

Dernier raid de l'opération française en Serbie

« Dès que les Allemands commencent à bombarder Belgrade, leurs grosses pièces ouvrent le feu sur le camp d'aviation. Il faut se retirer. Le groupe de Belgrade est divisé en deux : une escadrille provisoirement à Ralia, à 30 kilomètres de Belgrade, et l'autre à Pojarevats. Cette dernière est destinée à surveiller le front, c'est-à-dire à éclairer l'état-major serbe sur la marche en avant des Austro-Allemands. Elle est très mobile et va servir l'armée serbe dans ses diverses pérégrinations et retraite jusqu'à Rachka. »

« La première escadrille, dès la déclaration de guerre, a Nich comme port d'attache. Tout le front bulgare, de Zayetchar à Vrania et Kumanovo, est surveillé par nos aviateurs et chaque mouvement de troupes signalé au quartier général serbe, auquel ces renseignements sont précieux. »

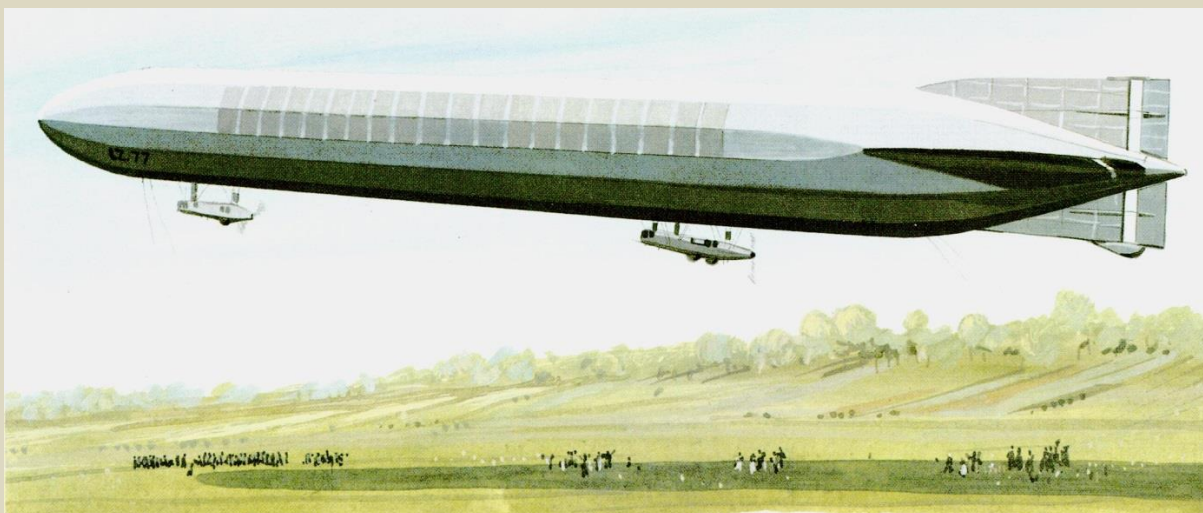
« Il me faudrait des colonnes pour vous raconter dans quelles conditions ces explorations sont effectuées. Les appareils sont fatigués ; et lorsque la route de Salonique, par où arrivent régulièrement les appareils neufs et les pièces de rechange, est coupée, on doit voler avec des avions sur lesquels, en France, personne n'aurait été autorisé à faire un tour de piste. Tous les aéroplanes sont rapiécés ; les longerons sont décollés par l'humidité, les commandes brisées sont raccommodées avec des cordes à piano ; à chaque instant quelque chose se casse. Pendant dix-huit jours, la pluie tombe sans discontinuer sur les appareils, qui ne peuvent plus être protégés

par des hangars ou des tentes, car on manque de routes pour transporter le matériel. Les difficultés n'ont pas abattu la bonne humeur ; on blague toujours, mais, au moment de se mettre en route, le plus courageux de nos pilotes sent un frisson : Reviendra-t-il, pourra-t-il sur une pareille carcasse accomplir toute sa mission ? »



Servant de l'autocanon (canon automobile) de 75 mm ayant abattu le dirigeable LZ 77 au-dessus de la France en 1916.

« L'état-major serbe ne se doute de rien. Les nôtres sont trop fiers pour déclarer que les oiseaux français ne peuvent plus prendre l'air. On se tuera, mais on volera jusqu'au bout ; jusqu'au dernier litre d'essence, on surveillera l'ennemi. Pendant toute la retraite des armées du voïvode Putnik, pas une fois les aviateurs français ne refusent d'accomplir une reconnaissance. Ils suivent le quartier général serbe de ville en ville, souffrant sans cesse de la faim, heureux s'ils trouvent de temps à autre un morceau de pain de maïs. Masquant leur détresse, ne voulant pas de pitié de leurs frères d'armes, ils cachent leurs avions, travaillant toute la nuit à réparer et repartent le matin héroïquement, la cigarette aux lèvres. »



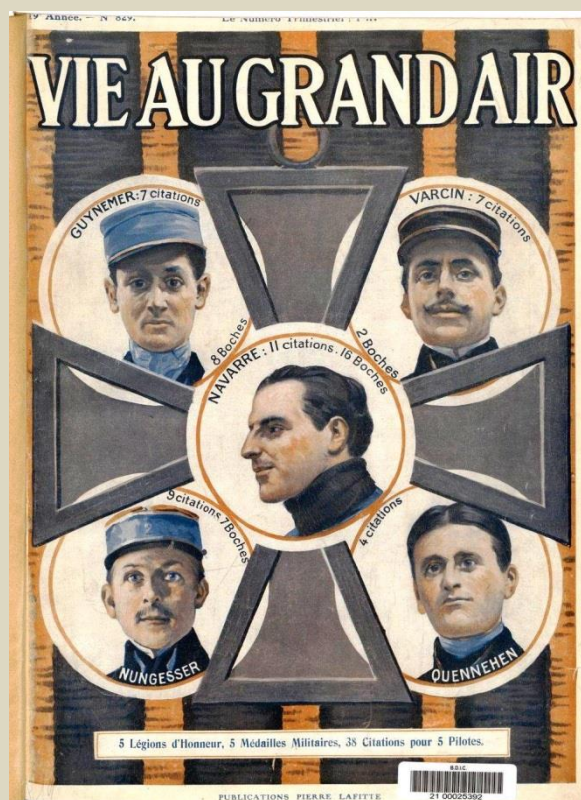
Le LZ 77 dans toute sa splendeur. (DEA).

« Il y aurait cent anecdotes à raconter ; en voici quelques-unes. »

« C'est à Nich, au moment où l'on entend déjà les coups de canon des Bulgares. Le dernier aviateur français doit rejoindre l'escadrille à Krouchevats. L'avion roule, lentement, sur le terrain de manoeuvres, le chariot enfonçant dans la boue. Enfin, il décolle, mais à 50 centimètres du sol, l'hélice se brise. L'aviateur réussit à obtenir une communication téléphonique avec le commandant Vitrat. Celui-ci répond qu'il fera tout le possible pour envoyer par la voie des airs une hélice de rechange. Un colonel serbe annonce à l'officier français : "Nous sommes perdus, cette nuit les Bulgares entreront à Nich." Le matin arrive, la ville est encore serbe. »

« Sur le terrain d'atterrissage, deux hommes attendent, le pilote et le mécanicien, regardant anxieusement vers l'horizon si le point noir annonçant le secours ne paraît pas. La journée se passe ; personne. La canonnade se rapproche. Le lendemain, même attente anxieuse. Enfin, le troisième jour, les deux malheureux aperçoivent dans le ciel un point noir qui grandit : c'est un camarade qui apporte l'hélice et repart bien vite. Avec une hâte fébrile, celle-ci est mise en place, mais l'appareil, sous la pluie qui tombe en rafales, ne veut pas s'enlever. Il roule, roule, et va

atteindre l'extrémité du champ de manoeuvres, quand, enfin, il décolle lentement, monte au-dessus de la ville qui fut pendant des mois la capitale serbe et où les premières patrouilles bulgares arrivent prudemment. C'est le salut, du moins pour un instant, car en parvenant à Krouchevats, au-dessus du terrain d'aviation, l'hélice se brise de nouveau au risque de provoquer un grave accident. »





Zeppelin LZ 85 tombé sur les rives du Vardar à la frontière gréco-bulgare en 1916. (LPG).

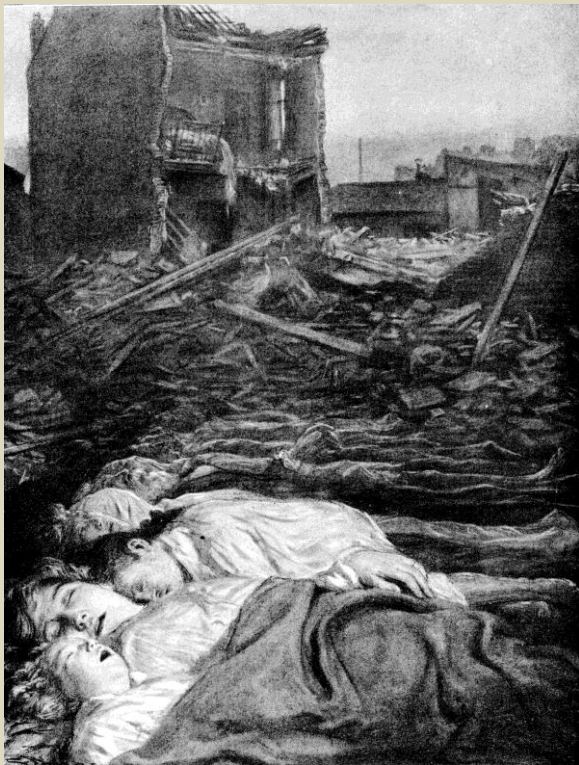
« Mais l'ennemi avance ; les Allemands ont déjà, depuis trois jours, occupé Kragoujevats ; le parc d'aviation a été envoyé à Mitrovitsa. Il ne reste plus que deux aviateurs en arrière-garde, attendant auprès de leur appareil une accalmie pour prendre l'air. La tempête fait rage. A Krouchevats, c'est l'affolement général. Pour quelques sous, on achète des denrées qui coûtaient des prix fous quelques jours auparavant ; les moyens de transport faisant complètement défaut, chacun fuit devant les barbares sans rien pouvoir emporter. Les derniers détachements militaires traversent la ville à la hâte. »

« Une accalmie permet aux aviateurs de tenter l'aventure. A peine partis, à 2 000 mètres d'altitude, le vent est si violent que les appareils reculent ; 300 mètres plus bas, ils restent stationnaires. Deux heures durant, les aviateurs luttent contre la tempête et avancent de 25 kilomètres. Tout à coup, les ailerons de l'un des appareils se brisent, et le second disparaît dans la tourmente. Le premier pilote parvient à atterrir près d'Alexandrovats, où il apprend avec effroi

qu'un aviateur français vient de se tuer, son appareil s'étant rompu en l'air. »

« La nouvelle est heureusement fausse. Son compagnon, au contraire, réussit miraculeusement à se poser sur une petite place, après avoir rasé les toits des maisons et eu ses longerons cassés par la violence du vent. Que faire ? Attendre du secours ? Inutile. Une voiture à bœufs se dirigeant vers Prichtina passe. Un des pilotes y prend place ; l'autre veut à tout prix faire encore un vol de reconnaissance. Les Austro-Allemands avancent ; il recueillera peut-être des renseignements intéressants pour l'armée qui se retire. Courageusement, aidé par son mécanicien, il se met au travail : il s'agit de prendre, dans l'appareil brisé, les pièces qui peuvent être encore utilisées et, avec ces deux avions détériorés, de faire une machine capable de prendre l'air. Pendant la bataille qui fait rage, les deux français travaillent sans relâche. Toute la nuit, ils sont à l'ouvrage et, au matin, l'avion s'envole. Hélas ! pas pour longtemps ! Une nouvelle avarie survient. Plus rien à faire ; il faut prendre à pied, sans guide, en portant

sur le dos les pièces encore bonnes de l'appareil, particulièrement la magnéto, la route qui va vers Kurchumliya et Prichtina, après avoir détruit les restes de l'avion. »



Après le bombardement d'un Zeppelin. (L'illustration mars 1916).

« Ce qu'est leur randonnée dans un pays presque sans routes, où ils dépassent, le long des sentiers, une foule de fuyards affamés, ramassant sur le chemin des os, les brisant pour en sucer la moelle, ou cherchant dans les crottins de cheval des grains d'avoine pour apaiser leur faim, on l'imagine à peine. Un jour, les deux français s'égarèrent dans une tribu d'Arnauts qui veulent les fusiller. Après des journées de marché, couchant à la belle étoile, ils arrivent si près des Bulgares qu'ils doivent, bien qu'exténués, faire d'une traite 40 kilomètres en une nuit. Ils rejoignent enfin le parc d'aviation de Mitrovitsa sans avoir été faits prisonniers. »

« Les deux escadrilles s'étant réunies, le commandant Vitrat se prépare à organiser un nouveau service d'exploration quand la nouvelle arrive de l'état-major : « Le défilé de Katchanik a été forcé, l'armée serbe se

retire en désordre. » Ce n'est plus, cette fois, la retraite stratégique : c'est la fuite, devant des troupes infiniment plus nombreuses, des malheureux soldats serbes privés de munitions et de vivres. Il faut partir en hâte pour Prizrend, afin de ne pas avoir la route coupée par les Bulgares. »

« Prizrend, hélas ! n'est qu'une nouvelle étape. On partage les derniers litres d'essence entre les meilleurs appareils, et les oiseaux français reprennent leur vol vers l'ouest, suivant l'état-major serbe. »



« Mon interlocuteur, que les privations ont rendu très gravement malade, s'est trouvé, à Prizrend, en face de ce dilemme : tomber entre les mains des Bulgares ou de leurs alliés, car il ne lui est plus possible de suivre ses camarades, ou risquer le tout pour le tout et, en traversant l'Albanie, aller atterrir à Vallona, d'où il pourrait être transporté et soigné en Italie. Il choisit la seconde alternative, et, piloté par un de nos aviateurs les plus connus, sur le vieil appareil remis au point, ayant à peine son plein d'essence, il part pour l'inconnu, sans même une bonne carte (car on ne peut appeler carte le croquis géographique de

l'Albanie que porte l'observateur). Les deux officiers ont la certitude d'être tués par les Albanais en cas d'atterrissage forcé ; toutes les populations de l'ancienne principauté de Guillaume de Wied sont surexcitées par l'odeur de la poudre. »



Zeppelin descendu dans le Vardar, 5 mai 1916. (LPG).

« C'est la première fois que l'on traverse l'Albanie dans toute sa longueur. A peine entrés dans le défilé du Drin, nos aviateurs sont le jouet de courants d'air terribles. Des « entonnoirs » les élèvent ou les plaquent avec une violence inouïe. Comme le vent est favorable, l'avion marche à 150 kilomètres à l'heure. Les nuages sont si épais qu'on ne peut souvent distinguer la queue de l'appareil. »

« Pendant quinze minutes, nous ne voyons plus rien, me raconte mon interlocuteur ; or nous savons que certaines montagnes que nous devons traverser ont une altitude de 1 500 mètres et notre altimètre, à ce moment, indique 1 200 mètres ; nous risquons donc de venir nous briser contre les rochers nus des montagnes albanaises. Mon camarade donne de la pédale, nous montons lentement,

lentement... Tout à coup, les nuages se déchirent et nous nous trouvons entre deux pics, les ailes de l'avion à 30 mètres à peine des arbres du versant. Nous avons bien risqué de les accrocher et d'aller nous abîmer sur les rochers. »

« Dès que nous arrivons près d'Alessio, le panorama est merveilleux et d'un pittoresque grandiose. Soudain, nous apercevons l'Adriatique. Nous sommes sauvés, car nous avons la possibilité d'atterrir sur le rivage en cas de nécessité. Enfin, trois heures dix minutes après notre départ de Prizrend, nous touchons le sol à Vallona, où les officiers italiens nous font fête. L'amirauté, avertie de l'arrivée de deux aviateurs français, dont l'un gravement malade, envoie un contre-torpilleur de grande vitesse, qui, en quatre heures, nous conduit à Brindisi. »

Robert Vaucher, correspondant de guerre en Italie du journal *L'Illustration*, le 8 janvier 1916.