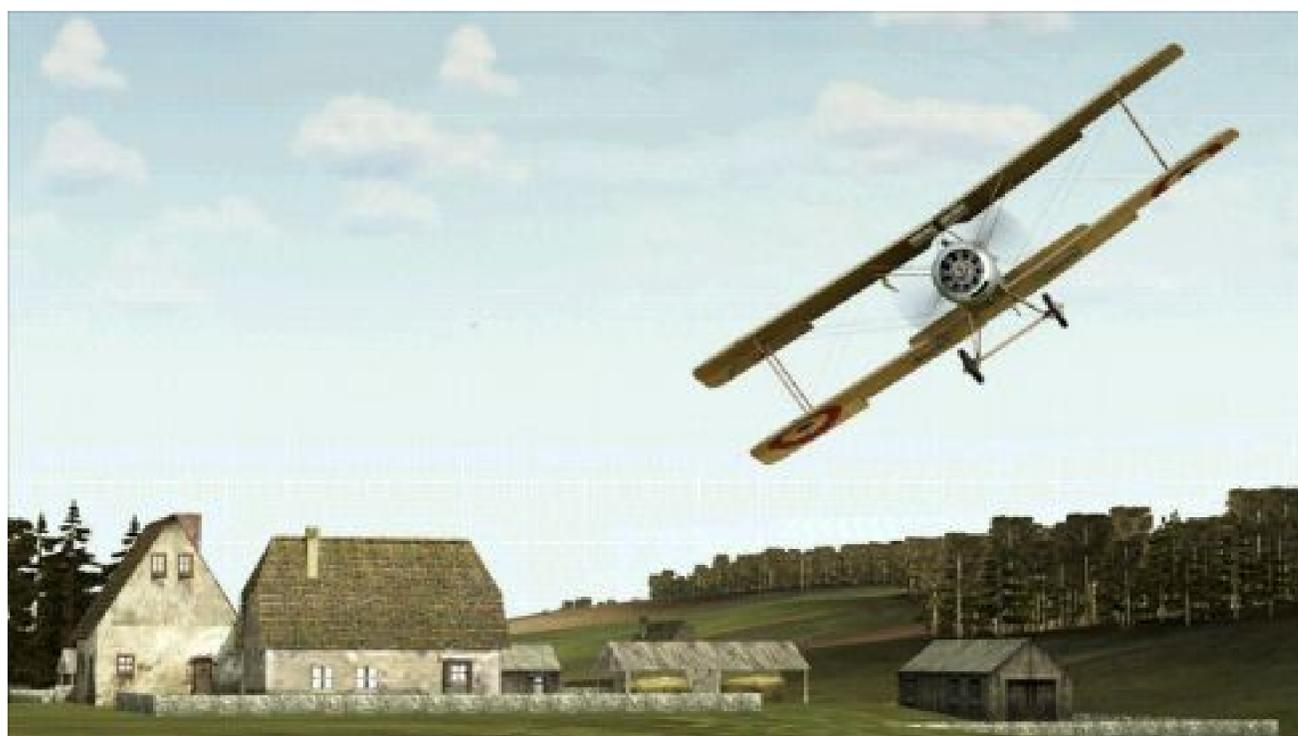
Pour l'instant, les allemands obligés de tirer avec une forte déflexion n'ont pas eu la chance de toucher un de nos appareils. Ils renouvèlent leurs attaques, sûrs de leur position plus avantageuse.

Lolo et Sergio serrent leur virage pour empêcher les boches d'ajuster leurs tirs, mais dans ce manège, ils ne peuvent pas riposter.

J'ai à peine le temps d'armer ma mitrailleuse que je me retrouve coller à mon siège. Pierrot a lancé le Sopwith en piqué prononcé et vise le centre du dispositif ennemi.

La structure légère de notre biplace tremble de tous ses cadres. Soumis à une trop forte pression, le stabilisateur et la dérive se mettent à faseiller. Pourvu que cette carcasse tienne le choc de la ressource. Pierre n'a pas pris le temps de se mettre soleil dans le dos et tire de bien trop loin pour espérer toucher quoique ce soit. Un boche nous repère et décrit des flip flap pour alerter ses camarades. Surprise par ce forcené, la belle formation allemande se disloque. Nous passons au travers.

1000 mètres, 900, 800, 700, 600, il faudra bien en sortir. Je vois le sol se rapprocher et remplacer le ciel. Je pense un instant que Pierrot est touché. Mais non, il redresse enfin. N'est-ce pas trop tard? Nous passons au raz des toits d'une ferme.



Les habitants de la ferme sortis en curieux en entendant le hurlement du clergé en survitesse, se sont aplatis face contre terre. Pierrot reste au raz des paquerettes et déboule en trombe sur un troupeau de vaches paniquées par notre engin. Les bovins s'éparpillent dans tous les sens et doivent toujours courir.

Je suis bien heureux d'apercevoir la fusée blanche sur Cachy. Comme pour se rappeler notre aventure, Pierrot passe en radada sur le terrain, break et se pose en 100m à peine. Le tremblement nerveux de mes jambes cessent à la coupure des magnétos.

Pierrot le fou se retourne vers moi très fier de lui.

- Non mais tu as vu la bobine de ces boches ?!!

Oui, Pierrot je les ai bien vus. Je rigole encore plus fort mais dans ma Ford intérieure, je n'en mène pas large.

Nos deux camarades nous rejoignent cinq minutes plus tard. L'appareil de Lolo est transformé en passoire et il termine son périple en brisant du bois. Sergio se pose comme une fleur. Fin de la mission bien content qu'il n'y ai pas eu plus de casse.

Je pense au paysan qui en est quitte pour passer sa soirée à rassembler ses vaches. Il n'aura pas de bon lait ce soir.

Allez, on est en vie. Tournée générale !!

To be continued.