

Première Victoire

Par Marcel Robert[†]

Ce texte transmis par le fils de l'auteur¹, Didier Robert (57-Ducray), relate un épisode certainement peu connu de la Grande Guerre dans la mesure où les actions l'aviation française en Italie occupaient évidemment moins de place dans les communiqués que celles sur le front national. Rappelons aussi pour mémoire qu'il se passe au moment du déclenchement de l'attaque austro-allemande qui devait conduire à la défaite de Caporetto et amener le front aux portes de Venise.

Cascina Farello, le 25 octobre 1917 au matin : après plusieurs jours de pluie et de nuages bas, la joie de trouver, au réveil, le ciel clair, bleu pâle, comme lavé, des belles journées d'arrière-saison dont la lumière est si pure.

Je commande, du haut de mon galon de sous-lieutenant tout neuf, le détachement de l'escadrille de Venise basé là, aux ordres de la Marine italienne, pour assurer la sécurité du petit port de Grado. Grado recèle, outre quelques torpilleurs et vedettes, une escadrille d'hydravions qu'il nous incombe aussi de protéger dans leurs expéditions contre Trieste et la côte d'Istrie. J'ai quatre avions, autant de pilotes, un petit lot de mécaniciens et armuriers, une compagnie d'Italiens pour les basses besognes ; et le roi n'est pas mon cousin.

Le terrain est dans la plaine côtière, au sud d'Aguileja ; bien déçue de la splendeur de l'Aquilée romaine, ce n'est plus qu'une bourgade avec pourtant d'admirables mais croulants vestiges. Une ferme - la caseina - autour de laquelle on a monté quelques hangars en toile et les baraques où nous vivons ; tout de suite après commence la lagune au bout de laquelle est Grado, qu'une jetée relie à la terre ferme. Lagune adriatique, paradis des moustiques donc de la malaria ; on s'en défend à coup de quinine, que l'on fait avaler aux hommes sur les rangs et en relevant tous les quinze jours le personnel. Quinze jours d'indépendance et d'air du front avant de retomber dans l'ambiance déprimante du Lido ; là-bas le temps passe en attente généralement vaine d'alertes qui ne mènent à rien puisque l'adversaire refuse obstinément le combat ; il faut, pour s'en accommoder, la mentalité de la bande de jolis cœurs embusqués qui composent cette piètre escadrille où le tennis, le bain de mer, les intrigues et les réceptions dans la société vénitienne comptent bien davantage que le travail aérien.

Je suis, ce 25 octobre, bien près de retourner à ce vomissement ; c'est le surlendemain qu'arrive la relève ; et c'est grand dommage, car le calme front italien semble s'éveiller : on signale de fortes attaques terrestres et l'on prétend que la piteuse aviation autrichienne vient de recevoir un gros appoint d'escadrilles allemandes ; le triste temps qui a sévi tous ces jours derniers ne nous a d'ailleurs pas permis de vérifier le bien-fondé de ces rumeurs.

Mais le gai soleil de ce matin a mis en appétit les camarades italiens ; un coup de téléphone m'annonce que trois hydravions vont aller lâcher quelques bombes et prendre quelques photographies sur le port de Trieste ; on me demande de les protéger ; rendez-vous est pris au-dessus de Grado d'où nous partirons de conserve. J'emmènerai Marcou et le sergent R... Marcou est un petit sergent, aussi novice que moi-même, garçon modeste mais solide, calme et sur qui l'on doit pouvoir compter dans un coup dur. J'ai beaucoup moins confiance en R..., grand diable dégingandé et hâbleur ; tout récemment arrivé à l'escadrille ; il a quitté le front français pour des motifs qui ne semblent pas très reluisants. Il n'en fait pas moins grand étalage de la compétence qu'il prétend y avoir acquise ; et son frère, le capitaine, lui a fait attribuer le premier et encore unique *Spad* que nous venons de recevoir. C'est une force, dans une patrouille, ce *Spad*, petite brute rapide et nerveuse, alors que nous avons toujours nos braves *Nieuport* à moteur rotatif, si agréables à piloter mais par trop lambins et dispensés déjà du front en France.

Neuf heures : nous tournons au-dessus de Grado ; les hydravions s'élèvent, prennent leur altitude ; ensemble nous montons à près de 3000 m, puis, en route, cap sur Trieste. Les hydravions vont leur petit bonhomme de chemin ; au-dessus d'eux, en avant et sur leur droite, nous escortons, Marcou non loin de moi, le *Spad*, plus rapide, faisant, un peu plus haut,





Photos de l'auteur



Ci-contre,
le sous-lieutenant
Robert et son Nieuport.

À gauche, Nieuport
au-dessus de Venise.

le chien de berger. La visibilité est magnifique : autour de nous le golfe s'étale en demi-cercle : à notre gauche la côte nord, plate et marécageuse où aboutit le front terrestre stabilisé ; à notre droite la côte rocheuse d'Istrie terminée par le cap de "Punte Salvore" ; droit devant, Trieste qui grossit et dont, peu à peu, on distingue la ville, le port, les bateaux de guerre autrichiens. Le ciel est vide.

Nous voici bien près du but. Je distingue à ce moment, un peu au nord de Trieste, deux avions microscopiques qui semblent filer assez vite : sans doute des chasseurs qui viennent de décoller lorsque les guetteurs côtiers ont annoncé notre approche. Plus vieux routier, je ne les aurais plus, dès lors, quittés de l'œil ; mais ils sont si bas encore qu'ils ne nous inquiètent en rien : le temps qu'ils prennent leur altitude, nous serons loin. Voici d'ailleurs que la D.C.A. autrichienne ouvre le feu ; elle est assez méchante ; les artilleurs autrichiens tirent juste : sur ce même Trieste, à 4000 m, le mois dernier, ils m'ont brisé mon hélice à la première salve. Ils valent donc que l'on surveille leur tir et qu'on le dérègle par quelques évolutions brusques. Quand un moment après je recherche mes chasseurs, je ne les retrouve pas : ciel vide toujours, apparemment au moins, et je n'y pense plus. Au surplus, nos protégés ont, sur ces entrefaites, lâché leurs bombes, pris, je pense, leurs photos ; un large virage général sur Trieste, dans les éclatements de la D.C.A. qui, aujourd'hui, n'est pas brillante, et notre petite expédition remet le cap sur Grado. Mission terminée : elle se sera passée, comme de coutume, sans opposition de la pauvre chasse autrichienne. Pour le retour, nous prenons l'arrière-garde, à gauche cette fois pour bénéficier du soleil et un peu en arrière du dernier Italien qui s'est laissé distancer par ses camarades et qui est un peu à la traîne ; et au-dessus, toujours.

On s'endort un peu sur ce chemin du retour ; un tour d'horizon tout de même : loin devant, les premiers hydros commencent déjà de piquer vers Grado ; voici Marcou derrière moi ; je ne vois pas le *Spad* au-dessus : sans doute est-il dans le soleil ?

Un peu soucieux tout de même de ne pas l'apercevoir, je fouille le ciel plus attentivement. Ah, le voici où je ne le cherchais pas, près de 800 m sous moi, avec ses deux plans brefs, d'un jaune vif qui tranche avec le gris-bleu de nos *Nieuport*. Mais pourquoi a-t-il quitté sa place de pa-

trouille ? Serait-il en panne de moteur ? Non, car il monte nettement vers nous, ou plutôt vers l'hydro italien, et le voilà qui vire pour se placer derrière lui. Quelle drôle de manœuvre ! Intrigué, je me dirige vers lui pour le rallier. Malédiction ! Deux superbes croix noires s'étalent sur son plan supérieur : c'est un Boche ! Je fonce derrière lui et j'ouvre le feu - de trop loin tant je crains qu'il n'abatte mon protégé dont il n'est plus bien éloigné et qui ne semble pas l'avoir vu. Manqué... sur ma rafale, il vire brutalement et me fait front ; du moins mon hydro est-il dégagé et l'on va s'expliquer tous les deux.

Mais derrière moi une mitrailleuse crépite : je tourne la tête : j'ai un second Boche dans le dos - et pas trace de mon coéquipier. Deux contre moi, et bien plus rapides, c'est beaucoup pour un premier combat. De sages augures m'ont appris, en école, qu'il fallait savoir rompre un combat mal engagé, pour le mieux reprendre ensuite ; et ils m'ont conseillé, pour ce faire, la vrille, mouvement désordonné qui empêche tout tir précis des adversaires. Un grand coup de manche, un grand coup de pied et me voilà lancé dans une vrille éperdue. C'était la plus grosse bêtise à faire : si mes conseillers des écoles avaient pratiqué le combat aérien, ils auraient su que, la vrille étant un mouvement de descente très lent, il suffit à l'adversaire de spiraler tranquillement autour pour vous repincer à la sortie. De fait lorsque, après 700 m de vrille, je redresse, passablement étourdi, mes deux Boches sont là, me sautent dessus et me tirent comme un lapin.

Dégoûté, je recommence la même manœuvre sans hésiter. Quand je sors de cette seconde vrille, un seul de mes Boches a suivi ; encore n'est-il pas à portée de me tirer tout de suite. Je file vers notre côte, pour l'attirer chez nous et l'éloigner de son camarade : il gagne derrière moi ; lorsqu'il arrive à bonne portée, je fais front et nous voilà lancés dans le beau combat tournoyant classique, à qui vira le plus sec pour se placer derrière l'adversaire. Tour à tour nous plaçons quelques balles sans résultat ; ça ne se présente pas mal du tout quand je vois au-dessus un autre avion qui fonce sur moi : le second Boche a rejoint... Zut et flûte ; je repars en vrille pour la 3^e fois, et du coup je laisse tourner jusqu'à 500 m du ➔

1- Voir sa biographie sommaire en encadré.

Première Victoire



Photos de l'auteur

Hydravion italien.

→ sol. Lorsque je sors de là et reprends mes esprits, je suis seul ; mes Boches ont disparu ; ils n'ont pas osé me poursuivre si bas chez nous ; car je tiens la côte, jusqu'à hauteur du terrain où je vois se poser Marcou et R... qui sont donc saufs.

Soulagé, mais assez penaud de cette conduite que Grado et Cascina Farello ont pu suivre de l'œil, je vais atterrir à mon tour. Le brave Marcou m'accueille par de grands compliments pour m'être "si bien débrouillé" ; je les accepte assez mal, car j'ai, au fond, fort bien pris la fuite. Lui avait attaqué dès l'abord mon second Boche, mais immédiatement enrayé avait rompu en grimant pour désenrayer son

arme ; il s'était ensuite porté à mon secours... et c'est lui, fonçant à mon aide, que j'ai pris pour le second Boche. Je suis de plus en plus vexé. D'ailleurs, sa mitrailleuse lui refusant à nouveau tout service, il avait aussitôt rompu le combat.

Quant à R... je n'en tirai que de vagues et verbeuses explications d'où il paraît ressortir qu'enrayé lui aussi, il se serait écarté avant l'arrivée des Boches et n'aurait rien vu du combat...

Je rage à froid et décide incontinent que nous ne resterons pas sur cette humiliation : que l'on refasse immédiatement les pleins ; pendant ce temps-là les armuriers répareront les mitrailleuses de mes équipiers et décomptent mes munitions. Nous pouvons repartir dans un quart d'heure - 20 minutes et, avec un peu de chance, trouver encore nos deux Boches en croisière. Je ne me déshabille pas et reste sur le terrain à presser les mécanos qui, d'ailleurs fort excités, se multiplient. Je charge un sous-officier d'aller au téléphone avertir Grado que nous sommes rentrés, mais repartons en chasse.

Tout est rapidement paré ; je suis déjà dans ma carlingue et le moteur en marche quand mon sous-officier sort au galop de charge du central téléphonique en me faisant de grands gestes désespérés. Il m'apporte, en réponse à mon message, l'ordre du capitaine de vaisseau italien qui com-

mande à Grado, mon chef direct, d'avoir à me tenir tranquille et l'interdiction de repartir. Mais j'estime qu'un chef doit savoir désobéir à propos ; et je considère que, vis-à-vis des Italiens, l'honneur national est en jeu. Je prescris donc au messager de retourner tout doucement au téléphone, cependant que nous décollerons, et de rendre compte à Grado que le message est arrivé trop tard et qu'on n'a pu nous rattraper. Et là-dessus, en route, et à toute allure nous fonçons droit sur la mer.

Sitôt à portée de vue, je fouille le ciel de Trieste : il est désert. Mes Boches doivent être en train d'expliquer le coup aux camarades au bar de l'escadrille ; va-t-il falloir aller les provoquer chez eux pour leur faire reprendre l'air ? Ce n'est pas très recommandable, car nous aurons sur les bras tout ce qui pourra décoller ; et nous sommes encore bien novices pour jouer un jeu aussi dangereux.

Je suis tiré de ma perplexité par la découverte d'un point noir, dans le ciel, au-dessus de la côte d'Istrie. Il décrit de larges cercles : aucun doute, c'est un avion et, comme il n'est pas concerné, il est sûrement ennemi. Allons-y, traversons le golfe. À mesure que nous approchons, la situation se précise : c'est un hydravion autrichien, un *Löhner*, du type de ceux qui viennent sur Venise : il prend de la hauteur en tournant au-dessus de Punta Salvore avant de partir sans doute en reconnaissance à haute altitude. Mais nous sommes meilleurs grimpeurs et plus rapides que lui : nous devons le joindre si nous arrivons à le surprendre. Tout est là, car ces animaux-là se flanquent à l'eau à l'abri des rochers de la côte - et nous restons tout quinauds avec nos avions à roulettes.

Mais j'ai quelque espoir : il ne nous a pas vus encore, puisqu'il continue de monter, et il doit se croire bien tranquille, à peine parti et si loin de nos côtes. Un coup d'œil à mes équipiers à qui j'ai fait tout à l'heure le

signal : "Ennemi en vue : suivez-moi".

Marcou est à sa place, à ma droite, mais le *Spad* a disparu une fois encore. Décidément, il se volatilise chaque fois que le combat approche ; tant pis, on se passera de lui : sur nos deux mitrailleuses, il y en aura bien une qui marchera.

Nous arrivons à l'altitude de l'ennemi

sans qu'il paraisse avoir écouté notre approche ; j'ai manœuvré pour rester dans le soleil par rapport à lui. Gagnons encore quelques centaines de mètres, qui nous serviront tout à l'heure pour mieux foncer. Le *Löhner*, qui continue ses cercles, vient justement vers nous ; c'est le moment : le cœur battant je donne le signal d'attaque et je pique à toute vitesse. L'hydro grossit rapidement : j'en vois maintenant tous les détails : je distingue dans la carlingue, en balcon, pilote, passager et mitrailleuses ; ils ont leur moteur dans le dos et sont donc sans défense arrière : c'est par là qu'il faut attaquer.

Un rapide virage m'amène derrière lui : à 200 m j'ouvre le feu, en surprise totale. Ma bonne mitrailleuse, pour une fois, crache sans un raté ; mon élan me rapproche encore, rapidement ; je vois mes balles lumineuses cribler les silhouettes noires que font, à contre-jour, pilote et passager. Sous mes premières balles, l'hydro a vaguement amorcé un virage ; brusquement il s'écroule, piquant à mort ; emporté par mon élan, je passe

«J'ai manœuvré pour rester dans le soleil par rapport à lui... Je donne le signal de l'attaque et je pique à toute vitesse...»





Le sous-lieutenant Robert
à droite.

au-dessus de lui et le perds ainsi de vue. Je vire sec pour le retrouver et reprendre l'attaque s'il n'a pas son compte; mais il est en vrille, les deux ailes brisées, dont les débris voltigent autour. Sans doute le pilote, touché, est-il tombé sur ses commandes sans avoir le temps de fermer ses manettes: l'avion est parti en vrille plein moteur, ce à quoi nulle cellule ne résiste, et moins encore celle d'un avion lourd.

Marcou est derrière moi; il ne m'a pas quitté d'un pas, prêt à appuyer mon attaque; mais il n'aura pas eu à tirer un coup de mitrailleuse. Tous deux contemplons notre victime qui descend vite maintenant, qui n'est plus bientôt pour nous qu'un insecte tourbillonnant; il ne soulève qu'une faible gerbe d'eau en s'écrasant en mer à quelque deux milles au large du petit port autrichien de Pirano.

Une joie sauvage m'inonde: j'ai descendu un Boche, et le jour même de mon premier combat! Depuis mon entrée dans l'aviation - avant, depuis que ma décision d'y entrer était prise, depuis la mort de Jean - je rêvais de ce jour de vengeance. Il a lieu, enfin! après ces quatre mois de déceptions désespérantes. Et puis l'orgueil aussi d'avoir effacé mon échec du matin. Sans doute n'est-ce pas un combat très chevaleresque: c'est même exactement un assassinat; mais c'est ça le combat aérien fructueux, où la ruse pour obtenir la surprise est la meilleure forme de l'adresse.

LE COLONEL MARCEL ROBERT (1897-1997)

En janvier 1915, à 17 ans, Marcel Robert s'engage dans la cavalerie avant de passer dans l'aviation sur les conseils de son frère aîné [l'un des premiers chasseurs à avoir abattu un avion ennemi... à la carabine]. Affecté à Venise sur le front autrichien, il rejoint la Champagne en 1918 où il termine la guerre avec 3 victoires homologuées.

Strasbourg, Metz, Thionville, Reims; il reste en unité comme commandant d'escadrille (7 ans à la SPA 124), commandant de groupe, puis à l'Inspection de la chasse où il participe à l'élaboration du premier règlement de manœuvre de l'aviation de chasse.

Commandant de la 8^e escadre en 1940, il quitte l'Armée de l'air comme colonel en 1945.

Deux de ses fils ont fait l'École de l'air: Luc Robert[†] (54) et Didier Robert (57).

Il s'est éteint en 1997 à plus de 100 ans; ainsi disparaissait sans doute le dernier pilote de chasse de la "Grande Guerre".

Ne nous attardons pas, car maintenant nous sommes décelés et il nous faut traverser à nouveau tout le golfe sans encombre pour aller clamer notre victoire; j'en crève d'impatience et c'est à plein moteur que je mets le cap sur Grado.

Ici se place - roche Tarpéienne - un épisode dont je n'ai pas lieu d'être fier. Nous sommes au milieu du golfe quand j'aperçois, droit devant et bien au-dessus, un biplan monoplace de chasse; brusquement il pique sur moi, et je vois alors les ailes jaunes de mes Boches de tout à l'heure; mes nerfs, tendus à l'extrême, m'ont trahi: non! Assez pour ce matin! Je tiens ma victoire, qu'on me laisse en jouir!... et j'ai piqué comme un sourd vers la côte italienne, cherchant à refuser le combat. Il me faut pas mal de secondes pour me reprendre, me dire que nous sommes à deux contre un, que j'ai encore des cartouches et ne vais tout de même pas plaquer Marcou; qu'enfin un chasseur ne laisse pas passer une occasion de se battre. Quand je redresse et fais front, je me trouve en face de Marcou qu'escorte R... Mon avion jaune était le *Spad*, dont j'avais oublié l'existence, et qui rejoint maintenant qu'il n'y a plus de risque de bataille, car je sais à présent à quoi m'en tenir sur la combativité de son pilote. Il ne m'en aura pas moins donné une jolie leçon de modestie en m'infligeant une frousse profondément humiliante dans l'instant que j'étais prêt à me prendre pour un héros.

Je n'en jouis pas moins, à l'atterrissage, de la liesse du détachement, car c'est un grand événement à l'escadrille de Venise, dont on compte les victoires sur les doigts d'une seule main. Coup de téléphone modestement triomphal au commandant de Grado pour lui annoncer mon succès; il a l'esprit d'oublier qu'il est le fruit d'une désobéissance. Il fait immédiatement décoller deux hydravions qui se portent sur le lieu de la chute; ils y trouvent un torpilleur autrichien en train de repêcher les morceaux de ma victime; ils l'attaquent à la bombe, sans autre succès d'ailleurs que de le faire fuir précipitamment et se réfugier à Pirano, à l'abri des batteries de côtes.

Mon après-midi a passé à répondre aux télégrammes de félicitations des autorités italiennes. Cependant, mon Boche, à 4000 m, photographiait tranquillement le terrain sans que Grado me permette de lui donner la chasse et, cette fois, je n'ai pas osé réitérer mon refus d'obéissance. Cela nous vaudra, à l'aube du lendemain, un bon petit bombardement aérien qui ne nous manquera que de bien peu, mais c'est une autre histoire. ■