

Le journal d'un pilote de chasse

3^{ème} épisode

Juillet 1916

La N103 n'est pas la seule escadrille stationnée à Cachy. Intégrés au groupe de combat 12, mes amis et moi sommes accompagné par les pilotes des N3, N26 et N73. Parmi tous ces élégants bipèdes, certains commencent à se distinguer et la presse ne va pas tarder à les glorifier en les qualifiant d'as, nouveau terme pour les pilotes qui sont crédités de 5 victoires homologuées. On trouve le frêle et courageux Guynemer, le redoutable Fonck et le père Dorme que j'ai croisé en école à Pau. Les quatre escadrilles vont adopter le même thème pour leurs insignes et rentrer dans la légende comme groupe des « cigognes », allusion à l'Alsace perdue.

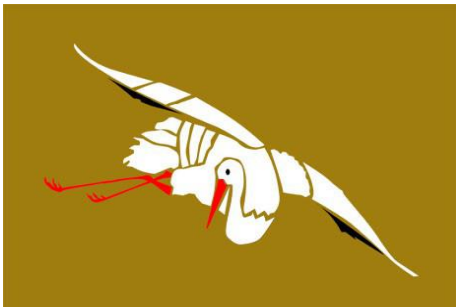
N3



N26



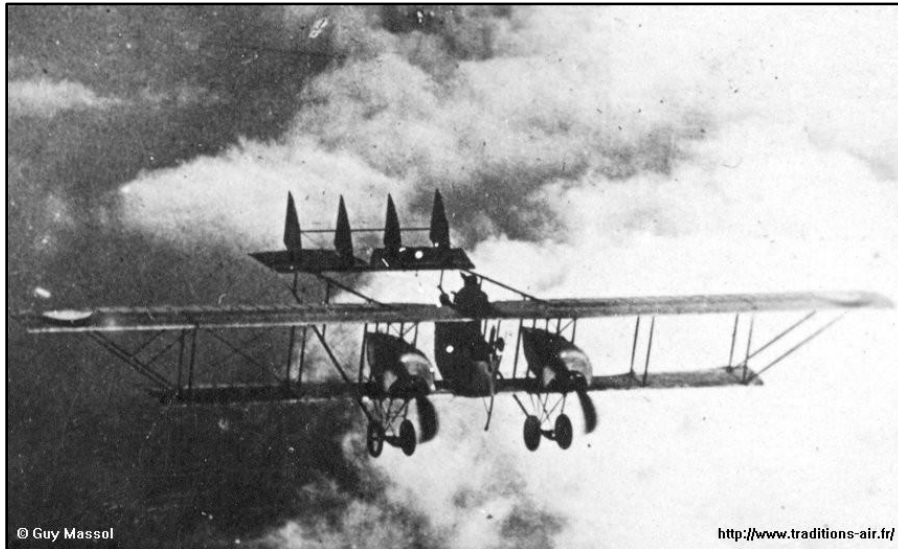
N73



N103



En attendant, les Albatross en font voir de toutes les couleurs à nos avions de réglage d'artillerie. A l'été 1916, nos pauvres aviateurs de réco français doivent encore affronter les pires dangers sur leurs lents Caudron G3 et G4.



Rencontrer un Albatross, c'est l'assurance d'un retour avec une passoire fumante au mieux. Le maréchal des logis Aimée K. de la C207 basée à Moreuil, n'a pas cette chance. Le 26 juillet lors d'une patrouille de réglage pour les artillots, son Caudron est pris à partie par plusieurs chasseurs au – dessus des lignes ennemies. Il succombe après un combat acharné. Blessé, son observateur se cache dans un trou d'obus jusqu'à ce que l'avance de notre infanterie le délivre.

Pour diminuer les pertes, ordre nous est donné d'accompagner ces enclumes. Cette nouvelle mission brime nos instincts de chasseurs.

Le 31 juillet, on me confie à nouveau le soin de commander un dispositif de trois pour une patrouille de protection. Composé de Lolo et Serge, un petit nouveau frais émoulu des écoles d'aéronautique, notre trio se regroupe au-dessus du terrain. Nous entamons alors le long trajet aller au rythme d'un lourd appareil anglais de type Fe2.



Quelle plaie cette mission. On zigzague constamment pour demeurer en contact visuel avec notre protégé. On se dévisse la tête pour garder un œil sur le collègue, un autre sur la formation et un troisième sur le ciel. Dire qu'un furieux peut surgir d'un nuage n'a rien de très encourageant. De plus, les qualités médiocres du Nieuport en piqué obligent à conserver une faible distance entre notre colis. Enfin, comme l'appareil d'observation ne vole pas bien haut pour mieux... observer, notre équipée offre tout loisir aux Fritz de nous tomber dessus avec le soleil dans le dos. A contrario, il n'est pas question de quitter la formation pour aller conter fleurette aux biplaces boches, priorité à la protection. Bref, toutes les conditions sont réunies pour se faire poivrer en règle. Nous exécutons pourtant les ordres comme de bons petits soldats et ne quittons pas d'un œil la progression du Fe2. Dieu, qu'il est lent !! Par quel miracle nous ne nous sommes pas encore fait trouer par les schrapnells qui nous entourent depuis l'arrivée sur le front. Combien de temps va durer ce calvaire ? Les obus éclatent en formant de petits nuages noirâtres. Nous voyons le départ des coups et la trajectoire des tirs monter vers nous.

Soudain, Serge bat des plans et indique un point brillant plus haut. Chasseurs ou biplace boche ? Chasseur à n'en pas douter. Il nous a repérés et hésite à engager le combat. A 1 contre 3, je suppose qu'il étudie la meilleure solution pour nous aborder. Pour l'heure, il nous suit sans montrer de signe d'agressivité. Serge ne le quitte pas des yeux pendant que Lolo et moi surveillons les parages. Qu'attend-il ? Sa position est idéale. A tout moment, il peut fondre sur nous pour une passe et avec l'énergie du piqué, remonter hors de notre portée. Liés à notre angliche, notre marge de manœuvre est faible. En cas d'attaque, la seule option est de former un cercle défensif en espérant pouvoir lâcher une rafale en passant. Toujours équipé de la mitrailleuse d'aile, mézigue décide de prendre l'initiative. Je fais signe à mes coéquipiers de me couvrir. Mon idée est d'orienter la Lewis en position de tir vers le haut. Cette méthode oblige de dégrafer mon harnais et à me lever du siège. Dans cette position acrobatique, je vise et encadre l'Albatross d'une longue rafale de 40 cartouches à 250 mètres.



Chance !!! Une fumée blanche s'échappe de l'Albatross. Mon tir a percé son radiateur. Le liquide de refroidissement se vaporise dans l'éther. Dans ces conditions, l'alboche n'a plus qu'à rejoindre fissa son bercail s'il ne veut pas finir en vol plané avec un moteur serré.

Vexé par son infortune, le teuton choisit brusquement d'engager le combat. Il nous tombe dessus en vomissant balles et eau.



Par Sainte Brigitte, il touche rien et se taille en traînant un beau panache de fumée blanche. Le Fe2 n'est pas inquieté et continue benoîtement son chemin.

Pas d'autre rencontre inopportune pour la journée, au bout de 2 heures, nous sommes de retour au terrain.

Atterrissage, contact coupé, j'arbore un large sourire aux lèvres. Tutor inspecte son zinc pendant que je retire gants, lunettes, casque de cuir pour m'extirper de la carlingue. Je passe sous le fuselage pour rejoindre mon mécano. Le gars fait la moue en se grattant la tête. EN enfonçant l'index et le majeur dans le revêtement de bois, il m'indique deux trous près de l'appui tête.

- Bin mon fieux, d'un peu et t'étais bon pour casser la pipe, mon Bozo.
- Merde alors !!!

Un tremblement nerveux me saisit. Peur rétrospective et image de l'Albatross crachant de toutes ses machines à découdre sans nous percuter. Plus si gaillard, le Bozo.

- Viens boire un coup, ça te calmera.

Tutor et Lolo m'invitent à se jeter un casse-pattes à la cambuse. La première mission du petit Serge, ça se fête.