Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 87 (1942)
Heft: 5

Artikel: Le vol de retour
Autor: Blaisy, Jean
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-342119

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Les pénibles métiers de 1942.

Le vol de retour

— Max-Un de Max-Quinze. Répondez. Max-Un de Max-Quinze. Répondez.

— Max-Quinze de Max-Un. Compris. Répondez.

— Max-Un de Max-Quinze. Sommes attaqués par chasseurs de nuit. Sommes...

Un grésillement. La lointaine volière des inconnus qui travaillent en Morse sur la même longueur d'ondes reprend possession des écouteurs. De Max-Quinze, malgré tous les appels, plus rien. Sans doute est-il déjà engagé en combats avec ses assaillants. Peut-être vainqueur, peut-être mort une seconde après avoir envoyé son avertissement.

Trente bombardiers s'enfoncent dans la nuit, à près de 450 kilomètres-heure. A 6000 mètres au-dessous d'eux, il n'y a que la mer. Au-dessus d'eux, un croissant de lune sert de berger intermittent à un immense troupeau de nuages argentés. Une dizaine de minutes séparent la première vague — quinze machines, volant en patrouilles de trois — de la seconde.

Nous sommes Max-Quatorze, c'est-à-dire le dernier avion de gauche de la seconde vague. Max-Quinze était le dernier de droite. Les équipages de la première vague se nomment Doris-Un à Doris-Quinze. Si des chasseurs de nuit sont parvenus à trouver l'un des nôtres avant même que nous survolions la côte ennemie, cela va bientôt être notre tour de...

Pas le temps de terminer de penser cette phrase. Des balles

lumineuses passent devant nous. Encore une salve trop courte. Notre bimoteur s'enfonce dans un virage à tout casser. Pas assez vite, cependant, pour éviter un plein jet de sinistres déchirures sur le carénage du moteur gauche. ZZZou-ouzzz ! Cette ombre blafarde qui vient de nous dépasser, si près que l'on a entendu le sifflement de son 1000 chevaux, c'est notre assaillant. Michel, le mitrailleur arrière de notre équipage, a tiré deux courtes séries contre lui, sans apparemment lui faire grand mal.

Le moteur gauche s'est arrêté. Notre appareil perd rapidement de l'altitude. Nos camarades ont continué leur chemin sans se soucier de nous. Ce sont les ordres. Ils ne pourraient nous aider en rien en nous attendant. Des balles ont dû pénétrer ailleurs que dans le moteur, car notre radio est brusquement devenue muette. La téléphonie de bord a rendu l'âme, elle aussi, et nous sommes obligés de nous déplacer et de hurler pour communiquer entre nous.

Le chef de notre équipage, un très jeune premier-lieutenant, décide alors — c'est l'unique chose raisonnable qu'il nous reste à faire — de se délester de nos bombes en pleine mer et de se lancer sur le chemin du retour. La solution idéale serait évidemment de trouver en cet instant précis un gros cargo, bien lent, bien appétissant, bourré de matériel de guerre, isolé et dépourvu de DCA, afin de ne pas gaspiller nos bombes dans les vagues. Mais ces choses-là n'arrivent que dans les récits des correspondants de guerre.

Les torpilles nous quittent une à une — deux de 250 kilos sous l'aile droite, deux semblables sous l'aile gauche — d'abord parallèles et si proches qu'il semble qu'en se penchant un peu, on pourrait les saisir à la main, puis, piquant peu à peu du nez et plongeant dans les ténèbres. L'œil suit aisément, malgré la nuit, la tache claire de leurs corps fuselés, jusqu'à environ 200 mètres au-dessous de notre appareil.

Nous sommes descendus jusqu'à 3000 mètres sans presque nous en apercevoir. Les nuages, nos voisins d'avant le combat,

sont maintenant loin au-dessus de nous. Dans notre dos, au fond de l'horizon, ils se teintent vaguement de tremblantes lueurs rouges : notre escadre est en train de faire du bon travail... Pourquoi le sort ne nous a-t-il pas permis de les accompagner ? Ce n'est pas très glorieux de voler quatre heures et de brûler 2000 litres d'essence pour larguer nos torpilles sur d'inoffensifs poissons.

Le vol de retour paraît toujours plus long, plus pénible, plus monotone que celui de l'aller. Les corps qui, au début, résistaient aisément au froid, à l'ankylose, se mettent à frissonner, à s'étirer, à s'effondrer. Les oreilles font mal, les yeux pleurent. Les kilomètres et les minutes se traînent misérablement. Encore une heure jusqu'à la côte amie... Encore 200 kilomètres... Encore 150... 100... Trente minutes... Vingt minutes...

Et cette fois, nous n'avons pas la radio pour demander de quart d'heure en quart d'heure notre position, pour s'enquérir auprès des autres équipages du raid des résultats obtenus, de l'état des éventuels camarades blessés. Et nous n'avons pas la chanson régulière et modulée des deux moteurs qui nous ramènent vers la terre, vers la patrie, vers la vie... Nous ne savons rien des autres, les autres ne savent rien de nous. Et le moteur de droite « cogne » dangereusement... Encore un quart d'heure avant le rivage...

Le premier-lieutenant fait réduire les gaz au sergent-pilote, pour ménager le moteur. Celui-ci a remplacé sa chanson pleine et rassurante par une sorte de vacarme saccadé et sifflant qui ne nous plaît guère. Une fine vapeur l'entoure et l'aile, derrière lui, est couverte de gouttelettes. Sans doute parce que chacun de nous souhaite avec une telle ardeur qu'il tienne jusqu'au littoral, il s'abandonne à quelques violentes quintes, qui secouent tout l'appareil, puis se tait définitivement, hélice en drapeau. Altitude 2000.

Fébrilement, nous envoyons par le fond de la cabine tout ce qui est susceptible d'alléger notre oiseau désormais

muet : caissettes de munition, viseur de bombardement, mitrailleuses, installation radio. Le pilote, d'un geste sec sur un levier, largue le réservoir principal d'essence : à quoi nous serviraient les quelques centaines de litres qui y restent avec nos moteurs mortellement blessés ?

La côte ! Nos quatre poitrines se soulèvent ensemble pour un seul soupir. Le vent qui pénètre dans la cabine paraît tiède par comparaison avec celui rencontré à 6000. Altitude 900. Les vagues deviennent plus distinctes et la terre — ces plages blêmes, droit devant nous — nous envoie deux ou trois remous en éclaireurs. A la corne d'un cap, un projecteur s'allume, tourne son rayon laiteux, passe sur nous sans hésiter, puis s'étale sur une crique assez vaste.

Braves copains de la marine ! Une de leurs sentinelles a dû entendre le sifflement de notre descente et a voulu savoir qui s'approchait ainsi furtivement du littoral. Nous ayant reconnus, elle a compris notre situation et, à toutes fins utiles, nous signale une plage raisonnablement plate, paraissant nous inviter à nous y poser.

Altitude 400. Poserons-nous ici ? D'où vient le vent ? Il serait à peu près impossible d'atterrir contre le phare. Comme pour répondre à nos questions, une petite silhouette bondissante apparaît, en bas, dans la clarté du projecteur, et avec ce qui doit être une demi-douzaine de capotes de fantassins, forme une flèche. Merci, inconnu. Et comment ne pas répondre à tant de sollicitude ? Le pilote amorce le dernier virage, sort le train, se met en glissade, sort les volets, et... pose comme à un concours d'Aéro-Club ! Nous roulons 200 mètres sur un sable humide et compact sur lequel nous laissons des traces étrangement peu profondes.

Le pilote reste à bord pour garder la machine. Les trois autres, nous descendons, heureux de pouvoir marcher, heureux de pouvoir nous étirer, heureux — et un peu étonnés — d'être vivants... Les vagues murmurent, tout près, la nuit est tiède et calme, oui, pacifique...

Des sentinelles viennent à notre rencontre au pas de course, nous conduisent à un P. C. bétonné où un officier cordial se lève, se présente à notre premier-lieutenant met son téléphone à notre disposition, nous félicite de notre chance... En voyant le pain, le fromage, les tasses de thé au rhum de cette sorte de corps de garde, nous sommes pris, les trois, d'une fringale homérique — les émotions donnent faim, et nous le prouvons à nos hôtes.

Allons ! Ce n'est pas encore cette fois qu'ELLE nous aura roulés dans son grand manteau froid...

JEAN BLAISY.