

Fiche guerre 14 -18

Extrait de marins au combat de Paul Chack, tome 4

Hydravions au combat chapitre X

Pages 257-267. (Manquent quelques pages)

CHAPITRE X

HYDRAVIONS AU COMBAT

Le texte et les illustrations de cet épisode sont ceux du premier chapitre du livre Avions, torpilleurs et voiliers au feu publié aux Éditions de France en 1938 et réédité en 1941. L'épisode couvrait le chapitre 18 de l'ouvrage Sur les bancs de Flandre sous le titre « la reconnaissance du 26 mai 1917 ».

26 mai 1917, quatre heures du matin. – L'aube cotonneuse pointe. Tout est calme à Dunkerque. Remplis par la pleine mer, le chenal d'entrée et l'avant-port sont tout embués d'une brume légère que les cargos entrant fendent doucement, comme feraient des navires de rêve, avant de disparaître, avalés par les écluses béantes. Depuis 23 nuits, la ville n'a pas été bombardée ; elle dort de tout son cœur.

Tout au fond du port, la vieille tour du Leughenaer darde son regard blanc qui indique aux navigateurs le chenal d'eau profonde. Au-dessus du brouillard bas, le grand phare de l'entrée projette les grands rayons coupants de son étoile de lumière. Le roulement feutré des canons du front arrive de l'Est.

Une rafale d'explosions crève, cinq secondes durant, le calme de l'avant-port, puis le silence se referme. À l'ombre des grands vapeurs en construction, qui dressent leurs masses monumentales sur les cales des Chantiers de France, sont tapis les centres d'hydravions anglais et français. La pétarade est partie de là. Un de nos appareils essayait son moteur.

D'autres font chorus ; c'est l'éveil des oiseaux de mer. Ils prennent leur vol à l'heure indécise où les sous-marins ennemis, dont le périscope émergé ne peut se voir dans la lumière trouble de l'aurore, cherchent à surprendre leurs proies. C'est aussi l'instant

où l'on attrape en surface, occupés à compléter la charge de leurs accumulateurs, ceux que les patrouilleurs ont empêchés de travailler à leur aise pendant les heures de nuit.

Nos F. B. A. vont partir à la chasse. Ils sont lents. Ils n'ont que 3 heures d'essence. Leur lourde coque leur interdit toute acrobatie de défense. Le combat est alors une lutte d'éperviers allemands, filant 200 kilomètres à l'heure, contre canards français atteignant tout juste 120... N'importe ! Chaque aurore voit partir un vol de canards...

En voici quatre, équipages à bord, réservoirs pleins, bombes prêtes. Sur le quai, l'amiral Exelmans donne les derniers ordres :

– Si vous êtes attaqués en l'air, toutes les chances sont contre vous. Donc, amérisez tout de suite, et battez-vous sur l'eau.

5 heures. – Pétarade brutale. L'hydravion du chef d'escadrille, le *D-7* – *D* veut dire Dunkerque – hydroplane vers la sortie, se faufile entre un remorqueur et un cargo, rabote un instant l'avant-port de sa coque déjà presque décollée, et, hop-là ! saute par-dessus la jetée de l'Est, semant la panique dans une bande de mouettes qui attendaient, en vol plané, les détritiques du port, tout en piaillant sans arrêt.

Le chef de l'escadrille est l'enseigne Battet, pilote du *D-7*, un superbe officier de vingt-trois ans, taillé en athlète mince et respirant l'énergie tranquille. Son observateur mitrailleur-bombardier est le matelot mécanicien Farenc.

Les voilà dehors. Le soleil affleure l'horizon. Le ciel est nacré de nuages roses légers que reflète la mer calme comme un étang et empourprée à l'orient, vers la Hollande. Accrochant les premiers rayons du jour, les flotteurs de verre, qui soutiennent le filet protecteur du mouillage, font un collier de perles à la rade de Dunkerque, où quelques commerçants dorment sur leurs ancres. Deux torpilleurs numérotés, cigares noirs couchés sur l'eau, vont et viennent devant l'entrée. Le gros monitor anglais *Erebus* cingle vers Dunkerque, pendant qu'autour de lui virevolte, camouflé de noir et de jaune, un destroyer qui semble un zèbre gambadant autour d'un mammoth. Plus loin, une ligne de chalutiers a l'air d'une escadrille de youyous sur quoi on se serait amusé à planter des mâts et des cheminées. Battet pique au Nord-Ouest, vers une

certaine bouée A, mouillée entre les bancs Fairy et Sandettié, et qui sert de guide aux bateaux qui donnent dans le Pas de Calais ainsi qu'aux sous-marins qui veulent les torpiller. La bouée est à 40 kilomètres de Dunkerque, 20 minutes de vol.

Les autres hydravions ont rallié. Voici le *D-10*, que pilote Ardoïn, et dont le matelot mécanicien Milliancourt est l'observateur. Ardoïn, capitaine au long cours mobilisé comme enseigne, est silencieux, réservé et plein d'une expérience qui dépasse ses 29 ans. Officier de quart sur le torpilleur *Pierrier* en Méditerranée, il trouvait que, malgré la présence des sous-marins, on avait, entre Matapan et Cérigo, vraiment trop peu d'occasions de voir l'ennemi de près. Ce pourquoi il s'est fait aviateur. La même raison a chassé du dreadnought *Courbet*, où je l'ai connu, l'enseigne Gourguen, figure délicate couronnée de boucles d'or et qui semblait éternellement perdue dans quelque rêve. Gourguen rêvait simplement d'aller se battre. Le *D-11*, dont il est l'observateur, est piloté par le quartier-maître mécanicien Cartigny.

Le *D-8*, que pilote le second maître timonier Amiot, a comme observateur l'enseigne de vaisseau Paul Teste. Cet officier a voulu, lui aussi, voir l'Allemand de plus près. Et il a quitté le *Magon*, lequel pourtant se bat sur les bancs de Flandre... Teste est un alliage sonnante clair d'ardeur enthousiaste et de réflexion. Il applique d'instinct la devise du grand Guynemer : « Quand on n'a pas tout donné, on n'a rien donné. »

Le jour est venu. Les phares s'éteignent. Le rougeolement des canons du front est remplacé par des fumées qui stagnent en bandes parallèles, comme des cirrus bas. Absorbé par le soleil qui monte, le brouillard en mer s'atténue, mais il a peine à quitter la côte anglaise, dont on voit tout juste le haut des collines de Douvres émergeant de la couche ouatée, comme des récifs.

Dix kilomètres dans l'Est de la bouée A, puis autant dans l'Ouest, tel est le vol des avions. Battet marche en tête, à 150 mètres des flots ; les autres le suivent. Rien ne leur échappe sur la mer toujours sans ride, que borde une aveuglante avenue de soleil. Dans le Sud-Est, les vedettes de l'enseigne Guichard dessi-

nent sur l'eau des arabesques d'écume. Dans l'Est, les éternels cordiers montent la garde.

5 h 30. – Le jusant s'établit, marqué dans le Sud par les rides que fait le courant, rebondissant sur les hauts fonds du Dyck et du Ruytingen. Sous les avions, entre les bancs Fairy et Sandettié, la mer demeure nette et polie comme une glace.

Or, voici qu'à 5 h 45 le miroir éclate soudain en deux brisures qui dessinent sur l'eau, 5 secondes durant, un angle aigu pointé vers le Sud-Ouest. C'est la trace d'un périscope que son sillage vient de trahir. Battet pique à pleins gaz. Farenc prépare ses bombes. Le *D-7* approche de la longue tache vert-olive que fait le sous-marin parmi le bleu des eaux. Bientôt l'aplomb... Plus rien, le miroir est intact, le squala a rallié les grandes profondeurs. Le coup est raté. Vite, une fusée blanche pour dire aux camarades qu'on a vu l'ennemi.

Coup d'œil aux alentours : nul commerçant ne cingle vers la région menacée. Tout va bien.

6 h 5. – D'un coup de périscope, le sous-marin inscrit de nouveau sa route sur l'eau. Il revient vers la bouée A, qui doit être son poste d'affût. Mais il s'éclipse encore trop vite pour offrir une cible aux aviateurs dont les yeux sont rivés sur la mer.

Ils oublient le ciel...

6 h 20. – Pour la troisième fois, le périscope troue la surface. Battet fonce. Farenc caresse le lance-bombes. Le *D-7* approche... Il y est... Trop tard encore... Sacrebleu ! Quelle guigne ! Emporté par son élan, l'hydravion dépasse le point où vient de s'effacer l'aigrette d'écume.

À ce moment, Battet, cherchant ses camarades, tourne la tête...

Quatre avions allemands sont là...

Quatre Albatros, dont un biplace, lequel est à moins de 50 mètres et mitraille l'hydravion français.

Battet va amérir ! Tac ! Une balle dans le bras gauche... Tac ! Une autre dans l'altimètre. Et les commandes sont coupées, le gauchissement n'obéit plus. Il est temps de se poser. C'est fait. En route vers Dunkerque en hydroplanant. 40 kilomètres à courir.



Sur le D-7, Batet saisit la mitrailleuse...

– À toi, Farenc, commande Battet à son mitrailleur.

Le biplace a filé, mais un autre Albatros se présente droit sur l'avant. À la bonne heure ! Celui-là est dans le champ de tir. Figurez-vous que nos malheureux F. B. A. ne peuvent viser que dans une seule direction, droit devant... Partout ailleurs, c'est l'angle mort, l'angle de mort plutôt...

Farenc moud du café avec sa mitrailleuse Lewis. L'Allemand riposte. Tiens, Farenc a cessé le feu. Il se tourne à demi vers Battet et s'écroule... une balle au cœur.

Le crépitemment déchire l'air. Les Allemands zigzaguent, passent d'un Français à l'autre, mitraillant à force. Tous les nôtres ont améri et se battent.

Sur le *D-7*, Battet saisit la mitrailleuse, la place au poste du pilote¹. Pas commode, avec un bras troué. Il poivre un Allemand qui cabriole sur l'avant. Duel acharné. Touché au crâne, l'enseigne sent un liquide chaud couler sur son visage, un nuage pourpre trouble sa vue. Ce ne peut être une balle, puisqu'il n'est pas mort. Un éclat, sans doute. Sa tête est un peu vague. N'importe. Le moteur tourne, la Lewis crache, le *D-7* navigue, un peu lourdement même... De l'eau à bord, peut-être ? Mais oui. La coque est crevée. Battet a déjà les chevilles noyées. Par dix trous giclent de petits jets têtus. Bah ! On s'en tirera. D'autant mieux que l'Allemand est parti.

Vlan ! Nouvelle rafale de l'arrière, de l'angle mort. L'indicateur de température vole en morceaux. Plus besoin de lui, on sait bien que l'affaire est chaude. Clac ! En plein moteur, à présent. Mauvais ! L'hélice stoppe. Et le *D-7* pique du nez.

Trois Allemands s'acharnent sur lui, et le plateau chargeur de sa Lewis est vide. Plus de cartouches. Les autres plateaux sont sur l'avant, et l'avant est plein d'eau. Allons-y : Battet écarte le corps de Farenc et pêche la pochette d'outils, qui servira dans un instant, et le paquet de pansements individuels, moins utile... Tiens, les

1. Sur les F. B. A., l'observateur est sur l'avant avec la mitrailleuse et les bombes. Le pilote est derrière lui.

Teste et Amiot manquent. Retournons près d'eux à l'instant – 6 h 20 – où Battet vient d'être attaqué.

Comme ses camarades, Teste s'est vu soudain entouré d'ennemis. Trois, dont deux biplaces.

Le moteur de l'hydravion est tout de suite blessé à mort. Malgré quoi le pilote Amiot amérit correctement, sans secousse.

Les Allemands voltigent autour du *D-8*, le tirent au posé. Chaque fois que l'un d'eux passe comme une flèche, sur son avant, Teste décharge vers lui sa mitrailleuse Lewis. Mais bientôt son affût est touché. Plus moyen de pointer l'arme. À la même seconde, Teste, frappé deux fois au ventre, s'abat... et se relève, empoigne la mitrailleuse, l'arrache de son support, l'épaule...

À la bonne heure ! Il n'est plus gêné par cette installation ridicule qui ne permet de viser que sur l'avant. À travers ses propres ailes, Teste envoie deux rafales sur un biplace qui vole très bas. Il suit ardemment des yeux les balles traceuses qui s'engouffrent dans l'appareil ennemi, derrière le pilote, hélas ! Que voulez-vous, une mitrailleuse ne se pointe pas comme un fusil. L'Allemand s'éloigne quand même pour dérégler le tir ; Teste cesse le feu.

Il n'a presque plus de munitions, et l'Albatros revient et attaque. Teste riposte jusqu'à sa dernière cartouche. Et c'est fini.

« En voilà un qui a son compte », pense l'Allemand, qui met le cap à l'Ouest pour rallier ses compagnons en train de se battre contre Battet, contre Gourguen, contre Ardoin...

Aux pigeons, maintenant. Teste en a quatre. C'est bien le diable si l'un d'eux n'arrive pas à temps au colombier. Tout en écrivant, l'officier interroge son pilote, tandis que des balles, tirées posément, arrivent du ciel comme des grosses gouttes qui annoncent l'averse.

– Eh bien, Amiot ?

– Un peu amoché, lieutenant. Deux balles, dont une qui me gêne dans la cuisse. Mais le moteur est fichu.

Le pigeon s'envole avec ce message :

« 6 h 30. Amiot blessé cuisse, Teste blessé bras, ventre. Plus de cartouches. Moteur percé. Courage. 3 avions boches au-dessus de nous tirent toujours. »

9 heures. – Il écope toujours. Minutes longues... Rien en vue sur la mer.

9 h 30. – Regardez, lieutenant, dit Amiot montrant le ciel.

Sept points noirs arrivent de l'Est. C'est la fin...

– Amiot, ils vont venir nous ramasser. Vous leur direz que je suis noyé.

– Entendu, lieutenant. Cachez-vous vite, en voilà un.

Un Albatros amérit, accoste. Amiot décroche le veston qui servait de voile et le lance sur Teste, lequel s'est laissé glisser à l'eau entre la coque et les réservoirs d'essence. L'Allemand s'envole. L'officier est sauvé...

Hélas ! Une nouvelle pluie de balles arrose l'appareil, trop long à couler au gré des Allemands. Par bonheur, le dernier pigeon est indemne. Teste l'expédie.

« 9 h 55. – Amiot et autres Français ramassés par les Boches. Me suis caché dans réservoir d'essence. Suis toujours à la dérive. Les Boches ont essayé de détruire l'appareil avec mitrailleuses, pas réussi. Point initial à 6 heures : 5 milles dans l'Est de A. Légère brise de S. E. Teste. »

Puis, tenace, il reprend son seau.

Fumées dans le Sud. Malheur ! Ce sont des grands torpilleurs allemands. Teste brûle tous ses documents, saute sur un marteau, crève les flotteurs et casse tout à bord... À la seconde où l'on capture l'enseigne, le *D-8* coule à pic.

Dans l'Ouest, à toute vue, des bateaux français. Trop tard !

En montant à bord du torpilleur ennemi, Teste a juré de consacrer sa vie à dompter, à asservir ce matériel volant qui l'a trahi, lui et les siens.

Il a remâché son serment dans les camps de représailles où les Allemands enfermaient les as de chez nous, où ils l'ont indignement traité, gardé presque à vue... Pas d'assez près pourtant, car Teste s'est évadé huit mois après sa capture. Rentré à Dunkerque, il a retrouvé Amiot, évadé lui aussi.

Fidèle à sa parole jurée. Teste est devenu le vivant drapeau de notre aviation navale. Un des premiers parmi les aviateurs français,

et avant tous les étrangers, il a brillamment réussi les manœuvres très délicates du décollage de la plate-forme d'un aviso et de l'atterrissage sur un navire en marche. Dans les exercices d'après guerre, il descendait, pour lancer ses fausses bombes, à 20 mètres du navire qu'il attaquait. Il a formé une phalange de pilotes d'élite. La mort de cet apôtre de l'air a été digne de sa vie. Officier de la Légion d'honneur à vingt-huit ans, capitaine de frégate à trente-trois ans, Paul Teste a expiré dans des souffrances atroces le 14 juin 1925. La veille à six heures du soir, à Villacoublay, il s'était envolé sur un triplace terrestre d'un modèle nouveau. L'appareil est tombé, a pris feu... Sur cet avion, Teste voulait accomplir les traversées Paris-Bouchir sans escale et Paris-New-York sans escorte. En 1925, notez-le. Il disait, à propos de ce raid qu'il préparait en secret : « L'aviation n'est pas seule en cause là dedans. Les Français ont oublié la guerre, la victoire et l'enthousiasme ; ils s'aveuillent ; ils laissent la bride sur le cou à ceux qui les dépouillent. Il faut les tirer de leur égarement, leur donner un exemple qui force leur aveuglement, qui les éveille dans les belles qualités de leur race. Il faut se dépêcher avant qu'il ne soit trop tard. »

Un de nos porte-avions récents a reçu le nom de *Commandant-Teste*.

Et c'est justice.