

CAPITAINE ACCART

CHASSEURS
DU
CIEL

Préface du GÉNÉRAL BLANCHARD



ARTHAUD

9^e EDITION

CHASSEURS DU CIEL

*HISTORIQUE DE LA PREMIERE ESCADRILLE
DU GROUPE DE CHASSE 1/5*

Visé par le Contrôle de Presse.

Les illustrations de cet ouvrage ont reçu les numéros
de visa Q. O. 17338 à Q. O. 17350.

JUSTIFICATION DU TIRAGE :

DE CET OUVRAGE IL A ÉTÉ TIRÉ
CENT EXEMPLAIRES SUR PUR FIL A LA
FORME DES PAPETERIES MONTGOLFIER,
NUMÉROTÉS DE 1 A 100.

*A mon meilleur pilote,
le Sergent-Chef François MOREL,
tombé à mes côtés le 18 mai 1940
après avoir abattu douze avions en huit jours.*

Capitaine ACCART.

Tous droits de traduction et de reproduction réservés pour
tous les pays, y compris la Hollande, la Suède, la Norvège,
le Danemark et l'U. R. S. S.
Copyright by B. ARTHAUD, 1941.

PRÉFACE

« Chasseurs du Ciel » retrace au jour le jour la vie et les combats d'une des plus glorieuses Escadrilles dont puisse s'enorgueillir l'Aviation de Chasse française : la « Spa 67 » — filleule, en quelque sorte, de la prestigieuse « Spa 3 », l'Escadrille de GUYNEMER, et devenue, avec la numérotation actuelle, l'Escadrille 1/5.

Elle a totalisé 71 victoires, contribuant splendidement à placer son Groupe, le 1^{er} Groupe de la 5^e Escadre, en tête du palmarès des Groupes d'Aviation de Chasse, avec 111 victoires, dont 85 homologuées. Dans la liste

des onze as ayant totalisé plus de dix victoires en six semaines, figurent cinq pilotes de la « Spa 67 », dont son Commandant, le Capitaine Accart (qui dut abandonner le 1^{er} juin le commandement de l'Escadrille à la suite d'une très grave blessure) et son Commandant en second, le Lieutenant Marin la Meslée, — tous deux tout à fait en tête du glorieux palmarès.

On pardonnerait à celui qui fut le Chef d'une aussi prestigieuse Unité et qui fut aussi, personnellement, l'un des tout premiers as de la guerre 1939-1940, d'en concevoir quelque orgueil et de le laisser paraître dans les pages qu'il consacre à ses souvenirs de la campagne. On ne trouve pourtant dans ces souvenirs que la plus sympathique modestie : les combats qu'a livrés l'Escadrille sont racontés, comme s'il s'agissait d'une chose toute naturelle, avec une simplicité calme et véridique qui prend le lecteur aux entrailles. Tant il est vrai que la véritable bravoure s'ignore elle-même, qu'elle fait fi de la forfanterie et de l'ostentation, et qu'elle n'a nul besoin de formules théâtrales ou d'attitudes spectaculaires.

Etre brave, pour le combattant, à quelque

échelon de la hiérarchie qu'il soit placé, qu'il se batte sur terre, sur mer ou dans les airs, c'est remplir tout simplement la mission qui lui est confiée, malgré le danger et *comme s'il n'y avait pas de danger*. Tout simplement ! Sans tenir compte de la fatigue qui broie les muscles, tend les nerfs et obscurcit les cerveaux, et sans prendre garde à la mort qui rôde partout, au sol et dans les airs.

Pour l'aviateur de Chasse, pour le « Chasseur du Ciel », la mission, c'est, conjointement avec l'artillerie antiaérienne, de protéger son camarade de l'Armée de terre, qui combat au sol, contre les incursions de l'aviation ennemie, que ces incursions aient pour objet les reconnaissances nécessaires au Commandement ou les bombardements démoralisants et meurtriers. Cette mission est difficile à remplir, et son succès total ne peut se concevoir que par la mise en œuvre d'une Aviation de Chasse particulièrement nombreuse et mordante, agissant en liaison intime avec une artillerie antiaérienne puissante et bien armée.

Ce n'est pas le mordant qui a manqué à nos aviateurs. En écrivant ces mots, je pense à

vous tous, combattants de l'Armée de terre; je pense à vous surtout, mes camarades de la bataille de Belgique, des Flandres et de Dunkerque, que je connais mieux que les autres, parce que j'ai eu l'insigne honneur de vous commander au cours de tragiques journées; à vous, qui, marchant la nuit et combattant le jour, quand vous ne combattiez pas toute la nuit et tout le jour, avez supporté sans faiblir les fatigues indicibles et les dangers constants d'une bataille ininterrompue de plus de trois semaines, sans répit, sans repos, sans relève, pressés de front et menacés de flanc par un ennemi nombreux, bien armé, enthousiaste. Je crois vous entendre encore lorsque, survolés sans cesse par l'aviation ennemie, soumis presque constamment à ces bombardements aériens déprimants qui ébranlent physiologiquement tout l'être et risquent à la longue de détruire les énergies et les volontés, vous poussiez, en contemplant le ciel hostile, ce cri d'angoisse : « Mais que font donc nos aviateurs ? »

Ce qu'ils faisaient ? Ils s'efforçaient tout simplement de remplir vis-à-vis de vous leur

mission de protection; ils le tentaient magnifiquement, au prix de prodiges d'héroïsme et de fatigues inouïes, sans prendre garde au péril, se multipliant au-delà même de ce qui normalement semblait possible. Il n'a pas dépendu de nos aviateurs, sinon que votre calvaire prît fin, du moins qu'il vous fût rendu plus supportable. Les « coups de balai » de notre Aviation de Chasse, vous vous en souvenez, débarrassaient le ciel pour un temps et supprimaient pour vous pendant quelques quarts d'heure le survol ennemi et les dangers venant du ciel, ne vous laissant momentanément aux prises qu'avec ceux venant de la terre. Il n'a pas dépendu de nos aviateurs que ces « coups de balai » fussent plus nombreux et plus étendus. Ce n'est ni leur courage, ni, non plus, leur activité qui peuvent être mis en cause.

Mais notre Aviation, qu'elle soit de Chasse, de Bombardement, d'Observation, de Reconnaissance, était loin d'être aussi nombreuse qu'il l'eût fallu; et de même notre artillerie antiaérienne, collaboratrice intime et indispensable de l'aviation.

Nos aviateurs ont tenté de pallier ce grave défaut par un redoublement d'héroïsme. Mais l'héroïsme n'est pas tout, même à la guerre, et il ne compense l'infériorité numérique que si celle-ci ne dépasse pas certaines limites et si l'adversaire souffre de son côté d'une insuffisance de moral ou de valeur de matériel. Il n'en était pas ainsi, hélas ! au cours de la guerre; et c'est la raison pour laquelle nos aviateurs, quels qu'aient été leurs efforts, leur activité, leur abnégation, leur bravoure, n'ont pu réussir à alléger, autant qu'ils l'auraient voulu et autant qu'ils cherchaient à le faire, la lourde tâche de leurs camarades de l'Armée de terre.

Je pense que le lecteur du livre du Capitaine Accart restera profondément impressionné par la saisissante évocation, qui y est faite, de la vie, toute de fatigues, d'abnégation et de sacrifices, de l'aviateur d'Escadrille en campagne. Je pense qu'il aura toujours présentes à l'esprit les pertes cruelles des combattants de l'Air, auxquelles l'auteur fait allusion, en ce qui concerne l'Aviation de Chasse, dans les dernières pages de son livre. Je pense, comme

le souhaite le Capitaine Accart, que les esprits se débarrasseront définitivement de l'image, bien fautive au cours de la guerre récente, des aviateurs d'Escadrille « agréablement accoudés, entre deux missions aussi courtes qu'attrayantes, au bar encombré de coupes de champagne ».

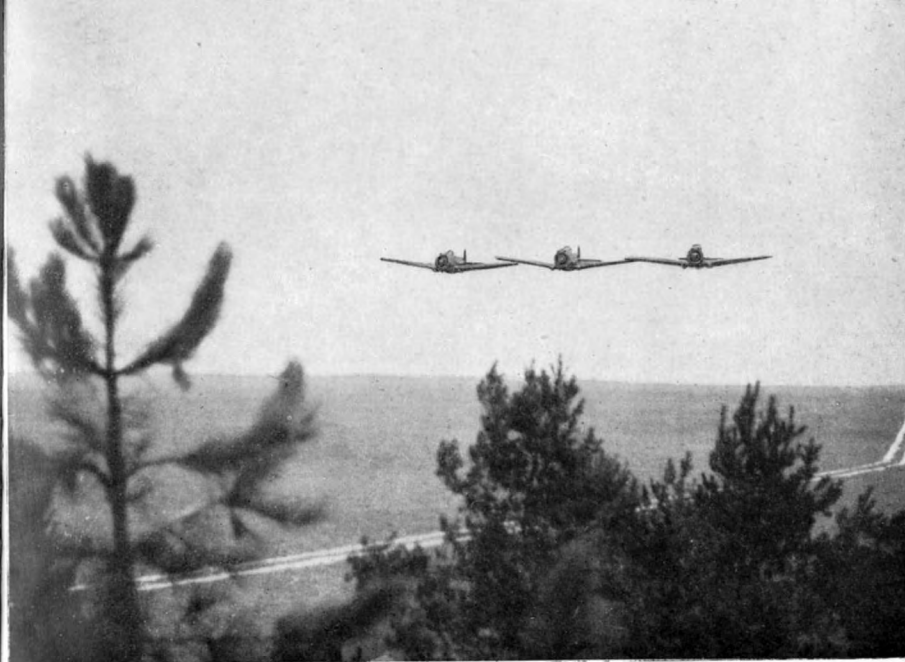
En ces jours sombres d'Armistice où la France meurtrie a besoin, pour surmonter les difficultés qui l'assaillent, de l'union intime de tous ses enfants, il serait aussi désolant qu'absurde de voir le moindre nuage dans les relations entre les combattants de la terre et ceux de l'air. Tous les deux, sur le front, n'ont été animés que par une seule pensée : servir, servir jusqu'à la limite de leurs forces. Les seconds ont tout fait, comme ils devaient le faire, dans la mesure de leurs moyens, pour aider les premiers à supporter le poids écrasant d'une lutte de titans. Ils l'ont fait, on ne saurait trop le répéter, avec infiniment d'activité, de mordant, de courage, malgré leur infériorité numérique, leur fatigue physique et morale, leurs souffrances, leurs pertes. Si, dans leur difficile tâche, le succès n'a pas

couronné leurs efforts, ce n'est vraiment pas leur faute.

Le livre du Capitaine Accart vient à son heure pour le montrer. L'auteur contribue ainsi indirectement et sans même l'avoir expressément cherché, rien que par le souffle puissant de vérité et de bravoure tranquille qui circule à travers son récit, à consolider l'union nécessaire des esprits et des cœurs de tous les Français. Ce faisant, il continue encore à « servir ».

Général BLANCHARD.

Aix-en-Provence, avril 1941.



Patrouille simple.

NOTE PRÉLIMINAIRE

L'Unité tactique des Formations de l'Armée de l'Air est le Groupe.

Exemple : Groupe 1/5 (Premier Groupe de la Cinquième Escadre).

Le Groupe comprend deux Escadrilles.

Exemple : Escadrille 1/5 : Première Escadrille de la Cinquième Escadre (nouvelle appellation de l'Escadrille « Spa 67 » de la guerre 1914-1918).

Escadrille 2/5 : Deuxième Escadrille de la Cinquième Escadre.

L'Escadrille de Chasse comprend, en pratique, 9 avions en ligne.

Ces avions sont employés :

En patrouille simple : 3 avions.

En patrouille double : 2 patrouilles simples réunies (6 avions).

En patrouille triple : 3 patrouilles simples réunies (9 avions).

On les utilise également :

En patrouille simple légère : 2 avions.

En patrouille double légère : 2 patrouilles simples légères (4 avions).

En patrouille triple légère : 3 patrouilles simples légères (6 avions).

Chaque patrouille se compose d'un « Chef de patrouille » et d'un ou de deux équipiers, l'un de ceux-ci étant sous-Chef de patrouille.

Dans le cas de patrouilles multiples, le Chef de patrouille le plus ancien dans le grade le plus élevé remplit la fonction de « Chef de patrouille double » ou « triple », mais chaque patrouille élémentaire reste un tout cohérent.



Le monoplace de chasse est muni d'un ar-

mement fixe qui tire vers l'avant, dans l'axe de l'appareil.

Le pilote, étant seul à bord, ne pourrait en effet manœuvrer des mitrailleuses orientables.

Dans ces conditions, le tir est effectué en pointant l'avion lui-même vers le but, compte tenu des corrections qui sont rendues nécessaires par la vitesse de déplacement de l'objectif.

Le monoplace, non pourvu d'armement vers l'arrière, ne doit se défendre qu'en faisant face.



L'Escadrille « Spa 67 », maintenant Escadrille 1/5, a été créée pendant la Grande Guerre.

Son insigne a été composé en prenant la cigogne de l'Escadrille de GUYNEMER, la prestigieuse « Spa 3 », pour l'inscrire dans un triangle aux couleurs de l'écurie de course du Capitaine de Saint-Sauveur, premier Commandant de la « Spa 67 », Escadrille qui devint en quelque sorte la filleule de la « Spa 3 ».

Les Curtiss de l'Escadrille 1/5 continuent à

porter la cigogne de GUYNEMER sur le fanion tête de nègre et tango.

L'Escadrille « Spa 3 » de GUYNEMER, première Escadrille de France au cours de la guerre 1914-1918, depuis Escadrille 1/2, a combattu magnifiquement pendant la campagne de 1940 sous les ordres de son Commandant, le Capitaine Williame, mort depuis à son poste de pilotage.

AVANT-PROPOS

Le journal de notre combat n'a pas été écrit au jour le jour. Nous n'aurions eu ni le temps ni le courage de l'établir entre les heures de vol ou d'alerte. Le commencer simplement nous eût paru un défi au destin, car les vides sans cesse plus larges qui se produisaient dans nos rangs et les impacts sans cesse plus nombreux des projectiles qui criblaient nos avions ne nous permettaient pas d'espérer échapper longtemps au sort de nos camarades tombés en défendant notre ciel.

Nous pouvions simplement nous dire, quand l'avion, en fin de mission, avait terminé sa

course sur la piste d'atterrissage : « Ce n'était pas pour cette fois. » Encore n'étions-nous pas sûrs d'échapper aux bombardements qui nous frappaient, pendant les heures que nous vivions au sol, tout autant qu'ils atteignaient nos camarades de l'Armée de terre.

Nous ne ressemblions en rien, pendant ces journées de guerre, à l'image, que se faisait le monde, des Chevaliers de l'Air agréablement accoudés, entre deux missions aussi courtes qu'attrayantes, au bar encombré de coupes de champagne.

Après l'atterrissage, nous commençons par soigner notre avion. Les pleins d'essence faits, nous le menions aussitôt à l'abri du merlon ou de l'alvéole recouverte du filet de camouflage, mais ce n'était pas toujours pour le laisser aux soins du mécanicien. Combien de fois avons-nous pris sur nos heures de repos, si peu nombreuses, pour aider au chargement des munitions, ou présider à un désenrayage des armes, pour suivre un dépannage du poste radio ou effectuer un réglage de tir à la butte ?

Ensuite, nous n'avions plus qu'un désir : manger rapidement et dormir, ne fût-ce

qu'une heure, une demi-heure, tant nous étions rompus par la fatigue et les moments de tension intense accumulés.

Le compte rendu ? L'Officier de Renseignement du Groupe était obligé de se déplacer pour venir l'arracher aux pilotes.

Il était encore moins question d'écrire un journal. Mais quand, dans le calme d'une longue convalescence, j'ai relu les brèves annotations de mon petit agenda de poche, je n'ai pas résisté au besoin de retracer la vie de l'Escadrille. Derrière les noms de paisibles villages ou de calmes petites villes provinciales, des scènes renaissaient à mes yeux où je retrouvais tout ce qu'il y a de profondément pur et de passionné dans l'atmosphère d'Escadrille, tout le merveilleux esprit de sacrifice et de dévouement de la patrouille, toute la magie du combat aérien où l'individualité éclate à tous moments pour s'effacer l'instant d'après dans la magnifique cohésion d'exécutants et de chefs liés inséparablement par les fils invisibles de la confiance et de l'amitié.

Stenay, Dun-sur-Meuse, Rethel, Suippes, Fismes, Reims, Epernay!

Autant de visions inoubliables, autant de réconfortants actes de foi en l'avenir d'une France unique et jeune.

Et le journal de notre combat est né.

Il ne faut pas y chercher de longues descriptions exploitant chaque détail pour susciter et maintenir l'émotion. C'est le récit exact de l'existence d'une Escadrille qui mena la lutte comme toutes les autres, avec bravoure et ténacité, « à la française ».

Car il est un fait, c'est que l'Armée de l'Air entière a livré combat avec une fougue unanime. Chaque équipage s'était fixé un but : suivre son Chef : « GUYNEMER ».

Chacun se redisait, aux moments les plus durs, la magnifique citation que, chaque année, à l'heure de la disparition du Capitaine GUYNEMER, sur tous les terrains de France, dans une cérémonie poignante, devant le front des troupes assemblées et figées dans un garde-à-vous profondément recueilli, le Commandant de Formation répète solennellement :

« MORT AU CHAMP D'HONNEUR, A POEL-CA-
« PELLE, LE 11 SEPTEMBRE 1917. HÉROS LÉGEN-



« Dans la préparation intensive que nous avons menée dès le printemps 1938... »

« DAIRE, TOMBÉ EN PLEIN CIEL DE GLOIRE, APRÈS
« TROIS ANS DE LUTTE ARDENTE. RESTERA LE PLUS
« PUR SYMBOLE DES QUALITÉS DE LA RACE : TÉNA-
« CITÉ INDOMPTABLE, ÉNERGIE FAROUCHE, COU-
« RAGE SUBLIME. ANIMÉ DE LA FOI LA PLUS INÉ-
« BRANLABLE DANS LA VICTOIRE, IL LÈGUE AU
« SOLDAT FRANÇAIS UN SOUVENIR IMPÉRISSABLE,
« QUI EXALTERA L'ESPRIT DE SACRIFICE ET PROVO-
« QUERA LES PLUS NOBLES ÉMULATIONS. »

Et, sous le charme de son héros légendaire, l'Armée de l'Air a connu en 1940 le nivellement par le haut du moral de ses combattants.

Ce n'est plus, comme en 1918, quelques têtes dépassant la masse de cent coudées par leurs exploits, mais un ensemble magnifique et homogène de pilotes, de mitrailleurs et de radios.

Au sol même, l'Armée de l'Air a lutté, avec acharnement, chaque fois qu'elle en a eu l'occasion, du simple soldat au général.

C'est le Général Augereau, tué glorieusement, l'arme à la main.

C'est le Soldat Henri Alary, tombé à Calais le 25 mai, mortellement blessé après avoir

abattu, au cours d'un combat de rue désespéré, plus de dix adversaires.

Pourtant, de la rapidité de la défaite, des légendes sont nées qu'il faut détruire.

Peut-être des pilotes se trouvaient-ils paisiblement dans des restaurants d'une certaine ville bombardée par l'aviation ennemie, mais ils n'avaient pas à être en l'air à ce moment : c'étaient des bombardiers qui avaient volé toute la nuit en mission d'attaque, sans cesse en proie aux coups de la Flak¹ lourde et légère. Ils étaient là parce que leurs avions subissaient revisions et réparations avant de pouvoir repartir la nuit suivante dans le brouillard et les nuages bas.

On pourrait citer, par exemple, tel Groupement de Bombardement qui a perdu trente et un avions abattus et quarante autres détruits ou mis hors d'usage par le feu de l'ennemi, soit *soixante et onze* appareils perdus sur un effectif de *cinquante-deux* reconstitué au fur et à mesure.

Pour ce même Groupement, vingt tués, quarante-neuf disparus et quarante-six blessés,

¹ La Flak est la D. C. A. allemande.

soit plus de cinquante pour cent du personnel navigant.

Peut-être l'Aviation de Chasse était-elle souvent absente pendant que les Escadres lourdes allemandes pilonnaient nos fantassins ? Mais sait-on que l'Aviation du Reich, malgré le grand nombre d'avions dont elle disposait, n'aurait pu effectuer une permanence sur un secteur supérieur à quatre-vingts kilomètres ? Encore, dans ce cas, aurait-elle dû négliger totalement la défense des points sensibles de l'intérieur et tout autre objectif.

Il était utopique d'espérer une couverture efficace des troupes par l'Aviation de Chasse sur un front de *deux cent cinquante kilomètres*.

Cela, le combattant accroché au sol aurait dû le comprendre.

Et d'ailleurs, eussions-nous été plus nombreux que les pilotes allemands, cela n'aurait pas changé la physionomie de la guerre, car une Escadre de Chasse n'arrêtera jamais une Escadre de bombardiers résolus à lâcher leurs bombes.

On ne pourrait concevoir la couverture

réelle des troupes aux coups des bombardiers aériens que par une artillerie contre avions innombrable et efficace. Mais ceci n'est pas réalisable actuellement.

Dans la journée du 15 juin, 113 bombardiers modernes français et 20 bombardiers anglais travaillant à basse ou très basse altitude, 280 avions de Chasse dont 15 attaquant les chars allemands au canon, ont agi au profit de la seule VII^e Armée. Leur action a été menée tantôt en liaison, tantôt en appui immédiat dans les meilleures conditions possibles, c'est-à-dire parfaitement orientés par les reconnaissances et les renseignements de terre. Cependant la ruée ennemie n'a pas été arrêtée.

De bonne foi, des Officiers de la VII^e Armée terrestre ont déclaré que les fantassins n'avaient pas vu, ce jour-là, nos avions dont *vingt-six* ont été détruits et qui ont abattu *trente-neuf* appareils ennemis.

Pourtant 413 avions alliés les avaient survolés, avaient livré combat au-dessus d'eux, avaient travaillé sur les lignes uniquement à leur profit, et dans la nuit l'action aérienne continuait par les attaques des bombardiers

du Groupement 9 sur les arrières immédiats de l'ennemi à Péronne, Ham, Bapaume, Saint-Quentin, La Fère.

S'il faut chercher les causes de la défaite des Armées françaises, il ne faut pas les chercher dans l'infériorité numérique de notre Aviation, car cette infériorité numérique a été compensée en grande partie par la qualité et le courage acharné de nos équipages.

Soldats qui avez parfois prétendu n'avoir jamais vu d'avions français au cours de la bataille, les aviateurs vous pardonnent, car sous les bombardements de tous les instants vous ne pouviez saisir les combats fugitifs qui s'enfuyaient à cinq cents kilomètres à l'heure.

**

Les gros titres dans les journaux, les exploits sensationnels reportés avec publicité, en les lisant, le fantassin pensait, dans son obscure tranchée : « Croix de guerre facile », et le pilote, entre deux décollages, se disait : « Croix de bois prochaine ».

Est-ce à dire que maintenant, l'Armistice

signé, les as de cette guerre et tous ceux qui ont survécu à la bataille aérienne aient perdu de leur simplicité et réclament la gloire réservée aux vedettes de cinéma ? Nullement, car ils ont seulement conscience d'avoir rempli leur devoir, sans plus.

Mais, ce qu'ils ont le droit et le devoir d'exiger, c'est le respect de tous pour les Ailes françaises qui continuent à payer un lourd tribut dans le combat qui, pour les aviateurs, ne cesse jamais. Dans la lutte contre les éléments, ils conservent le même courage qu'ils ont montré au cours de la bataille de France et bien avant déjà. Avec le même esprit de sacrifice, ils tombent encore pour la conquête du ciel, et tous ne connaissent qu'une devise, celle de GUYNEMER : « Faire face ».

Il y a quelques jours encore, nous avons accompagné à sa dernière demeure un des nôtres, chasseur d'élite aux neuf victoires, le Capitaine Willieme qui, après avoir mené glorieusement au combat la Spa 3 dont il avait su garder les splendides traditions, a péri au cours d'un vol d'entraînement, à son poste de pilotage. Et je me demandais en voyant, après

tant d'autres, sa jeune femme, les yeux mouillés de larmes sous les voiles de deuil, combien de pilotes étaient tombés déjà sous nos glorieuses cocardes ?

Au milieu de ces sacrifices quotidiennement consentis, la guerre est passée sur l'Armée de l'Air sans en changer l'allant et la foi.

**

L'Escadrille 1/5, ex- « Spa 67 » :

Une poignée de pilotes venus de toutes les provinces de France, deux douzaines de Sous-Officiers mécaniciens au dévouement admirable malgré l'ingratitude de leur tâche obscure; autant d'hommes de troupe, paysans de chez nous ou ouvriers de nos grandes villes; tous arrachés par le devoir à la famille, au foyer souvent animé de sourires d'enfants.

Leurs pères avaient donné leur sang sur la Marne, sur l'Yser, sur la Somme, en Artois, à Verdun. Leurs frères luttèrent, sur les mers, en Belgique, dans les Flandres, dans la France entière. Leurs mères, leurs femmes, leurs enfants allaient devoir fuir devant l'envahisseur.

Des hommes qui ont combattu avec la hantise d'aider l'Armée de terre dans sa tâche capitale de résistance dont dépendait le sort de notre pays.

Une Escadrille comme il y en avait cent autres qui, toutes, ont été dépensées jusqu'à l'extrême limite des forces humaines, et qui parfois ont entièrement disparu.

L'Escadrille 1/5, deux fois citée en 1914-1918, deux fois citée en 1940, continue à servir, montant la garde de l'Empire sous le ciel marocain.

CHAPITRE PREMIER

HIVER

A TRÈS HAUTE ALTITUDE

4 septembre 1939.

Jusqu'au 26 août, la tension internationale n'a cessé de s'aggraver. Dès le 27, le Groupe de Chasse 1/5 prend position sur le terrain de Suippes, et la première Escadrille commence à vivre l'état d'alerte qui va durer des mois. Nous dispersons nos Curtiss en lisière d'un bois et les camouflons à la vue des avions de reconnaissance. Depuis huit jours nos appareils subissent, sans abri, les intempéries, et je me demande comment ils se comporteront

s'ils doivent passer l'hiver sous le vent, la pluie, la neige et le froid.

Le personnel a reçu une tente verte, foncée, presque noire, qui a été dressée rapidement. Déjà ma table de travail y est installée entre les armoires à parachutes, les placards à effets de vol, le ping-pong et le bureau de mon chef de hangar. Au-dessus de la porte d'entrée, les pilotes ont accroché l'insigne de la Spa 67 et j'entends, de mon fauteuil, claquer la flamme qu'ils ont hissée en haut d'un mât rustique planté devant notre home nouveau. Toute cette installation ne nous a pas fait oublier l'aménagement de précieuses tranchées, bien que cette atmosphère de camping dans le calme de la Champagne écarte l'idée de guerre.

Nous recevons à peine les nouvelles. Pourtant nous avons su que le premier jour de septembre a vu les armées allemandes passer les frontières de la Pologne. Aussitôt, la France et l'Angleterre ont décrété la mobilisation générale, et, dans la soirée, leurs ambassadeurs ont fait savoir au Reich que, s'il ne cessait pas les hostilités, les Alliés rempliraient

leurs obligations envers la Pologne. La journée du 2 s'est passée dans l'attente d'une réponse.

Hier, dimanche 3 septembre, l'Angleterre, puis la France se sont déclarées en état de guerre avec l'Allemagne.

Pour nous, pilotes de chasse, la guerre a débuté une semaine plus tôt : en alerte dix minutes avant l'aube, sanglés dans notre parachute, le casque, muni des écouteurs, bien ajusté pour protéger les oreilles du bruit du moteur qui générerait nos conversations avec le sol par radiophonie, le laryngophone serré autour du cou, nous nous amarrons tour à tour dans nos avions, moteurs chauds que nous faisons tourner toutes les trente minutes afin de les maintenir à une température assez élevée pour pouvoir demander instantanément à nos « Pratt et Wittney » leur puissance maximum de 1.100 CV. nécessaire au décollage et à la montée rapide.

Depuis que nous sommes sur ce terrain de campagne, nous avons toujours au moins une patrouille prête à partir sans délai pour couvrir notre mobilisation générale contre une

attaque aérienne brusquée, telle que celle pratiquée en Pologne.

Du lever au coucher du soleil, nous nous succédons sans interruption dans cette position « d'alerte renforcée » ou « d'alerte départ rapide », espérant, dans notre foi et notre enthousiasme, que la minute suivante verra naître l'occasion de décoller pour combattre.

Attente sans résultat; les bombardiers allemands s'emploient à fond sur le front oriental. Nous pensons dans ces moments ingrats que cela est mieux ainsi, car nos avions de chasse seraient bien peu nombreux pour arrêter les centaines d'escadrilles que le Reich possède en première ligne.

15 septembre.

Malgré le calme complet de notre ciel, nous gardons la position d'alerte tout le jour. Nous avons obtenu le droit de faire voler nos jeunes pilotes pour les entraîner à la patrouille et au tir.

Cela a valu au Sergent Muselli, dernier arrivé à l'Escadrille, le baptême du feu. Je l'avais

envoyé faire un tir sur cible au sol, car jamais encore il n'avait tiré en avion. Notre benjamin sortait à peine d'école quand nous l'avons kidnappé, il n'y a pas même un mois, dans l'espoir de le former rapidement à notre image. Avec ses yeux bleus, ses cheveux blonds et son sourire, on ne lui donnerait pas les vingt ans qu'il vient à peine de fêter.

Comme il commence à se sentir le Curtiss en main, je lui ai donné l'ordre de mitrailler le centre du terrain afin de l'habituer au maniement des commandes d'armement, au bruit des rafales et à l'usage des viseurs.

Exécutant ponctuellement mes ordres, Muselli a tiré, comme un ancien, en piqué à 45° suivi de ressources¹ régulières et méthodiques. Bien à son aise dans sa carlingue, il a savouré la satisfaction de sentir pour la première fois dans son avion d'armes l'odeur de la poudre et de voir les flammes courtes sortir des canons de ses mitrailleuses de plan. Puis, heureux de son vol, il a atterri et n'a pas cessé de sourire quand je lui ai appris que la défense

¹ Ressource : Action de redresser un avion en piqué. L'appareil à nouveau (re)jaillit vers le ciel (source).

contre avions du terrain avait essayé de le descendre.

En effet, un poste n'ayant pas été prévenu, le chef de pièce, n'écoutant que son courage, avait vidé trois bandes de cartouches dans la direction du Curtiss avant que l'on ait eu le temps de mettre un frein à son initiative déplacée. Ce soldat, affolé par les coups de feu et le ronflement du moteur, s'était terré au fond de sa tranchée pendant l'attaque de la cible au sol, mais avait lâché bravement une salve à chaque dégagement de Muselli; il a été sérieusement sermonné, non pas tant pour le fait de n'avoir pas respecté les cocardes, mais bien parce que l'avion ne portait aucune trace de balles.

Dans le P. C. du Commandant de Groupe, Muselli avait également provoqué des réactions inattendues. Les multiples secrétaires, plantons, téléphonistes, etc., avaient, à la première rafale, littéralement disparu sous les tables et les voitures légères; l'un d'eux avait même essayé, vainement d'ailleurs, de se glisser sous une « Simca-Cinq » légendaire au Groupe.

26 septembre.

Après un mois d'attente infructueuse, nous avons aujourd'hui rencontré, sans résultat, des avions de chasse à croix gammée.

Nous étions en renfort du Groupe 2/5 sur le secteur Sierck - Forbach, altitude cinq mille mètres environ, ciel pur au-dessus; un banc de nuages moyens s'étendait des bords de la Moselle vers le Luxembourg, et mordait quelque peu sur l'Allemagne. La visibilité était magnifique et depuis plusieurs minutes nous faisons des lacets sensiblement à la verticale de Saar, nous méfiant particulièrement de la zone d'éblouissement formée par le soleil encore haut sur l'horizon : dix secondes en ligne droite, et ce pouvait être la surprise fatale par l'arrière.

Mes deux équipiers, le Sous-Lieutenant Brian et le Sergent-Chef Morel, me suivaient impeccablement dans les évolutions les plus inattendues et les plus brusques. A cinq cents mètres au-dessus, l'Adjudant-Chef Bouvard et le Sergent-Chef Penzini réglaient leur marche sur la mienne, moi-même accompagnant une

patrouille du Groupe 2/5 qui, conduite par le Lieutenant Huvet, se faisait un plaisir de se confondre avec les bois et les prairies.

A part nos huit Curtiss, le ciel semblait absolument vide, quand soudain, par un phénomène de génération spontanée que j'ai retrouvé souvent, des Messerschmidt ont paru. Pas de doute possible, avec le fuselage mince et allongé, les plans carrés aux extrémités, ce sont bien les chasseurs monoplaces allemands Me 109.

Une seconde pour les identifier en se rapprochant de la patrouille basse menacée, et déjà Brian, après un virage serré à droite, peut lâcher une rafale à moins de deux cents mètres, pendant que Morel, à ma gauche, s'est rabattu par l'avant sur un adversaire derrière lequel je vais me trouver, à moins de quatre-vingts mètres, au moment où il est tiré de trois quarts avant à même hauteur par le Curtiss de Morel qui passe à quelques mètres au-dessus de moi avec une vitesse relative de sept cents kilomètres à l'heure au moins.

J'ai à peine appuyé sur la gâchette que je vois le monoplace ennemi exécuter un retour-



« Morel à ma gauche... »

nement déclenché. Pendant un instant il montre son ventre blanc grisâtre qui lance un éclat couleur d'acier, avant de fuir à la verticale. J'ai fait le même mouvement et nous fonçons plein moteur vers le sol, lui à cent cinquante mètres de mes mitrailleuses qui crachent de temps en temps, d'une façon fugitive, car je ne peux ajuster mon tir; en effet, le pilote allemand manœuvre remarquablement, déclenchant alternativement, malgré la vitesse, une espèce de vrille à droite, puis à gauche. En jetant un regard derrière moi pour m'assurer que je ne suis pas moi-même poursuivi, j'aperçois ce brave Morel qui m'accompagne fidèlement dans ce piqué à plus de cinq cent cinquante à l'heure. En dessous de nous, le banc de cumulus grossit à vue d'œil; l'aiguille de l'altimètre tourne de plus en plus vite : deux mille cinq... deux mille... quinze cents. J'allonge un peu mes rafales, car l'avion vert foncé et luisant aux rayons du soleil, se détachant sur les nuages, me distance peu à peu et je crains de le perdre. Ensemble nous commençons une ressource qui doit le coller, comme moi, pesamment au fond de son siège.

Mais, déjà, il a disparu dans le coton blanc qui m'environne. Je remonte au-dessus : l'altimètre indique mille mètres. Une demi-minute plus tôt, nous étions à cinq mille mètres. Plus rien qu'un tapis blanc et un ciel vide. Morel est passé sous le plafond, mais le Messerschmidt 109 n'a pas reparu.

Mal pris, il a fort bien manœuvré pour se débarrasser de nous. Morel, à l'atterrissage, traduira son admiration en disant : « Je lui aurais volontiers serré la main. »

Après quelques minutes de recherche, je donne, par radio, l'ordre de rassemblement sur le point fixé avant le départ, et tout en montant « plein gaz » je m'y rends moi-même en une marche sinueuse, car il est malsain de ne pas surveiller ses arrières. Vais-je retrouver mes quatre Curtiss ? Je n'ai pas le temps d'être inquiet : ils sont bientôt tous reformés autour de moi. Brian, nous voyant foncer à deux à la poursuite de l'audacieux Messerschmidt, a jugé plus raisonnable de rester au-dessus de nous pour nous protéger et n'a pas eu l'occasion d'intervenir. Quant à Bouvard et Penzini, attaqués par deux autres chasseurs

qui avaient surgi de sept mille mètres, ils ont fait face, mais n'ont pu rejoindre leurs assaillants qui se sont dérobés en montant et les ont malheureusement distancés. Peut-être vont-ils revenir, mais nous ne pouvons attendre, car nous risquons de nous trouver en panne de combustible. Accompagnés par les éclatements noirs des obus de la Flak, nous nous dirigeons vers l'ouest.

La Moselle passée, le retour n'est plus qu'une agréable promenade. Douaumont, pourtant, que j'aperçois sur ma droite, me fait penser à l'autre guerre où Navarre, un ancien de l'Escadrille, tint le ciel quasi seul pendant des jours et des jours, allant de victoire en victoire. Nous l'aurons fatalement aussi, la vraie guerre, et la puissance de l'aviation étonnera le monde.

Mais un appel me tire brusquement de ces pensées : « Allo... Ici Pinceau... Je n'ai plus que vingt litres d'essence. J'attends vos ordres. » Vingt litres ! Trop juste pour atteindre le terrain. Il risque d'avoir l'arrêt brusque quelques kilomètres avant d'y arriver et d'être obligé de se poser en catastrophe dans un

champ. Comble de malchance, il ne m'entend pas, car il m'interrompt pendant que je lui parle, preuve que son poste récepteur de radio a flanché. Nous survolons maintenant la forêt de l'Argonne, allongée sur la rive droite de l'Aisne et clairsemée au sud par des étangs qui nous renvoient les reflets du soleil comme autant de miroirs. Devant nous, je devine notre plate-forme dans la légère brume qui naît près du sol, mais les bois défilent lentement, car, dans l'impossibilité de transmettre à « Pinceau » l'ordre de nous quitter pour rejoindre une base plus proche que la nôtre, j'ai mis mon moteur à faible régime pour marcher à l'allure économique. Peut-être arrivera-t-il ainsi! « Allo... Ici Pinceau... Mon joueur est à zéro. »

Un seul espoir : nous sommes encore à trois mille mètres; s'il a la panne, il pourra atteindre Suippes en vol plané. Une minute, deux minutes... Nous approchons, et je vois en effet un de mes Curtiss se détacher de nous pour atterrir bientôt magistralement et venir s'arrêter devant notre soute à essence autour de laquelle nous sommes bientôt rassemblés.

Premier combat. Une petite déception de ne pas avoir pu abattre l'adversaire, déception tempérée par l'estime que nous ne pouvons nous empêcher de lui accorder pour la magnifique décision et la maîtrise dont nous gardons une vision étincelante qui satisfait le connaisseur.

« Je lui aurais volontiers serré la main. »

30 septembre.

La deuxième Escadrille a livré combat, sur le même secteur que nous, à des forces mordantes et deux fois supérieures en nombre.

L'Adjudant Genty a réalisé le premier doublé de la guerre en abattant deux Messerschmidt 109 en moins de cinq minutes, mais le Lieutenant Dorance, patrouille haute, a perdu ses deux équipiers, le Sous-Lieutenant Le Restif, disparu, et le Sergent Lepreux, abattu en flammes. Un Sergent du Groupe 2/5 est également porté disparu. Le Lieutenant Boitelet a eu son avion criblé de balles pendant qu'il tirait lui-même un ennemi. Bilan : trois pilotes de chez nous descendus, contre

cinq chez les Allemands. C'est lourd, et le remarquable exploit de l'Adjudant Genty ne suffit pas à nous consoler de la perte de deux bons camarades.

Les chasseurs allemands sont si nombreux qu'il faudrait que chacun d'entre nous en abatte six avant de se laisser descendre; encore, dans cette hypothèse, ne fait-on pas entrer en ligne de compte les quatre mille avions de bombardement qui seront tôt ou tard utilisés en formations massives que nous devons nous efforcer d'arrêter, car notre D. C. A. moderne est pratiquement inexistante.

Les troupes, du sol, ont suivi le combat. Elles ont été enthousiasmées parce que les Curtiss sont restés maîtres, après la bagarre, du ciel qu'ils avaient conquis de haute lutte malgré leur infériorité numérique, et l'avion d'observation a pu faire son travail sans être inquiété.

23 novembre.

Depuis que les Allemands ont terminé la campagne de Pologne, ils ont lancé sur la

France, à chaque journée de ciel pur, des reconnaissances lointaines à très haute altitude. Aussi, entre les heures d'alerte au sol que nous continuons à prendre par roulement du lever au coucher du soleil, passons-nous notre temps entre sept mille et neuf mille mètres, par une température moyenne de — 50°.

J'avais lu, avant la guerre, dans une revue technique américaine, que les vols à cette altitude pouvaient être effectués à raison d'un par mois au maximum, à cause de la fatigue que subit l'organisme du fait de la faible pression de l'atmosphère, ainsi que de la raréfaction de l'oxygène et du gaz carbonique non entièrement compensée par l'emploi du masque inhalateur.

Les ordres que nous avions au début de septembre prévoyaient au maximum une mission à très haute altitude par semaine. Nous en accomplissons jusqu'à deux par jour, trop peu nombreux pour pouvoir faire autrement sans laisser passer les avions de reconnaissance qui, à cinq cents kilomètres à l'heure, grâce à leurs merveilleux appareils cinématographiques, vont rapporter chez eux de précieux ren-

seignements qui serviront aux bombardiers pour anéantir les objectifs importants.

Depuis quelques jours, pour diminuer la fatigue en espaçant un peu les vols, nous avons essayé la tenue de secteur par avion isolé, méthode employée par les Anglais, et qui permet d'assurer une permanence avec moindre dépense d'effectifs.

Aujourd'hui, j'ai déjeuné rapidement et décollé à midi pour aller prendre la relève du Commandant Murtin à midi trente vers huit mille mètres entre Verdun et Montmédy.

Le moteur de mon Curtiss tire à merveille par cette température déjà basse. Train rentré, je suis à deux mille mètres en deux minutes, sorti de la légère brume qui diminuait jusqu'alors la visibilité horizontale. Sur l'Argonne, je vole à quatre mille mètres, montant toujours. J'ajuste le masque à oxygène et essaye successivement mes mitrailleuses d'aile et de capot; toutes quatre fonctionnent bien. Je passe à cinq mille mètres Varennes-en-Argonne, et en inclinant mon appareil, j'aperçois le fameux pont où Louis XVI fut arrêté dans sa fuite.



« ... 9.300 mètres et voici le panache blanc... »

Le coup d'œil se fait splendide. La Meuse déroule sous moi son ruban sinueux grossi par les dernières pluies, et si, vers le sud-est, je la vois seulement naître aux environs de Commercy et Saint-Mihiel, au nord, je la suis, par Sedan et Rocroi, jusqu'à Givet. Je la passe à sept mille mètres, et déjà la Moselle m'apparaît. Derrière elle, entre les croupes vertes et rebondies des Vosges, des bancs de brouillards blancs dessinent les vallées. Plus à droite, à des centaines de kilomètres, des sommets neigeux, à la fois massifs et découpés, jaillissent puissamment de la ligne d'horizon estompée dans la brume grisâtre : les Alpes.

De frontières, aucune. Et je me redisais les paroles prononcées par un Officier général allemand, as de la guerre 1914-1918 : « Pour les aviateurs, il n'existera jamais de frontières. »

A huit mille cinq cents mètres, depuis près d'une heure je brique l'axe qui nous a été assigné, scrutant méthodiquement chaque région de l'immensité vide et morte qui m'environne. Mes yeux, fatigués par la clarté intense de l'atmosphère raréfiée, commencent à voir

de minuscules papillons qui se précipitent vers moi de tous les azimuts. Depuis vingt-cinq minutes, le temps semble couler de plus en plus lentement. Le froid monte en moi, inévitable. Je viens de tourner le robinet d'essence pour passer sur réservoir arrière, les autres étant vidés, et ce petit effort m'a épuisé. Je suis obligé de placer mon inhalateur sur la position « débit forcé » pour récupérer. Le flot d'oxygène qui me glace la gorge me vivifie et j'inspecte à nouveau le secteur.

Rien, toujours rien. Comme d'habitude, je vais rentrer sans avoir rencontré ces insaisissables avions fantômes. Journées fatigantes où nous accomplissons ces missions ingrates que tous mes pilotes se disputent pourtant avec le plus bel allant. Mais saura-t-on jamais tout le courage qu'il leur aura fallu simplement pour rester à l'altitude imposée, pour résister à la tentation de descendre seulement de quelques centaines de mètres afin de respirer un peu plus aisément et de retrouver une température un peu plus clémente, voisine de -40° par exemple?

Le laconique compte rendu « R. A. S. » cou-

ché sur le cahier d'Ordres ne traduira pas la dureté de ces vols.

Combien de temps leurs corps tiendront-ils à ce régime? Gougerot, notre sympathique Docteur, en perd le sommeil quand il y pense.

Enfin, l'aiguille de ma montre de bord indique l'heure de fin de mission. Avant de m'en retourner pourtant, je tire sur la manette des gaz pour monter voir à quelle hauteur se produit aujourd'hui la traînée blanche qui naît de la cristallisation instantanée de l'humidité qui se condense à la sortie des pots d'échappement. Ce phénomène prend parfois naissance à partir de six mille mètres. En ce moment, je dépasse neuf mille et je ne vois rien encore derrière moi. Mon moteur commence à tousser, car il digère mal le mélange pauvre en air dont essaie vainement de le gaver le carburateur, et mon avion frissonne comme s'il trouvait vraiment exagérément basse la température de -60 ou -65° que je lui fais subir. Il grimpe encore, péniblement, à deux mètres-seconde. L'altimètre indique neuf mille deux cents mètres... neuf mille trois cents mètres, et voici le panache blanc aux reflets d'arc-en-ciel

qui inscrit ma route dans l'air froid. Aussitôt je rends la main et redescends, car cette traînée qui s'allonge de cent mètres à chaque seconde est terriblement indiscreète et capable de faire fuir de loin le bimoteur le moins attentif. Un dernier regard vers l'est, et je vire à droite pour prendre le chemin du retour. Le plan découvre à ma vue le bassin de Briey où les hauts fourneaux brûlent, petites veilleuses rougeâtres qui ont été semées là pour me rappeler que je ne suis pas encore très loin du monde des hommes.

A ce moment je crois rêver en apercevant, à quelques kilomètres dans le sud-ouest, un long fuseau noir suspendu à un plan épais et court. Mon cœur bat deux ou trois coups plus forts. Aucun doute, c'est bien la silhouette, étudiée tant de fois au sol, du Dornier 17. Mais déjà j'ai mis machinalement mon hélice au pas automatique, affiché deux mille cinq cents tours - moteur pour avoir pleine puissance, placé mon robinet d'essence sur position « nourrice » et j'essaie mes mitrailleuses : hélas ! seules celles du capot fonctionnent ; aux ailes, silence complet, et je ne peux même pas

réarmer tant les câbles sont durcis par le froid qui paralyse le mécanisme pourtant dégraissé avec soin avant le décollage.

Mais l'ennemi approche. Il me voit soudain, car il change de route, appuyant vers l'est. Il vole aux environs de neuf mille mètres. Pas gai le combat à cette hauteur, car s'il faut abandonner l'avion en flammes, le parachute est inutile : c'est l'asphyxie brutale. Si seulement il essayait de m'échapper en piquant ! Au contraire, il semble vouloir fuir plein gaz en conservant son altitude. Trop tard, je suis déjà à moins de cinq cents mètres de lui et m'incline à gauche pour le tirer dans l'axe par l'arrière. Le pilote a compris ma manœuvre et fait des lacets pour gêner ma visée avant même que j'aie prononcé l'attaque.

Quelques flammes sortent de la tourelle du mitrailleur supérieur, suivies bientôt par ma première rafale qui porte sur le fuselage. Entraîné par la vitesse acquise à la suite du piqué, je le passe malgré moi ; précieux enseignement : il n'est pas aussi rapide que je le pensais. Une minute plus tard, je suis à nouveau dans sa queue.

Deuxième rafale. Le Do 17 vire sec, perdant de la hauteur, et le mitrailleur ne répond pas. Je n'aperçois pas les impacts de mes balles sur la tôle noire luisante. Correction but insuffisante sans doute. Je serre mon virage, et pendant que mon masque me tombe autour du cou, à cause de la force centrifuge accrue, mon avion déclenche une vrille brutale. Devant moi la terre tourne maintenant et le manche à balai reste mou. Il faut attendre d'avoir repris de la vitesse pour redresser. Un tour... deux tours, et je m'arrête face à Metz. En faisant ma ressource la plus rapide possible je cherche au-dessus de moi, mais le voile noir m'aveugle. Je relâche un peu mon étreinte et en remontant en spirale je cherche encore, vainement; je suis exténué et le débit forcé d'oxygène suffit à peine. Cinq minutes encore et je n'ai plus d'espoir : je ne retrouverai pas le Dornier qui est à plus de vingt kilomètres de moi.

J'ai raté mon deuxième avion allemand.

Combien ai-je regretté alors l'indisponibilité de mon bon 151! Les rafales de ses six mitrailleuses auraient peut-être obtenu la décision.

J'ai appris ce soir qu'un Dornier 17 s'est abattu à l'endroit où j'ai livré combat et à la même heure. Un Anglais monté sur Hurricane l'aurait pris vers sept mille mètres et descendu. Est-ce celui que j'ai perdu de vue ? Cela me consolerait d'en être sûr.

Si j'en laisse échapper un troisième, je n'aurai plus qu'à me faire hara-kiri ! Mais la chance tournera et la rencontre a été pleine d'enseignement : nous sortirons désormais en patrouille de deux chasseurs au moins. Et ce combat a été sans doute plus fructueux pour moi qu'une victoire facile contre un ennemi qui ne se serait pas défendu à la fois par la manœuvre et par le feu.

Mais combien de missions encore avant de rencontrer un troisième appareil portant les croix de fer ?

1^{er} janvier 1940.

Je viens de vivre à la campagne, dans un petit village niché en lisière de la forêt de Clairvaux, auprès de ma femme et de mes enfants, dix journées de permission qui m'ont reposé des fatigues du vol et de l'alerte. Hier,

la séparation a été dure; la guerre n'est décidément pas un état naturel. Il ne faut pas que nos fils et nos filles revoient de tels moments.

2 janvier 1940.

Aujourd'hui, en patrouille à huit mille mètres avec Marin la Meslée, le Caporal-Chef V..., Sergent pilote tchécoslovaque, venu en France, au prix de mille difficultés, lutter pour la liberté de son pays, a trouvé une mort obscure. Il a dû perdre connaissance par suite du froid intense et peut-être d'une panne d'inhalateur, car son avion, le Curtiss n° 13, est parti en piqué, plein moteur, et a continué jusqu'au sol en arrivant à une vitesse certainement voisine de mille kilomètres à l'heure, dans un bruit de sirène qui jeta l'effroi chez les habitants du village de Malancourt; il a disparu littéralement dans le bois qui couvre, au sud de la localité, la fameuse cote 304.

Je me suis rendu à l'endroit où il a heurté la colline. La voiture arrêtée sur la route neigeuse, un brave homme m'a conduit par un sentier tracé entre les taillis qui renaissent à



peine de cette terre pétrie, il y a vingt ans, par des tonnes d'acier.

Nous sommes arrivés, après six cents mètres de marche : un entonnoir de plus parmi tant d'autres, quelques morceaux de tôle déchiquetée. Je ramasse une soupape dont la queue a été tordue inexorablement. Et je reste silencieux en pensant au beau garçon blond qui, par une coïncidence troublante, est venu mourir sur la crête où son père, combattant de l'autre guerre, a été grièvement blessé au cours d'une contre-attaque.

Le son des cloches nous arrive avec le vent glacial : « Signe de neige », soupire le vieux paysan, et nous nous en retournons sans mot dire.

Là-haut, j'entends ronronner une patrouille légère de l'Escadrille qui continue à assurer la permanence sur le secteur.

4 janvier 1940.

Journée sans fin; aucune activité. Le brouillard a fait place à la pluie qui couvre la terre de verglas.

Brian nous quitte, détaché au centre d'essais des avions en vol.

Nous restons neuf pilotes.

5 janvier.

Le brouillard persiste. Nous avons accompagné V... à sa dernière demeure. Après un parcours interminable sur les routes dangereusement verglacées, nous avons trouvé à Malancourt la sympathie de toute la population qui a assisté avec ferveur à la cérémonie. Dans la petite église où l'harmonium résonnait étrangement, alternant avec les voix de femmes qui chantaient les répons, la simplicité atteignait à la grandeur. Quand le Colonel Roques, dans le silence du paysage de neige, a accroché la médaille militaire sur la veste de notre malheureux camarade, et lu sa citation, l'émotion qui nous étreignait tous s'est traduite dans sa voix.

Vladimir V... dort maintenant dans le petit cimetière, au pied de l'église du village, et personne à l'Escadrille ne survolera sa tombe sans revoir son perpétuel sourire.

6 janvier.

Le Sous-Lieutenant Parnière, qui, depuis le début de la guerre, essayait de quitter l'état-major où il était affecté pour venir en formation, a obtenu gain de cause et vient nous renforcer à l'Escadrille.

9 janvier.

Depuis six jours, brouillard. R. A. S. Nous passons la journée à attendre l'éclaircie, transis de froid dès que nous sortons de la tente.

10 janvier.

Beau temps enfin, mais les missions à très haute altitude n'ont donné aucun résultat.

Ce soir nous sommes allés, mon fidèle second et moi, passer un moment à Châlons. Marin part en permission demain soir. Je lui ai promis de le diriger vers un avion allemand demain matin. Les Do 17 vont sûrement sortir après cette longue période de mauvais temps.

11 janvier.

A 8 h. 30, je fais décoller Marin et Rey

à priori, car le temps est splendide. A 9 h. 20, ils prennent en chasse un Dornier 17 à sept mille cinq cents mètres, à l'est de Verdun. C'est la rencontre décidée hier soir à la lumière orangée de l'éclairage indirect, au milieu de tous ces gens qui ne croient pas encore à la guerre.

Je n'ai pas le temps d'écouter au P. C. par radio le résultat du contact, car j'ai moi-même pris la deuxième patrouille à 9 h. 30. Une patrouille comme tant d'autres jusqu'à 10 h. 40. A ce moment, nous sommes entre Sedan et Montmédy, quand j'aperçois un Do 17 vers sept mille huit cents mètres. Il vient vers nous, faisant route au noroît le long de la frontière à quelques kilomètres en France. Il grimpe à un angle de cabré qui me paraît extraordinaire pour un bimoteur, surtout à cette altitude.

Après un large virage à gauche en montant dans le soleil, je prononce mon attaque plein arrière. Muselli est à quarante mètres à ma droite. L'équipage allemand ne nous a pas vus: il ne cherche pas à s'échapper. Ma première rafale tirée à cent mètres porte probablement

dans un de ses réservoirs d'essence, car de petites traînées blanches apparaissent pendant que le pilote pique brutalement. Je dégage, laissant la place à Muselli qui tire à son tour en essayant la riposte du mitrailleur arrière. Celui-ci a dû avoir un réveil brutal en entendant les balles claquer autour de lui. Tout en descendant à 45°, le Dornier fait des lacets irréguliers et des montagnes russes pour éviter nos projectiles. La vitesse augmente, et nous sommes déjà vers six mille mètres toujours en direction générale de Sedan.

Dans ma deuxième attaque, je tire jusqu'à bout portant et il s'en faut de peu que je n'accroche son empennage, car au moment de dégager à nouveau par-dessous, il rend la main, pique brutalement, et je n'ai que le temps de tirer sur le manche pour voir une croix de fer énorme passer de justesse sous mon plan.

Jusqu'au sol, Muselli et moi le harcelons de nos attaques continuées en rase-mottes. Des morceaux de capotage sont partis, de la fumée s'est échappée de son moteur gauche. Va-t-il s'abattre en France ? Non, car déjà il

a franchi la frontière et s'est réfugié en Belgique. La tentation est forte de l'y poursuivre, mais les ordres sont formels : respecter le ciel des neutres, et nous faisons demi-tour pendant que le Dornier disparaît sur le fond sombre de la forêt des Ardennes.

Au moins, il n'aura pas accompli sa mission; parviendra-t-il seulement à regagner le Reich ?

Au retour, je trouve Marin exultant. Méthodiquement, lui et Rey se succédant, sans perte de temps grâce à la radiophonie, dans la queue du Do 17, l'ont mitraillé impitoyablement pendant que celui-ci, piquant au plus court, en ligne droite, essayait de regagner l'Allemagne en traversant le Luxembourg. Malgré le feu du mitrailleur qui a logé cinq balles dans le Curtiss de Rey, le n° 33, ils ont réussi à l'abattre de justesse à côté de Longwy, à quelques centaines de mètres de la frontière. Première victoire à l'Escadrille au cours de cette guerre. A peine au sol, l'avion allemand a brûlé et les trois membres de l'équipage, dont le pilote légèrement blessé, ont été faits prisonniers.

Ce soir, Marin la Meslée part en permission avec la victoire prédite hier.

13 janvier.

Aujourd'hui, mission fatigante d'une heure trente à très haute altitude au-dessus de Verdun pour couvrir, je crois, une prise d'armes ou une inauguration par le Président de la République. Plus de deux heures de vol en patrouille triple.

Nous sommes revenus en groupe de Verdun à Suippes en cinq minutes exactement, en piqué il est vrai, à sept cent vingt kilomètres de moyenne.

14 janvier.

Beau temps toujours. La Belgique et la Hollande sont en état d'alerte. Rappelé Marin et Parnière de permission.

18 janvier.

L'alerte Belgique est terminée. Marin repart finir sa permission auprès de sa femme et de ses trois enfants à Montargis.

Depuis le 14, il a neigé sans arrêt. Le ther-

momètre oscille entre -10° et -20° ; tous les matins, à l'aide d'une voiture soufflant de l'air chaud, nous faisons fondre la neige et la glace qui recouvrent nos avions et bloquent les commandes. Par ce temps, c'est une tâche de géant que de maintenir nos appareils en état de décoller en quelques minutes à la première éclaircie. C'est sans doute un travail un peu inutile, car nous ne croyons pas à l'envahissement de la Hollande et de la Belgique par les Allemands avant le 15 avril. Leur principale supériorité réside dans leurs milliers de chars et d'avions. Ils ne pourront utiliser en masse ces engins redoutables aux mains de soldats fanatisés, qu'au cours d'une période de beau temps sûr.

Mais nous pouvons nous tromper, et nous tenons toujours nos patrouilles prêtes depuis le 26 août dernier, aidés par le dévouement de la plupart des mécaniciens qui travaillent pourtant dans des conditions terriblement dures, en plein air, par une température telle que leurs outils glacés leur brûlent les mains. Stimulés par les paroles parfois mordantes du « chef de hangar », l'Adjudant Mazier, qui met



« La neige et la glace qui recouvrent nos avions et bloquent les commandes... »

la main à la pâte sur tous les avions, comme son second d'ailleurs, le Sergent-Chef Heitz, leur moral, dans leur tâche ingrate, reste malgré tout au niveau de celui des pilotes.

20 janvier.

Par ce froid de 20° au-dessous de zéro, le poêle du magasin-atelier de fortune aménagé par les mécaniciens, chauffé à blanc, a mis le feu au tout, et je suis arrivé pour contempler le brasier autour duquel tournait tristement l'Adjudant Mazier qui a sauvé le principal mais n'a retrouvé, de sa bicyclette, qu'un bout de ferraille tordu. Je me proposais justement de faire camoufler cette baraque : c'est chose faite.

Dimanche 7 avril.

Depuis janvier, les jours se sont suivis, monotones et fatigants : missions à huit mille mètres et position d'alerte ont alterné pour nous sans repos.

Aujourd'hui, beau temps jusqu'à 15 heures.

Depuis le lever du soleil, six patrouilles ont battu le ciel à très haute altitude.

A la deuxième Escadrille, le Lieutenant Dorance et ses équipiers, le Sous-Lieutenant Warnier et le Sergent Delparte, orientés par la D. C. A., ont intercepté à huit mille mètres une formation de dix-huit Dornier 17 et Messerschmidt 110 qui remontait la Meuse. Après un court combat poussé à fond malgré leur infériorité numérique manifeste, Dorance et Warnier ont abattu en flammes chacun un Messerschmidt 110. Splendide résultat étant donné les circonstances.

Malheureusement, au même instant, l'Adjudant-Chef Salmand, chasseur de grande classe, d'un allant à toute épreuve, s'écrasait dans les mêmes conditions que V... : défaillance caractérisée, vraisemblablement due à un manque d'oxygène. Son équipier l'a suivi en piqué à la verticale jusqu'à trois mille mètres et a redressé pendant que le chef de patrouille continuait et allait percuter le sol, près de Beaufort-en-Argonne, sans manifester aucune réaction.

La fin de la journée a été attristée par un autre deuil : nous avons appris que le Capitaine Richard, qui nous avait quittés pour

prendre la tête du Groupe de Chasse III/3, a été descendu par un Messerschmidt 109.

20 avril.

Très beau temps avec voile de cirrus à sept mille mètres.

Dans la matinée, neuf patrouilles ont décollé sans pouvoir accrocher un seul avion.

Trois Dornier 215 ont été vus, mais n'ont pu être rejoints. Désolation.

Dimanche 21 avril.

Ciel pur.

Dix patrouilles du Groupe ont pris l'air aujourd'hui.

L'une d'elles, composée du Sous-Lieutenant Warnier et du Sergent-Chef Tallent, de la deuxième Escadrille, a intercepté un Dornier 17 à huit mille mètres vers Stenay.

Poursuivi par les deux chasseurs qui ont tiré sur lui plus de quinze cents cartouches, l'appareil ennemi a piqué jusqu'au sol et a franchi en rase-mottes la frontière belge où Warnier a arrêté le combat pour respecter la neutralité de nos voisins.

Cependant, des témoins du sol affirment avoir vu l'avion s'écraser.

22 avril.

Ciel encore très pur.

Dès 7 heures du matin, la patrouille Bouvard - Morel - Rouquette attaque à très haute altitude un Dornier 17 qui, sous les coups répétés qui le frappent, cherche également refuge en Belgique. Mais ce sera pour y mourir. Nous apprendrons bientôt qu'il a percuté le sol dans la forêt des Ardennes belges, aux environs de Léglise. L'avion s'est éventré dans un éparpillement de tracts. Quelques balles dans les Curtiss.

24 avril.

Un corps nuageux couvre la région. Le ciel est 10/10^e couvert, à la verticale de Suippes par alto-stratus vers trois mille mètres.

La journée a été sombre pour l'Escadrille.

L'Adjudant-Chef Emprin, le plus ancien de nos Sous-Officiers pilotes, chef de patrouille remarquable et vieux serviteur de l'Aviation de Chasse, a percuté le sol en bordure de piste

au retour d'une mission à haute altitude et a été tué sur le coup.

Malaise ? Défaillance ?

La rançon de notre rude travail est lourde. Trois pilotes du Groupe disparus depuis septembre dans des circonstances analogues, où l'ennemi n'est pas intervenu.

Dimanche 5 mai.

Stratus bas toute la journée.

L'Adjudant Genty a été muté comme moniteur à l'École de Chasse de Montpellier. Parrière l'a remplacé à la deuxième Escadrille après avoir passé trois mois avec nous.

Nos prévisions pour l'attaque de la Belgique et de la Hollande vers le 15 avril ne se sont pas encore réalisées, mais nous restons prêts plus que jamais. Notre temps n'a pas été perdu depuis huit mois, et nos pilotes, entretenus et perfectionnés, forment une équipe excellente qui doit avoir, au moment de la grande bataille, un rendement exceptionnel.

L'Escadrille comprend maintenant douze pilotes : le Lieutenant Marin la Meslée, les Sous-Lieutenants Rey, Rouquette, Goupy, Le

Calvez, l'Adjudant-Chef Bouvard, les Sergents-Chefs Morel, Vuillemain, Penzini, Musselli, le Sergent tchèque P...

Marin la Meslée, « Marina » en radio, est mon second depuis deux ans. J'ai vu avec plaisir arriver ce grand garçon racé, type du chasseur s'il en fût, qui a été pour moi plus qu'un collaborateur précieux, un autre moi-même, dans la préparation intensive que nous avons menée dès le printemps 1938 où nous sentions déjà la guerre inévitable. Je me souviens d'un incident qui montre combien il était prêt à me remplacer au pied levé s'il m'arrivait quoi que ce soit.

Nous venions de décoller en patrouille à sept de Villacoublay pour une démonstration en groupe de dix minutes au meeting de Saint-Germain, en 1939. A peine en l'air, j'appuie sur la commande électrique de relevage du train d'atterrissage : un court-circuit se produit dans la boîte de contrôle et me voilà sans électricité, obligé de rentrer mes roues à l'aide de la commande à main, en difficulté avec mon hélice automatique et en panne complète de poste radiophonique.

Or je devais donner tous les ordres par radio. Pas le temps de changer d'avion. Je connais mes pilotes. Peut-être les mouvements d'ensemble seront-ils un peu moins simultanés ? Cela marchera quand même. Mais une question est angoissante : le dégagement doit se faire très près du sol, à plus de cinq cent cinquante à l'heure, les deux ailiers extrêmes partant ensemble, puis les deux suivants et enfin mes deux équipiers immédiats qui partent en virage en montant pendant que je tourne un tonneau lent en chandelle, tout ceci presque simultanément pour donner une impression d'éclatement, mais commandé par des « tops » que je donne en radio de façon à éviter les collisions.

D'autre part, je ne pourrai pas, comme j'ai l'habitude de le faire, guider mes pilotes pour les aider, par des observations en vol, à obtenir une symétrie et une régularité parfaites.

Cependant la présentation se déroule normalement, mais je vois approcher avec un petit serrement de cœur l'instant du dégagement. Le piqué qui le précède est pour moi rempli d'une secrète angoisse. Quelques se-

condes... et le mouvement s'est effectué sans incident : dans un soupir de soulagement, je fais mon tonneau.

J'appris, quelques minutes plus tard, par Marin la Meslée, que, s'étant rendu compte de suite de ma panne d'électricité, il avait donné tous les ordres à ma place, prenant mon indicatif radio, sans que les autres pilotes s'en aperçoivent, d'autant plus que, distancé un instant de quelques mètres, il s'envoya à lui-même un : « Allo, Marina, rapprochez-vous ! » que tous entendirent et qui les confirma dans leur erreur.

Mes quatre Sous-Lieutenants « Régina », « Rocca », « Goupa » et « Calva » sont des jeunes remplis d'ardeur, et la qualité de leur entraînement ainsi que leurs dons naturels suppléeront à la faiblesse du nombre de leurs heures de vol.

Si je vis à l'Escadrille depuis le mois de décembre 1935, l'Adjudant-Chef Bouvard, « Ratinet » (à cause de la table de logarithmes), est l'ancien, car la « Spa 67 » le garde depuis plus de sept ans. Ce sous-officier parfait, si précieux pour former les jeunes, a



« Pas un qui hésitera... »

cela d'étonnant : il possède un allant de caporal-pilote. Sur ce point, je dois dire que personne à l'Escadrille ne lui cède le pas, en particulier certainement pas les inséparables Morel et Vuillemain, « Moro » et « Bico », ce dernier surnom parce que son possesseur est originaire de Tanger. Nous lui devons d'ailleurs une charmante et toute jeune marraine qui nous envoie de là-bas oranges excellentes et autres douceurs..., et, faut-il le dire ?... du tabac fort bien accueilli.

Cette paire d'amis donne une ambiance qui n'existerait pas sans eux. Ils se disputent parfois, mais comme deux amoureux pour se réconcilier mieux ensuite. Et Morel, avec ses histoires toujours neuves, est réellement impayable.

Penzini, « Pinceau » en vol, à la fois troisième sauteur à la perche de France et bricoleur dangereux pour les montres, réveils et postes de T. S. F., nous a quittés en janvier pour aller suivre des cours d'E. O. R., mais nous l'avons vu revenir au bout de quinze jours, la nostalgie ayant été trop forte.

Et je pense à ce pauvre Brian que l'on garde

à l'arrière !

Après Muselli, dit « Museau », héros du tir sur cible au sol, prend rang le Sergent P..., en réalité Adjudant de l'Armée de l'Air tchécoslovaque. Coïncidence curieuse, je l'avais déjà rencontré au meeting international de Zurich en 1937. C'est, paraît-il, le meilleur tireur de son pays, et de plus un excellent pilote, ce qui ne gêne rien !

Au total, équipe magnifique qui donnera à ses adversaires du fil à retordre. Quand je les vois tous, jeunes et souriants, un moral splendide et une confiance illimitée dans leurs possibilités, je me demande parfois combien paieront de leur vie leur bel esprit de dévouement. Pas un qui hésitera à risquer dix fois la mort pour seconder un camarade. C'est cela peut-être qui les sauvera, et je mets tout mon espoir en la cohésion que nous nous efforcerons de conserver dans les situations les plus désespérées. La qualité remplacera la quantité.

CHAPITRE II

LE JOUR J

10 mai 1940.

Ce matin, nous avons été payés des fatigues que nous nous sommes imposées en prenant, depuis huit mois, l'alerte avant l'aube.

En m'habillant, dans la nuit, j'entends le ronronnement caractéristique du Dornier qui se répète à plusieurs reprises. Pas de temps à perdre; s'il y a des bombardiers en l'air, nous pourrons les joindre au retour. J'arrive à l'Escadrille au moment où les mécaniciens mettent en route les moteurs qui chauffent dou-

cement. Après une pointe plein gaz, qui secoue de leur plan la rosée blanche, les moulins s'éteignent successivement, et dans le calme revenu, nous entendons à nouveau les avions ennemis qui passent, plus ou moins proches, à haute altitude.

Le jour n'a pas encore paru, mais nous sommes tous prêts à décoller, attendant des ordres. L'Officier de permanence au P. C., à qui je téléphone, n'a aucun renseignement particulier; pour nous, un matin comme tous les matins; cependant il est décidé de mettre une patrouille en l'air au-dessus de Suippes dès que l'on verra assez clair, car d'après ce que nous avons entendu, il y a une activité anormale là-haut.

La première patrouille légère est celle de Morel et Muselli. Elle décolle aux premières lueurs du soleil en traçant un double sillon sombre dans le brouillard qui couvre la piste au ras du sol. Quelques minutes passent, et nous percevons au nord des bruits de moteurs suspects. Je sollicite et obtiens l'autorisation de me rendre sur notre secteur habituel qui couvre notre armée, la II^e, que commande le

Général Huntziger. Je pars avec P..., laissant à Marin deux patrouilles dont il disposera suivant les ordres du Commandant du Groupe.

Les roues sont à peine rentrées que j'aperçois loin dans l'est, vraisemblablement vers six mille mètres, plusieurs traînées parallèles qui apparaissent sur le voile de stratus comme de gigantesques rails que la perspective fait se rejoindre. Nous montons, manette des gaz tirée à fond, avec l'espoir de trouver au bout de ces traces des adversaires. Après vingt minutes, j'abandonne cette piste : nous sommes sur notre secteur entre cinq et six mille mètres, et les traînées, qui me paraissent maintenant se dérouler sur l'Allemagne, sont beaucoup trop éloignées.

Le temps est magnifique, mais la visibilité vers le sol, très sombre encore, est mauvaise. Je devine Verdun sous moi, pendant que le ciel se teinte de rouge derrière les Vosges.

C'est alors que, remontant la Meuse, j'aperçois à au moins vingt kilomètres dans le sud-ouest un certain nombre de points noirs qui se déplacent vers l'est. Nous nous portons vers le sud, P... et moi, pour leur couper la route,

vitesse toute naturellement. En approchant, nous distinguons des bimoteurs; j'en compte quinze qui volent par sections de trois formant un V assez ouvert. Ils ont le double empennage et ressemblent au Potez 63 ou même au Lioré 45.

Nous sommes à moins de quinze cents mètres d'eux quand je les identifie avec certitude : ce sont des Me 110, les fameux bimoteurs de chasse allemands. Ils possèdent sur nous l'avantage de l'altitude et du nombre, mais nous aurons celui de la surprise si nous continuons à nous confondre avec le sol jusqu'au moment de l'attaque, dans quelques secondes.

Par un large virage à gauche en montant, j'essaie de me placer derrière l'ailier extrême gauche, tandis que P... choisit l'ailier extrême droit. Mais un des mitrailleurs qui surveillent l'arrière a dû nous voir, car un grand branle-bas se produit au moment où j'arrive en position de tir en cabré. Je lâche quand même une rafale, mais je suis encore un peu loin et je vois devant moi les cinq patrouilles se croiser pendant quelques secondes avec méthode,

puis se disloquer plus ou moins, et finalement je me trouve au milieu des Me 110 qui manœuvrent dans tous les sens. Je cherche une seconde P... et ne le vois plus. J'apprendrai à l'atterrissage qu'il s'est mis en vrille en tirant très au cabré à la première attaque, et a perdu six cents mètres.

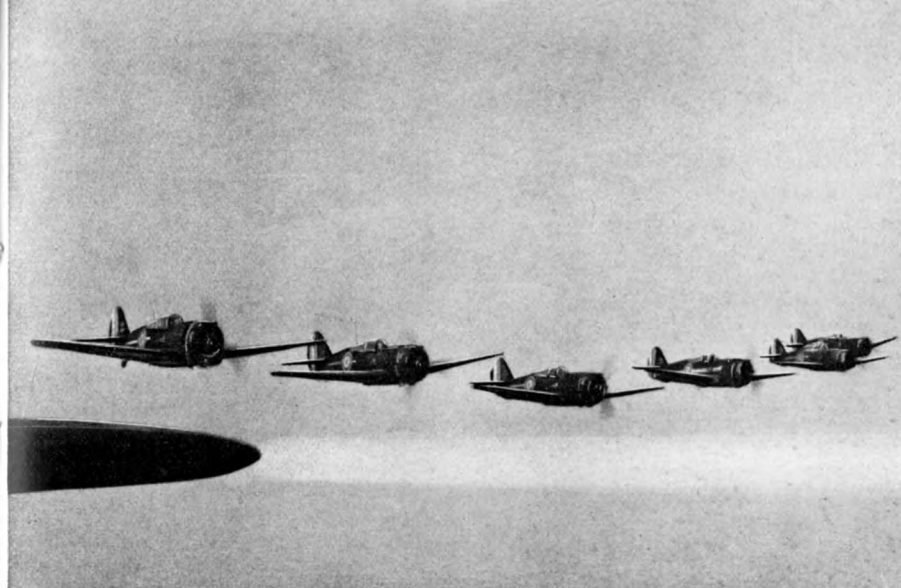
Tout en évoluant dans ce guêpier, j'annonce par radio à « Nadia », notre station de campagne, en donnant la position et l'altitude, le combat qui se déroule. Peut-être y a-t-il des patrouilles du Groupe dans le coin. Je n'arrive pas à tirer correctement, car il me faut constamment dégager pour esquiver les attaques. Pourtant, j'ai un moment d'espoir; j'aperçois un Me 110 un peu à l'écart et plus bas; virage brusque, piqué, et je suis derrière lui, mais il est au moins aussi rapide que mon Curtiss et je ne peux le rejoindre.

Le calme relatif d'une demi-minute m'inquiète et je n'ai pas tort. L'ordre est revenu dans la formation allemande et les Me 110 se suivent tous maintenant à la file et virent à gauche pour se placer dans ma queue. J'abandonne ma poursuite de l'avion-piège et, par un

rapide virage en montant, fais face au long serpent dont je vais prendre successivement par l'avant chacun des éléments.

Le tir de ces bimoteurs de destruction doit être moins précis que le mien, mais ils sont équipés, en plus de leurs mitrailleuses, de deux canons, et j'ai un petit serrement de cœur quand je vois jaillir vers moi le bouquet de flammes qui sort des armes du chef de file.

Quelques dixièmes de seconde, et j'ai à peine le temps de lâcher une courte rafale que l'Allemand me saute sans m'avoir touché. Mais déjà le second est sur moi, puis le troisième et le quatrième, chacun me tirant sans succès, moi-même faisant cracher mes mitrailleuses sans que je puisse prendre le temps de me retourner pour savoir si mes balles ont porté. A ma grande surprise, le cinquième Messerschmidt dégage en montant, suivi de tous les autres, se déroband sans essayer de me descendre. En virant pour revenir vers eux, j'aperçois P... qui revient dans la bagarre et, de nouveau en patrouille, nous essayons de nous placer derrière le peloton qui se reforme en filant vers l'est.



« En patrouille double nous accompagnons le triplace... »

Hélas! ils nous gagnent terriblement de vitesse et, suivant l'expression de mon Tchèque, seront bientôt de petites mouches à l'horizon. Ils me donnent pourtant une dernière émotion, car en les comptant je n'en trouve que treize. Ce n'est pas que je sois superstitieux, mais il en manque deux, les plus dangereux peut-être, qui nous préparent sans doute une surprise. Pendant cinq minutes, je tourne sur place en gagnant de l'altitude et en explorant le ciel : rien en vue. Je signale à « Nadia » la disparition des Me 110.

Je suis à la verticale de Souilly quand je capte des messages de Bouvard qui annonce être en contact de cinq Dornier sur Mourmelon à quatre mille mètres, route au Nordet. Toujours suivi de P..., je manœuvre pour les rejoindre.

A deux mille six cents tours-moteur, l'hélice au pas automatique, en léger piqué, nous fonçons à plus de six cents kilomètres-heure vers le camp de Suippes.

Bouvard annonce qu'un des bombardiers, touché gravement, abandonne ses coéquipiers et part en piqué poursuivi par Goupy, puis

prévient le P. C. que ses munitions sont épuisées, mais à ce moment j'aperçois les quatre bombardiers suivis d'un Curtiss qui dégage en retournement et tombe à la verticale. Je le suis des yeux, anxieux, mais je le vois redresser et se diriger vers la piste de Suippes qui s'étend à ma gauche.

Toujours avec P..., en véritable bolide, j'arrive sur les Dornier 17. Je choisis le quatrième qui est un peu détaché, sur la gauche, des trois autres. Une rafale longue qui porte, et pendant que je vire au réduit pour ne pas dépasser mon objectif et revenir le prendre trois quarts arrière à gauche, je vois P... qui le tire également. Il a à peine dégagé que je suis à nouveau derrière le bimoteur allemand qui commence à perdre de l'altitude et manœuvre en se défendant par le feu sans parvenir à nous gêner. Pendant quelques minutes, P... et moi allons continuer le tir par passes successives à droite et à gauche sur ce malheureux qui se décide finalement à réduire ses moteurs et, après un virage en épingle à cheveux pour se mettre face au vent, se pose sur le ventre dans un champ au nord de Valmy.

Pendant que P... tourne autour de l'avion abattu, je remonte plein moteur vers le Nordet pour retrouver les trois derniers bombardiers, car il me reste un peu d'essence et quelques munitions. J'abandonne bientôt, car, arrivé à trois mille cinq cents mètres, je ne vois rien encore et une poursuite plus longue n'aboutirait qu'à une panne sèche. A petit régime, je rentre au terrain et me pose après une heure quarante-cinq de vol.

J'apprends, à l'atterrissage, que l'Escadrille n'a pas chômé. Morel d'abord attendait Musselli, qui avait dû se reposer ayant un ennui d'inhalateur, quand, se trouvant au-dessus de Suippes à quatre mille mètres, il aperçut sept Messerschmidt 110. Pas un instant il ne pensa à les éviter. Bien au contraire, étant à cinq cents mètres au-dessus d'eux, il réalisa la surprise complète et, avant que les six autres aient eu le temps de réagir, il avait mis le feu à un ailier que l'on a retrouvé au sol un peu plus au nord. Ensuite, il a combattu seul contre six et a bien failli se faire descendre. En effet, tirant sur l'un, tirant sur l'autre, il a lui-même essayé le feu de tous et avait déjà

reçu plusieurs balles dans son avion quand il entendit une rafale crépiter sur les tôles. Une balle incendiaire brûle dans sa carlingue, à quelques centimètres de son réservoir d'essence arrière. Il l'écrase avec le talon et s'aperçoit en même temps que sa commande de direction a été en partie coupée et ne tient plus que par quelques brins d'acier. Il sort alors de la bagarre, par « un piqué de derrière les fagots », comme nous disait le Colonel Nuville, commandant notre Escadre et as de la Grande Guerre. Il a la double chance que les chasseurs allemands ne le poursuivent pas et que sa commande tienne, et se pose sur le terrain, avion indisponible percé de vingt-deux trous. Mais lui est prêt à repartir sur une autre monture.

Muselli, qui a redécollé aussitôt réparé, n'a pas rejoint Morel. Il n'a pas reparé encore et je m'inquiète de lui. Mais le P. C. me rassure à son sujet : il s'est rendu seul sur le secteur à six mille mètres au-dessus de Stenay, et a fait son petit agent de la circulation, signalant, par radio, ici trois Dornier, là six Heinkel, plus haut douze Messerschmidt.

Finalement, il rentrera après avoir déchargé toutes ses munitions sur un peloton de bombardiers qui est passé à sa portée et qu'il a probablement endommagé.

Quant à la patrouille Bouvard, qui a pris l'air dix minutes après moi, elle est revenue incomplète. Après le combat que j'ai suivi par radio, le chef de patrouille s'est posé indemne. Rey pilotait le Curtiss que j'ai vu piquer vers le sol, puis se redresser *in extremis* : une balle de mitrailleuse d'un des Do 17 a brisé la cabine vitrée de « Régina » qui, à moitié assommé, le côté gauche de la face blessé superficiellement par les éclats de plexiglass, a dégagé pour se poser peu après.

Quant à Goupy, il a été remarquable : pourchassant son Dornier, il le tirait à bout portant quand il a reçu une balle dans la cuisse. Surmontant sa douleur cuisante, il s'est accroché au bombardier allemand, le criblant de ses rafales. Au moment où ses mitrailleuses se sont tues, faute de munitions, le Dornier, blessé mortellement, manœuvrait pour atterrir et s'est posé sur le ventre.

Goupy a senti alors qu'il n'aurait pas la

force de revenir jusqu'à Suippes. Il pouvait se jeter en parachute; il a préféré risquer l'atterrissage, malgré sa faiblesse grandissante, pour essayer de sauver son avion. Perdant son sang en abondance, à demi évanoui, il est parvenu au terrain de Wuez-Thuisy où, après s'être posé tant bien que mal, il a perdu connaissance. On l'a transporté à l'hôpital de Reims où je n'aurai sans doute pas le temps d'aller le voir.

Pour lui, la guerre sera malheureusement terminée. Quant à son Curtiss, il volera à nouveau ce soir.

Le moral des jeunes équipiers se révèle à la hauteur de celui des chefs de patrouille. La cohésion est parfaite. Tout va bien.

Nous apprenons peu après que les armées allemandes ont envahi la Hollande, la Belgique et le Luxembourg. Nous avons commis une erreur de trois semaines dans l'évaluation de la date quand, dès novembre, nous plaçons cette offensive fatale au 15 avril. Fatale, elle l'était en effet, car le Reich devait profiter de sa supériorité numérique en matériel motorisé et en avions.

Le plein de munitions et d'essence est à peine fait que nous recevons du P. C. des Forces aériennes de la II^e Armée l'ordre d'effectuer la protection d'un Potez 63 de reconnaissance. Il doit éclairer la marche de nos éléments de cavalerie qui se portent le plus rapidement possible vers Bastogne et Arlon.

En patrouille double, nous accompagnons le triplace qui effectue son parcours à quinze cents mètres. En quittant la Meuse, je ne trouve pas l'énorme mouvement auquel je m'attendais. Sur les routes, quelques convois qui semblent peu nombreux. Nous remontons la vallée de la Semois. Vers Tintigny, j'aperçois un Henschel d'observation: heureusement pour lui, nous avons un Potez à protéger. Plus loin, cinq chasseurs Messerschmidt 109, qui croisent vers deux mille mètres, n'ont pas l'air de nous voir. Mais nous avons à peine dépassé Arlon que nous sommes pris violemment à partie par une artillerie contre avions de petit et moyen calibre dont les premières salves bien ajustées nous font sursauter.

Jamais je n'aurais pensé que la Flak fût déjà installée en cet endroit, et je commence à

craindre que nos éléments avancés ne soient gagnés de vitesse, d'autant plus que c'est, en dessous de nous, un défilé ininterrompu de colonnes qui se dirigent vers le nord-ouest et l'ouest. Pas de doute, ce sont des Allemands. Après avoir exploré la région de Bastogne et Libramont, nous ramenons sans histoire l'avion de reconnaissance à sa base de Châtel-Chéhéry et, au retour, nous survolons le Dornier 17 abattu à ma première mission de la journée et vers lequel j'ai dépêché le Sergent-Chef Heitz. Il ne reste que des débris consumés, car les aviateurs allemands ont mis le feu à leur appareil.

En arrivant, nous nous étonnons de ne pas trouver la piste bouleversée par un bombardement. En effet, les terrains des Groupes de Chasse sont les premiers objectifs connus de l'Armée de l'Air du Reich. Autour de nous, la plupart des bases ont d'ailleurs été attaquées à l'aube.

Est-ce le camouflage qui nous a sauvés ? Un effort énorme a été effectué de ce côté sous l'impulsion du Commandant Murtin, commandant le Groupe. Un metteur en scène de

cinéma a transformé en petite butte couverte et entourée de sapins le seul hangar que nous possédons et le terrain se confond assez bien avec le champ de manœuvres de Mourmelon, car pendant les mois d'attente le temps a été mis à profit en dessinant de fausses routes, de fausses tranchées et des trous d'obus qui rendent la base difficilement repérable. Un jour même, un Officier d'Etat-Major, venu pour atterrir à Suippes, a tourné deux ou trois fois à basse altitude autour de la piste pour aller finalement se poser sur la plate-forme la plus voisine d'où nous l'avons vu arriver prudemment en automobile. Cependant il existe des points de repère qui ne laissent pas l'espoir d'échapper longtemps aux coups de bombardiers avertis; cette façon de voir devait être confirmée dans un proche avenir.

Il était à peu près 5 heures du soir. Depuis bientôt deux heures, j'étais ficelé dans mon avion, sous un filet de camouflage en bordure de piste, ayant à mes côtés P... et Vuillemin. Le soleil chauffait dur, et j'attendais avec impatience que Marin et ses équipiers viennent nous remplacer. Au pied de chacun

de nos trois appareils, le mécanicien se tenait prêt à mettre en route, manivelle déjà enclenchée.

Je pensais bien avoir passé à nouveau deux heures pénibles et fatigantes inutilement, quand la fusée d'alerte jaillit de la tente d'Escadrille. Cinquante secondes plus tard, mon Curtiss roule sur la piste et décolle vent dans le dos, suivi de près par celui de Vuillemain. L'avion de P... a refusé de partir. En passant au-dessus de la deuxième Escadrille qui se trouve à l'autre bout du terrain, je vois une patrouille double en route. Elle devait accomplir une mission *a priori* sur le secteur, mais les événements vont changer les ordres. Pendant mon premier demi-tour de piste en montant, je suis le décollage des six avions à queue bleue.

Aussitôt après, P... se détache de son filet, roule queue haute, décolle. A ce moment, mon avion reçoit une série de chocs pendant que des gerbes noires, d'où sortent des flammes rougeoyantes, paraissent naître spontanément en traînée sur le vert de la piste. Je fouille le ciel au-dessus de moi et j'aperçois les ventres

blancs d'une trentaine de bimoteurs.

Vuillemain est à mon côté. A gauche P..., qui a coupé au plus court, se rapproche de nous. Nous sommes plein moteur et il ne nous reste qu'à nous laisser monter jusqu'aux bombardiers qui tournent vers trois mille mètres. Le temps me semble long; pourtant il ne se passera pas deux minutes avant l'engagement. Un Allemand a déjà été touché par la défense anti-aérienne du terrain. Il vient de percuter le sol en bordure de la route de Reims après un piqué à la verticale. Un seul parachute se balance et va atterrir devant le P. C. du Groupe, un autre est descendu en torche dans Suippes. Le village est touché à son tour par les bombes, et je frémis d'horreur et d'indignation à la pensée des ravages que doivent causer parmi les femmes et les enfants les éclatements noirs qui se succèdent en chapelet.

J'arrive à peu près au niveau de la formation ennemie. Je reconnais des Dornier 17 au nombre de vingt et un disposés en trois pelotons de sept en file, mais les pelotons sont très rapprochés les uns des autres. Au-dessus, volent six Messerschmidt 110 de protection.

Je suis maintenant à la hauteur de l'Escadre ennemie, légèrement à sa gauche. Les Curtiss de la deuxième Escadrille se présentent pour attaquer le dernier peloton. Je leur laisse le champ libre et, après avoir pris une légère supériorité d'altitude pour pouvoir manœuvrer rapidement, glisse ma patrouille entre le deuxième et le troisième peloton.

Vuillemain se saisit d'un ailier et ne le laissera plus. Restant dans sa queue, il lui lâche rafale sur rafale. Le Dornier, touché, perd de l'altitude et manœuvre pour échapper aux balles qui le frappent sans arrêt; son mitrailleur tire, et Vuillemain entend les bruits secs des projectiles sur les tôles du Curtiss mais reste derrière sa proie : dégager serait perdre du temps. Le bimoteur allemand se débat désespérément, vire, exécute montagne russe sur montagne russe, et quelques secondes plus tard, en jetant un coup d'œil sous moi, j'apercevrai l'avion de « Bico » suivre à cent mètres de distance les évolutions de son adversaire, qui exécute bientôt une chandelle en haut de laquelle deux parachutistes se jettent dans le vide, pendant que l'avion à croix gammée va

s'écraser en bordure du camp de Suippes, non sans avoir causé une fuite d'huile au moteur de Vuillemain, obligé d'atterrir sur notre plate-forme.

Pendant ce temps, j'ai tiré un deuxième ailier qui perd de la vitesse après deux rafales. Je l'abandonne à son sort, car le premier peloton a viré avec l'intention manifeste de revenir sur Suippes, sans aucun doute pour bombarder à nouveau. Après un rapide piqué, j'arrive sur lui, suivi de P..., dans l'espoir de mettre le désordre et de le gêner tout au moins. Un léger flottement se produit en effet et l'ailier droit dégage assez franchement, pendant que l'ensemble se met en virage à gauche, légèrement disloqué. A partir de ce moment, la mêlée va devenir démoniaque.

Je choisis un Dornier qui se trouve un peu écarté du Groupe avec l'intention de le descendre ou d'épuiser toutes mes munitions sur lui, car le désordre est suffisant maintenant dans la formation ennemie. Trois rafales, et des flammes jaillissent du moteur gauche accompagnées de fumées noires. Je laisse à un Curtiss qui se présente trois quarts arrière à

droite le soin de le poursuivre jusqu'au bout et vire en montant vers la gauche pour dégager un avion de la deuxième Escadrille qui attaque un Do 17 pendant que deux Messerschmidt 110 piquent sur lui. J'ai à peine tiré une petite rafale, d'assez loin, sur le premier des bimoteurs de chasse ennemis, qu'il effectue un dégagement vers le haut suivi de son équipier. Je recherche mon Dornier fumant et le vois s'écraser dans le milieu du camp de Suippes. P... l'a achevé en quelques secondes, un parachutiste a sauté et l'avion a piqué jusqu'au sol.

Le spectacle, à ce moment, dépasse en mouvement et en furie guerrière les plus audacieuses compositions imaginées par les dessinateurs.

Au-dessous de nous, le village est en partie caché par une épaisse fumée d'où sortent les lueurs des brasiers. Les bâtiments du camp sont touchés par des séries de bombes aux explosions rougeâtres. Trois bombardiers brûlent déjà au sol pendant qu'un quatrième, engagé dans une chute vertigineuse, va éclater dans quelques secondes.

Au milieu des trois douzaines d'avions qui crachent sans arrêt leurs balles de toutes leurs armes, dans les éclairs des traçantes et les taches de feu des incendiaires sur les tôles sombres des appareils, des parachutes descendent ici et là; l'un d'eux, mal ouvert, dépasse tous les autres, et je pense au malheureux qui va se disloquer comme un pantin dans un instant. Couronnant le carnage, un Curtiss à six cents mètres de moi, un peu plus haut, fait une chandelle tragique, environné de flammes; un parachute en sort, s'épanouit et se balance mollement, pendant que l'avion abandonné fait une abatée et plonge pour disparaître sous mon plan gauche, laissant derrière lui une traînée lugubre.

La bataille n'a pas duré dix minutes. Déjà, les longs fuseaux marqués de la croix de fer et suspendus aux plans courts et trapus glissent vers l'est. Ils se regroupent, mais pas avant que je n'aie rejoint un trainard. Un coup d'œil derrière moi pour m'assurer que les bimoteurs de chasse de protection ne sont pas immédiatement dangereux. Tout va bien, ils sont plus à l'ouest et tournent encore aux

prises avec un ou deux Curtiss. Profitons-en. J'aborde le Dornier masqué dans l'empennage légèrement trois quarts arrière à gauche et tire une longue rafale qui porte. Je peux régler mon tir, en virant légèrement pour « accompagner » mon but, car je suis assez près pour bien distinguer les impacts des balles.

Elles frappent légèrement à gauche, puis, d'une façon continue, dans la cabine, et je réduis les gaz pour ne pas dépasser mon objectif, quand j'arrête brusquement la rafale. Je vois en effet sortir de cet avion, dont les deux moteurs tournent encore, un parachutiste qui passe sous moi et se déploie.

Je me place légèrement à droite pour observer à la fois le Dornier et les Me 110 qui se rapprochent, quand je ressens l'impression la plus pénible que j'aie connue. De la trappe inférieure arrière du bombardier allemand, un homme a sauté, mais son parachute s'est déployé au moment où il est sorti et reste accroché sous le fuselage. Traîné dans l'espace à quatre cents kilomètres à l'heure, le malheureux fait des efforts désespérés pour tirer sur ses suspentes. Il remonte à plusieurs

reprises, mais chaque fois l'effort est inutile et il lâche à nouveau. Je suis maintenant presque en vol de groupe, me demandant ce que va faire le pilote, quand je le vois à son tour abandonner l'avion et son camarade. Pendant que son parachute s'ouvre, l'appareil accentue rapidement son piqué. La vitesse augmente, l'homme accroché est ramené lentement vers la queue; il est bientôt tout contre l'empennage. L'énorme avion s'est engagé, moteurs non réduits, dans un piqué voisin de la verticale. Il passe légèrement sur le dos, fuit de plus en plus vite, et meurt dans une formidable explosion sur les bords verdoyants d'une petite rivière.

J'apprendrai plus tard que les deux parachutistes sont morts de leurs blessures pendant la descente, touchés par de nombreuses balles.

Mais j'ai encore des munitions et j'aperçois P... à mon côté. Un coup d'œil vers les Me 110, qui à cinq cents mètres plus haut se rapprochent toujours, et nous attaquons l'ailier droit du peloton de queue. Il est plus coriace que le précédent, mais sous nos rafales répétées, son

moteur droit est mis hors d'usage. Le Dornier descend alors progressivement, essayant de se maintenir en vol sur un moteur. Son mitrailleur tire sans succès chaque fois que nous l'approchons, car il est gêné par ses plans de dérive. Là-haut, je n'aperçois plus les Me 110 qui n'ont visiblement pas remarqué cette dernière phase du combat. Le Dornier change de tactique et pique vers le sol : est-ce pour s'enfuir en rase-mottes ? Je ne le crois pas, car il est sérieusement touché, mais P... ne s'y fie pas, et tandis que j'accompagne sur le côté, ménageant mes munitions, il continue à le tirer plein arrière. Je suis furieux, car il risque de prendre une mauvaise rafale du mitrailleur qui tirera avec un cran remarquable jusqu'au moment où le Dornier touchera le sol. Train d'atterrissage rentré, le lourd appareil s'arrêtera, après un cheval de bois, dans une haie à deux kilomètres environ à l'ouest de Dun-sur-Meuse.

Sans perdre mon temps à le contempler, je reprends plein moteur de l'altitude, et en quelques minutes je rejoins, accompagné de P..., le gros des bombardiers. Ils sont à deux mille

mètres et ont repris leur formation serrée. Mais les bandes de mes mitrailleuses d'ailes sont vidées. Je n'ai plus que mes armes de capot qui se tairont bientôt l'une après l'autre, non sans que j'aie aperçu les impacts de mes dernières cartouches sur l'un des Dornier, et reçu moi-même une balle dans le moteur et une autre dans un plan, mais rien d'essentiel n'est touché sur mon fidèle 151.

Le retour s'effectue avec P... dans le calme du soir qui tombe pendant que, çà et là, s'élèvent des colonnes de fumée qui marquent le passage de la destruction et de la mort. J'ai la gorge desséchée par la soif, les yeux piquants, et de dessous mon casque la sueur perle à grosses gouttes qui, ne suivant même plus la ligne des sourcils, me coulent dans les yeux. La lutte a été épuisante en fin de cette longue journée, et je n'ai pas le courage d'ouvrir mon poste de radio pour annoncer les victoires.

La piste est parsemée d'entonnoirs, des vrais ceux-là, et je me pose après deux tours d'observation en me demandant s'il y a eu des victimes dans le personnel du Groupe. J'apprends que personne n'est touché, à part un

de mes sergents mécaniciens frappé superficiellement à la tête par un éclat de bombe, car il n'a pas eu le temps de courir à une tranchée après avoir mis en route *in extremis* l'avion de P...

Une double trainée de bombes est tombée au milieu du domaine de mon Escadrille sans causer le moindre dégât aux appareils restés au sol. Ceux-ci ont été protégés par les merlons établis avec des moyens de fortune et dans lesquels nous nous étions astreints à rouler nos précieux Curtiss dès que les pleins étaient faits.

Par contre, huit bimoteurs allemands ont été abattus.

Au village, malheureusement, les bombardiers ont fait des ravages dans la population civile : quarante-sept morts et cent blessés. Le Médecin-Lieutenant Drouillet se multiplie au milieu des victimes qu'on lui amène dans son infirmerie de fortune du presbytère, pendant que le curé donne aux mourants les dernières consolations. Des femmes, des enfants, mutilés, gisent en une longue file dont le spectacle est pitoyable. Non, mille fois non, la guerre

n'est pas chose naturelle.

Dehors, la désolation nous saisit. Maisons éventrées, en flammes parfois, rues encombrées de débris, de pierres, de verre, voitures disloquées, camion brûlant dans l'obscurité, car il n'y a plus d'électricité, cheval agonisant entre des brancards déjetés, tout n'est que ruines, même la petite église au toit lamentablement ouvert.

Je rentre à l'hôtel déserté par ses propriétaires qui ont fui dans la campagne comme presque tous les habitants; épouvantés, ils ont craint un nouveau bombardement cette nuit, les incendies constituant un excellent repère, et ont préféré aller essayer de dormir sous les arbres, à la belle étoile.

Suippes était à peine reconstruite !

CHAPITRE III

LA GRANDE BATAILLE

11 mai.

Avant l'aube, nous nous retrouvons au complet sous la tente, impatients de déguster le savant déjeuner maison que mon ordonnance, promu au rang de barman, prépare chaque jour sous la haute direction de l'inséparable paire Morel et Vuillemain. Dès les premiers rayons du soleil, alertes et missions vont se succéder sans histoire pour moi jusqu'à 3 heures de l'après-midi.

Je décolle à ce moment avec une patrouille double légère. Mon équipier est P... toujours, et la deuxième patrouille est formée des deux

chefs barmen. Nous volons vers Bétheniville pour intercepter une formation qui a été signalée sur Reims, quand « Nadia » m'annonce que Mourmelon subit un bombardement. Je fais demi-tour et nous nous portons plein gaz vers Suippes, ce qui a l'avantage de couvrir notre terrain et de nous mener sur la route probable de retour des bombardiers allemands. Nous ne sommes encore qu'à trois mille cinq cents mètres et approchons de la verticale de notre P. C., quand je distingue dans le lointain neuf bimoteurs qui filent vers le Nordet. Faible changement de direction, et nous commençons la poursuite en montant légèrement vers les silhouettes grises et brunes qui se détachent maintenant plus nettement sur le bleu sans nuages de notre ciel de France.

La distance qui nous sépare d'eux ne diminue guère, et je commence à m'inquiéter. Deux, trois, cinq minutes se passent, et nous ne gagnons qu'insensiblement. Mes équipiers comprennent qu'il n'est plus question de me suivre, mais d'arriver coûte que coûte à rejoindre les avions allemands. Morel, puis Vuil-

lemain, me dépassent, leurs moteurs tirant un peu mieux que le mien. Par contre, P... est distancé et je l'aperçois à trois cents mètres plus bas. Les bombardiers se sont scindés en deux : six d'entre eux ont pris la direction de l'est et vont nous échapper; les trois autres conservent leur route, et bientôt nous les distinguons nettement. Ce sont des Heinkel 111, bimoteurs lourds qui peuvent transporter deux mille kilos de bombes. Gros gibier. Ils doivent nous voir tout à coup, car ils obliquent brusquement vers la droite comme pour se rapprocher des six autres. Peine perdue, ceux-ci sont déjà loin et nous arrivons sur la malheureuse section de trois.

Morel et Vuillemain, à peu près sur la même ligne, ont attaqué en même temps, le premier l'ailier gauche, le second l'ailier droit. Devant moi, Morel va me gêner dans un instant s'il ne dégage pas, car j'arrive à mon tour à cent cinquante mètres, mais il dégage en virage à gauche au moment où j'ai l'impression qu'il va percuter son adversaire tant il passe près. Déjà un moteur fume. Je tire à mon tour et vois le train d'atterrissage du Heinkel sortir

et les deux jambes se balancer mollement sous le plan. Deux attaques chacun, et l'ailier gauche se met en virage à gauche en descente, hors de combat.

Nous sommes au niveau de Clermont-en-Argonne. Sans nous attarder à achever ce premier bombardier, car P... est derrière nous pour l'obliger définitivement à atterrir en territoire français, Morel et moi donnons un coup de main à Vuillemain qui a déjà bien avancé son affaire : l'ailier droit perd de l'huile et son moteur droit fait concurrence à une cheminée d'usine. Sous nos trois assauts joints, en moins de deux minutes, il déclare forfait et dégage en piquant également à gauche, sans doute dans l'espoir de rejoindre les régions occupées par l'armée allemande. Morel et Vuillemain le suivent, et je suis tranquille sur son compte.

Un coup d'œil en arrière m'a rassuré au sujet du premier Heinkel atteint, car j'ai aperçu P... le harcelant.

Reste le chef de section, qui fuit plein moteur vers l'est en direction d'un banc de nuages à formation légèrement cumuliforme

qui s'étend vers quinze cents-deux mille mètres. Il ne s'agit pas de laisser couler de précieuses minutes; aussi je m'installe derrière lui, à cent mètres, et par petites rafales, pour ne pas perdre de balles, je l'assaisonne méthodiquement.

Le mitrailleur ne réussit qu'à me placer une balle inoffensive dans le bout du plan gauche. Mes projectiles, par contre, font merveille, et grâce aux impacts je règle mon tir dont je constate rapidement les effets : les deux jambes du train d'atterrissage tombent presque simultanément et remuent au hasard des secousses autour d'une position moyenne voisine de la verticale, mais qui, je le constaterai tout à l'heure, est un peu inclinée vers l'arrière sous l'effet de la résistance de l'air. Un moteur lâche et la vitesse diminue, bien que nous soyons en légère descente. Je n'ai plus de munitions qu'à une seule arme de capot qui tire avec une lenteur désespérante; je voudrais en finir immédiatement sans être obligé de rester sous le feu du mitrailleur, mais je crains de voir arriver le moment où mes dernières cartouches seront épuisées.

Je m'applique, comme au stand de tir, à mettre en panne le deuxième moteur; enfin de la fumée bleue en sort, il a l'air de tousser à plusieurs reprises, et, les deux moteurs au réduit, la descente s'accélère. Nous approchons des nuages aux contours blancs irisés de lumière, quand ma mitrailleuse se tait définitivement. Quelques secondes, et nous pénétrons dans le brouillard.

Je conserve la même ligne de descente en m'écartant à gauche de quelques degrés pour retrouver le Heinkel à la sortie sans toutefois risquer de l'accrocher; en effet, nous débouchons sous le plafond à peu près ensemble. Il m'apparaît alors dans toute sa splendeur, à deux cents mètres par le travers. Cet avion est magnifique, à la fois puissant et racé; il possède des lignes qui satisfont les exigences de l'aérodynamique et les lois de l'harmonie.

Tout à la contemplation du Heinkel qui descend vers l'est, je me suis rapproché, et, ne trouvant pas de réaction, je viens tout contre lui, prêt à dégager cependant; je reste en vol de groupe avec lui, et rien ne bouge aux postes de mitrailleuses arrière. Plus de muni-

tions, servants blessés? Je ne saurai jamais. Etrange impression, malgré tout, que ce vol de conserve, moteurs au réduit, après la poursuite acharnée et le combat sans merci d'une demi-heure. Nulle haine entre nous, j'en aurais mis ma main au feu.

Un dernier regard, et je le laisse continuer sa descente : il est à cinq cents mètres d'altitude et n'ira pas jusqu'en Allemagne. Il doit être perdu d'ailleurs, car nous sommes près des étangs de Sarrebourg et il aurait eu beaucoup moins de chemin à faire pour gagner la frontière s'il avait filé plus tôt vers le nord.

Quant à moi, j'ai juste assez d'essence pour gagner le terrain où j'atterris après un retour au régime économique, le jaugeur de combustible à vingt litres.

J'apprends alors, en faisant mon plein à la soute, que P... a repris, comme Morel et moi l'avions prévu en l'air, le Heinkel de gauche. Après quelques rafales, l'avion allemand a exécuté une suite de mouvements désordonnés pour s'écraser au sol en explosant avec ses occupants en bordure de la forêt d'Argonne. Quant à l'équipier de droite, son équipage,

tiré sans arrêt par Morel et Vuillemain, s'est précipitamment posé en campagne au nord de Saint-Mihiel, commençant l'atterrissage les roues à demi sorties, mais finissant rapidement sur le ventre.

12 mai.

Plus question maintenant de prendre l'alerte par moitié à l'aube. La totalité de l'effectif n'est pas même suffisante pour assurer les nombreuses missions qui nous échoient : protection d'avions de reconnaissance ou de bombardement, couverture de la zone de la II^e Armée, des terrains d'aviation de Champagne, des nœuds de voies ferrées, de débarquements de troupes, de convois motorisés, etc.

Je vois ce matin avec quelque inquiétude les traits de mes pilotes qui ont passé une mauvaise nuit trop courte au terrain où nous nous installons entièrement, n'ayant plus le temps de descendre à Suippes qui se trouve à huit cents mètres. Je me demande combien de jours ils tiendront, et le soleil radieux dans le ciel uniformément pur ne fait pas prévoir le mauvais temps sauveur.

La matinée a mal débuté. Penzini vient de rentrer, seul indemne de sa patrouille. En attaquant une section de trois Dornier, l'Adjudant-Chef Bouvard a reçu une balle qui lui a traversé la mâchoire, lui ouvrant la joue. Malgré la douleur sous laquelle il a cru défaillir, il a ramené son Curtiss qu'il a eu la force de conduire jusqu'au poste de secours souterrain installé en bordure de la piste par le Médecin du Groupe. Après pansement, il a été transporté à l'hôpital de Châlons-sur-Marne. Deuxième pilote indisponible, Goupy, blessé à l'aube du 10 mai, étant le premier.

Quant à Muselli, moteur en panne, des balles ayant coupé une tuyauterie d'huile, il a fait un atterrissage forcé dans un pré à Stenay, sur une petite pente qui l'a freiné si brutalement que la face a porté sur le viseur. Il s'en tire avec des contusions superficielles et le nez endommagé.

Résultat : un seul Dornier abattu; manque de chance, ou alors les mitrailleurs ennemis tiraient rudement bien. Si les événements continuent à se dérouler de cette façon, mon Escadrille aura tôt fait de disparaître.

Une patrouille double de la deuxième Escadrille a couvert, pendant ce temps, nos troupes qui exécutent une action retardatrice sur la Semois. Nous la remplaçons vers 10 heures.

Je décolle avec Morel et P... comme équipiers, accompagné de la patrouille de Marin.

En arrivant sur la frontière, à trois mille mètres, j'aperçois vers Sedan, de loin, un avion de reconnaissance qui pénètre dans nos lignes. Je manœuvre aussitôt pour lui couper la retraite et nous nous rapprochons rapidement. Il est un peu plus bas que nous, nous voit, vire brutalement et s'enfuit en piquant vers un banc de cumulus avec trous qui couvre la frontière belge.

Pour rien au monde je ne veux le laisser rapporter chez lui les renseignements ou photos qu'il a pu prendre sur ce coin de Sedan si menacé et, sans souci de garder mes équipiers à mes côtés, je pique vers lui plein gaz. Morel me suit sans perdre trop de distance, mais P..., dont le moteur ne marche décidément pas aussi bien que le mien, est bientôt loin derrière. Grâce à ma supériorité d'altitude, je

prends assez de vitesse pour arriver à distance de tir et, tout en continuant à me rapprocher insensiblement, je lâche rafale sur rafale et vois mes balles porter. La distance entre nous diminue, cent mètres, quatre-vingts, cinquante à peine, et je tire toujours pour le descendre avant qu'il n'ait gagné les nuages. Il est percé de mes projectiles et son allure diminue, ce qui va permettre à Morel de rejoindre.

Heureusement, car, pris dans les remous de ses moteurs, mon Curtiss n'obéit plus à mes commandes et je me trouve placé, sans pouvoir réagir, dans le champ de tir du mitrailleur. Je vois, à bout portant, des flammes sortir du canon de son arme, rentre la tête instinctivement dans mes épaules et reçois au même moment un choc violent dans la figure.

A demi étourdi, par réflexe, j'ai dégagé et me retrouve en piqué, aveuglé par le sang qui coule sur mes paupières. En m'essuyant, j'inspecte tant bien que mal le ciel qui a pu se peupler de Messerschmidt ou autres indésirables, mais je n'aperçois que Morel derrière le Do 215 qui fume. Il le finira.

Je vois trop mal pour continuer la mission que cinq avions, au lieu de six, assureront; je donne le commandement à Marin et décide de retourner au terrain me faire soigner. Je passe sous les nuages, car sur cette couche blanche je dois me détacher indiscrètement.

En débouchant vers huit cents mètres, j'identifie Bouillon que les Allemands occupent et je rentre au ras du plafond. Mon espoir de rencontrer un avion d'observation ennemi en promenade par là n'est pas satisfait et j'atterris une demi-heure plus tard, sans histoire, à Suippes où notre dévoué Docteur Gougerot a bientôt fait de me soigner. Je m'en tire avec un œil au beurre noir, la face et les paupières égratignées par les éclats de pare-brise, mais les yeux ne sont pas atteints et je ne serai pas longtemps indisponible.

A vrai dire, j'ai la « baraka » : la balle est entrée dans l'axe, a éraflé mon casque et cassé mes lunettes pour venir finalement s'incruster au centre géométrique de mon appui-tête. Si je n'avais pas eu la précaution de baisser, comme d'habitude, mon siège avant le combat, et le réflexe de rentrer la tête en voyant

jaillir les flammes, je ne serais plus de ce monde. Mon avion a reçu plusieurs balles, mais sera bientôt réparé, grâce au dévouement inlassable des mécaniciens et des hommes de troupe qui les aident.

Pendant que je prenais paisiblement le chemin du retour, une bataille invraisemblable allait se dérouler entre Sedan et Bouillon. Morel et P... avaient à peine rejoint la patrouille de Marin qu'une vingtaine de Junker 87 de bombardement en piqué se présentaient sur la forêt des Ardennes.

Les cinq Curtiss tombant au milieu du groupe entreprirent leur travail de destruction, et pendant quelques minutes ce fut une mêlée inextricable. Les Junker aux pantalons patauds, plus lents mais plus maniables, allégés de leurs bombes, firent face courageusement, se portant mutuellement secours. Mes cinq lascars, déchaînés par le dynamisme désespéré des Allemands, tels des diables, crachaient le feu, passant de l'un à l'autre sans laisser de répit à aucun. Quelques minutes de ce ballet tragique, et les avions à cocardes volaient dans un ciel nettoyé. Seul le pistil blanc

d'un parachute se détachait sur le vert des bois. Il n'avait pas atteint les arbres que Marin voit surgir un nouveau peloton de Junker. Il ne leur laisse pas le temps d'attaquer nos lignes et tombe sur eux suivi de ses quatre équipiers qui attaquent sans trêve, jetant le désordre et semant la mort. Grisés par l'odeur de la poudre, ivres de vitesse et de mouvement, ils se multiplient et mitraillent sans relâche à bout portant, insoucieux des balles qui percent leurs plans et leurs fuselages. Devant cette furie, les Junker qui n'ont pas été descendus disparaissent pendant que plusieurs carcasses brûlent au sol. Douze Allemands au moins ont été mis hors de combat en un quart d'heure, sans perte pour nous.

Seul, Morel, dont le moteur a été endommagé par une rafale d'un Junker 87, est obligé d'atterrir train rentré près de Vouziers.

La mission est terminée et Marin la Meslée, n'ayant plus de munitions, quitte le secteur, non sans regrets, car il aperçoit dans le lointain des Messerschmidt de chasse qui montent vers lui du sol de Belgique.

CHAPITRE IV

HEURES TRAGIQUES

13 mai.

Nous sommes morts de fatigue, et chacun, dès qu'il est au sol, ne pense plus qu'à dormir un moment et « casser la croûte ». Notre lassitude est en outre troublée par les incursions fréquentes des bombardiers du Reich. Notre vie n'est plus faite que de combats et d'alertes. Tous nous demandons au ciel de nous accorder une demi-journée de repos sous forme de brouillard opaque. Mais le bleu qui nous entoure est plus pur que jamais.

Malgré cela, ceux qui restent sont toujours prêts à repartir aussitôt les avions ravitaillés

en essence et en munitions. La situation de notre armée demande d'ailleurs le sacrifice complet de nos pilotes qui l'ont compris et l'offrent avec le sourire de leurs traits creusés par la fatigue et le manque de sommeil.

Le moment est tragique en effet au sol. Les Allemands ont lancé leurs bombardiers en piqué sur la gauche de l'armée et nos fantassins, déjà ébranlés par le pilonnage de l'artillerie ennemie, ont cédé du terrain au nord-ouest de Sedan.

Une poche sérieuse menace de se produire dans la ligne Sedan-Montmédy qui, au sud de la Meuse et du Chiers, constitue notre ligne de résistance. L'effet moral du bombardement aérien sur les troupes au sol se révèle décisif. Le soldat de 1940, non aguerri par une suite de combats progressifs, est souvent terrorisé par ces avions piquant à la verticale dans un bruit de sirène, lâchant des torpilles de deux cent cinquante kilos à bout portant. Si très peu nombreux sont ceux qui ne se relèvent pas, tous se sont crus visés et touchés, et leurs nerfs ne résistent plus. Seules les âmes d'élite continuent à tenir.

Le Commandant de notre armée a fort bien saisi l'importance de cet élément nouveau dans le combat terrestre, et les ordres du jour, dans la précision des instructions, en font foi; mais il faut que ses ordres soient appuyés par un réconfort matériel sous la forme de la présence de l'Aviation de Chasse française.

Nous sommes peu nombreux, mais jusqu'à épuisement nous nous reliaisons sur les lignes. Bien mieux, pour nous montrer au fantassin et soutenir son moral, nous irons nous promener à cinq cents mètres seulement d'altitude. Là, nous ne servons à rien; là, nous sommes une proie rêvée pour le chasseur allemand qui rôde beaucoup plus haut; là, nous sommes tirés par la redoutable D. C. A. de petit calibre et les mitrailleuses de 13 m/m, et nous évitons avec peine les « chapelets d'oi-gnons » enflammés, sortes de boules de feu qui se suivent et nous obligent à évoluer brusquement. Après quoi, si nous n'avons pas été descendus et attaqués, nous monterons plus haut, livrer le vrai combat, celui que le soldat dans sa tranchée ou dans son ouvrage ne verra pas. Et quand il recevra des bombes, il se

demandera où sont les chasseurs français, ne pensant pas, dans l'enfer de son trou, qu'en altitude, son camarade pilote livre bataille à un contre dix et abat des avions, mais ne peut pas retenir les projectiles que lâche l'ennemi.

Fantassin, mon frère, sache que l'aviateur n'a jamais hésité à mourir pour soulager ta tâche.

Mais tu ne savais pas toujours à ce moment et tu l'as souvent mal accueilli quand il est descendu chez toi au bout de la fleur blanche de son parachute après avoir succombé sous le nombre, car tu n'imaginai pas, sous la pluie de fer que tu recevais, que des Français combattaient là-haut.

Pourtant, dans ce même temps, les Groupes d'Aviation de Chasse se dévouaient pour toi, comme le prouve la citation à l'ordre de l'Armée du Groupe 1/5 :

« Groupe d'élite qui, à la première grande bataille livrée par l'ennemi pour conquérir la maîtrise du ciel, a donné sous l'impulsion de son chef, le Commandant MURIN, et de ses chefs d'Escadrille, le Capitaine ACCART et le Lieutenant DORANCE, des preuves éclatantes de ses qualités manœuvrières et de sa supériorité dans le combat.

« Les 10, 11 et 12 mai, malgré un adversaire supérieur en nombre, a remporté sans subir aucune perte 33 éblouissantes victoires, ajoutant ainsi par l'énergie indomptable, l'habileté et le courage de ses pilotes, une page légendaire à l'histoire glorieuse des Ailes françaises.

« Avait précédemment abattu six avions. » Trente-trois avions abattus en trois jours sur la zone de ton armée et tu n'as jamais vu les chasseurs français te survoler, eux qui se multipliaient pour te secourir !

Aujourd'hui même, nous étions en patrouille triple de couverture sur les lignes, en fin de mission. Un des équipiers, dont le moteur a consommé davantage que les autres, nous quitte et nous restons huit pour quelques minutes encore, dépassant l'heure prévue pour protéger nos troupes autant que possible.

Les deux Officiers tchèques, le Capitaine Va... et le Lieutenant Vr... qui sont arrivés avant-hier à l'Escadrille, sont à mes côtés,

encadrés par les patrouilles de Marin la Meslée et Boitelet.

Nous allons quitter le secteur, quand j'aperçois au loin une nuée d'avions qui arrivent de Belgique vers Sedan. Je me porte à leur rencontre et les identifie bientôt : une quarantaine de bombardiers lourds et Junker 87, protégés par deux groupes d'avions de chasse Messerschmidt 110, immédiatement derrière le peloton, et Messerschmidt 109 un peu plus loin et plus haut. Cette vision évoque pour moi un défilé de Quatorze Juillet, la colonne ennemie s'étendant sur tout un coin du ciel.

Que pouvons-nous faire ?

Entraîner mes équipiers dans ce guêpier alors que nous sommes presque à bout d'essence ? Imagine-t-on une demi-douzaine de chars d'assaut attaquant une centaine de chars mieux armés et plus rapides qu'eux ; une demi-douzaine de destroyers attaquant des forces dix fois supérieures ? Folie, dirait-on. Mais l'ordre du jour du Commandant de la II^e Armée a prescrit de se faire tuer sur place plutôt que de céder. L'Escadrille ne peut céder sans combat.

Je prends de l'altitude en volant vers l'est pour aborder l'ennemi en venant du soleil et profiter de la surprise pour descendre quelques avions à la première passe. Derrière moi, tous ont compris et serrent les rangs, mais pas un dont le moteur ait une faiblesse subite. Mon fidèle second, qui a vécu les instants angoissants de la lourde responsabilité, s'apprête à lutter jusqu'à la dernière cartouche et nous montons vers nos destinées dans le bruit de nos onze cents chevaux. Sièges à position basse, les armes prêtes, les viseurs éclairés, la main sur la manette des gaz, nous sommes maintenant entre le soleil et les Allemands.

Jusqu'ici ils n'ont pas eu l'air de nous déceler, et la surprise va se réaliser. Gonflés par un premier succès, nos pilotes seront déchaînés. Mais la Flak veille ; à ma gauche éclate une énorme boule de fumée jaune, suivie d'une deuxième. Nous sommes signalés ; en effet, quelques secondes plus tard les chasseurs allemands virent vers nous qui sommes un peu bas encore.

Plein moteur, ma patrouille est montée lé-

gèrement plus vite que les deux autres, et, « plus près du bon Dieu » comme dira Marin, est prise à partie la première. J'essaie de la placer derrière un groupe de cinq Me 109 qui tourne à gauche. Il ne réagit pas, mais file plus vite que moi; je suis obligé de l'abandonner pour faire face à un second groupe de cinq qui va arriver sur mes arrières dans un instant; le dégagement que j'exécute me place le dos tourné à un troisième groupe, et j'en aperçois un quatrième qui pique à la rescousse à moins d'un kilomètre.

Ces diables de Messerschmidt ont une vitesse supérieure à la nôtre de cent kilomètres et grimpent mieux que nous; ils ont l'air de sortir de partout, mais se dérobent dès que l'on réussit à se placer derrière eux. On ne peut y rester d'ailleurs, car quoi qu'on fasse, ils sont tellement nombreux que toujours l'un d'eux est dans votre queue et vous menace.

Ma patrouille, qui était demeurée cohérente, se dissocie, car le moteur de Va... s'arrête : plus d'essence au réservoir arrière, et Va... me perd de vue pendant qu'il passe sur la réserve. De l'autre côté, Vr... a décroché

dans un virage serré à droite pour éviter une mauvaise rafale, et le combat se poursuit, ballet infernal dont le nombre de danseurs s'augmente à chaque instant de Messerschmidt en renfort, les bombardiers repassant déjà leurs lignes.

Sous nous, Sedan apparaît comme une immense tache noire semée de flammes. Nos mitrailleuses crachent des rafales courtes, car nous ne pouvons poursuivre nos attaques, obligés de dégager nous-mêmes. Un Me 109 pique sur mon Curtiss par l'avant; en cabré je tire pendant qu'il m'envoie une longue bordée de balles et d'obus, mais il passe à me raser sans m'avoir touché.

Je suis mal pris alors par cinq ou six Me 109 qui m'arrivent de tous les côtés; je bascule mon avion, partant plein gaz à la verticale, passe comme un bolide dans la mêlée du dessous et redresse péniblement, les commandes étant durcies par la vitesse.

Je remonte en chandelle pour voir un parachutiste sauter d'un Curtiss enflammé. C'est Vr... Pas le temps de me perdre en conjectures, cinq Me me prenant au passage, mais

mon appareil n'est ni assez puissant pour reprendre sur eux une supériorité d'altitude, ni assez rapide pour les tirer de près, et les rafales que je tire de loin sont sans effet notable. Eux-mêmes n'arrivent pas à toucher mon Curtiss trop mobile.

La sueur me trempe malgré la température extérieure voisine de — 20 à — 30°. Mon niveau d'essence baisse, celui de mes équipiers doit être plus bas encore; les bombardiers ont disparu et nos bandes sont épuisées. Il ne reste qu'à décrocher; un coup d'œil circulaire pour voir des Curtiss qui dégagent dans des positions invraisemblables, et je disparaîs à la verticale plein moteur pour redresser au ras du sol.

Sur le point de ralliement, je retrouve quatre avions à l'insigne de l'Escadrille, dont Morel. Ce dernier a subi, à cet endroit même, les attaques de trois Me 109 qu'il a laissés approcher sans manœuvrer, les prenant de confiance pour des monoplaces français; nos troupes ont reculé, et notre point de rassemblement est maintenant sur les lignes.

Sans attendre les absents, car le combus-

tible va nous manquer, nous regagnons le terrain où je trouverai deux Curtiss atablés à la soute à essence, deux, plus cinq, plus un qui est parti avant la bagarre. Vr..., qui nous reviendra en voiture, les jambes légèrement brûlées, fait le neuvième.

Il est difficile de restituer le combat dans son ensemble, mais deux Me 109 seront retrouvés au sol.

14 mai.

Ce matin, la visibilité était mauvaise et le Commandant m'a envoyé reconnaître seul le temps sur le secteur. Brouillard matinal.

Marin y va à son tour. Même conclusion.

Un peu plus tard je repars, et cette fois le temps s'est amélioré. Je me fais tirer par la D. C. A. allemande en un endroit que je croyais encore occupé par les Français. J'annonce le temps par message conventionnel et rentre. En arrivant au terrain, je coupe mon poste radio, ouvre les volets de mon capot, mets l'hélice au petit pas, sors le train, exécute un dernier virage, baisse les volets intrados et me présente pour atterrir, quand, n'étant plus qu'à quelques mètres du sol, je vois un sergent

retourner le Té (danger d'atterrir) et les hommes courir de toutes les directions vers les tranchées.

Une minute plus tard, je suis en montée plein moteur, train rentré, volets effacés, mes mitrailleuses prêtes à tirer. Je bats des ailes pour appeler un Curtiss qui allait se poser derrière moi; Muselli essayait son nouvel avion et comprend de suite. Il est bientôt à mon côté, et déjà l'altimètre indique deux mille cinq cents mètres. L'alerte, dont j'ai aperçu les manifestations au sol, n'était pas sans raison : au-dessus du champ de tir de Suippes s'avancent neuf Heinkel 111 en trois sections à la file.

Avant qu'ils ne soient arrivés au village et au terrain, suivi de Muselli, j'attaque le premier V de trois. Ils sont trop près de l'objectif pour que je ménage mes munitions. Une rafale longue sur l'équipier gauche, et le résultat est immédiat : son moteur gauche s'arrête, hélice en drapeau. Une rafale sur le chef de file pendant que « Museau » tire l'équipier droit, et tout ce beau monde fait demi-tour. Le village et le terrain sont saufs pour cette fois,

mais certains bombardiers ont lâché leur cargaison sur le camp de Suippes avant de reprendre le chemin de l'Allemagne ou de la Belgique.

Le Heinkel 111 dont j'ai stoppé le moteur à ma première rafale descend doucement, se traîne en prenant de plus en plus de retard sur ses compagnons qui n'ont pas l'air de s'en émouvoir et filent bon train. J'épuise mes bandes sur lui pour l'achever, aidé de Muselli. Au cours d'une passe, une dizaine de bombes se décrochent, et j'ai un instant d'anxiété vite passée. Des explosions au sol se produisent dans un bois. Je préfère les voir là plutôt que dans le domaine privé de l'Escadrille ou sur les troupes du camp de Suippes. Bientôt, le deuxième moteur flanche et notre Heinkel ira mourir dans la région de Stenay.

Muselli et moi atterrissons pour recevoir la visite de J. Kessel et assister au décollage de tout le reste du Groupe pour la mission prévue ce matin : seize avions sous la conduite en vol du Commandant Murtin.

De la terrasse ensoleillée que nous avons, de nos mains, aménagée derrière la tente,

nous pourrons voir arriver tout à l'heure les Curtiss, mais nous attendrons vainement le seizième, le Lieutenant tchèque H..., de la deuxième Escadrille, qui, au cours d'une dure bagarre avec des Messerschmidt 109, a sauté de son avion en feu à grande vitesse. Son parachute n'a pas résisté au choc de l'ouverture.

Nous apprenons que, sur le front terrestre, l'Armée est maintenant sur la ligne Stonne-Beaumont-Inor; mais on nous demande de tenir prêts nos effectifs au complet pour la contre-attaque préparée pour demain par le Général Huntziger dans la région sud de Sedan.

En fin de journée nous quittons Suippes pour Saint-Dizier, où nous arrivons à la nuit tombante. Nous avons abandonné à regret notre installation, les merlons où nos avions ne craignaient guère les bombes ennemies, les abris et dortoirs souterrains construits par nous en tôles métro recouvertes d'une bonne épaisseur de terre et camouflés par des mottes d'herbe; nos hommes y trouvaient une sécurité relative qui leur manquera désormais.

Ce repli ne nous apporte pas de réconfort,

bien au contraire, car il faut que nos affaires marchent mal pour que le Commandement nous ordonne de quitter Suippes.

En fait, si notre II^e Armée tient partout entre le Chesne, Inor et Montmédy, il n'en est pas de même à sa gauche où les lignes vont passer bientôt à Attigny pendant que les Allemands effectuent une véritable course à la mer vers l'ouest.

Nous perdons un peu plus chaque jour l'espoir de voir l'Armée terrestre arrêter les divisions ennemies. Si seulement les troupes tenaient au sol, en abattant chaque jour de nombreux avions nous finirions par causer aux Escadres adverses des pertes importantes. Des groupes d'avions de chasse modernes Dewoitine 520 arrivent au front, et je pense qu'ils vont faire un bon travail. Nous-mêmes devons recevoir dans un mois des avions plus rapides et plus puissants, et les bombardiers américains commencent à paraître dans notre ciel.

Mais chaque jour voit un nouveau recul, et déjà nous sentons poindre la défaite.

CHAPITRE V

LE BEAU TEMPS DURE

18 mai.

Non seulement nous sommes employés sur le secteur de notre Armée qui contre-attaque et qui a repris Stonne une fois de plus aujourd'hui, mais on nous envoie protéger les troupes qui arrivent lentement dans la région de Soissons pour contenir l'effort allemand entre l'Oise et l'Aisne.

Le Groupe a reçu mission de couvrir un important débarquement de troupes en gare de Fismes, de 13 h. 15 à 14 h. 15. La deuxième Escadrille était déjà en place quand le P. C. des Forces aériennes nous avertit que le débarquement est retardé d'une heure. Nous partons en patrouille triple après avoir parcouru

cent cinquante kilomètres avant d'atteindre le secteur, un véritable voyage, et remplaçons les neuf avions dépensés inutilement.

Le ciel s'est couvert de cumulus vers deux mille mètres, avec de larges trous. Sans doute les bombardiers viendront-ils au-dessus du plafond, mais ce serait désastreux de les laisser passer s'ils attaquaient leurs objectifs à basse altitude. Aussi, par radio, je donne l'ordre à Marin de monter au-dessus de la couche nuageuse avec ses équipiers Rey et Vuillemain et la patrouille Morel, Rouquette, Muselli.

Je reste vers quinze cents mètres avec mes deux équipiers, P... et le Capitaine V... Légèrement au-dessous de moi, croise une patrouille simple de Potez 63; elle disparaîtra mystérieusement tout à l'heure.

Les minutes passent et le ciel est vide; des parasites gênent les communications radio, mais je garde cependant contact avec mes deux autres patrouilles.

Un message de « Marina » va me faire sauter : « Allo, Cara, ici Marina, ennemi en vue, altitude... » Ici, une suite de crachements

me déchirent les tympans. Mais déjà mon moteur est plein gaz, et nous montons en spirale dans un trou. « Allo, Marina, altitude? » Dans une friture épouvantable, il me semble saisir : « Trois mille mètres. »

Nous émergeons vers deux mille cinq cents mètres au-dessus de Fismes, continuant à grimper, et j'aperçois peu après un peloton d'une vingtaine de bombardiers, suivi d'un deuxième de même importance. Autour d'eux, mes six malheureux petits Curtiss, semblables à d'inoffensifs moustiques sur une énorme masse se déplaçant d'une façon inévitable.

Pendant les quelques secondes qui nous séparent encore, nous continuons à gagner de l'altitude en manœuvrant pour attaquer de face et à hauteur afin de disloquer la formation avant qu'elle n'arrive sur l'objectif. Mes équipiers ont compris mon intention et, avec moi, vont concentrer leurs feux sur l'avion-guide que nous tirons tous trois successivement dans l'axe, sans qu'il se déroute d'un degré. Pourtant, nous avons pu voir les impacts des balles que nous avons lâchées jusqu'à bout portant, mais aucune n'a touché

d'organe essentiel, et le Heinkel 111 a progressé avec un calme imperturbable, encadré de si près par ses équipiers que, de face, nous avons eu l'impression de nous trouver devant un immense plateau formé de plans enchevêtrés sans solution de continuité. Dans un meeting, ce vol serré d'avions lourds aurait fait sensation.

L'attaque par l'avant a dû les surprendre, car aucun mitrailleur ne nous a tirés, mais ils vont prendre leur revanche par l'arrière. Aussitôt finie la rafale, nous avons viré en montant pour retomber sur le peloton. Déjà un Heinkel, touché gravement par la patrouille de Marin, a dégagé et est poursuivi par Vuillemain qui l'achèvera.

Nous revenons sur l'ailier gauche, concentrant nos feux pour détruire systématiquement et complètement le plus grand nombre possible d'appareils. Sous le feu de cinq Curtiss, il ne tardera pas à commencer à fumer. Morel, devant moi, fait une passe d'un cran magnifique : il reste dans la queue à moins de cinquante mètres sans manœuvrer, alors que de tous les bombardiers les mitrailleuses cra-

chent sur lui et laissent derrière le peloton un véritable petit banc fort impressionnant de cumulus bleuâtres, formés par la fumée de la poudre.

La passe est décisive et le Heinkel part en piqué, moteurs arrêtés, suivi de P..., mais peu de temps après, un parachute se balancera sous nous : Morel a sauté.

Mais déjà l'avion-guide de la section extrême-gauche, que nous avons tiré à de courts intervalles, est lui aussi hors de combat.

Entre temps, je me suis senti dégagé d'un grave souci : les Heinkel 111 sont passés à mille ou deux mille mètres à droite de l'objectif que nous avions à couvrir et qui était dissimulé par un énorme nuage fait sur mesure. D'ailleurs, l'heure de fin de mission est arrivée pour nous et je n'ai aucun remords à laisser mes pilotes poursuivre la lutte sans revenir sur le point assigné.

Le Heinkel qui se trouve maintenant extrême ailier gauche, ne tarde pas à subir le sort des précédents : son moteur droit s'arrête et se met à fumer; il n'attend pas davantage et se précipite en virage à droite en piqué vers

ses lignes. Je le suis, mais il est coriace et il me faudra plusieurs rafales pour arrêter le deuxième moteur et faire sortir le train; un Curtiss m'y aidera, celui de Rey, qui me rejoint.

Nous remontons de concert vers le gros du peloton qui vient de faire demi-tour. J'ai épuisé les munitions de mes armes d'ails, mais il me reste des munitions pour les mitrailleuses de capot qui se sont vidées moins rapidement, leur cadence de tir étant plus faible.

J'avise alors un Heinkel qui a perdu un peu de terrain dans le virage, et fais signe à Rey de me suivre, car je crains de ne pas avoir assez de projectiles pour obtenir seul la décision. Mais mon jeune équipier ne me comprend pas; plein d'allant et de vie, excité par l'odeur de la poudre, il fonce dans le tas avec le mépris le plus complet pour les douzaines de mitrailleuses qui essaient de l'atteindre, et avant d'arriver dans la queue de mon bombardier je vois « Régina » faire une chandelle magnifique après une passe en piqué.

Avec application, à une centaine de mètres

de mon but, je lâche mes balles avec une lenteur désespérante : « Tac... Tac... Tac... » Je pourrais presque les compter; mais les armes de capot sont plus précises, et les impacts s'inscrivent régulièrement. Un moteur émet des globes de fumée de plus en plus fréquents, et bientôt l'autre cessera à son tour de fonctionner; la descente s'accélère pendant que ma mitrailleuse droite se tait et que sa voisine est secouée par un ultime frémissement.

Le Heinkel a son train sorti qui se balance mollement, déverrouillé; il se repliera trois ou quatre minutes plus tard à l'atterrissage en campagne entre Fismes et Laon.

Je me retrouve seul; où sont les autres ? Je me rends à Fismes où nous avons fixé le point de rendez-vous. Rien. Après plusieurs minutes d'attente et de pénibles appels radio, je prends la direction de Saint-Dizier, confiant dans les ressources de mes équipiers. En survolant Vitry-le-François, dont tout un pâté de maisons brûle, je vais reconnaître un monoplace, un Morane 406 qui a l'air de roder son moteur.

A l'arrivée au terrain, je m'aperçois que deux au moins de mes pilotes ne se sont pas

perdus, car deux Curtiss gisent sur le ventre; quant à moi, j'atterris roues crevées par des balles, mais sans incidents.

Rey et Morel ne sont pas rentrés. P... a vu Rey atterrir, hélice calée, dans la minuscule clairière d'un bois. Atterrissage dur, car la place était restreinte et coupée d'une route que le Curtiss a pu franchir de justesse pour s'affaler de l'autre bord. Le pilote ne serait pas sorti de l'avion.

Aucune nouvelle de l'un ni de l'autre.

Marin la Meslée a failli sauter en parachute. Je le trouve encore étendu sur l'herbe, entouré des soins pressés de Gougerot; en effet, une balle a coupé une tuyauterie du dispositif de relevage du train, et l'huile Lockheed s'est répandue dans la carlingue, causant à Marin une sorte d'anesthésie lente. Sentant qu'il allait s'évanouir complètement, il s'est débouclé et a ouvert la cabine; l'air extérieur l'a ranimé quelque peu et il a ramené son avion qu'il a dû poser sur le ventre, de même que Muselli dont le Curtiss a reçu entre autres une balle dans le moteur de train.

Les cinq autres avions qui sont revenus sont

tous plus ou moins criblés de projectiles; celui de Vuillemain, notamment, porte une quinzaine de trous. Le mien a reçu une balle dangereuse dans un cylindre. La dix-septième depuis le début de la guerre, m'a dit mon mécanicien, le Sergent Blondeau, qui retrouve de temps en temps des projectiles que je n'ai pas sentis arriver.

En résumé, pour six Heinkel 111 hors de combat, six avions de l'Escadrille indisponibles; deux sont irréparables sur place, et les deux derniers demanderont vingt-quatre heures de travail : belle défense des Heinkel 111.

Si seulement, comme les Me 109 ou 110, ou les Bloch, les Morane et les Dewoitine, nous avions eu des canons, je suis persuadé qu'avec le potentiel que représentaient mes neuf pilotes, il y aurait eu bien des tuyauteries d'huile ou d'essence démolies et plus de bombardiers allemands au sol sans que nous ayons souffert autant des balles des mitrailleurs, car nous ne nous serions pas approchés à cinquante mètres : un confortable carton à deux cents mètres, deux ou trois obus par moteur et le tour aurait été joué.

Nous subissons les désagréables conséquences des « quarante heures ».

18 mai, 22 h. 30.

Toujours pas de nouvelles de Rey et Morel. Un silence aussi long laisse peser sur chacun de nous une secrète angoisse.

19 mai.

Pendant que l'on répare mon 151, j'ai sauté dans une voiture et me suis rendu dans la région où a eu lieu notre combat d'hier pour retrouver la trace de mes deux absents.

Le spectacle sur les routes est désolant ; partout des réfugiés. J'ai chargé une vieille femme assise sur un talus, le pied foulé, et l'ai menée au village le plus voisin, village presque totalement abandonné de ses habitants. Plus loin, j'ai ramassé et conduit jusqu'à la gare la plus proche une jeune femme et ses deux bébés, et je suis arrivé à Château-Thierry pour voir bombarder la route et la gare.

Je passe la Marne sur un pont dont le génie prépare la destruction et j'arrête la voiture dans la cour de l'hôpital où m'a envoyé la gendarmerie. Un médecin m'apprend qu'un sergent-chef aviateur a en effet été amené hier soir avec une balle dans la cuisse ; soigné rapidement, il a été évacué sur l'hôpital de Villiers-sur-Marne. Sa blessure serait sans gravité, et le blessé a montré un moral splendide pour lequel le docteur me prie de le féliciter.

Sans délai, je me porte à Fère-en-Tardenois pour prendre des nouvelles de Rey. Là, en effet, on m'indique l'endroit où il a atterri ; c'est bien lui que P... a suivi ; avant d'aller voir le Curtiss de mon sous-lieutenant, je casse la croûte avec les gendarmes, car on ne trouve plus de vivres, les réfugiés de plus en plus nombreux faisant le vide. Pendant ce temps, le bruit des bombes qui explosent sourdement après leur lugubre sifflement nous tient compagnie.

Un petit détour pour reconnaître des Heinkel abattus par l'Escadrille nous procure à nouveau les émotions bien connues des bombardements : sur la route, des colonnes de

civils se couchent ou s'égaillent pour reprendre leur interminable chemin soit à pied, soit, rarement, avec leurs carrioles chargées de tout ce qu'ils ont pu emporter; j'en rencontre qui ont couvert une voiture d'enfant de branchages pour la camoufler : simplicité touchante de ces êtres traqués et apeurés.

A trois kilomètres de Fère-en-Tardenois, le gendarme qui m'accompagne et moi-même avons tout juste le temps, après un virage de film américain, de nous camoufler dans un sous-bois et de nous mettre à l'abri pendant que la vague ennemie déferle dans un bruit sinistre. Dans les champs, les pauvres gens se sont blottis au fond des moindres fossés. Nous nous remettons en route. Là-haut, le crépitement des mitrailleuses et les coups plus sourds et plus espacés des canons sont l'indice d'un combat qui s'éloigne avant que j'aie pu en comprendre quoi que ce soit.

Un rapide examen d'un Heinkel 111 aux trois quarts brûlé ne me permet pas de déterminer avec exactitude la disposition de son armement.

J'arrive au Curtiss de Rey, le numéro 33, où



« Un énorme nuage... »

je récupère tout le matériel possible et reprends la route de Château-Thierry, de plus en plus encombrée par les convois de réfugiés; certains d'entre eux sont en route à pied depuis huit jours, partis de Belgique le 10 mai. Plus loin, entre Château-Thierry et Villiers-sur-Marne, je croise des convois d'autobus parisiens, parents des légendaires taxis de la Marne. Tout cela est morne, sombre, fatigué; aucun signe d'enthousiasme; la désolation règne ici avant que les combats s'y soient déroulés.

A l'hôpital immense de Villiers-sur-Marne, une double rangée de brancards : ceux qui arrivent du front, et ceux qu'on envoie à l'arrière. Le service médical est surchargé par l'affluence soudaine des blessés qui proviennent des hôpitaux abandonnés devant l'avance ennemie; la dure bataille qui se déroule se charge pourtant d'en procurer suffisamment.

Après des recherches de salle en salle, je trouve Rey sur son lit, encore assommé par un coup sérieux qu'il a reçu au front en atterrissant dans la minuscule clairière. A mes paroles, il répond d'abord par un grognement

désagréable, mais reprend bientôt tout à fait connaissance pour me demander de le tirer de là. Je lui conseille de se reposer en lui promettant de ne pas le perdre de vue, et le quitte rassuré : le médecin me le donne rétabli dans quinze jours.

Je continue à chercher Morel, mais après avoir couru par tous les couloirs, je finis par apprendre qu'on a dû l'évacuer par un train sanitaire, classé blessé léger, destination inconnue; sans doute le reverrons-nous bientôt lui aussi à nos côtés.

Au retour, je suis la Marne sur la rive droite d'abord. Ça et là des maisons brûlent, des camions fracassés ont été poussés sur les bas-côtés, des immeubles sont en ruine et des colonnes de fumée s'élèvent un peu partout pendant que des bombardiers rentrent chez eux.

A Château-Thierry je veux utiliser la route Montmirail - Sézanne, plus rapide, qui me permettrait d'éviter l'encombrement des abords de la Marne, mais la route est barrée, rendue impraticable par un bombardement allemand, et je m'engage sur la route d'Épernay, où des

entonnoirs sur la chaussée gênent la circulation sans l'interdire totalement.

Le spectacle y est plus désolant encore que ce matin; ni convois ni camions par ici, mais des groupes de soldats qui cherchent à rejoindre leurs corps à pied, les trains ayant été arrêtés par la destruction des voies ferrées en plusieurs points.

Aux abords des ponts sur la Marne, quelques dizaines d'hommes avec parfois, bien rarement, un canon anti-chars. Après Épernay, je charge deux infirmières qui essaient de gagner l'hôpital de Bar-le-Duc. Dans Vitry, un quart des immeubles est consumé ou effondré. J'arrive à Saint-Dizier au dîner, ma foi en la victoire entamée, car si le front de l'Aisne est percé, nous n'avons plus ni hommes ni matériel pour résister en profondeur et permettre un regroupement sérieux sur la Marne.

Marin, Vuillemain et P... viennent d'atterrir. Ils étaient en alerte renforcée quand ils ont entendu dans le lointain un bruit de bombes; décollant aussitôt, ils ont trouvé, grâce aux fumées des incendies, une douzaine

de Heinkel 111 qui venaient de mener l'attaque contre Vitry-le-François. Ils en ont abattu deux dont un a explosé avec ses occupants, non loin de la cote 304 où V... avait percuté le sol.

Notre mise en œuvre est de plus en plus difficile pour le Commandant de Groupe, car le guet fonctionne mal, beaucoup de lignes téléphoniques étant détériorées. Le P. C. n'avait même pas été prévenu du bombardement de Vitry, dis'ante de vingt-cinq kilomètres.

On m'a dit que le Ministre de l'Air était venu aujourd'hui au terrain nous féliciter.

26 mai.

Depuis le 18, la situation n'a fait què s'aggraver. Les armées du Nord sont maintenant complètement coupées, repliées vers Dunkerque. La II^e Armée tient et notre secteur est toujours le même. Les missions se succèdent dans des conditions de plus en plus pénibles pour nous, car les Me 109, forts de leur supériorité numérique et de leur vitesse, apparais-

sent et nous attaquent dès que nous sommes sur les lignes depuis plus de dix minutes.

Les Potez de reconnaissance se font abattre et, en plus de nos missions de chasse, on nous demande d'assurer des vols de reconnaissance à basse altitude. Le Commandant Nast, en particulier, a effectué un trajet de plus de cent cinquante kilomètres chez l'ennemi. Marin, lui, a dû faire deux reconnaissances coup sur coup pour rapporter des renseignements urgents : un premier Potez n'était pas rentré, le deuxième avait pu se poser criblé de balles; heureusement, Marin est revenu indemne et s'est même donné le luxe de mitrailler un convoi allemand au retour. Mais ces vols sont fatigants de tension, car le monoplace n'a pas de mitrailleur pour surveiller l'arrière, et le parcours doit s'effectuer en lacets incessants pour éviter la surprise. Si l'on est attaqué, il faut faire face et lutter jusqu'à ce que l'ennemi abandonne, car, sans défense par l'arrière, le combat en retraite n'est pas possible.

Pour les missions photographiques et toutes celles qui nécessitent la présence d'un observateur, pas moyen d'envoyer un monoplace.

Aussi avons-nous de fréquentes missions de reconnaissance à protéger. Jusqu'à maintenant d'ailleurs, tous les Potez 63 qui ont demandé l'appui de l'Escadrille sont rentrés à leurs bases. Non pas que les Me hésitent à nous attaquer : il y a deux ou trois jours, notamment, nous étions neuf au départ autour du triplace; en rentrant dans nos lignes nous n'étions plus que deux, Va... et moi, pour le protéger des dernières attaques des chasseurs allemands. La patrouille Vuillemain d'abord, puis celle de Marin, avaient dû faire face à des Me 109 qui les avaient prises à partie; plus loin, P... avait éprouvé le désir de descendre un Henschel d'observation au passage. J'étais inquiet en me rendant sur le point de ralliement, mais quelques minutes plus tard tout mon monde était rassemblé et nous repartions en couverture sur les lignes.

Mes pilotes sont plus que jamais gonflés de leurs succès; ils ont rencontré de telles supériorités numériques en face que rien ne les étonne plus désormais. Grâce à leur maîtrise incontestable dans l'art du pilotage, ils se sortent de situations normalement sans issue et

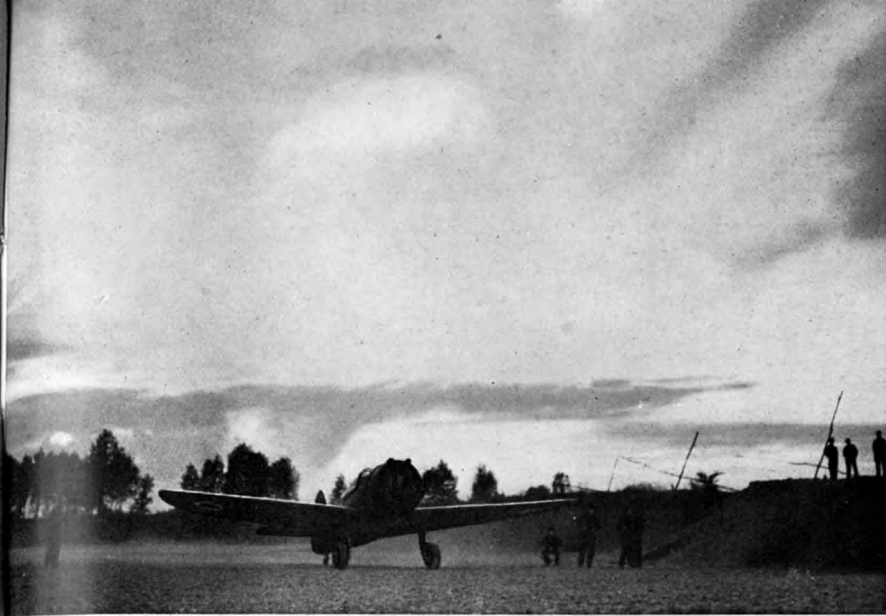
recommencent quelques heures plus tard. Heureusement, personne à l'Escadrille n'a été touché depuis le 18 mai et l'équipe est plus cohérente que jamais.

Ce matin, nous avons accompagné un Potez 63 en reconnaissance. Le plafond était continu vers quinze cents mètres. Naturellement, à peine entrés dans les lignes, au nord de Longwy, la Flak nous prend à partie, mais par contre, comme nous nous promenons au ras des nuages, les chasseurs allemands n'interviennent pas. La protection terminée, après avoir lâché au sud de Stenay le triplace qui regagne son terrain, nous nous dirigeons en suivant les lignes par Stonne jusqu'à l'étang du Chesne pour nettoyer le ciel des Henschel indiscrets qui pourraient faire de l'observation sur le secteur de la II^e Armée.

Nous avons à peine commencé notre mission que j'aperçois des éclatements de D. C. A. française dans la direction de la trouée de Grand-Pré. Mes équipiers ont vu également, car ils battent des plans; et voilà la patrouille triple qui fonce plein gaz au nord des éclatements, pour couper une retraite possible.

Bientôt, collés au plafond, et disparaissant de temps à autre dans les petits nuages effilochés qui s'accrochent çà et là, dans le gris estompé du stratocumulus, nous découvrons des fuseaux sombres qui glissent rapidement vers la Belgique. Déjà nous sommes sur eux, et avant qu'ils ne nous aient décelés, la patrouille Vuillemain attaque plein arrière, la mienne trois quarts arrière, celle de Marin par l'avant presque simultanément, car nous sentons tous les lignes proches et des nuages accueillants pour les trois Heinkel 111.

La pensée de ces neuf Curtiss convergeant à plus de quatre cent cinquante kilomètres à l'heure dans un demi-brouillard me fait frémir à l'idée des collisions possibles, mais tous ont l'œil et, avant qu'il ait pu se réfugier dans « la crasse », l'équipier gauche est touché et va se poser dans nos lignes à Tannay. J'essaie de suivre les deux autres de près dans le banc de nuages, mais je les perds de vue. J'émerge avec l'espoir de les retrouver, la couche étant peu épaisse. Muselli a fait de même, et nous voyons effectivement sortir nos deux larrons qui replongent dans le coton avant que nous



« En atterrissant, j'apprends que le capitaine Va..., resté seul,... »

n'arrivions à leur portée. Je les piste au jugé, mais ils disparaissent définitivement et je me retrouve au nord de Stonne sous le plafond. Les lignes sont balisées par les villages qui fument.

Sans m'attarder dans ce coin malsain pour un chasseur isolé, je prends la direction de Sainte-Menehould, notre point de ralliement que nous avons fixé suffisamment loin depuis la mésaventure de Morel au-dessus de l'étang du Chesne. Je passe la trouée de Grand-Pré et m'engage sur l'Argonne sans voir de Curtiss, mais, alors que j'arrive à la hauteur de Séchault, je me trouve nez à nez avec un Heinkel 111 qui se balade au ras des nuages.

Huit cents mètres à peine nous séparent, le temps de cabrer, viser, tirer une rafale, et nous nous croisons à quelques envergures. Pendant le virage sec que j'exécute pour revenir me placer dans sa queue avant qu'il ait disparu dans le brouillard, j'ai la joie de voir la patrouille de Vuillemain surgir plein gaz sur l'arrière du bombardier. Je me paie le luxe de regarder d'abord tirer mes trois lascars pour les critiquer éventuellement à l'at-

terrissage, mais ils opèrent fort bien et le bimoteur, sous les attaques de quatre chasseurs de la Spa 67, ne rejoindra pas ses lignes, pourtant voisines.

Il ne se passe pas de seconde qu'il ne reçoive une grêle de balles. Un moteur est arrêté déjà, et il ne peut plus s'échapper en montant dans les nuages. Le pilote agite son appareil en tous sens, mais il ne nous décamponnera pas. Arrivé à mille mètres, il se met à faire des montagnes russes étonnantes; Vuillemain, qui est derrière lui, me fait sourire, car il les suit, imperturbable. Si l'autre savait à qui il a affaire, il ne se fatiguerait pas inutilement. Nous sommes à cinq cents mètres d'altitude maintenant, et pendant que j'envoie une rafale plein arrière, je reçois de l'huile; un moteur arrêté et l'autre au ralenti et fumant, le train sorti, notre Heinkel n'ira plus très loin et j'attends alors paisiblement qu'il se pose, ce qui ne tarde guère.

Mes trois jeunes, déchainés par cette deuxième victoire, tournent autour du bimoteur qui s'est affalé dans un pré aux environs de Châtillon-sur-Bar, dans la vallée, et tout à

leur joie, ils ne voient pas les battements d'ailes que je leur prodigue pour les rappeler et les emmener. Je dois attendre plusieurs minutes leur bon vouloir, mais je leur pardonne en surveillant le ciel d'où peut surgir le Messerschmidt à l'affût d'une surprise.

A peine arrivés sur le point de rassemblement où Marin m'attend avec sa patrouille, la radio m'apprend que Le Calvez et P... ont dû rentrer en panne, ayant reçu des balles lors du premier combat, mais les avions sont réparables. Nous prenons la route de Saint-Dizier, quand le P. C. nous signale que Vitry vient à nouveau d'être bombardé; de Givry en Argonne il n'y a qu'un pas, et je m'y porte avec les six équipiers qui me restent. Nous apercevons vite la ville dont un quartier est en flammes, mais les bombardiers se sont volatilisés dans les nuages et nous rentrons sans avoir pu les joindre.

En atterrissant, j'apprends que le Capitaine Va..., resté seul à l'Escadrille, a décollé au bombardement de Vitry-le-François, trouvé douze Heinkel 111 que, courageusement, il a attaqués; il a descendu l'un d'eux dans le

camp de Suippes, mais lui-même a reçu une balle dans le pare-brise et ses yeux sont criblés de minuscules éclats de plexiglass : il ne pourra pas voler pendant quatre ou cinq jours ; Vr..., à peu près guéri, prendra sa place.

Ce soir, nous avons la surprise d'apprendre que des Me 109 sont venus jusqu'à la verticale de Saint-Dizier ; confiants dans leur supériorité de vitesses horizontale et ascensionnelle, ils s'enhardissent de jour en jour. Que ne pouvons-nous avoir seulement pendant une journée un P 42 de six cent quarante kilomètres à l'heure, pour faire un peu le pavé dans la mare aux grenouilles !

28 mai.

Hier, le Roi des Belges s'est rendu dans des conditions grosses de conséquences pour nous. Ce matin, les Anglais commencent, paraît-il, à s'embarquer à Dunkerque.

Notre II^e Armée tient toujours, mais nous sommes exténués avec ce beau temps persistant. Gougerot a pris nos tensions sur la piste tout à l'heure ; elles sont incroyablement basses. Ce soir, je suis allé chercher à l'arrière

un Curtiss neuf pour l'Escadrille, et cela a failli m'être fatal : au retour, en roulant au sol, la jambe droite du train d'atterrissage s'est enfoncée dans un trou dissimulé sous les hautes herbes, et au fond duquel se trouvait une bombe non encore éclatée. J'en ai frémi rétrospectivement.

CHAPITRE VI

DERNIÈRE MISSION

1^{er} juin.

« 1/6 : Curtiss 151, 3 atterrissages. Durée
« 3 heures. — D. A. T. »

Aujourd'hui, après cinq mois, quand je regarde ces deux lignes uniques et sobres, je retrouve l'atmosphère simple de nos combats.

Ce jour-là, mon fils aîné avait sept ans, l'âge de raison, dit-on, comme si les hommes étaient un jour raisonnables!

J'avais décollé, encadré de P... et Le Calvez, pour intercepter au retour une expédition de bombardiers signalés dans la région de Bour-

ges, avec l'ordre de me porter au sud de Chaumont en attendant des précisions.

Quelques minutes après l'envol, la station radiotéléphonique de campagne a une panne d'émission. Elle va sans doute pouvoir réparer; je continue cap au sud, en prenant de l'altitude. La visibilité est excellente, et même sans être guidé par radio, j'ai une chance d'apercevoir l'importante expédition ennemie de très loin. En admettant que les bombardiers repassent la frontière au nord de Bâle où ils sont entrés en France à l'aller, leur itinéraire passe vers Gray où je me porte.

Là, j'attends un moment, et, ne voyant rien venir, je vais faire demi-tour, quand, en cherchant à prendre contact avec le P. C. toujours en panne, j'entends la station d'un autre Groupe de Chasse.

« Allo, 3 zéro 7. Quarante bombardiers remontent la vallée du Rhône, au sud de Lyon. Altitude 4.500 mètres. »

Un coup d'œil sur ma carte : ils vont passer sur le Jura; j'ai le temps de faire de l'essence à Dijon et de redécoller pour les intercepter, grâce aux indications de cette station radio-

téléphonique de campagne que j'entends merveilleusement bien.

Quelques minutes plus tard, nous atterrissons sur le terrain de la capitale de Bourgogne, entre les trous de bombes. Au milieu de la désolation de cette base à demi détruite et évacuée, il se trouve quand même un camion-citerne d'essence pour compléter nos pleins. Pendant que nous les faisons, la sirène se met à mugir; je fais décoller Le Calvez aussitôt son plein terminé, puis P... avec ordre de m'attendre au-dessus de la piste et de la couvrir pendant que je termine l'opération pour moi-même et établis les papiers. Je rejoins bientôt mes deux équipiers.

Aussitôt en l'air, j'entends à nouveau « 3 zéro 7 » qui donne l'ordre à une de ses patrouilles de se porter sur Dijon, altitude quatre mille. Je monte à quatre mille cinq et vois arriver cinq Dewoitine 520, les derniers-nés des avions de chasse français, armés d'un canon et de quatre mitrailleuses. Ensemble, nous pouvons faire du bon travail.

Le P. C. inconnu transmet l'ordre de se porter à Pontarlier et donne de précieux ren-

seignements de position sur le peloton de bombardiers que nous devons rencontrer bientôt.

Je suis depuis deux ou trois minutes à la verticale de Pontarlier, quand je retrouve mes fidèles Dewoitine qui se présentent cinq cents mètres plus bas. Soudain, j'entends un dialogue qui m'amuse :

« Allo! Allo! 3 zéro 7, j'aperçois trois monoplaces au-dessus de moi!... » — « Allo, ici 3 zéro 7, que dites-vous? » — « J'aperçois trois monoplaces... » — « Qu'est-ce? » — « Ce sont sans doute des Anglais. » (Oh! innocence du combattant! Des Anglais dans le Jura, alors que la perfide Albion a gardé égoïstement presque tous ses chasseurs dans son île, pendant que les pilotes de chasse français étaient submergés par les avions du Reich.)

« Allez les reconnaître, mais ne vous battez pas. »

Je m'efforce de faciliter la tâche du chef de patrouille en réduisant les gaz et en lui montrant le plus possible mes cocardes. Il signale quelques instants plus tard :

« Ce sont trois Curtiss. »

J'entends dans la station radio une conversation où les speakers se demandent à quel Groupe de Chasse nous pouvons appartenir. Evidemment, en principe, nous n'avons rien à faire par ici, mais plutôt que de rentrer à Saint-Dizier sans avoir été engagé, avec ma patrouille, malgré tout dépensée, puisqu'il faudra refaire nos pleins et nous donner un peu de repos avant de nous relancer dans l'atmosphère, j'ai préféré essayer de réussir cette interception à peu près sûre, en raison des renseignements précis qui nous sont transmis.

Nous défendons la France ici aussi bien que dans la région de Saint-Dizier; pourtant j'ai comme un pressentiment que cela ne nous portera pas bonheur, mais ce ne sera pas une impression qui nous empêchera d'attaquer à fond selon la méthode de l'Escadrille.

Nous ne restons pas longtemps en surveillance; une quantité de bombardiers apparaissent dans le sud-sud-est et nous nous y portons, vitesse toute naturellement.

Je laisse aux Dewoitine, qui travaillent dans leur fief, la liberté de manœuvre en demeu-

rant légèrement au-dessus d'eux. Ils se présentent par l'arrière et attaquent le centre et l'aile droite. Aucun inconvénient à ce que je me porte sur l'aile gauche, et je fonce en un piqué qui me place à cent cinquante mètres derrière le Heinkel 111 extrême gauche, pendant que je vois les D. 520 dégager sur la droite après leur première passe et revenir vers le peloton. Je tire rafale sur rafale et, en quelque dix ou quinze secondes, le Heinkel visé commence à perdre du terrain et à fumer. Son compte est réglé ; il sera rapidement achevé, malheureux isolé, mais je ne le saurai que par mes équipiers. A ce moment, en effet, je perds connaissance...

Quelques secondes, et je retrouve une ombre de conscience ; la main que je passe sur mon visage est rougie par le sang. Mes gestes lents et pesants exigent un immense effort. La main gauche sur la manette des gaz que je ne pense pas même à réduire, le manche à balai abandonné, je fixe le tableau de bord comme pour chercher à comprendre. Dans un voile rose, mon œil accroche l'aiguille de l'indicateur de vitesse : elle tourne, tourne, dépasse la verti-

cale. Un éclair de lucidité : six cents kilomètres à l'heure, je suis en piqué. Plein moteur ? Je n'en sais rien.

Toute ma volonté se tend vers un but : sauter. Mes dernières forces m'abandonnent invinciblement. Ma main qui glisse sur la manivelle dégouttante de sang, tourne lentement, péniblement, pour ouvrir la cabine pendant que je fais jouer le dispositif qui me libère des bretelles et ceinture. Je tombe vers l'avant. Me poussant lourdement au dehors, je sors le bras gauche qui est retourné par la vitesse pendant que je me sens brutalement collé au dossier. L'avion doit continuer sa chute vertigineuse. Un suprême effort, et je m'arrache à mon fidèle 151.

Mon corps heurte le plan fixe, tournoie dans le vide. Un dernier éclat de raison : ne pas ouvrir le parachute trop vite, car il se déchirerait sous l'effet de la vitesse ; ne pas l'ouvrir trop tard, car je m'écraserais au sol, et je m'évanouis complètement, laissant à mes réflexes le soin de commander à mon seul bras valide de tirer sur la poignée d'ouverture que je cherche confusément sur ma poitrine...

Je suis revenu à moi dans une ambulance aux ressorts déficients, pour dire au chauffeur de marcher moins vite afin de diminuer les cahots, à quoi un infirmier consolant m'a répondu, après m'avoir demandé si j'étais bien Français : « T'en fais pas, mon vieux, t'es sauvé. »

Opinion réconfortante peut-être par sa familiarité, mais toute personnelle, si j'en crois les diagnostics émis quelques heures plus tard par les médecins de l'hôpital de Pontarlier, alors que je gisais, la face criblée d'éclats dont le principal avait découpé à l'emporte-pièce, entre les deux yeux, un trou grand comme une pièce de dix sous, et s'était arrêté, miraculeusement coincé à cinq centimètres de profondeur, sans avoir touché le cerveau, des dents cassées et la mâchoire douloureuse, le bras gauche presque totalement paralysé, une fracture ouverte à la jambe gauche, péroné et malléoles cassés, et le corps entier perclus de courbatures et meurtri de coups.

Opéré de suite de la jambe et magnifiquement soigné, j'eus le lendemain la visite du Commandant Nast avant d'être évacué sur

Lyon pour y être opéré de la tête. Je n'étais pas au bout de mes émotions.

Transporté dans un petit avion sanitaire, nous sommes partis tard. L'avion n'avance pas et le voyage me semble interminable à cause des vibrations douloureuses, quand j'entends le pilote dire que la brume tombe avec le soir; je connais la région et j'indique au Lieutenant-Médecin Brochard qui m'accompagne que le terrain d'Ambérieu est souvent dégagé quand celui de Bron est bouché. Il me tranquillise, ou du moins essaie de le faire. Pour l'heure, je souffre de me sentir absolument inutile : je ne peux pas m'asseoir, et mes pansements me rendent tout à fait aveugle.

Nous approchons de Lyon, quand le pilote déclare qu'il est ennuyé, car l'obscurité est venue et il n'a jamais volé de nuit.

Cet aveu me fatigue, car au point où j'en suis, épuisé totalement, je sens que je ne résisterais plus à un accident, même bénin; néanmoins, j'essaie de mettre toutes les chances de notre côté et je fais dire au pilote, réserviste simplement habitué au tourisme, de descendre en gardant un peu de gaz aux moteurs, et

à la vitesse minimum, de façon à ne pas emboutir durement.

Il me répond « oui » comme on répond à un malade qui n'a pas toute sa connaissance, fait un tour de piste et se présente pour atterrir sur la piste sans lumières.

Impression désagréable; pourvu que l'appareil ne rencontre pas d'obstacle ou n'atterrisse pas dans un entonnoir. Soudain, le pilote réduit complètement les gaz, contrairement à ce que je lui conseillais; je n'ai pas le temps de protester qu'un choc violent se produit, me secouant horriblement, et l'avion rebondit si haut que le pilote est obligé de remettre les gaz et refait un tour de piste dans le noir.

Enfin, au second essai, la prise de contact avec le sol se produit avec quelques « boum », mais sans casse.

Trente minutes plus tard, je serai accueilli à l'hôpital Grange-Blanche et passerai sur le billard immédiatement entre les doigts habiles de deux sympathiques chirurgiens et entouré du dévouement inlassable des sœurs hospitalières.

C'est de mon lit, en écoutant les communi-

qués chaque jour plus désolants, que je perdrai bientôt l'espoir d'être guéri assez vite pour intervenir à nouveau à la tête de mon Escadrille.

Mon fidèle Curtiss a, lui aussi, terminé la guerre; il est arrivé au sol à mille kilomètres à l'heure et s'est enfoui, désespéré.

Les Allemands ne l'auront pas.

CHAPITRE VII

L'ESCADRILLE CONTINUE

Je pourrais arrêter ici ce journal. Hors de combat, je n'allais plus jouer un rôle dans la bataille. Pourtant, je me sens trop attaché à mon Escadrille pour en avoir été distrait complètement. Des années de préparation en commun, des mois de combat en groupe, forment des liens qu'une absence ne peut pas couper brusquement, et, à l'hôpital où je me rétablissais avec rapidité, moralement présent à l'Escadrille, je continuais la lutte et je puis dire que j'ai vécu les combats de mes pa-

trouilles jusqu'à la fin. J'en ai noté ici les épisodes les plus saillants.

3 juin.

En mission de destruction sur les lignes, Marin la Meslée, aidé de Vuillemain et Muselli, abat un Henschel d'observation. A peine atterri, il reçoit l'ordre de décoller avec tous les moyens disponibles pour intercepter une importante expédition qui va bombarder Paris.

Après un repas « casse-croûte » pris rapidement pendant que mécaniciens et armuriers font les pleins d'essence et de munitions, mon fidèle second reprend l'air suivi de trois équipiers; par ailleurs, P..., Le Calvez et Penzini sont déjà partis avec le Commandant Murtin et la Deuxième Escadrille. Ils attaquent une expédition de bombardiers protégés par des chasseurs Me 109 et Me 110. Plusieurs avions allemands seront descendus ou endommagés, mais P..., blessé au bras par un obus explosif, se pose à La Ferté-Gaucher et est conduit à l'hôpital où il restera quelques jours.

A la Deuxième Escadrille, le Sous-Lieute-

nant Scotte ne rentrera pas, abattu par des Me 110.

Pendant ce temps, Marin est arrivé à la rescouse, guidé par « Nadia », et la rencontre se produit vers Reims, à trois mille mètres. En dessous, vers mille mètres, des cumulus cachent sept dixièmes du sol. « Marina » attaque par l'avant, suivi de ses équipiers, une cinquantaine de Dornier 215 formés en plusieurs V décalés en hauteur. Aussitôt, les Me 110 chargés de la protection interviennent; il s'ensuit un engagement vite terminé, car les bimoteurs de chasse lourde allemands se regroupent autour des bombardiers serrés en peloton, qui volent à tire d'aile vers leurs bases.

Marin la Meslée, qui se trouve un peu en arrière, aperçoit un Do 215 isolé et l'attaque, mais sans pouvoir le rejoindre. Il tire de loin. Chassé-croisé dans les nuages; enfin le moteur gauche s'arrête, puis le moteur droit crache de la fumée noire. Deux chasseurs apparaissent au-dessus, trois quarts avant. Marin pense que ce sont Vr... et Muselli qui viennent lui donner un coup de main, et continue à tirer,

quand il entend tout à coup un bruit terrible : le pare-brise, la cabine vitrée, la planche de bord se remplissent d'étoiles; il dégage brutalement, redresse près du sol, regarde derrière lui : plus rien. Sous ses plans, Challerange défile. Il a failli se faire descendre pour avoir pris des Me 109 pour des Curtiss, mais il avait, lui aussi, la « baraka », et les projectiles ennemis ont dessiné sa silhouette dans le tableau de bord, sans l'érafler.

A Saint-Dizier, il retrouve peu après ses équipiers qui rentrent, distancés par les bombardiers. Le Commandant Murtin qui, avec sa patrouille, a attaqué la même expédition entre Fismes et Reims, a été pris également à partie par des Me 110; il en a rapidement descendu un et avarié un autre.

Mais il y avait un autre absent à la Deuxième Escadrille : le Sous-Lieutenant Parnière. Je devais en recevoir des nouvelles au début d'octobre; il était encore à l'hôpital, commençant péniblement à marcher avec des béquilles. Le récit de sa dernière mission vaut d'être rapporté :

« Le 3 juin après midi, ciel 5 à 7/10^e cou-

« vert sur Epernay avec légère brume jus-
 « qu'à deux mille mètres environ. Toute
 « l'Escadrille a décollé à 13 h. 15 pour inter-
 « cepter une formation revenant de Paris. A
 « la tête de ma patrouille, je fais un faux dé-
 « part, mon moteur s'arrêtant alors que je
 « roulais déjà queue haute. Je me suis arrêté
 « de justesse à quelques mètres de la carrière
 « où étaient garés vos avions, mon Capitaine.
 « Je refais un essai en partant de votre Esca-
 « drille; le même arrêt brutal se produit, bien
 « que le moteur tourne correctement au ra-
 « lenti.

« Je change rapidement d'avion, et comme
 « l'appareil de Tallent est prêt maintenant, je
 « l'emmène et nous décollons à 13 h. 40 envi-
 « ron, moi sur le 85, vieux moteur, vieille
 « cellule armée seulement de quatre mitrail-
 « leuses. Mon moteur chauffe et mon équipier
 « me suit sans difficulté. Je prends contact ra-
 « dio avec « Nadia » qui me dirige sur Eper-
 « nay.

« A 14 heures, je me trouve à l'ouest de
 « cette ville, vers quatre mille cinq cents
 « mètres, quand je vois arriver un groupe de

« Dornier 17 au nombre de vingt-cinq envi-
 « ron, venant de Paris et se dirigeant vers
 « l'est, par la vallée de la Marne. A moins
 « d'un kilomètre, suit un peloton de quinze
 « bombardiers du même type.

« Je laisse le groupe de tête, ne pouvant me
 « placer correctement, et me mets avec facilité
 « derrière le second peloton, dans la queue du
 « sectionnaire de gauche, pendant que Tallent
 « attaque celui de droite. Je tire plusieurs
 « rafales qui portent, et de la fumée se dégage
 « bientôt d'un moteur. Le Dornier quitte sa
 « patrouille et descend assez rapidement.

« Je ne peux le poursuivre, car je suis au
 « même instant pris à partie par trois Me 110,
 « qui, venant de plus haut, tentent de se pla-
 « cer derrière moi. D'autres descendent près
 « du Dornier 17 et essaient visiblement de lui
 « faire reprendre sa place en battant des
 « ailes, mais celui-ci continue à perdre de
 « l'altitude.

« Sans m'absorber dans la contemplation
 « prolongée de ce Dornier 17, je me démène
 « tant bien que mal au milieu des Me 110.
 « J'évite l'attaque de l'un d'eux par un virage



« PREMIER AS DE LA GUERRE,
 MARIN LA MESLÉE... »

« à droite en montant et me trouvé brutale-
« ment en position de tir à moins de deux
« cents mètres d'un autre qui me pique dessus
« trois quarts avant à gauche. Je lui lâche une
« bordée et j'ai la satisfaction de voir mes im-
« pacts le tacheter. Il fait une sorte de demi-
« tonneau suivi de vrille et une énorme fumée
« noire l'enveloppe. D'après les témoins du
« sol et les dires du pilote, sauté en parachute,
« il est tombé en flammes près d'Ay à 14 h. 10.

« Tiré de nouveau par l'arrière, je dégage
« par un virage brusque à droite pour voir
« Tallent aux prises avec plusieurs Alle-
« mands. Au moment où j'arrive en renfort, il
« s'est dégagé magistralement et pique à la
« verticale. Sans attendre, je me mets en
« vrille jusqu'aux nuages pour échapper aux
« Me 110.

« J'en ressors à la verticale d'Epernay.
« Deux parachutistes se balancent mollement.
« Il est 14 h. 12. Une fumée épaisse s'élève
« du centre de la ville. Je m'imagine que
« les Allemands viennent de bombarder et
« je remonte au plus vite dans l'espoir de
« retrouver l'assaillant; je devais apprendre

« plus tard qu'un bombardier (peut-être le
« mien) était tombé en plein centre à 14 h. 05.
« Il avait pris feu peu après et les bombes
« avaient explosé, tuant ou blessant une ving-
« taine de personnes.

« En reprenant de l'altitude, je trouve un
« Curtiss; je le chasse et reconnais Bressieux,
« au lieu de Tallent. Nous formons patrouille,
« quand j'aperçois à travers les nuages quatre
« Me 109 en deux patrouilles rôdant vers trois
« mille mètres au nord de Dammary. Ma
« montre indique 14 h. 25. Bressieux fonce
« sur l'un d'eux pendant que j'en choisis un
« autre. Poursuite dans les nuages, car en
« nous voyant les Me 109 ont piqué. Le mien
« ne sait comment se défendre et prend feu.
« Le pilote se jette en parachute, mais celui-ci
« se met en torche. L'avion s'écrase au nord
« de Dormans. Je vois un autre parachute
« descendre normalement : Bressieux a dû
« abattre le sien sur la montagne de Reims.

« En remontant, je reconnais le coude de la
« Marne à Château-Thierry; les Me 109 de-
« vaient être plus ou moins perdus, car ils
« marchaient plein ouest.

« En me dirigeant vers Epernay, j'aperçois
« un Curtiss, que je suppose être celui de
« Bressieux, piquer vers le sud et en rejoind-
« dre quatre autres qui font route est-sud-est
« sous les nuages.

« Il est 14 h. 40. J'appelle « Nadia » et
« demande des ordres; à ce moment, je vois
« venir neuf Me 109. Ils sont vers cinq mille
« mètres, alors que je me trouve seulement à
« quatre mille cinq cents mètres, et m'atta-
« quant. J'essaie de faire face, mais je n'ai
« plus qu'une seule mitrailleuse qui marche.
« Puis, arrêt complet de tir. Je vrille à nou-
« veau jusque dans les nuages sans être suivi,
« les Me 109 continuant vers l'est en piquant
« après leur passe. Je réarme et réussis à avoir
« trois mitrailleuses qui crachent; je remonte
« en demandant des ordres à « Nadia » qui
« me dit de rentrer. Je continue à grimper
« pour faire le retour à haute altitude, dans
« l'espoir de rencontrer un avion de recon-
« naissance ennemi pour vider mes bandes. Je
« constate trois trous assez gros dans les plans
« et un autre dans le fuselage, à hauteur de
« mon pied droit.

« Arrivé à Epernay, vers sept mille mètres,
 « à 14 h. 55 ou 15 heures, je vois soudain une
 « patrouille de dix Me 109 en V, vers six
 « mille cinq cents mètres. Le nombre est bien
 « dix. Je l'ai remarqué, car une branche était
 « plus longue que l'autre. Ils sont très serrés
 « et ne me voient pas descendre en virage à
 « droite pour me trouver derrière eux pen-

« dant que j'annonce l'attaque à « Nadia »...
 « Que s'est-il passé ? Je me suis surpris vi-
 « rant à gauche, regardant dans la cabine où
 « le sang coulait sous mon pied gauche, et
 « j'étais environné de balles.

« Le temps de réaliser que j'étais attaqué :
 « je me dégage par un virage à droite en mon-
 « tant et vois passer sous moi un Me 109. Un
 « instant plus tard, je suis dans sa queue et
 « tire. Une abondante fumée se dégage de
 « l'avion à croix gammée quand, à ce moment
 « précis, je reçois une bordée d'obus dont un
 « éclate dans le poste radio et me blesse le
 « pied et la jambe droite. Je dégage immédia-
 « tement et pars en vrille pour échapper une
 « troisième fois.

« Arrivé aux nuages, je redresse ma vrille

« et me remets de mes émotions pendant que
 « les Allemands s'en vont. Mes plans sont cre-
 « vés d'une multitude de trous, une partie de
 « l'aileron est arrachée. J'ai dû rester un mo-
 « ment sous leur feu. Je prends seulement
 « conscience de ce qui m'arrive, et me sen-
 « tant blessé, la planche de bord couverte de
 « sang, je décide d'atterrir. Rien dessus, rien
 « dessous ; je choisis un terrain au sud de la
 « Marne et me pose sur le ventre dans une
 « clairière près d'Epernay, à 14 h. 15. Je
 « pars chercher du secours, mais, me voyant
 « défaillir, je reviens auprès de l'avion et
 « m'évanouis.

« Des soldats d'une compagnie de la place
 « arrivent cinq minutes plus tard, me don-
 « nent les premiers soins, me raniment et
 « m'apprennent qu'ils ont vu le combat. Un
 « avion allemand est tombé en flammes à
 « deux kilomètres environ, un quart d'heure
 « plus tôt, et le pilote est descendu en para-
 « chute. Ces soldats étaient partis pour le
 « faire prisonnier, mais se sont détournés
 « pour venir d'abord à mon secours.

« Le parachutiste est arrivé à 17 heures, une

« heure après moi, à l'hôpital d'Épernay, où
 « j'ai été opéré à 19 heures. Il paraît que, dans
 « mon délire, je lançais des appels à « Na-
 « dia », notre voiture de radiophonie, que mé-
 « decins et infirmiers ont prise pour ma
 « femme. »

Le soir du 3 juin, l'Escadrille ne compte plus que huit pilotes, et Marin la Meslée reste le seul ancien. Chaque jour va voir des combats acharnés que la retraite rend plus difficiles, tandis que la vie au sol, après les missions, est plus fatigante.

5 juin.

Le Commandant Murtin reçoit deux lettres émouvantes dans leur foi et leur simplicité.

« Mon Commandant,

« Les habitants des trois petites communes
 « de Hoéricourt, Moëslains et Valcourt, pro-
 « fondément reconnaissants de la protection
 « efficace qu'assurent, depuis leur arrivée au
 « Camp de Robinson, le personnel de votre
 « Groupe et les gardes de la défense du ter-
 « rain, les prient d'accepter le montant d'une

« collecte faite en leur honneur dans ces trois
 « communes.

« Dans l'esprit des habitants, et suivant
 « l'avis du Commandant, la somme recueillie
 « peut servir à l'achat de quelques bonnes
 « bouteilles de notre vin de France, dont nos
 « braves chasseurs savent si vaillamment dé-
 « fendre et le ciel et le sol en toutes circons-
 « tances.

« *Les habitants de Hoéricourt, Moëslains
 et Valcourt.* »

« *A Monsieur le Commandant du Groupe
 d'Aviation de Chasse de Robinson.*

« Hoéricourt, le 5 juin 1940.

« Mon Commandant,

« A peu près incapable de me mouvoir, j'ai
 « le profond regret de ne pouvoir avoir moi-
 « même l'honneur et le plaisir de vous porter
 « le montant de la collecte faite dans les trois
 « villages de Hoéricourt, Moëslains et Val-
 « court.

« C'est M. le Curé de ces trois villages, qui,

« après avoir préalablement fait en chaire un
 « appel aux habitants, devait aujourd'hui
 « vous apporter l'unanime réponse faite par
 « eux à cet appel et vous transmettre en même
 « temps notre reconnaissance, nos éloges et
 « notre admiration pour les magnifiques ex-
 « ploits des Officiers, Sous-Officiers et Chas-
 « seurs du Groupe placé sous votre Comman-
 « dement.

« Qu'il me soit permis de dire qu'avec de
 « tels hommes on peut tout prétendre; aussi
 « souhaitons-nous ardemment que tout votre
 « Groupe, Commandant en tête, rentre chaque
 « jour à son Centre d'abord, et que tous ses
 « membres retrouvent, après cette terrible
 « guerre, le foyer qu'ils auront si vaillamment
 « défendu, en même temps que les nôtres et
 « que ceux de tous les Français.

« A vous, mon Commandant, à eux tous,
 « nous adressons nos plus vifs, nos plus recon-
 « naissants remerciements.

« Charles JULLIEN,

« *Officier Honoraire de l'Etat-Major Fayolle,*
 « *Grand Invalide de guerre.*

« P. S. — M. le Curé de Valcourt a prié
 « M. le Capitaine de Lignières de bien vouloir
 « remettre la somme représentant la collecte
 « faite + 15 francs que je joins à la pré-
 « sente. »

8 juin.

A l'atterrissage, après un vol de destruction sur les lignes, l'Escadrille reçoit l'ordre de se rendre dans la région d'Evreux où la poussée des Allemands est rude. Après des combats au-dessus des ponts de la Seine à un contre six en moyenne, les Curtiss au fanion tango et tête de nègre rentreront à Saint-Dizier, les uns criblés de balles, les autres à peu près indemnes. Rouquette a dû se poser en campagne et Va... a atterri en catastrophe, le train à demi sorti. Le moral est toujours bon et, sur le sol de Normandie, plusieurs bombardiers Ju 87 gisent, écrasés. Tout le monde se retrouve pour continuer la lutte sur le secteur de la II^e Armée qui résiste encore.

10 juin.

A 4 h. 30 du matin, deux patrouilles doubles, une de chaque Escadrille, balaient le ciel, de

Rethel à l'étang du Chesne. Le combat a lieu vers 5 heures contre douze gros bombardiers Ju 88 protégés par une vingtaine de Me 110. Un Ju 88, trois Me 110 seront abattus sans perte pour nous.

Le soir, c'est plus dur encore : les douze Curtiss tombent sur une cinquantaine de bombardiers protégés par autant de Me 110. Les Allemands sont vraiment trop nombreux, et seul un Heinkel 111 sera abattu dans cette rencontre, grâce à l'acharnement de Va...

Brian revient enfin de son C. E. M. A. qui ne voulait plus le lâcher et trouvera le moyen de descendre bientôt un Henschel pour se faire la main.

11 juin.

L'ordre arrive de reculer. Le Groupe quitte Saint-Dizier. A partir de ce jour, dans cette lutte sans espoir, ce sera la bataille dans des conditions invraisemblables de ravitaillement. Les vagues repas froids ou les casse-croûte rapidement avalés, les recherches le soir afin

de trouver un gîte pour la nuit, les migrations de terrain en terrain, les départs dans des temps épouvantables pour ne pas être faits prisonniers. Mais jusqu'à l'Armistice, le Groupe livrera combat sans fléchir, comme tous les Groupes de l'Aviation française.

CHAPITRE VIII

LA MORT D'UN AS

La fin est triste, mais ceux qui sont restés valides jusqu'au bout, malgré le nombre de leurs adversaires, n'ont jamais refusé le combat et se savent invaincus. Ils ont lutté jusqu'à la dernière minute pour l'honneur du Drapeau et la gloire des Ailes françaises.

Les honneurs, la gloire personnelle, les combattants de l'air n'y aspiraient pas, car les disparitions incessantes de camarades magnifiques ne leur laissaient aucune illusion; trois mois de guerre, et tous auraient fait place aux

jeunes. Aucun ne pouvait prétendre durer beaucoup plus longtemps, aussi remarquable soit-il, car pour atteindre les bombardiers qui volaient en formations massives et serrées, il fallait tirer sous une pluie de balles : attaquer une expédition de vingt-cinq Heinkel 111, c'était se présenter dans une gerbe de feu formée par des projectiles qui arrivaient vers soi à la cadence inimaginable de quatre-vingt mille par minute.

Descendu dans ces conditions le 18 mai à mes côtés, le Sergent-Chef François Morel a trouvé la mort. Dans une guerre moins fatalement meurtrière, il aurait fait un as flamboyant : douze victoires en huit jours, douze victoires étincelantes de brio, mais la quantité de mitrailleuses qui ont craché sur lui à la même seconde où il abattait un dernier avion a eu raison de sa maîtrise, de son courage indomptable, et l'a forcé à abandonner son avion en vol.

Mon cher François, tu valais à toi seul une Escadrille entière, et, avant de tomber, héros méconnu touché mortellement dans le ciel de France que tu défendais lambeau par lam-

beau, tu nous as légué les plus beaux exemples de don total.

Je ne relis jamais sans une émotion poignante la lettre simple du fantassin qui courut te porter secours :

« C'était le 18 mai, vers 15 heures. Nous ve-
« nions, ma section et moi, d'arriver à Har-
« tennes. Nous nous étions arrêtés pour déjeu-
« ner avant de monter prendre position en
« premières lignes; nous étions donc occupés
« à préparer le repas, lorsque nous sommes
« interrompus par un bruit d'avions qui vo-
« laient au-dessus de la ville en laissant tom-
« ber quelques bombes par-ci, par-là ; nous
« sommes de suite fixés : ce sont des avions
« ennemis. Puis, quelques instants après, un
« petit groupe de Chasseurs français fait son
« apparition, et c'est avec un serrement de
« cœur que nous assistons à un combat
« acharné.

« Mais, hélas! nous étions tous là, impuis-
« sants, à regarder cette cruelle bataille où
« nos pauvres Chasseurs étaient trop peu
« nombreux. Quelques secondes se sont à
« peine écoulées qu'un avion est touché et

« tombe à une vitesse foudroyante, en flam-
« mes, vers le sol, lorsque nous distinguons
« une petite forme blanche qui sort de l'ap-
« pareil et qui descend doucement vers le sol.

« Je pars aussitôt pour porter secours ou
« mettre hors de combat le parachutiste, ne
« sachant si c'était un des nôtres ou un en-
« nemi, et après une marche pénible, car les
« avions étaient toujours au-dessus et déchar-
« geaient toutes leurs armes, j'arrive au mo-
« ment même où, à quelques dizaines de mè-
« tres de moi, le parachute touche le sol. Ne
« sachant pas à qui j'avais affaire, j'hésite un
« petit instant, mais, voyant que le pilote ne
« se relevait pas, je m'approche lentement,
« croyant toujours à une feinte, et, avec une
« grande émotion, je reconnais un des nôtres.

« Je me suis précipité sur lui pour le déga-
« ger de son parachute, car il perdait son sang
« en abondance.

« Il m'a demandé : « Où suis-je ? »

« Quand je lui ai répondu qu'il était en
« France et qu'il était sauvé, il m'a dit : « Cette
« fois-ci, ils m'ont eu. »

« Ce devait être ses dernières paroles.



François Morel.

« Ensuite une voiture est arrivée, et, en toute
« hâte, nous l'avons transporté à l'infirmierie
« de notre régiment pour lui faire les pre-
« miers pansements; mais là, il a rendu le
« dernier soupir dans les bras de l'aumônier
« infirmier. »

Ce grand garçon, vivant et sympathique au possible, a cruellement manqué à l'Escadrille qu'il animait de son entrain et de sa gaité inégalables. Je ne saurais dire lequel d'entre nous l'a le plus regretté. Je l'avais reçu, jeune pilote sortant d'école, et je le verrai toujours arriver aux côtés de Vuillemain, son inséparable ami, le sourire dans ses yeux prenants de montagnard savoyard et le visage ouvert, heureux de vivre enfin l'existence si captivante de l'Escadrille.

Rapidement intégré dans la belle équipe, où, avec une discipline de vol joyeusement consentie, l'harmonie régnait sans nuage, il nous fut bientôt nécessaire à tous. Equipier impeccable, puis jeune chef de patrouille, je l'entends encore évoquer, quelques jours avant sa fin, une séance d'entraînement à la voltige aérienne en groupe : ce matin-là, au-dessus de

la route de Reims à Rethel, trois Curtiss bouclaient un looping plan dans plan, quand, sur le dos, la vitesse ayant trop diminué, les commandes répondant mal, deux d'entre eux s'étaient croisés en se frôlant ; l'accrochage avait été évité par miracle, mais après l'atterrissage en fin de mission, comme je ne soufflais mot de l'incident, ni Vuillemain ni Morel ne m'en avaient parlé. Et les dix mille gosses de Metz qui contemplèrent le lendemain les évolutions puissantes de la patrouille ne se doutèrent pas que les trois monoplaces étincelants avaient bien failli mourir quelques heures plus tôt.

Quand il a disparu, il savait déjà que son Escadrille allait mériter le titre de première de France au cours de cette bataille intense qui dura six mortelles semaines.

**

Digne filleule de la prestigieuse « Spa 3 » de GUYNEMER, première Escadrille de France au cours de la Grande Guerre, la « Spa 67 », sous l'insigne de la glorieuse cigogne inscrite dans le fanion tête de nègre et tango, a totalisé

soixante et onze victoires, dont six en collaboration avec l'Escadrille 2/5, pour *une seule perte* du fait de l'ennemi : le Sergent-Chef François Morel. L'Escadrille 1/5 a contribué ainsi à placer le Groupe 1/5 en tête du palmarès des Groupes d'Aviation de Chasse avec *cent onze victoires* qui lui valurent, après la citation du 14 mai, une deuxième citation à l'ordre de l'Armée aérienne :

« GROUPE DE CHASSE 1/5.

« Groupe de Chasse dont les exploits restent légendaires dans les annales de l'Aviation de Chasse française.

« Sous les ordres de son chef, le Commandant Murtin, a poursuivi sans répit du 12 mai au 24 juin 1940, avec la même fougue et la même ténacité, la série éclatante de ses succès, remportant 77 nouvelles victoires.

« A abattu au total 111 avions ennemis, dont 85 ont été homologués. »

Premier as de la guerre 1939-1940, avec quinze victoires sûres et cinq probables, Marin la Meslée m'a remplacé magnifiquement à la tête de l'Escadrille le 1^{er} juin.

Mais nous nous sommes battus avec un esprit de patrouille et d'Escadrille qui excluait les exploits individuels et isolés : dans la liste des *onze as* ayant totalisé plus de dix victoires en six semaines, figurent *cinq pilotes* de l'Escadrille « Spa 67 ».

BILAN

104 Pilotes tués,
100 Disparus,
158 Blessés,

pour un quarantaine d'Escadrilles, soit moins de quatre cents avions au 10 mai, telles furent les pertes dont l'Aviation de Chasse paya ses neuf cent dix-neuf victoires, et son Chef, le Général d'Harcourt, a pu écrire à juste titre :

« Il n'a pas dépendu d'elle que les événements trouvent une autre issue. »

ARMISTICE

Avant de vous quitter, mes pilotes, je vous dirai un dernier mot.

J'étais étendu sur mon lit d'hôpital, vêtu d'un pantalon de soldat passé péniblement sur le plâtre qui entourait ma jambe, un chausson noir au pied valide, grelottant de fièvre sous ma vareuse trop large, les plaies encore ouvertes. Je rassemblais mes faibles forces pour fuir l'envahisseur qui avançait vers Lyon par étapes forcées. J'espérais encore pouvoir vous

rejoindre une fois guéri et continuer la lutte auprès de vous.

Il était midi. J'ai tourné le bouton du petit poste de T. S. F. qu'une âme charitable avait placé à mon chevet. Après l'indicatif musical « Aux Armes, Citoyens ! » qui avait précédé tant de mauvaises nouvelles, j'ai entendu le Maréchal nous déclarer, la voix remplie d'émotion : « Français, il faut cesser le feu ! »

Alors, dans mon désespoir, j'ai pensé : tous les sacrifices ont été inutiles.

Eh bien ! non, notre combat n'a pas été inutile.

La France a été vaincue : elle n'est pas morte grâce à vous et à ceux qui, sur terre ou sur mer, se sont battus avec un héroïsme opiniâtre jusqu'à l'heure où le « Cessez le feu » a sonné dans les rangs clairsemés des hommes qui, les dents serrées, étaient décidés à donner leur vie pour défendre une parcelle du territoire, un lambeau du ciel.

La France était vaincue, mais vous, élite des combattants de toutes armes, aviez donné la preuve de la vitalité de notre Nation au monde entier et à nos ennemis d'hier qui vous esti-

ment pour les pages magnifiques inscrites de votre sang à l'actif du Peuple français : vous d'abord, glorieux disparus, et les autres, volontaires infatigables des légendaires corps francs, artilleurs liés à leurs pièces jusqu'au dernier obus, bataillons d'infanterie dont les effectifs fondaient sous le déluge de fer et d'explosifs supporté stoïquement, ressuscitant de cet enfer, décimés mais vaillants, divisions de cavalerie roulant avec un courage désespéré vers le brasier final, pilotes invaincus prêts à poursuivre la lutte.

Des siècles de batailles et de conquêtes lointaines avaient forgé une âme française prestigieuse.

Une génération s'est endormie dans les délices avilissants d'une morale de paresse, d'insouciance et de facilité. Alors est accourue à grands pas la catastrophe méritée et hâtée par une guerre fatale dans une Europe mal équilibrée, où l'injustice, la rancœur et la haine ont présidé aux relations internationales.

Beaucoup, sans doute, n'ont pas compris à temps que, dans cette lutte dont ils discernaient mal le but, il fallait se reprendre et se

montrer des hommes. En face d'une masse de soldats puissamment armés et animés d'une conviction profonde, des poignées de héros ne pouvaient suffire.

Vous, les vrais combattants, souvent rescapés par miracle, avez sauvé l'honneur. Votre rôle n'est pas terminé. La mémoire de nos frères disparus vous ordonne de continuer tenacement à lutter, partout où vous êtes, pour redresser les erreurs qui nous ont perdus.

Vous avez maintenant la chance d'avoir un Chef. Il faut pénétrer son esprit et ne pas vous contenter d'une obéissance passive. Dans tous les domaines, à quelque échelon que ce soit, votre initiative vivifiante doit poursuivre le combat.

La France se mourait d'un manque d'objectivité. Les plus belles conceptions de l'esprit naissaient dans un monde irréel. Les projets succédaient aux projets, les discussions aux discussions. Des esprits remarquablement cultivés établissaient des plans mirifiques où les hypothèses s'accumulaient, permettant aux imaginations trop fertiles de trouver un épauvement facile pendant que l'esprit se sa-

tisfaisait dans la perfection de la forme, dans la splendeur du « papier » qui fut et reste malheureusement notre plus perfide ennemi.

Son emploi abusif a tué la responsabilité et l'initiative sans lesquelles la vie devient atone, perd toute sa flamme et finit par s'éteindre dans un complexe monstrueux de cadres parasites et d'organisations superficielles.

Laissons les rêveries à nos filles. Ce qu'il nous faut, ce sont des actes dans lesquels nous mettrons l'énergie qui se perdait à mouvoir les rouages des lourdes machines administratives.

Quand nous concevons un projet, concevons-le simple afin qu'il soit robuste et viable, et examinons les moyens dont nous disposons pour le réaliser.

Mais ne nous contentons pas de concevoir : assurons l'exécution en en suivant courageusement le développement. Osons prendre des décisions qui allégeront le travail de nos Chefs.

Bannissons le compte rendu si facilement hypocrite et faisons confiance à ceux dont nous aurons su gagner la confiance par notre

réalisme agissant qui leur aura procuré les moyens de construire.

Alors, dans l'activité créatrice et saine, exempte de haine et de rancœur, Dix-neuf cent quarante, l'année de la défaite, deviendra l'année de la Rénovation Nationale de la France intégrée dans un ordre nouveau où son génie immortel apportera une influence bienfaisante et entraînera le Monde dans son sillage.

TABLEAU DE CHASSE DE L'ESCADRILLE 1/5

(Spa 67)

NOMS DES PILOTES	VICTOIRES		
	Sûres	Probables	TOTAL
Lieutenant MARIN LA MESLÉE.....	15	5	20
Capitaine ACCART (blessé le 1 ^{er} juin)..	12	3	15
Capitaine VA... (blessé légèrement le 26 mai)	12	3	15
Lieutenant P... (blessé le 3 juin).....	11	2	13
Sergent-Chef MOREL (tué le 18 mai)..	10	2	12
Sergent-Chef PENZINI.....	9	2	11
Sous-Lieutenant ROUQUETTE.....	8	6	14
Sergent-Chef VUILLEMAIN.....	8	5	13
Sous-Lieutenant REY (blessé le 18 mai)	8	1	9
Sergent-Chef MUSELLI (blessé légèrement le 12 mai).....	6	4	10
Sous-Lieutenant LE CALVEZ.....	3	2	5
Adjudant-Chef BOUVARD (blessé le 12 mai).....	2	1	3
Lieutenant VR... (blessé légèrement le 15 mai).....	2	1	3
Sous-Lieutenant GOUPY (blessé le 10 mai).....	1		1
Sous-Lieutenant BRIAN (affecté le 11 juin).....	1		1

Les victoires sûres et probables comprennent celles remportées seul et en participation.

TABLEAU DES PERTES DE L'ESCADRILLE 1/5

(Spa 67)

TUÉS	
<i>Accidents.</i>	
Caporal-Chef V.....	Défaillance en vol à très haute altitude le 2 janvier 1940.
Adjudant-Chef EMPRIN.....	Défaillance après vol à très haute altitude le 24 avril 1940.
<i>Du fait de l'ennemi.</i>	
Sergent-Chef François MOREL	Tombé en attaquant vingt Heinkel 111 le 18 mai 1940.
BLESSÉS GRAVES	
Sous-Lieutenant GOUPY.....	Blessé à bout portant par le bombardier qu'il abattait le 10 mai à l'aube.
Adjudant-Chef BOUVARD.....	Blessé en attaquant un peloton de Dornier 17 le 12 mai.
Sous-Lieutenant REY.....	Blessé en attaquant quinze Heinkel 111 le 18 mai.
Capitaine ACCART.....	Blessé en attaquant trente Heinkel 111 le 1 ^{er} juin.
Lieutenant P.....	Blessé en attaquant un peloton de bombardiers, par la Chasse adverse de protection, le 3 juin.

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Hors-texte en face des	pages
Patrouille simple	16 bis
« Dans la préparation intensive que nous avons menée dès le printemps 1938... »	24 bis
« Morel à ma gauche... »	40 bis
« ... 9.300 mètres et voici le panache blanc... »	48 bis
« Mon bon 151. »	56 bis
« La neige et la glace qui recouvrent nos avions et bloquent les commandes... »	64 bis
« Pas un qui hésitera... »	72 bis
« En patrouille double, nous accompagnons le triplace... »	80 bis
« Un énorme nuage... »	144 bis
« En atterrissant, j'apprends que le capitaine Va., resté seul,... »	152 bis
« Premier as de la guerre, Marin la Meslée... »	176 bis
François Morel	192 bis

TABLE DES MATIÈRES

	pages
PRÉFACE	9
NOTE PRÉLIMINAIRE	17
AVANT-PROPOS	21
CHAPITRE PREMIER. — Hiver à très haute altitude	33
CHAPITRE II. — Le jour J.....	75
CHAPITRE III. — La grande bataille.....	103
CHAPITRE IV. — Heures tragiques.....	117
CHAPITRE V. — Le beau temps dure.....	131
CHAPITRE VI. — Dernière mission.....	159
CHAPITRE VII. — L'Escadrille continue...	171
CHAPITRE VIII. — La mort d'un as.....	189
BILAN	197
ARMISTICE	199



Echelle 1 / 1000 000

