

Journal d'un pilote de chasse

5 ème épisode Septembre 1916

Tout beau tout neuf, il est arrivé. Enfin, Guynemer en reçoit un pour essai opérationnel. Entièrement en toile écrue, une belle cigogne rouge et le chiffre 2 de la même couleur sur le fuselage, 'Vieux Charles' sous le cockpit Et l'inscription S pour spad sur la dérive.

Tutor tourne autour tout dubitatif.

- C'est bien une machine d'ingénieur! Mais regarde où donc ils ont foutu ce sacré moteur?!

Ils nous prennent pour des acrobates de cirque ou quoi?



Guynemer ne tarit pas d'éloge. Il décrit les premiers combats avec Son spad:

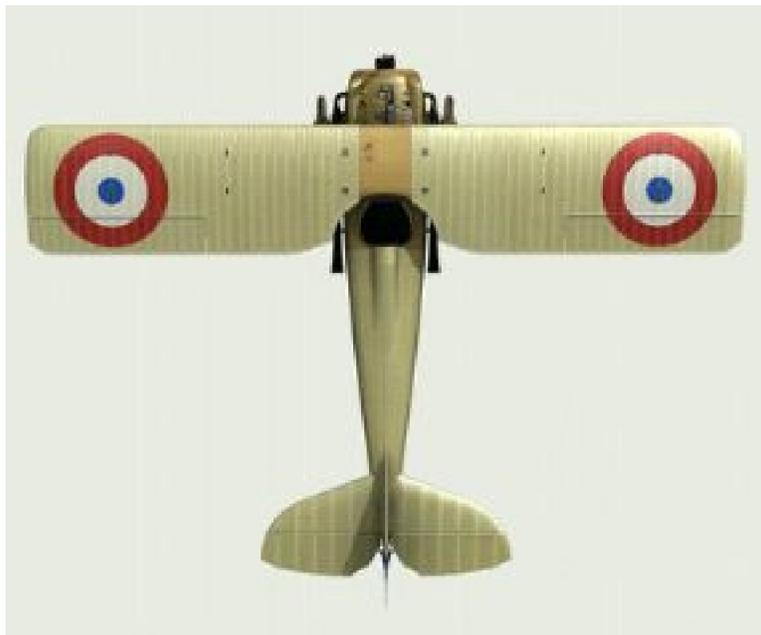
- "L'allemand est incapable de me suivre . Si par malheur, il se place dans mes six, je pique pour rompre le combat. En attaque, je déboule sur l' adversaire à 400km/h. Derrière le pare brise, je suis parfaitement protégé du vent. A cette allure, c'est une excellente plate forme de tir très stable. Ce chasseur est merveilleux.

Contre les biplaces, la technique du yoyo est la meilleure. Comme le jouet, descendre et monter plein gaz sur la cible jusqu'à ce que mort s'ensuive".

Pour Guynemer, le spad est l'instrument qui permet de balayer du ciel ces arrogants biplaces allemands qui nous tenaient la dragée haute.

C'est vrai que le spad 7 est rapide. Avec nos nieuport, nous n'arrivons pas à le suivre ni en palier ni en piqué.

Au premier coup d'oeil, il dévoile son caractère de pur sang. Des ailes carrées et fines comme des lames de rasoir, solidement maintenues par des mats nombreux et fuselés et des croisillons de haubans, un son moteur d'enfer amplifié par deux longs pots d'échappement qui courent le long des flancs.



Et facile à poser avec ça. Des instruments et des manettes de partout.
J'ai hâte de pouvoir le piloter et fendre l'air à toute berzingue.

Oui mais voilà, les ateliers de production livrent quelques exemplaires au compte goutte, confiés aux meilleurs d'entre nous.

Tout juste mis en opération, les premières rencontres avec l'ennemi révèlent quelques défauts de jeunesse. Equipé d'une unique vickers, l'armement déçoit. Il est quasiment impossible de sortir d'une vrille. Le pilote est beaucoup plus dans l'avion. Les flancs et le plan supérieur le recouvrent presque complètement. En conséquence, la visibilité est plus réduite. Et il n'est pas recommandé d'engager le combat tournoyant avec un albatross. Habitué à la maniabilité de nos nieuport, nous devons adopter des tactiques de combat basées sur la vitesse en abandonnant les frénétiques enroulades. Notre orgueil en prend un coup. Autant le nieuport fait la part belle au qualité d'acrobate autant le spad permet au pilote moyen de s'en sortir grâce à sa marge de vitesse. L'individualisme du preux chevalier combattant au corps à corps dans l'immensité de l'azur cède peu à peu face à la masse des escadrilles attaquant ensemble et neutralisant l'ennemi par la vitesse et le nombre. Le spad est la traduction mécanique de cette nouvelle vision du combat aérien.

Certes, mais entre les enraillages à répétition, un défaut de refroidissement du moteur, des livraisons en unité retardées et des adversaires peu coopératifs, le rythme des victoires diminue. On ne se fait pas descendre mais on ne descend pas non plus.

Après l'euphorie de la découverte, une période d'apprentissage est nécessaire pour maîtriser la bête et savoir tirer tout les avantages de sa vitesse.

En attendant qu'un spad me soit attribué, Pierrot, un camarade de la N62 m'invite à l'accompagner pour une mission de reconnaissance photo sur un des Sopwith Strutter de son escadrille. C'est un habitué des missions dangereuses. Il compte plus de 100 heures de vol passées en survol de territoire ennemi. Pas très chaud pour ce genre de sport, je me laisse convaincre autour de la dixième pinte et par les récits dont Pierrot m'abreuve toute une nuit chez Madeleine.

- Et en plus, les fridolins ont peur de se montrer en ce moment. C'est du gâteau !!!

Bref, le lendemain, c'est un bozo pas trop frais qui lit son nom sur le tableau de marche. Décollage à 16h00, survol du secteur Cappy-Villers bretonneux et retour avec le soleil couchant. Une belle promenade de 2 heures au dessus du territoire teuton. C'est un Pierrot guoguenard que mon mal de tête et moi retrouvons au pied du strutter, une demi heure avant l'envol.

- Ca va, mon Bozo?
- Murfff
- Allez, let's go to the party
- ... (Autre onomatopée).

Je m'installe en place arrière et manipule l'anneau sur lequel est montée l'arme défensive. Décollage et prise d'altitude sur le terrain. Lolo et Serge se sont portés volontaires pour nous accompagner.



Le strutter, en gros un Sopwith Pup biplace, a été commandé en grand nombre pour remplacer d'urgence les caudrons et Farman trop lents et incapables de se défendre face à la chasse. Il est équipé d'une découdeuse que je suis sensé manier.. Pour le coup, il semble beaucoup plus agile et rapide que les précédentes enclumes équipant les escadrilles d'armée françaises. Pierrot me montre la maniabilité du strutter. Le vent relatif et sa maîtrise calment ma migraine. Je me rassure un peu, Pierrot connaît son affaire. On file à 160 à l'heure en direction du front. Se faisant nous prenons de l'avance sur nos protecteurs...

To be continued