

## Le journal d'un pilote de chasse

### 7<sup>ème</sup> épisode

Octobre 1916

Chers pilotes,

L'état-major de la 6<sup>ème</sup> Armée vous félicite pour la résistance dont vous faite preuve chaque jour malgré le nombre croissant d'avions ennemis dans le ciel. Votre force vient de votre savoir sur la manière d'exploiter les avions élaborer par nos meilleurs ingénieurs de l'aéronautique, sans oublier les équipes au sol qui entretiennent avec rigueur vos avions.

Comme dit mon camarade Hally, dans l'armée, la flatterie du haut commandement est toujours le signe avant-coureur des emmerdements.

Ainsi dit, ainsi fait, il nous est demandé de mettre tous les avions en l'air et d'attaquer les troupes au sol en appui d'une nouvelle poussée de notre infanterie.

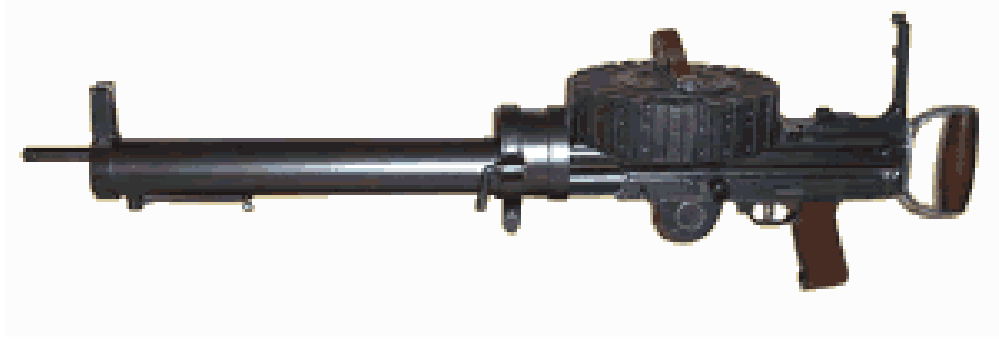
Tous les avions en l'air, cela veut dire de tout type et de tout bois. Les Sopwith comme les Nieuport et les trop peu nombreux Spad, grosso merdo 40 zincs stationnés à cachy. Heureusement les trapanelles d'entraînement et les quelques Farman réservés aux missions de nuit ne sont pas de la fête.

Comme de bien entendu, l'ordre nous tombe dessus à peine les dernières missions de la journée rentrées. C'est à la mécanique que revient l'insigne honneur de bosser pour mettre tout ce petit monde en ordre de marche dès le lendemain. Juste le temps de faire le plein d'huile, d'eau et d'essence. Pas le temps de rentoiler les ailes et les fuselages transformés en passoire, rustine et glu de nos boyaux de bicyclette remplacent le tissu. Pas le temps non plus de régler les carbu des hispano-suiza, on volera avec une mixture plus riche. On ne parle pas des ressorts de rappel de l'embellage d'une fragilité déconcertante. Dans ces conditions, un moulin est bon pour la casse au bout de 10 heures de vol.

Les armuriers sont à la colle aussi. Il faut grailler à la main les chargeurs de type tambours des Lewis. C'est-à-dire que chaque cartouche est minutieusement introduite dans son emplacement une par une en alternant munition normale et traçante, à raison de quatre ou cinq camemberts de 47 projectiles par mitrailleuse. Une par une, chaque jour que Dieu fait !!!.



A l'époque, il reste 27 Lewis équipant les Nieuport 11 et 17 et Sopwith du groupement de Cachy. Je vous laisse compter.



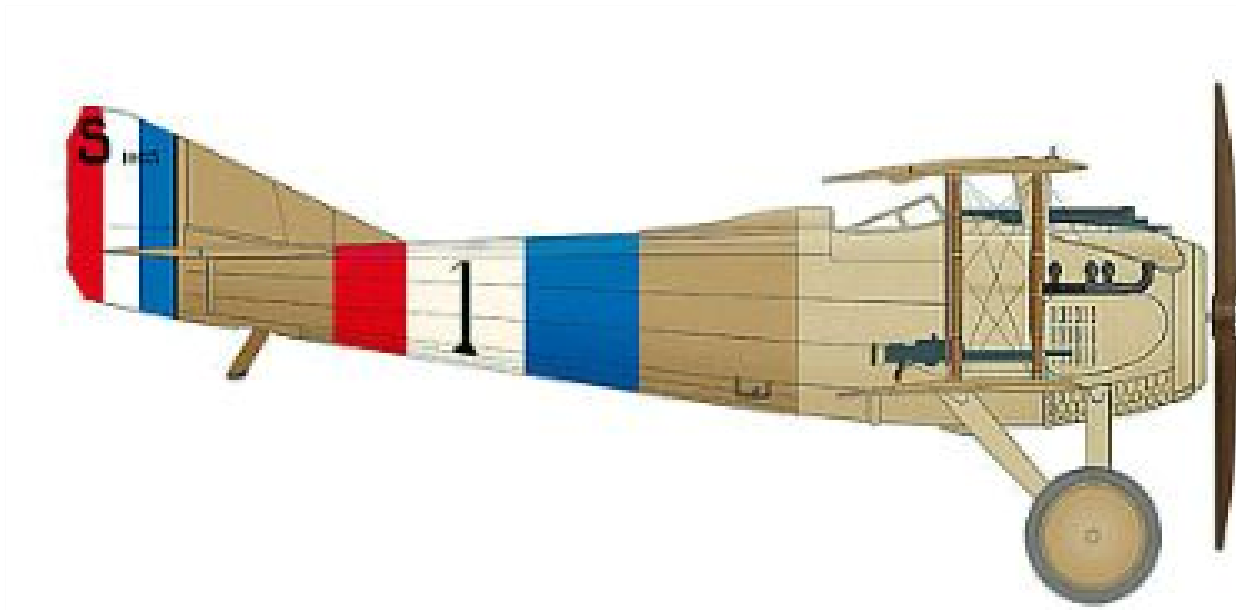
Perso, je demande que les tracantes soient mises en fin de chargeur. Ainsi, au cours du tir lorsque je vois les traçantes, je sais qu'il est temps de dégager pour changer le camembert. Une technique comme une autre pour éviter de se retrouver en plein combat sans boulette.

Les Vickers des Spad VII sont plus faciles à approvisionner grâce à leur bande de cartouches. Le Spad VII emporte 250 bosquettes. Ce qui donne une durée de tir de 3 secondes environ. Eviter de rester le doigt trop longtemps sur la détente sinon c'est l'enraillage assuré. Le récit du bonhomme combattant toute une escadrille d'Albatross avec une sulfateuse qui tirait au coup par coup est célèbre dans les escadrilles. Ce défaut chronique aux premières mitrailleuses synchronisées est essentiellement dû aux différentes contraintes supportées par ces fragiles machines à tuer. Trop chaud, trop froid, virages trop serrés, personnel au sol trop fatigué et voilà que se fait entendre le lugubre clic de la découdeuse enraillée par une cartouche mal engagée dans la chambre. Seule solution alors, taper comme un forcené sur la culasse tout en actionnant le levier d'armement et avec la troisième main foutre le cerceuil sur la tranche en priant que la douille s'éjecte par gravité. Autant dire que dans la plupart des cas, c'est peine perdue. Cette gesticulation a aussi le don d'attirer les Albatross à la curée et le dernier recours est le piqué salvateur vers les tranchées amies.

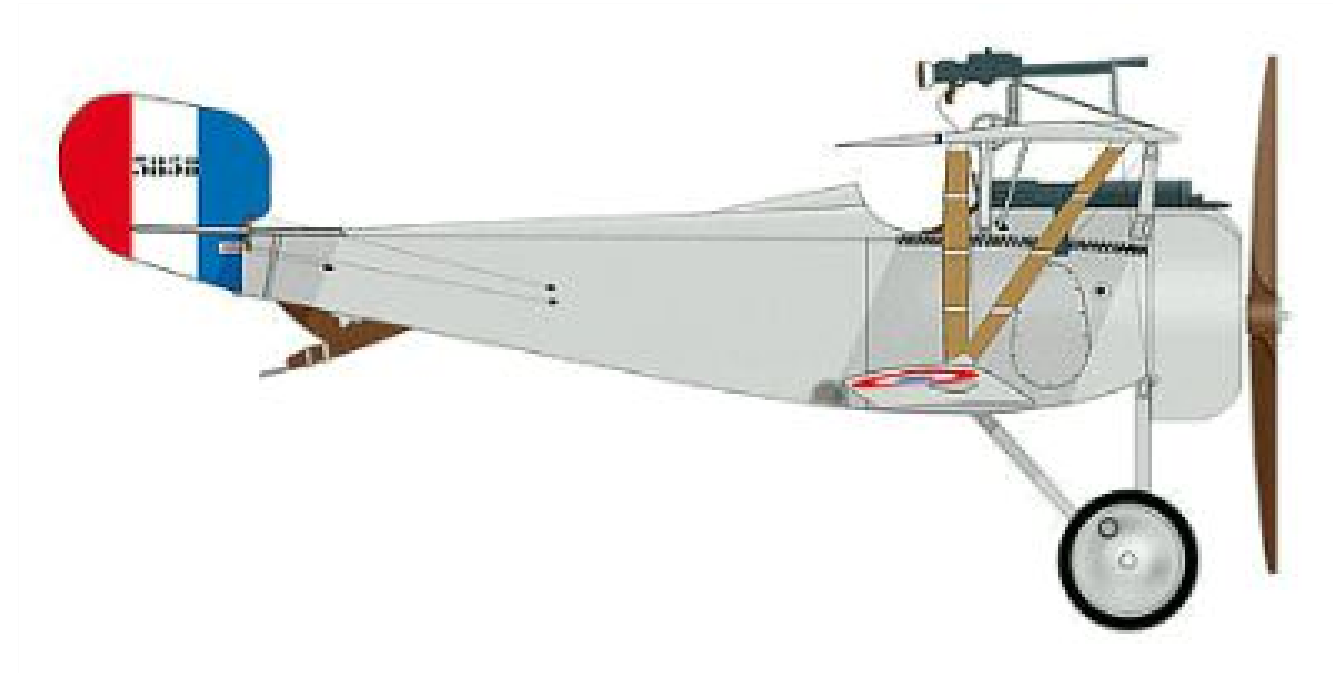
Comme nos ingénieurs ont cru bon qu'une seule mitailleuse nous suffisait, confiance dans l'art du tir de nos émérites pilotes oblige, on se retrouve trop souvent en l'air avec un avion à un coup.

- Tu comprends, Bozo, c'est fragile ces machins-là.
- Ouais, Tutor, mais ça fait moins de boulettes à envoyer aux fridolins.

Pour éviter ces désagréments, des pilotes demandent à leur mécanique de monter « à la sauvage » des mitrailleuses supplémentaires. Cela va du bricolage génial comme ce spad équipé de deux Lewis sur les ailes inférieures



jusqu'à celui que j'ai adopté sur mon Nieuport.



Bref, c'est avec cet attirail que l'EM nous envoie chatouiller les tranchées adverses.

Nous prêtons la main jusqu'à ce que le chef nous appelle pour le briefing tard dans la soirée.

Une surprise nous attend dans le bessonneau où se tient le briefing du jour. Titou nous attend avec l'air serein et supérieur du bonhomme qui a trouvé le sens de la vie. Après 2 mois de bichonnage auprès de Mathilde, il est tout requinqué et pressé d'en découdre avec les artiflots qui lui ont troué le fondement. Nous, on aimerait bien la connaître cette Mathilde qui a rendu not' poteau si heureux mais rien à faire, le bougre reste aussi évasif qu'un Albatross en combat tournoyant.

Le capitaine Brocard nous fait le topo. Après la préparation d'artillerie qui est sensée déchiqueter la première ligne adverse, nous devons intervenir pour éviter le retour des boches dans leurs tranchées. Cette manip est une première car elle demande une bonne coordination entre nos artiflots et les avions en l'air. La coordination interarmes n'a pas été notre fort jusqu'à présent. On verra bien cette fois-ci.

- En attendant tout le monde au lit, écrivez une dernière fois à vos petites amies. Demain sera une belle journée. Bonne nuit messieurs. Rompez !!!

Quel bout en train, ce brocard.

To be continued...