Extrait du livre ARDHAN n° 30
Autobiographie de Paul Morvan, observateur à Dunkerque en 1917

….remplacements des camarades partant en permission. Le Creurer demanda que je lui sois affecté. J'acceptais sans trop d'enthousiasme mais pour lui faire plaisir car j'aimais voler. Me voilà donc mécanicien d'un appareil de chasse anglais, un Sopwith, appareil à flotteurs, biplan, équipé d'un moteur rotatif Clerget de 130 hp, absolument identique au moteur qui équipait mon appareil sur le *Nord*. Cet hydravion, comme tout matériel volant, exigeait un entretien sérieux. Il y avait un intérêt capital à tout vérifier car, outre les rencontres adverses, il fallait également tout faire pour éviter la panne dans la zone ennemie.

Je m'employais donc de mon mieux pour assurer le bon état de mon appareil. Un jour, au cours d'un point fixe du moteur, je constatais qu'une magnéto faisait perdre quelques tours au régime du moteur. Pour accéder à ces magnétos qui se trouvaient sous le capotage et dans le bâti-moteur, il fallait prendre des positions tellement acrobatiques que parfois on se trouvait coincé et dans l'impossibilité d'en sortir sans l'aide d'un camarade. Plus on était grand, plus difficile devenait la position à prendre et là était mon problème. Car, si j'étais gros comme un fil de fer, je mesurais 1,87 m. Ce jour-là, je me trouvais engagé de telle façon que, ne pouvant m'en sortir par mes propres moyens, je dus appeler des camarades qui, en me tirant par les pieds, réussirent à me libérer de ma fâcheuse position. Ecœuré de ce qui venait de m'arriver, j'allais trouver Le Creurer au poste des pilotes pour l'informer que je ne voulais plus continuer à m'occuper de son appareil dans ces conditions. Il prit la chose en riant et me demanda de lui trouver quelqu'un d'autre. Cela n'était pas difficile car je pouvais trouver un camarade mécanicien à terre plus rapidement que s'il avait dû voler. Il y avait des volontaires pour le vol mais leur nombre était très limité.

Je venais d'être libre quand, venant de Saint-Pol, arriva un quartier-maître pilote nommé François **Cartigny** qui venait sur hydravion après avoir été pilote d'avion Voisin de bombardement. Apprenant par Le Creurer que j'étais disponible, Cartigny vint me trouver et me demanda si je voulais être son mécanicien. J'acceptais immédiatement car il m'avait fait une excellente impression et, de plus, il m'informait que tel appareil qui se trouvait prêt lui était affecté. Très rapidement, nous commençâmes à voler ensemble et, étant donné son expérience de vol, nos reconnaissances commencèrent en direction des côtes belges et hollandaises.

Le 18 ou 19 avril 1917, nous étions de première reconnaissance en direction de la Belgique. Notre sectionnaire était le second maître Guégan, originaire de Belle-Île, avec comme observateur l'enseigne de vaisseau Battet qui deviendra amiral en 1941. Du fait que nous étions chef de section, le sectionnaire nous suivait et, en principe, effectuait les mêmes manœuvres. Nous arrivâmes au large des côtes belges, le jour étant bien pointé, quand j'aperçus dans le chenal de Middelkerque un sous-marin navigant en demi-plongée se dirigeant vers Zeebrugge. Je fis signe à **Cartigny**, qui effectua une légère manœuvre pour bien se rendre compte de ce qu'il avait devant lui et, m'ayant fait un signe de tête, il prit ses dispositions pour le bombardement. De mon côté, après avoir armé mes deux bombes anglaises, à double percuteurs, je me mis au viseur et dirigeais le pilote sur son objectif. Le sous-marin, nous ayant vu, ou entendu, se mit en plongée mais nous arrivâmes sur lui au moment où le sommet du kiosque disparaissait sous l'eau. Je lâchai mes deux bombes qui tombèrent exactement dans l'axe du sillage laissé par le kiosque qui venait de s'enfoncer. Le sectionnaire qui nous suivait lâcha également ses bombes pendant que nous venions nous replacer derrière lui. Revenu sur le point de bombardement, j'aperçus à l'endroit où le sous-marin avait disparu une sphère de 50 à 60 cm de diamètre flottant sur l'eau. Ignorant ce que pouvait être cet engin, je me mis à le mitrailler, notre sectionnaire en faisant autant, jusqu'à ce qu'il disparaisse complètement. Ce n'est qu'à notre retour à Dunkerque que nous apprîmes que ce devait être la bouée téléphonique que le sous-marin avait larguée lorsqu'il a été attaqué. Nous ne sûmes pas si le sous-marin avait été coulé ou avarié car aucune trace n'apparut sur la mer. Deux jours après cette attaque, la Tour Eiffel capta un communiqué allemand signalant que le sous-marin U..., qui aurait dû rentrer ce jour-là, n'avait pas rallié sa base. N'ayant plus de bombes, notre reconnaissance se trouvait ainsi écourtée, et après une ronde de quelques minutes, dans ces mêmes parages, nous reprîmes la route de Dunkerque.

J'ai omis de signaler qu'au cours de cette reconnaissance, nous étions escortés par un appareil de chasse Sopwith, piloté par un quartier-maître d'origine marseillaise nommé Deturmény. Nous étions en route vers Dunkerque depuis déjà un certain temps quand je m'aperçus que le chasseur n'était plus dans notre groupe. Je fis signe à **Cartigny** que je ne voyais plus Deturmény et, après avoir inspecté l'horizon et le ciel dans tous les azimuts, il vira de bord, cap pour cap, et reprit le large. Quelques minutes plus tard, j'aperçus le chasseur en panne, moteur stoppé. **Cartigny** manœuvra en descente et vint amerrir aussi près que possible de l'appareil en dérive. Le vent soufflait du secteur est et le poussait donc vers les côtes anglaises. Deux solutions s'offraient à nous, soit rester près du Sopwith et l'accompagner dans sa dérive avec peu de chance de porter secours au pilote en cas de naufrage de son appareil, soit essayer de le remorquer pour le sortir au plus vite de la zone ennemie, où notre présence avait peut-être été signalée par la bouée téléphonique du sous-marin.

Grâce à l'initiative de notre commandant, il nous arrivait très souvent, en rentrant de reconnaissance, d'effectuer des exercices de tir à la mitrailleuse et des bombardements fictifs avec des bombes en ciment sur une cible placée sur la plage de Saint-Pol, figurant à peu près les dimensions d'un sous-marin puis après l'amerrissage, de nous entraîner au remorquage. Pour ce faire, il existait sur chaque appareil une bosse fixée à l'extrémité de la queue et raidie sur toute la longueur de la coque aboutissant à l'extrême avant dans le poste du mitrailleur observateur. Dans ce même poste était arrimé un câblot de 10 ou 15 mètres, ainsi qu'un lance-amarres. Après consultation avec **Cartigny,** nous décidâmes de tenter le remorquage afin de nous sortir au plus vite de cette zone peu accueillante. Je préparais le matériel prévu pour cette manœuvre et, quand tout fut paré, **Cartigny** évolua en hydroplanant pour passer au vent et aussi près que possible de l'hydravion en dérive. Je ne me souviens plus exactement si la prise de remorque fut réussie au premier passage, mais il est certain que tout fut rapidement exécuté.

Quand la remorque fut solidement amarrée sur le chasseur, **Cartigny** commença le remorquage proprement dit. Mais, pour passer vent arrière, afin de nous éloigner de la zone dangereuse, il fallait utiliser un régime de moteur assez élevé pour pouvoir gouverner. Hélas, cela ne dura pas longtemps, la température de l'eau de refroidissement se mit à monter rapidement et il fallut réduire et revenir vent debout. Quand la température de l'eau nous parut assez bonne, nous essayâmes de reprendre notre route vers les côtes amies. Plusieurs manœuvres semblables furent ainsi tentées mais sans grand succès apparent, du fait que nous n'avions aucun repère. Nous décidâmes de ne plus rien tenter car nous risquions de griller le moteur. Je crois que **Cartigny** eut un moment l'intention de faire larguer la remorque et de décoller pour prévenir Dunkerque de la panne du chasseur mais Deturmény nous ayant demandé de ne pas l'abandonner, nous décidâmes de rester avec lui.

Poussés par le vent d'est, nous dérivâmes ainsi toute la journée et le soir, vers 17 heures, nous nous trouvions en vue des bateaux cordiers de Gravelines qui gardaient le barrage du Pas de Calais. L'un d'eux se dirigea vers nous et, quand nous fûmes certains qu'il allait prendre le chasseur en remorque, nous demandâmes à Deturmény de larguer notre remorque que j'embraquais en pagaille dans mon poste. Le moteur remis en route, nous regagnâmes Dunkerque après une rude journée. Deturmény fut remorqué vers Gravelines puis, dépanné, rallia Dunkerque le lendemain.

Sauvetage en mer le 26 avril 1917

Quelques jours plus tard, le 26 avril 1917, dans le courant de l'après-midi, une rumeur se répandit dans le centre. On demandait des volontaires pour rechercher en mer du Nord un gros appareil de bombardement anglais Handley-Page qui n'était pas rentré à sa base de Coudekerque après un bombardement. Notre chef d'escadrille, l'enseigne de vaisseau de Jouffrey, et son mécanicien Bois étaient volontaires. **Cartigny** vint me trouver au hangar et me demanda si je voulais participer à ces recherches. Puisqu'il y allait, je ne pouvais faire autrement. J'acceptai et fit sortir notre appareil. La section était donc formée de l'EV de Jouffrey et Bois, puis de **Cartigny** et moi-même. L'EV de Jouffrey était de la race de sang bleu et d'une gentillesse extrême. Il devait être très croyant car, sur les côtés de la coque de son Shreck, il avait fait peindre la devise suivante : *Les hommes d'armes combattront mais Dieu donnera la victoire.*

L'un suivant l'autre, mais légèrement décalés, les deux appareils prirent leur envol et commencèrent aussitôt leur recherche. Nous suivions la côte puis piquions vers le large pour revenir

sensiblement à notre point de départ. Nous reprenions une autre portion de côte et ainsi de suite. Nous arrivâmes ainsi jusqu'à Nieuport en Belgique où se trouvaient les positions françaises, après avoir exploré une vaste zone de plusieurs milles sur la mer, sans avoir aperçu quoi que ce soit. Au-delà de Nieuport, le problème changeait car nous entrions dans la zone ennemie qui commençait à quelques centaines de mètres au nord-est de Nieuport.

De ce dernier point, nous allâmes vers le large mais, au retour, nous avions prévu de ne pas trop nous approcher de la terre pour ne pas risquer de nous faire descendre. C'est au retour cependant que nous devions trouver ce que nous cherchions. A un moment donné, alors que nous étions à une certaine distance de la côte et légèrement plus à l'est que notre chef de section, j'aperçus quelque chose d'indéfinissable sur la mer. Je fis signe à **Cartigny** qui accentua sa route vers l'est et, au bout de quelques instants, nous pûmes distinguer ce qui pouvait être l'épave du bombardier. Le vent soufflait encore du secteur est et, au fur et à mesure que nous approchions, le doute se dissipa complètement. Sans hésiter, **Cartigny** réduisit le moteur et, par une légère manœuvre à gauche, vint amerrir sous le vent de l'épave. Que vit-on alors de ce géant de l'air ? Le plan supérieur en totalité mais à fleur d'eau, et le double empennage de la queue qui se trouvait hors de l'eau. En hydroplanant doucement, vent debout, **Cartigny** vint échouer notre appareil sur l'extrémité gauche du plan. Notre chef de section, qui avait amerri sans doute en même temps mais derrière nous, vint accoster l'empennage arrière. Sitôt échoué, je demandais à **Cartigny** de conserver le moteur à l'extrême ralenti, car le moteur Hispano-Suiza était très capricieux pour repartir quand il était chaud. Puis nous vîmes deux hommes sur le plan mais à l'extrémité opposée. L'un d'eux se leva et vint vers nous aussi rapidement qu'il le pouvait en marchant sur le plan, mais aussi peut-être à cause des balles de mitrailleuse et des obus qui commençaient à pleuvoir autour de nous, car les Allemands nous avaient bien laissé effectuer notre manœuvre pour mieux nous posséder par la suite.

L'Anglais continuait à venir vers nous mais, arrivé à l'extrémité de notre plan inférieur droit, il s'arrêta et se jeta à l'eau pour regagner à la nage l'autre appareil retenu à l'empennage. Je fis signe au deuxième Anglais de venir à nous et, dans un français correct, il me répondit qu'il ne pouvait pas marcher. Je descendis sur le plan de l'appareil anglais et me rendis vers le blessé, en faisant bien attention à mon tour de ne pas passer à travers les nervures du plan. J'arrivai à l'autre bout pour trouver un homme vêtu simplement d'un tricot et de son caleçon mouillé et rendant un peu de sang par la bouche. Il me dit alors qu'il avait reçu une balle dans le dos. Je l'aidai à se relever car il ne pouvait faire aucun mouvement et, quand il fut debout, je m'aperçus qu'il était aussi grand que moi. Il ne pouvait pas marcher. Je me tins debout comme je pouvais et me glissai devant lui pour le traîner sur mon dos jusqu'à notre appareil.

Il est inutile de dire que pendant ce temps-là les mitrailleuses crépitaient et les obus tombaient, mais fort heureusement sans nous atteindre. Nous arrivâmes ainsi et **Cartigny** m'aida à embarquer notre blessé. Comme il était mouillé, je lui donnai mon veston de cuir pour le protéger un peu du froid. Puis je pris moi-même ma place à l'avant de mon appareil, pensant que nous allions repartir sans difficulté. Quand **Cartigny** augmenta le régime du moteur en essayant de virer à gauche pour nous dégager, rien ne bougea et pour cause, car nous venions d'alourdir notre appareil de 80 kilos. En outre, notre moteur tournant au ralenti pendant toute cette opération de sauvetage, qui dura quand même quelques minutes, période pendant laquelle notre hydravion, aidé par le clapotis de vent d'est, était monté progressivement sur le plan anglais et se trouvait presque complètement échoué. Comprenant la situation, je redescendis sur le plan anglais et, les pieds dans l'eau, je m'arc-boutai sous notre plan inférieur droit et le soulevai, tout en enfonçant le plan anglais. Aidé en cela par des petits coups de moteur, nous arrivâmes à mettre notre appareil dans l'axe du plan anglais, ce qui allait nous permettre de repartir. Mais pendant cette manœuvre de déséchouage, chaque fois que je soulevais le plan droit, le plan gauche s'inclinait et entrait dans les guignols de l'aileron gauche de l'anglais, si bien que lorsque je repris ma place et que **Cartigny** mit les gaz pour glisser sur le plan anglais, la toile et la majeure partie des nervures de notre plan inférieur gauche furent arrachées. Mais au moins nous flottions et, cap à l'ouest, tentions de décoller. Hélas, l'opération n'était pas aussi facile pour plusieurs raisons : appareil plus lourd, vent arrière, plan inférieur gauche n'offrant plus de portance et, comble de malchance, lorsque l'appareil se trouvait sur le redan les chocs de la coque sur l'eau étaient si durs que le pointeau

du carburateur se coinçait occasionnant ainsi des ratés au moteur. Nous avions parcouru quelques centaines de mètres et je fis signe à **Cartigny** de réduire le moteur. Je passais alors de mon trou avant dans la cabane centrale, je tenais le pointeau levé, pendant que Cartigny essayait un nouveau décollage. Si les ratés du moteur avaient disparu, l'appareil ne quittait pas l'eau pour autant, mais nous nous éloignions du danger. Voyant le décollage impossible dans ces conditions, **Cartigny** réduisit le moteur, me fit signe de descendre et me dit : « Je vais décoller vent debout ». A ce même instant, un obus éclata à une cinquantaine de mètres derrière nous, soulevant une gerbe d'eau noire. Je fus seul à voir cette explosion et, d'accord avec **Cartigny,** nous allions décoller vent debout et donc retourner d'où nous venions.

A ce moment-là, nous étions légèrement à l'ouest de Nieuport. Nous avions donc dépassé nos lignes. Notre appareil était venu automatiquement vent debout et, avant que **Cartigny** ne mette tous les gaz, je lui fis signe que je laissais tomber les bombes. Il me fait signe qu'il est d'accord. Je tire à droite puis à gauche et libère ainsi nos deux bombes qui allègent du même coup l'appareil de 110 kilos. Dans ces conditions, le décollage ne devait plus présenter de difficulté. En effet, le moteur à plein régime, cap à l'est, l'hydravion déjauge rapidement, court sur le redan et nous voilà en l'air. Nous passons sur les tranchées de Nieuport à une dizaine de mètres de hauteur, dans un virage à droite pas trop serré, notre plan inférieur gauche laissant flotter des lambeaux de toile en guise de pavois sans doute. Nous arrivâmes à Dunkerque, sans autre histoire, mais sitôt l'amerrissage terminé, notre blessé nous donna l'impression d'être évanoui, alors que pendant toute l'opération de sauvetage, il paraissait à peu près normal.

Peut-être aussi que nous ne lui portions pas une grande attention, ayant autre chose à faire. **Cartigny**, en hydroplanant, vint aussi vite que possible à l'appontement et, dès que le moteur fut stoppé, on demanda aux hommes qui se trouvaient sur le quai de faire venir un brancard d'ambulance. Sans attendre, avec **Cartigny**, on fit sortir le blessé de l'hydravion, je le pris sur mon dos et le montai sur le quai. A chaque pas, j'entendais comme un léger râle et sentais sur ma nuque quelques gouttes de sang chaud. J'arrivai ainsi jusqu'au milieu du terre-plein quand arriva le brancard avec les infirmiers. Le blessé fut déposé puis emmené vers un hôpital. Pour nous tout était terminé.

Quarante-huit heures plus tard, ayant appris que notre blessé se trouvait à l'hôpital de Malo-les-Bains, dont le casino avait été transformé en hôpital, nous allâmes lui rendre visite. A l'hôpital, nous apprîmes qu'une balle lui avait perforé le poumon gauche mais que son état était satisfaisant. Par la suite, nous avons su qu'il s'en était tiré mais n'avons jamais eu de ses nouvelles.

Dans cette affaire, je n'ai pas parlé de l'appareil de notre chef de section, l'EV de Jouffrey. J'ai dit simplement qu'ils avaient amerri derrière nous et qu'ils étaient venus accoster à l'empennage arrière de l'Anglais. J'avais pu voir ainsi que l'équipage avait coupé le moteur. Le premier rescapé anglais qui, sitôt notre échouage sur le plan, avait eu l'intention d'embarquer avec nous, est arrivé à quelques mètres, a sans doute eu une pensée pour son camarade blessé, et s'est alors jeté à l'eau pour rejoindre l'autre appareil, ce qui lui était relativement facile puisqu'il semblait valide. Sitôt l'Anglais embarqué, ils ont largué l'empennage et, poussés par le vent d'est, ils devaient se rapprocher de nos lignes. Ni **Cartigny**, ni moi-même n'avons suivi leur manœuvre. Ils n'ont sans doute pas pu remettre le moteur en route car, comme je l'ai déjà dit, ce moteur était difficile à remettre en route quand il était chaud et, en trop insistant, on arrivait à l'engorger ce qui nécessitait alors soit un brassage dans le sens contraire de sa rotation soit un démontage des bougies, deux choses qu'il est difficile de faire en pleine mer et surtout si l'appareil est légèrement ballotté par la houle ou le clapot.

Nous étions arrivés à Dunkerque depuis déjà une heure ou deux quand on annonça l'arrivée de deux pigeons voyageurs. A cette époque, la radio n'existait pas sur nos hydravions et, à chaque sortie, nous emportions six pigeons voyageurs que nous devions lancer deux par deux en cas d'incident. Que pouvait bien dire le message apporté par ces oiseaux ? Je dis bien « le » message car il était le même pour les deux pigeons, au cas où l'un d'eux aurait été blessé, égaré ou attaqué par un oiseau de proie. Nous apprîmes que ce premier message était ainsi libellé : « Impossible mise en route moteur, apercevons fumée semblant se diriger vers nous ». Le temps passa et deux autres pigeons arrivèrent au pigeonnier. Le message qu'apportaient ces oiseaux était assez alarmant car il disait : « Allons être

fait prisonniers, sommes blessés » et les trois signatures, deux françaises, une anglaise, étaient faites avec du sang.

Comment ces hommes avaient-ils été blessés, je ne l'ai jamais su. On peut supposer que lorsque le bateau allemand s'est présenté pour prendre l'hydravion, les batteries françaises desquelles ils n'étaient pas très éloignés, ont ouvert le feu sur lui, et peut-être l'hydravion a-t-il été touché. Peut-être aussi avait-il été touché par les tirs allemands au moment du sauvetage qui se situait à cinq cent mètres de la côte, et très légèrement à l'ouest de l'emplacement des batteries allemandes de Westende. Le Handley-Page était le plus gros bombardier de l'époque et l'envergure de son plan supérieur était de 33 mètres. Je n'ai jamais revu le mécanicien Bois, mais j'ai eu l'occasion de rencontrer M. de Jouffrey à Marignane au début de la guerre 1939-45.

Quelques jours après cette aventure, c'est-à-dire au début de mai 1917, mon pilote et moi étions décorés par l'amiral Lacaze, alors ministre de la Marine, qui était en inspection sur le front belge où se trouvaient les fusiliers et canonniers marins. **Cartigny** reçut la médaille militaire et la croix de guerre, et moi, quoique proposé pour la médaille militaire, je reçus la croix de guerre avec palme et citation à l'ordre de l'armée. Huit jours plus tard, le gouvernement anglais nous décernait la *Distinguished Service Medal*.

Nos amis anglais, qui eux aussi avaient un groupe d'hydravions à cent cinquante mètres de notre base, n'avaient à aucun moment participé aux recherches et sauvetage de leur compatriotes. J'ignore aussi quelle était la composition de l'équipage anglais, nous n'avons vu que les deux hommes que nous avons sauvés, mais peut-être étaient-ils plus nombreux car, à notre arrivée sur l'épave, nous vîmes des vêtements qui flottaient sur l'eau. Ces vêtements appartenaient-ils aux deux hommes en question ou à d'autres qui se seraient déshabillés pour tenter de gagner la côte à la nage ?

En permission (mai 1917)

Dans le courant du mois de mai 1917, j'eus droit à ma permission de détente de six jours. Je partis pour Quiberon et, comme nous le faisions tous ou presque, je resquillai deux jours de permission supplémentaire. Pour cela, à l'arrivée, il nous fallait descendre à la gare de marchandises située à deux cents mètres de la gare principale où le train marquait toujours un temps d'arrêt puis, à travers les voies, on gagnait la rue de Saint-Julien puis Kermorvan. Le lendemain, à l'arrivée d'un train quelconque, on se présentait à la gare pour faire timbrer notre permission qui commençait à courir à la date de ce timbrage. Au bout de six jours, on se présentait au départ d'un train, faisions pointer notre feuille de route, puis ressortions de la gare pour ne partir effectivement que le lendemain.

Il était difficile aux services administratifs dont nous dépendions de se rendre compte de la durée des voyages car normalement nous ne devions prendre que des trains spéciaux, dits trains de permissionnaires. Ceux-ci empruntaient les mêmes itinéraires que les trains de voyageurs ou de matériel de guerre mais devaient éviter Paris et parfois s'arrêter dans une gare pour laisser passer un convoi plus urgent. De toutes manières, ces trains de permissionnaires aboutissaient tous dans une gare régulatrice où se formaient de nouveaux convois vers les différentes zones de feu. Cela me rappelle qu'au retour d'une de ces permissions, début janvier 1917, alors que nous venions de quitter la gare de Rue, à quelques kilomètres d'Amiens, nous fûmes attaqués par un avion allemand au lever du jour. Cet avion commença par mitrailler la locomotive qui ne tarda pas à tomber en panne puis, prenant le train en enfilade, mitrailla tous les wagons, blessant et tuant bon nombre de permissionnaires. Dès que le convoi fut immobilisé, beaucoup d'entre nous descendîmes de nos compartiments et nous éloignâmes du train. Nous avions ainsi moins de risque d'être touchés. Du reste l'Allemand insista surtout sur les wagons sans trop s'occuper de ceux qui étaient dans les champs. Fait navrant, il y avait parmi nous de nombreux territoriaux qui se déplaçaient avec tout leur paquetage y compris leur fusil. Malheureusement, ils ne possédaient pas de cartouches alors que, sans être très habile tireur, il était possible avec un fusil de descendre l'Allemand qui ne volait qu'à une dizaine de mètres au-dessus du convoi. A la suite de cette attaque, nous prîmes un très gros retard car il fallut faire venir une autre machine pour nous remorquer.

Coup dur à Dunkerque (mai 1917)

A mon retour à Dunkerque de cette permission du mois de mai, je rencontrai à la gare un de mes camarades mécaniciens qui partait également pour un congé de détente. Nous bavardâmes un moment avant qu'il ne prenne son train et j'appris que notre centre venait de subir un coup très dur. En deux semaines, il y avait eu sept équipages abattus par l'aviation allemande. Peu de jours après mon départ en congé, le 15 mai, il y en eut trois, deux appareils de reconnaissance et un chasseur dont le pilote s'appelait Vignau, natif d'Arcachon. Onze jours plus tard, le 26 mai, il y en eut quatre, tous appareils de reconnaissance dont le mien piloté bien sûr par **Cartigny**. Du fait de mon absence pour congé, **Cartigny** avait comme observateur un jeune enseigne de vaisseau nommé Gourguen qui était au centre depuis peu de temps. Il est évident que sans ma permission, je me serais trouvé dans le coup.

Dans cette hécatombe, il y avait eu des morts bien sûr, dont **Cartigny** qui aurait eu un bras en partie arraché par les balles d'une mitrailleuse allemande mais, malgré sa très grave blessure, il avait cependant réussi à poser son appareil normalement et serait mort à son poste quelques instants plus tard. Les membres d'équipage, blessés ou valides, furent faits prisonniers. Je rentrai au centre désemparé et très peiné par la mort de mon pilote.

La reprise des vols avec Bonnamour

Le lendemain matin, me trouvant à nouveau sans appareil, je remarquai de nouvelles têtes et, tout en m'occupant avec des camarades sur leur appareil, j'eus quelques détails supplémentaires sur la disparition de ces sept équipages. J'appris ainsi que de nouveaux pilotes étaient arrivés de Saint-Raphaël pour remplacer les morts et les prisonniers. C'était cela bien sûr les nouvelles têtes que j'avais déjà pu apercevoir. En effet, en fin de matinée, alors que j'aidais un camarade à préparer son appareil, un des nouveaux vint me trouver et me demanda si je voulais bien être son mécanicien. Je lui répondis catégoriquement non, je ne veux plus voler. Il n'insista pas mais je lui dis que non seulement je venais de perdre un bon pilote mais en plus un copain et que je ne tenais pas à voler avec un jeune sortant de l'école. Ce pauvre garçon, matelot comme moi, ne payait pas de mine ; il était petit et malingre, il ressemblait à un jeune adolescent que l'on aurait habillé en marin. Je crois que j'avais été dur envers lui mais cela était peut-être dû à la peine que j'éprouvais par la perte de **Cartigny**.