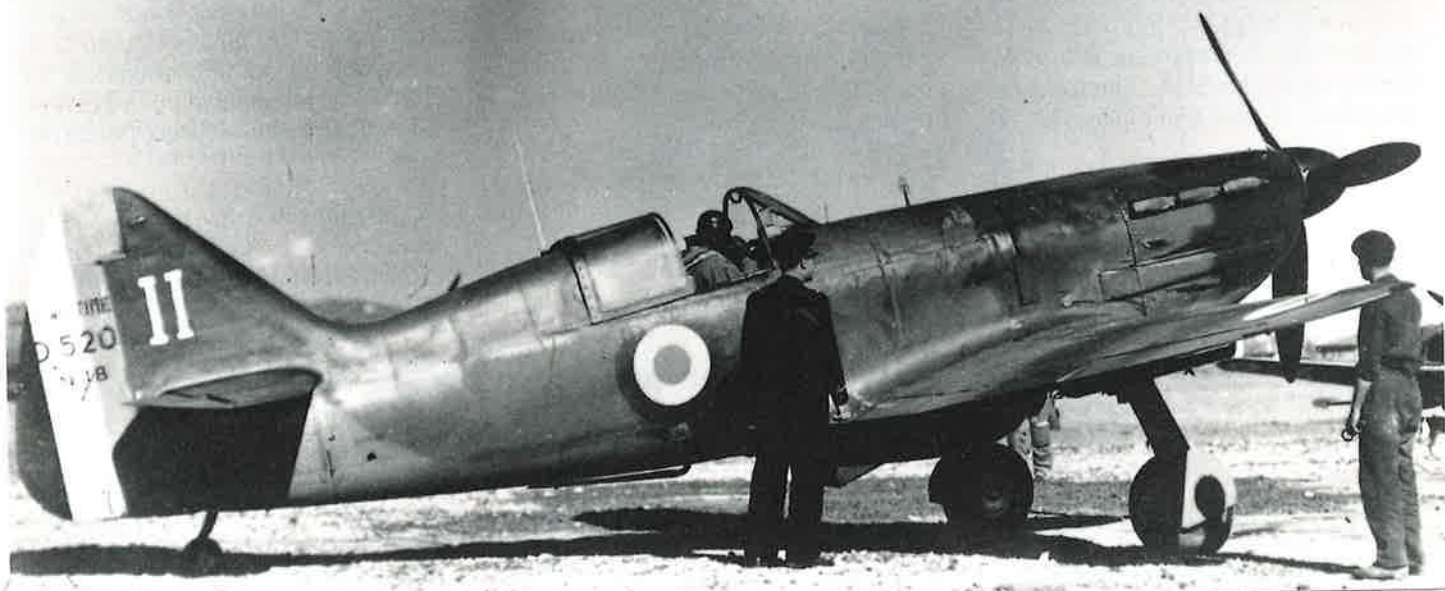


## « SURVITESSE »



Dewoitine 520 du GCI/3 en 1940 (collection SHAA).

*NDLR. – Avec ce nouvel extrait du « Temps des cocardes », Le Piège poursuit la publication des souvenirs de notre camarade Salva, pilote au GC I/3, sur Dewoitine 520, en mai 1940.*

*Ce jour-là, 26 mai...*

*P. SALVA (36)*

Je les aperçois de loin, certainement avant qu'eux-mêmes ne m'aient découvert. Il est vrai que je suis tout seul, petit point perdu dans le bleu du ciel, tandis qu'eux, ils sont... combien diable peuvent-ils être ? C'est difficile d'estimer leur

nombre, ils sont encore trop éloignés. En tout cas, ils sont venus en masse. Ils forment un nuage sur l'horizon, un double nuage, plus précisément : celui des bombardiers, essaim de gros insectes collés les uns aux autres, et celui des chasseurs, plus

petits, plus fins, avec des isolés qui virevoltent un peu à l'écart, sans doute des vigies qui observent le ciel. À en juger par la dimension des formations, il doit bien y avoir une cinquantaine de bombardiers et l'escorte de chasse doit comporter vingt ou

# RÉCITS

trente *Me 110*, nous sommes trop loin de leurs bases pour qu'il s'agisse de *Me 109*. En tout, une centaine d'appareils, ou un peu moins.

J'ai beau chercher autour de moi, je suis seul, irrémédiablement seul. J'ai décollé sur alerte du terrain de Meaux : « Formation de bombardiers ennemis au nord-ouest de Paris. Envoyer tous les avions disponibles. » Tous les avions disponibles... nous n'étions que deux. Les autres étaient en mission, ou en train de refaire leurs pleins d'essence et de munitions.

« Tous les avions disponibles », c'est-à-dire mon équipier, le lieutenant tchèque Korec, et moi, ont décollé immédiatement. Deux minutes plus tard, Korec a eu des ennuis de moteur et est rentré au terrain. J'ai continué tout seul.

La situation étant ce qu'elle est, je me trouve tout seul pour m'opposer à une centaine d'appareils ennemis. Je suis obligé de reconnaître que la partie n'est pas égale. Pourtant, ce serait trop bête d'avoir fait tout ce chemin pour rien. Il faut que je manifeste ma présence, que je leur laisse ma carte de visite, en quelque sorte. Mais si je pouvais m'en sortir, ce serait tout de même mieux, je dois essayer de sauver mon *Dewoitine*.

Je ne me suis pas trop rapproché de la formation et rien ne m'indique qu'ils m'ont aperçu. Je repère la position du soleil, comme on me l'a enseigné à l'École de chasse, et je grimpe aussi vite que je peux, tout en restant à distance de mes futures cibles. Leur armada n'avance pas très vite, elle vole au rythme des bombardiers. J'ai le temps de la contourner pour me trouver derrière elle. Après quelques minutes de manœuvre, je me suis placé dans la position idéale : derrière ma cible, au-dessus d'elle, et dans le soleil. Je ne peux pas rêver mieux. Si j'avais une dizaine de copains avec moi, quelle belle corrida ce serait !

Je ne sais pas où nous nous trouvons exactement, sans doute quelque part entre Paris et Rouen. Depuis que je les ai aperçus, je n'ai pas pris le temps de regarder où nous

allions, j'avais tellement d'autres choses à surveiller ! De toute façon, notre position n'a pas beaucoup d'importance.

Je me trouve dans une situation optimale, le moment est venu d'en profiter, avant que les *Me 110* m'aient repéré. Je vérifie que tout va bien à bord : mon collimateur fonctionne, mes bretelles de siège sont bien serrées – je vais être obligé d'effectuer des manœuvres brutales qui vont me faire supporter des accélérations de plusieurs *g*, mon harnais de parachute est bouclé, une précaution qui risque de s'avérer utile, la sécurité de mes armes a bien été retirée...

Un coup d'œil à mon altimètre : quatre mille mètres... un dernier regard circulaire... Je prends une large aspiration d'oxygène, puisque j'ai mon masque sur le nez... et je pique en poussant mon moteur au maximum.

C'est curieux, mais rien ne bouge dans leur formation. Ils ne m'ont toujours pas vu. Les équipiers « haut » des patrouilles supérieures ne font pas leur travail de guetteurs. Il est vrai que tout est si tranquille et que le ciel est vide d'avions à cocarde... enfin, presque vide. Je peux dire que je réussis une surprise

totale, les bombardiers ne resserrent pas leur formation pour concentrer les tirs de leurs mitrailleurs, les chasseurs poursuivent leur route comme s'ils prenaient part à un défilé.

J'hésite un instant à attaquer un chasseur ou un bombardier. Un *Me 110* serait plus facile à descendre et je dois réussir au premier passage, je n'aurai pas le loisir d'en effectuer un autre. En revanche, si j'ai la chance de toucher un bombardier, ce sera plus utile. Et puis, un bombardier constitue une cible plus grosse. J'opte finalement pour un *Do 17* et j'en choisis un, sur la gauche de la formation.

Comme un bolide, je passe au ras de la protection de chasseurs et je poursuis en direction des bombardiers. Instantanément, tout le monde s'agite, j'ai l'impression d'avoir donné un coup de pied dans une fourmilière. Mais je possède l'avantage d'une vitesse très supérieure. Avant qu'ils aient eu le temps de se lancer, j'arrive sur les bombardiers.

J'encadre bien celui que j'ai choisi, et je tire de loin. À la vitesse où j'arrive sur lui, je n'aurai de toute façon que quelques secondes de tir. Je lâche une longue rafale, tandis que ma cible grossit dans mon collima-



Messerschmitt 110 (collection SHAA).

## RÉCITS

teur, grossit, grossit... Je vois les impacts sur le flanc gauche de son fuselage. Moi qui ne suis pas un excellent tireur, cette fois j'ai mis au but presque toute ma rafale. Pourtant, je suis déçu de ne pas le voir exploser, ni même s'enflammer.

Je dégage en ligne droite, en passant juste sous lui et, pendant que j'y suis, j'ajuste la fin de ma rafale sur l'aillier gauche de la patrouille qui vole devant lui. Je le touche, mais moins lourdement que le premier, je n'ai pas eu le temps de bien l'encadrer dans mon collimateur.

Je dégage encore en passant juste sous son ventre et je bascule pour entamer un piqué à la verticale. C'est maintenant le moment de vérité.

Cette fois, les *Me 110* ont réagi. J'ai l'impression de voir toute leur formation me tomber dessus. Pour eux, je suis du gâteau : un chasseur à cocardes, tout seul... C'est là mêlée... Ils se bousculent pour se trouver au premier rang. En une seconde, tout a changé pour moi. De chasseur je suis devenu gibier. Je ne pense pas que ce soit utile de faire face, je n'aurais même pas le temps d'en ajuster un. Il ne me reste plus qu'à tenter de sauver mon avion.

Je plonge plein moteur, pratiquement à la verticale. Le grondement de mon Hispano devient une espèce de hurlement de plus en plus aigu. Mes oreilles sont un peu protégées par mon casque mais, pour ceux qui m'entendent du sol, ce hurlement doit percer les tympans sur plusieurs kilomètres à la ronde. Quant aux ultrasons, je suis en train d'en encaisser une sérieuse quantité.

Je plonge quelques secondes, puis je tourne la tête. Derrière moi, la meute s'est éclaircie. Je ne vois plus que quatre *Me 110*, de front, lancés eux aussi dans un fantastique piqué. Ils ne me semblent pas s'être rapprochés de moi, au contraire. Ils me paraissent se trouver à trois ou quatre cents mètres, pratiquement hors de portée de tir. En tout cas, je ne vois passer aucune traçante.

Mon *Dewoitine* se comporte parfaitement. Le moteur hurle comme

s'il souffrait à mort, mais il tient bon. L'avion vibre à peine. Il descend tout droit, sans essayer de se mettre en vrille ni de me jouer un mauvais tour.

J'ai commencé mon piqué vers trois mille cinq cents mètres. À deux mille mètres, je me retourne une seconde fois. Les *Me 110* ne sont plus là. Je ne sais pas si je les ai distancés en vitesse pure ou s'ils ont abandonné la poursuite pour ne pas imposer à leurs appareils des efforts qu'ils n'auraient pas supportés risquant ainsi de se briser en vol, en tout cas, ils n'ont pas insisté.

J'ignore à quelle vitesse je descends. À aucun moment je n'ai songé à regarder mon indicateur de vitesse. C'est bête ! j'ai regardé plusieurs fois mon altimètre. Les deux cadrans sont voisins, j'aurais aussi bien pu jeter un coup d'œil global, mais l'idée ne m'en est pas venue. Je le regretterai, j'aurais aimé connaître ma vitesse. À en juger par la stridence de mon moteur et les réactions de mon avion, j'ai dû dépasser de beaucoup les six cents à l'heure. J'ai peut-être atteint les sept cents... peut-être plus...

Bien que je ne voie plus les *110* derrière moi, je prolonge mon piqué jusqu'à quinze cents mètres, par sécurité. Ensuite, j'entreprends de

redresser, la terre commence à se rapprocher.

Je réduis mon moteur et je tâte les commandes. L'effet du couple de renversement de l'hélice cesse brutalement et l'avion réagit, aussi brutalement. Il veut absolument tourner dans l'autre sens. Durant quelques secondes, je dois me battre pour l'empêcher de partir en vrille, mais, docilement, il se remet en ligne.

Je suis toujours en piqué. Quand je commence à tirer avec précaution sur le manche pour redresser mon piqué, tout se passe bien, les commandes répondent et l'avion obéit. C'est pour moi que les choses se passent moins bien. À la vitesse où je marche, la force centrifuge est terrible. En un instant, je suis soumis à je ne sais combien de *g*. Instinctivement, je repousse un peu le manche pour me soulager. Mais le sol se rapproche. Je tombe comme un météore. Je dois tirer à nouveau sur le manche, serrer ma ressource, il le faut, ou je n'arriverai pas à me mettre en palier avant le sol. Doucement, je refais ma manœuvre... et le voile noir me bouche les yeux. Je repousse un peu le manche, le voile noir disparaît... mais la terre est là, tout près... et elle se rapproche encore à une vitesse infernale. Je dois tirer sur le



Juin 1940 - Dewoitine 520 du GC I/3 sur le terrain de Meaux-Esbly (collection SHAA).

# RÉCITS

manche comme une brute, tant pis pour le voile noir, tant pis pour la force centrifuge qui me colle à mon siège, m'enfoncé la tête dans les épaules. Je pèse cent kilos... deux cents kilos... une tonne, je ne sais plus...

Une série de claquements secs, le train sort avec une violence inouïe, secoue l'avion en se verrouillant en position basse, les volets en font autant et le *Dewoitine*, freiné en survitesse, danse sans trop savoir ce qu'il veut faire. Je me cramponne au manche, le voile noir est total, je suis écrasé sur mon siège... mais je sens que mon *Dewoitine* se redresse, passe en palier, puis en légère ascension. La vue me revient. J'aperçois, en dessous de moi, pas très loin, les arbres que j'ai dû frôler sans même les voir. Ma vitesse diminue. Je pousse légèrement sur le manche et je me retrouve en palier.

Je pousse la manette des gaz, le moteur se remet à son régime normal, comme s'il n'avait pas souffert d'un violent accès de fièvre. Les com-

mandes répondent. Tout est normal, sauf que le train et les volets sont sortis, que le pas variable de mon hélice n'est plus variable, que mes armes ne peuvent plus tirer et que, sans doute, mes freins ne fonctionneront pas quand j'en aurai besoin. Le circuit d'air comprimé a claqué, probablement sous l'effet de la force centrifuge qui a arraché une tuyauterie, et tout ce qui en dépend est hors d'usage.

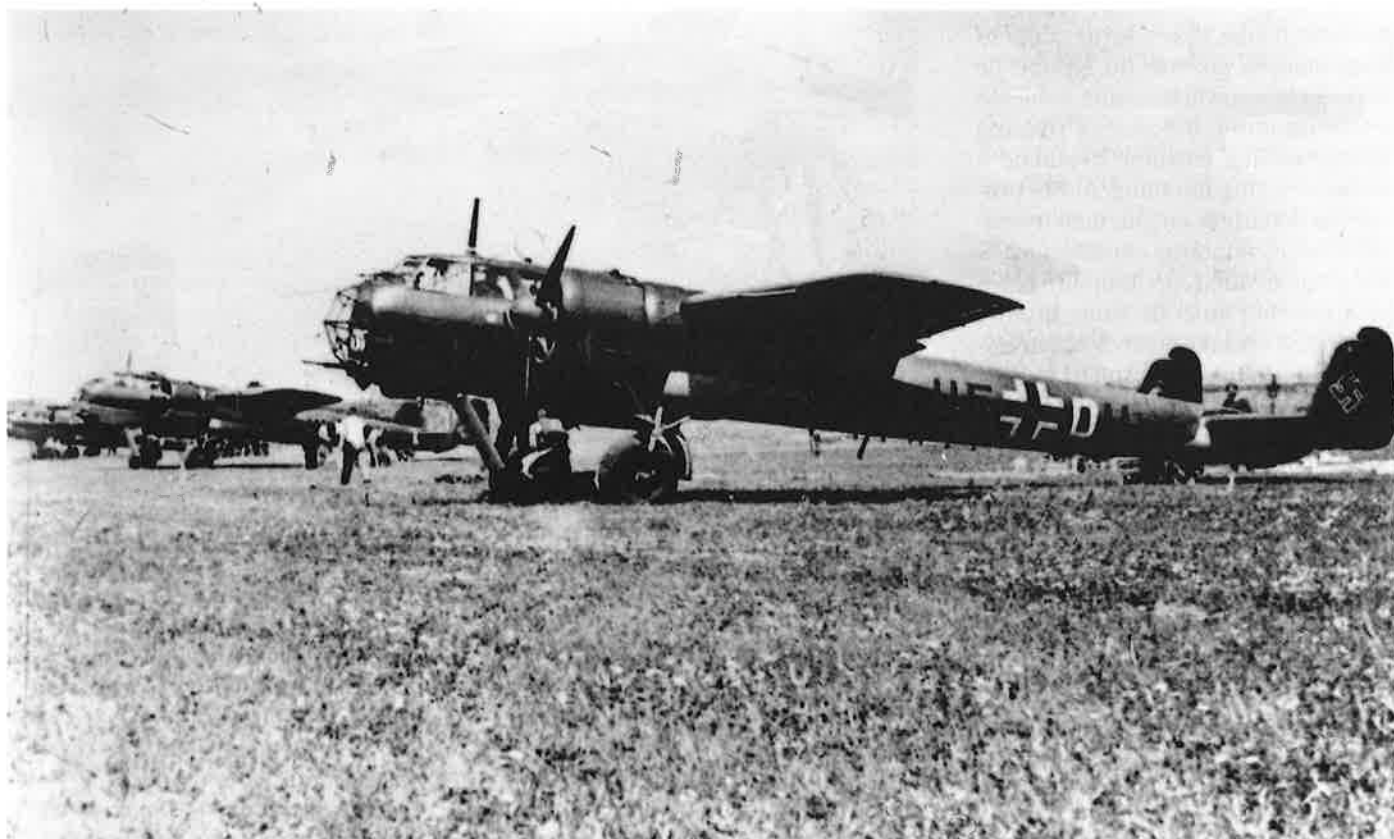
Mais la cellule et la voilure ont résisté. Le moteur, malgré la survitesse que je lui ai imposée, ne semble pas avoir subi de dégâts. Je ne crois pas que les pilotes d'essai aient soumis le *Dewoitine* à une torture pareille à celle que je lui ai infligée. S'ils l'avaient fait, le résultat aurait sans doute été le même et ils auraient constaté la fragilité des tuyauteries d'air comprimé. Ces tuyauteries auraient été changées ou renforcées.

Une chose est certaine : cellule et voilure sont assez robustes pour supporter des efforts autrement durs que ceux que leur impose le moteur

Hispano de neuf cents chevaux. Plus tard, on regrettera que la débâcle de juin 40 ait mis fin à la carrière du *Dewoitine*. Il aurait évolué au fil du temps, comme ses homologues, le *Me 109* et le *Spitfire*. Comme eux, il aurait été équipé de moteurs de plus en plus puissants, qu'il aurait parfaitement supportés. Quelle vitesse aurait-il pu atteindre, avec le Merlin de mille huit cents chevaux qui équipait le *Spitfire XI* à la fin des hostilités ?

Après avoir repris le contrôle de mon avion, je regagne le terrain où je me pose sans encombre, malgré la défaillance de mes freins.

Je ne peux pas jurer que j'ai descendu un *Do 17* au cours de mon bref accrochage avec la formation ennemie. Pour le second que j'ai tiré, c'est assez improbable. Pour le premier, je serais volontiers affirmatif. En tout cas, si on retrouve un *Do 17* abattu dans le secteur, ce ne peut être que le mien : je crois bien que j'étais le seul chasseur allié, ce jour-là, entre Paris et la côte de la Manche.



Dornier 17 (collection SHAA).