

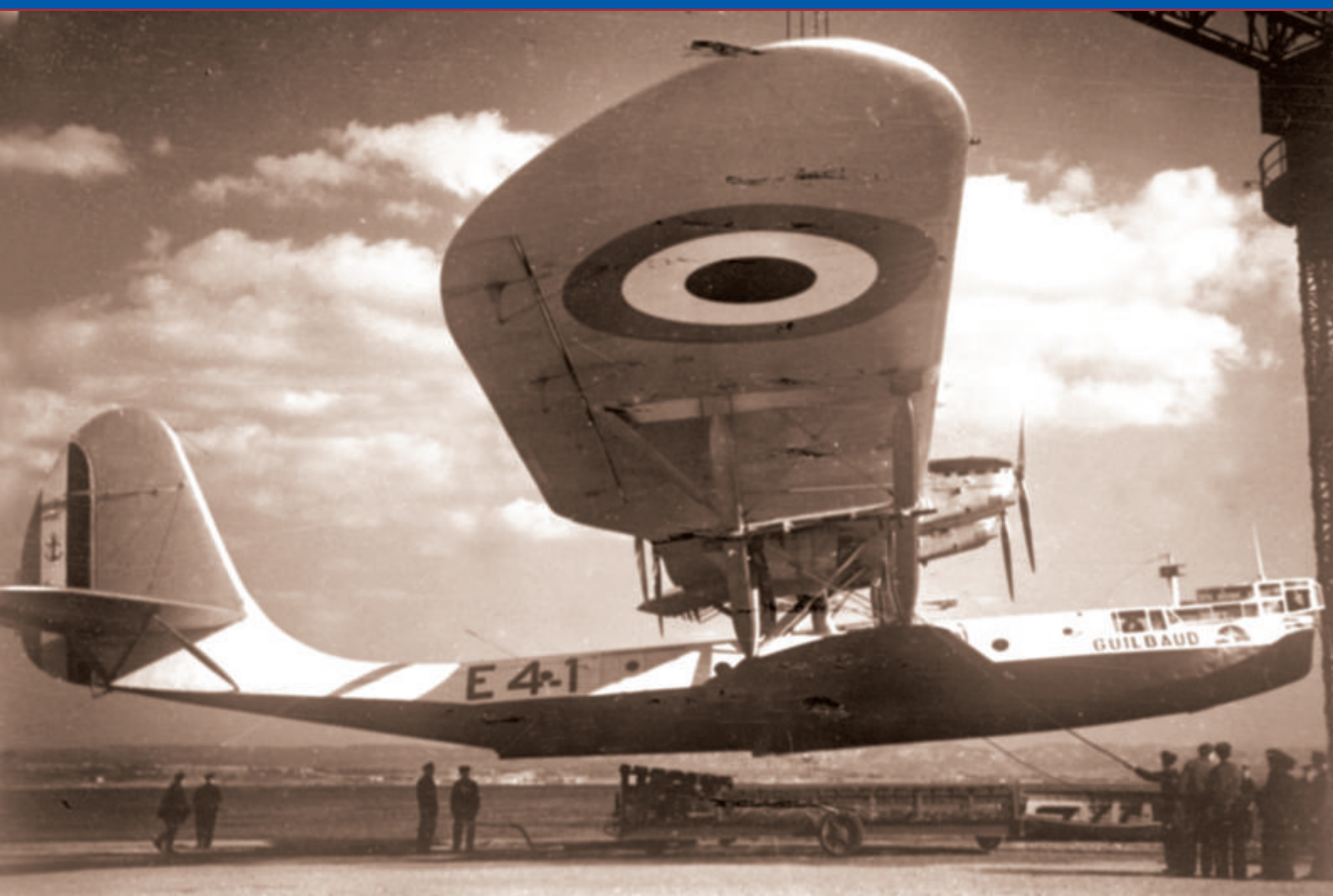
L'escadrille E4-4E (1936-1940)

Le Guilbaud

par Roger DESROCHE (1914-2001)

Première attaque d'un U-Boot par l'Aéronautique navale en 1939

par Marcel RAULT (1920-2008)





Roger DESROCHE (1914-2001)

Né le 22 mars 1914 à Luxe (Charente). Il s'est éteint le 26 avril 2001 à Toulon.

Il s'engage dans la Marine en 1935 et suit le cours de radiotélégraphiste avant d'embarquer en janvier 1936 sur le contre-torpilleur *Le Terrible*. Il n'y reste qu'un mois car il est admis en février à l'école du personnel volant à Hourtin. Certifié radio-volant en juillet 1936, il embarque à l'escadrille d'exploration E4 où il connaîtra les quatre plus belles années de sa vie, à Berre, au Poulmic puis à Dakar.

Il est à Fréjus – Saint-Raphaël de 1941 à 1943, à Lartigue en 1944-49 et devient officier des Equipages en décembre 1949. Il devient un expert en simulateurs d'entraînement pour avions, au SAMAN (1950-54), de nouveau à Lartigue (1954-59), à Hyères (1959-61) et à Cuers (1963-68). Il est promu OPE en 1960, OCE en 1967 et quitte le service actif en 1972.

Marcel RAULT (1920-2008)



Né le 1er avril 1920 à Champagny (Haute-Saône). Il est décédé le 7 juin 2008.

Il s'engage dans la Marine en septembre 1937, obtient le brevet de radiotélégraphiste en avril 1938 et est brièvement affecté à Bizerte. Volontaire pour l'Aéronautique navale, il rejoint l'école du personnel volant à Hourtin où il arrive le 10 mai 1938. A l'issue d'un stage de deux mois, il est certifié radio-volant le 13 juillet 1938 et est affecté à l'escadrille E4 où il restera jusqu'en novembre 1941, d'abord dans l'équipage du *Cavelier de Cuverville*, puis en avril 1939 dans celui du *Guilbaud*. Il quitte la Marine le 12 juillet 1942. Il sert ensuite dans les Forces Françaises de l'Intérieur du 6 juin au 30 novembre 1944.

Après la fin des hostilités, Marcel Rault rejoint la Police nationale au sein de laquelle il effectue une belle carrière, terminant au grade de commandant.

LES CAHIERS DE L'ARDHAN

- n° 1 *Pacha de Lann Bihoué (1968- 1969)*, VA2 Vercken ; 1999, édité comme Gazette de Lann Bihoué n° 50
- n° 2 *Mémoires (1938-1950)*, CVh Fernand Rullier ; 2000
- n° 3 *Essais en vol*, VA2 Mosneron Dupin ; 2000
- n° 4 *Biographie de Marcel Destrem*, OCEh Henri Robin ; 2001 ; édité comme Gazette de Lann Bihoué n° 53
- n° 5 *Les voyages des Marlin (1959)*, Pierre Margeridon ; 2002
- n° 6 *Carnet de marche, Cdt 14F (1961...)*, LV Guirec Doniol ; 2002
- n° 7 *Le sacrifice de l'Aéronautique navale à Berck (mai 1940)*, docteur Victor Macquet ; 2003
- n° 8 *Dans le souffle des hélices ou Comment je suis devenu aviateur marin (1946-1948)*, VA2 Vercken ; 2003
- n° 9 *Du Dornier 24 au Privateer (1946-1954)*, André Digo ; 2004
- n° 10 *Mick Jamais (1916-1992), pilote d'Aéronautique navale (1936-1948)*, Guy Jamais ; 2004
- n° 11 *50 ans d'Aéronautique navale à Dugny-Le Bourget (1955-2005)*, CF Alain Quentric ; 2005
- n° 12 *Santiago Bleu - Souvenirs d'Aéronautique navale (1945-1958)*, CVh Georges Picchi ; 2005
- n° 13 *A la 8F en Indochine - Mémoires de mécaniciens volants (1945-1947)*, Elie Charmot, Alexis Rialland ; 2006
- n° 14 *Aéronautique navale - Formation des pilotes d'hélicoptères (1951-2007)*, Jean San ; 2007
- n° 15 *Jean Surzur (1919-1951), pilote d'aéronautique navale*, Franck Loiseau ; 2007
- n° 16 *L'escadrille 5B2 au Maroc (1925-1927)*, Lucien Morareau ; 2008
- n° 17 *Souvenirs de Pingouin - I*, Jean-Louis Renault ; 2009
- n° 18 *Les ballons du siège de Paris (1870-1871)*, Olivier Laudrin ; 2009
- n° 19 *Campagne d'Indochine de la 12F (1952-1953)*, CVh Joseph Gérard ; 2010
- n° 20 *Souvenirs de la 28F (1950-1956)*, Amicale des anciens de la 28F ; 2010
- n° 21 *Pierre André Goizet, pilote de chasse embarquée - Flotille 11F*, Fabien Reyman ; 2011

ARDHAN

Siège : 15 RUE DE LABORDE - 75008 PARIS

Adresse postale : ARDHAN - CC 19 - 75398 PARIS CEDEX 08

télécopie : 01 53 42 82 16

www.aeronavale.org



INTRODUCTION

L'escadrille d'exploration E4 a été créée le 4 février 1936 à Biscarrosse, qui était la base d'assemblage et d'essais de la firme Latécoère. Les trois grands hydravions du type Laté 302 y ont fait leurs débuts de février à juin 1936. Ils s'appelaient *Guilbaud* (E4-1), *Cavelier de Cuverville* (E4-2) et *Mouneyrès* (E4-3), honorant ainsi la mémoire de ces officiers pilotes morts en service aérien en 1927 et 1928. Destinés à être affectés à Lanvéoc-Poulmic alors en construction, ils ont d'abord rallié la base d'aviation maritime de Berre.

Ces hydravions étaient une version militarisée du type commercial Latécoère 301 (trois hydravions construits pour Air France), dérivé du prototype Laté 300 *Croix du Sud*, à bord duquel Mermoz et son équipage disparaîtront en décembre 1936.

L'Aéronautique navale a armé douze escadrilles d'exploration, mais seule la E4 a mis en œuvre les Laté 302. Le terme d'exploration, introduit en 1928, désignait les aéronefs à grand rayon d'action, dont les missions étaient l'exploration des espaces maritimes, la surveillance du trafic et, en temps de guerre, la protection des convois contre l'ennemi de surface ou sous-marin. La charge offensive se limitait cependant à quatre bombes G2 de 75 kg, emportées sous les plans.

Pendant les deux années passées à Berre, la E4 travaille principalement dans le golfe du Lion mais se déploie occasionnellement en Afrique du Nord, et même en AOF au début de 1937. En juin 1938, la E4 rallie enfin Lanvéoc-Poulmic et opère en Atlantique et en Manche, sans jamais faire escale au Royaume-Uni ou dans le nord de l'Europe. Avant même que la guerre n'éclate, elle est transférée en juillet 1939 à Port-Lyautey, au Maroc, puis fin août à Dakar qu'elle ne quittera plus jusqu'à sa dissolution le 15 août 1943.

Outre les trois Laté 302, la E4 a utilisé deux CAMS 55 de novembre 1936 à juillet 1939, portant les numéros de rang E4-5 et 6. Un quatrième grand hydravion Laté 301 civil, *Ville de Santiago*, a été militarisé au printemps 1939 et rebaptisé *De L'Orza*, E4-4. Il a servi à Dakar de novembre 1939 à mai 1940.

L'attaque anglaise sur Mers el-Kebir en juillet 1940 a eu pour conséquence le maintien en activité de l'escadrille, renommée 4E le 1^{er} août. Une section de trois Loire 130 (4E-5, 6 et 7) lui est rattachée à cette date pour finalement devenir, en juin 1941, le service aviation du cuirassé *Richelieu*. Les Loire 130 sont alors remplacés par quatre hydravions de moyen tonnage du type LeO H470, venus de Berre. L'année 1941 voit le désarmement des trois Laté 302, échelonné d'avril à novembre. Ils sont remplacés par trois grands hydravions, le Laté 523 *Altair* et le Laté 611 *Achernar*, tous deux venus du parc de Berre, et le CAMS-Potez 141 *Antarès* qui était à Dakar depuis août 1940, mais hors escadrille. Ce dernier coulera le sous-marin allemand U-105 le 2 juin 1943 au large de Dakar.

L'*Altair* est à son tour désarmé en août 1942 et l'escadrille 4E reçoit en mars 1943 et temporairement deux Sunderland de la RAF en provenance de Bathurst. Simultanément, une partie du personnel de l'escadrille est envoyée au Royaume-Uni pour s'instruire et prendre en compte les douze Sunderland qui vont être livrés à Dakar à partir de juillet 1943. Ils y formeront une flottille 1FE qui devient 7FE en octobre. L'escadrille 4E est dissoute le 15 août 1943. L'*Achernar* et l'*Antarès* sont envoyés à Arzew, les deux Sunderland prêtés sont rendus à la RAF, et les trois LeO H470 sont condamnés sur place.

Les deux récits qui suivent ont été écrits bien après les faits. Ils évoquent des souvenirs de deux quartiers-maîtres radio-volants qui se sont bien connus à bord des Laté 302 et principalement le *Guilbaud* de 1936 à 1940. Grâce à ces témoignages, des faits oubliés ressortent du passé comme la première attaque prononcée par un appareil de l'Aéronautique navale contre un U-Boot, le 4 septembre 1939, ou l'attaque à la torpille des Swordfish britanniques sur le *Richelieu* le 7 juillet 1940, dans le prolongement de l'attaque sur Mers el-Kebir et bien avant la tentative de ralliement de l'AOF à la France Libre le 23 septembre 1940.

Ils donnent aussi une bonne idée de la vie, journalière ou extraordinaire, de ces équipages de huit ou neuf hommes, aussi soudés que ceux de l'aviation de patrouille maritime d'aujourd'hui.



Le Latécoère 300 civil *Croix du Sud*, de Jean Mermoz, en 1934. (Eliot)



Le QM TSF Roger Desroche
en février 1936 avant son entrée
dans l'Aéronautique navale.
(Desroche)



Le Latécoère 302 *Guilbaud* E4.1
au mouillage à Hourtin en mai 1936. (Bouvier)



Le *Guilbaud*

par Roger Desroche

Les lignes qui vont suivre retracent quelques années de ma vie aéronautique. Cette période relativement courte durant les deux premières années de la guerre m'a laissé une série de souvenirs absolument ineffaçables. Affecté à l'un des trois hydravions Latécoère 302 de la Marine baptisé *Guilbaud*, en hommage au brillant capitaine de corvette disparu dans le Grand Nord à la recherche de l'Italien Nobile, je fis partie de son équipage depuis la fin de ses essais de réception jusqu'à mon débarquement quatre années plus tard.

La vie à bord, au cours de ces années passées, s'est écoulée en présence de collègues devenus de véritables amis, au milieu desquels j'ai vécu des heures exaltantes ; moments où parfois la joie se mêlait à la peur mais jamais notre magnifique oiseau ne donna le moindre signe de défaillance : ses quatre Hispano traités avec beaucoup de soin par nos mécaniciens fonctionnèrent toujours sans le moindre aléa. Si ces genres d'appareils avaient battu des records mondiaux de distance pour l'époque, ils ne disputèrent jamais celui de l'altitude aux oies sauvages survolant allègrement l'Everest. Toujours lourdement chargé, le *Guilbaud* avait toutes les peines du monde à atteindre 3 000 mètres. Avion marin par excellence, notre altitude moyenne de travail excédait rarement 800 mètres, bonne hauteur au-dessus de la mer pour faire de l'exploration sans autre moyen de détection qu'une paire de jumelles et de bons yeux. En contre-partie, à cette altitude, sa faible vitesse de 160 à 180 km/h et sa grande surface alaire de plus de 250 m² en faisaient un appareil tout indiqué pour faire jouir l'équipage des « joies » procurées par les fortes turbulences !

Construits en trois exemplaires seulement, les Latécoère 302 restent assez mal connus et il m'a semblé souhaitable de m'attarder un peu sur les caractéristiques techniques de ces appareils.

Les Latécoère 302

Les Latécoère 302, versions militaires des hydravions civils Laté 300 et 301, étaient légèrement différents de ces derniers. A l'origine, le Laté 300

Croix du Sud, premier appareil de cette série, avait les plans horizontaux. Pour améliorer la stabilité latérale, on leur donna un dièdre de 5°. Des hélices à pas variables Ratier remplacèrent les hélices classiques. Un balcon vitré de navigation fut ajouté à l'avant. Il permettait au navigateur de se tenir aisément debout et lui donnait une très bonne vision périphérique. Les réservoirs de carburant, situés à l'intérieur de la cellule sur le Laté 300, furent transférés dans les nageoires, libérant ainsi un grand espace à l'intérieur de l'appareil.

D'autres modifications seront apportées par la suite :

- La plus importante fut le remplacement des moteurs de 650 ch par d'autres de 930 ch, plus puissants certes mais consommant davantage, ce qui réduisait le rayon d'action.
- Les longerons des plans seront renforcés.
- Le redan subira une modification.
- On retirera les hélices à pas variables, dont le fonctionnement était jugé incertain, pour revenir aux hélices à pas fixe mais munies d'un frein d'hélice hydraulique.
- Enfin les appareils reçurent un armement en rapport avec les missions militaires pour lesquelles ils étaient prévus.

L'envergure dépassait 44 mètres, la longueur était de 25 mètres, la masse en charge de l'ordre de 23 à 25 tonnes, la vitesse de croisière de 170 à 180 km/h. La distance franchissable était d'environ 3 800 km ; elle était légèrement inférieure à celle du Laté 300, moins chargé, mais dont les moteurs moins puissants avaient une plus faible consommation.

Ces appareils étaient magnifiques, le dièdre des plans leur donnait une certaine élégance, un air léger et même « aérien ». Ces plans très élancés étaient peints à la Novavia argentée ainsi que toutes les parties entoilées. Les ailes et les gouvernes de profondeur et de direction étaient ornées de grandes cocardes ou de marques tricolores. La cellule laquée blanche, avec son bel insigne bleu et la partie marine noire, lui donnaient un cachet particulier. Le parfait équilibre de l'ensemble, allié à ses dimensions exceptionnelles pour l'époque, la nouveauté du style, la pureté des lignes, la grâce des courbes, prêtaient à



penser qu'un artiste, un peintre, un sculpteur, avait présidé à l'élaboration de la maquette. En vol, ils ressemblaient à de grosses libellules évoluant au ralenti. Sur le plan d'eau, ils n'étaient pas moins gracieux.

J'allais donc faire partie de l'équipage de cet appareil, participer à la vie à bord, mettre tout mon courage et mon savoir dans l'accomplissement de ma fonction comme membre à part entière. Durant les préparatifs de départ, au milieu de gens s'affairant à accomplir les dernières manœuvres avant l'appareillage, j'étais mal à l'aise, ne sachant encore quoi faire. Le décollage d'une telle masse m'impressionna un peu. Dans le bruit assourdissant de ses moteurs, l'hydravion commença à glisser lentement sur l'eau, accéléra son allure en amplifiant le bruit des vagues qui heurtaient ses puissantes nageoires et, enfin, il s'éleva doucement dans le ciel : le vaisseau marin était devenu aérien.

Sanglé sur mon siège, les écouteurs sur les oreilles, je regardais avec quelque admiration mes nouveaux collègues assignés calmement à leurs postes de travail. Les pilotes, le manche entre les jambes, avaient nos vies entre leurs mains, pensais-je... À l'avant, le navigateur jouant avec son dérivomètre, plus près de moi, le mécanicien en arrêt devant ses cadrans et ses robinets, et là bas, tout au fond, le mitrailleur, notre maître coq, s'agitant autour de ses ustensiles de cuisine. Les hommes non de quart lisaient déjà, allongés sur leur couchette. C'était donc en cette compagnie que maintenant j'allais vivre, travailler et parfois ressentir quelques frayeurs.

L'équipage comprenait un capitaine de corvette ou un lieutenant de vaisseau, commandant de l'appareil et chef de bord (le chef de bord n'était alors pas obligatoirement le premier pilote, c'était le breveté aéro le plus ancien dans le grade le plus élevé), un officier navigateur, deux pilotes, deux mécaniciens, deux radios, et deux mitrailleurs-bombardiers.

L'appareil du commandant de l'escadrille, le *Guilbaud* en l'occurrence, avait à son bord, en supplément d'équipage, l'ingénieur mécanicien de la formation. En temps de paix, pour les déplacements de longue durée, embarquait aussi le quartier-maître secrétaire avec ses documents, livrets d'équipage, machine à écrire, bicyclette pour les liaisons au sol, etc.

Sept bannettes et des hamacs en filet permettaient à tout ce personnel de coucher à bord le cas échéant. C'était assez rare mais cela arrivait.

Chacun de ces hydravions conservait son propre équipage, quasiment indéfectible. Ainsi tous les hommes connaissaient parfaitement les détails de leur machine et étaient capables d'intervenir à n'importe quel moment.

Un « terrien » entendant passer ces « libellules »

devait trouver leur ronronnement agréable mais, à l'intérieur, sans insonorisation, le niveau de bruit était épouvantable : mes oreilles en ont d'ailleurs perdu leur sensibilité. Habitué à travailler en commun, un simple geste, un signe, suffisait pour se comprendre. Le fait de toujours œuvrer ensemble facilitait beaucoup la compréhension, évitant les fausses interprétations. Chaque équipage vivait dans une parfaite indépendance. Il était très rare de voir l'élément d'un équipage aller voler sur un autre appareil de la formation. Les équipages s'entendaient très bien mais il existait de la part de chacun d'eux un tel amour de son avion, une telle fierté, un semblant de jalousie même, que malgré la promiscuité dans le hangar, il fallait l'occasion d'une invitation particulière pour se rendre chez son voisin, un « pot » pour une promotion par exemple. Ce jour-là, l'appareil invitant était resplendissant.

Quand arrivait la période des permissions, en général, la totalité du personnel volant partait et l'hydravion restait au hangar aux mains de l'équipe d'entretien.

Un vol de nuit pas comme les autres, 26 avril 1937

Peu de temps après mon arrivée sur le *Guilbaud*, on évoqua sérieusement la possibilité d'effectuer une mission dans le sud tunisien avec les trois *Croix du Sud*. Ces perspectives me ravirent.

Le matin du départ, le commandant me fit appeler : « Le patron radio, me dit-il, est malade, il ne sera pas du voyage, vous prendrez sa place ; j'ai demandé à une escadrille voisine de nous prêter un radio pour vous aider ». J'étais fier de la confiance qui m'était faite mais rapidement le pacha me rappela à la dure réalité. « Je vous connais encore assez mal, me dit-il, ces quelques jours de mission à l'extérieur me permettront de me faire une opinion à votre sujet, faites en sorte qu'elle soit bonne » – « Je vais essayer, commandant ».

Le temps fut au beau fixe durant notre voyage Berre-Bizerte-Karouba qui se déroula sans difficulté. Notre poste radio, d'utilisation fort aisée, fonctionna parfaitement. L'attribution à la formation d'une fréquence privée, non surveillée, permettait de correspondre entre appareils, à notre gré et en toute impunité, palliant ainsi l'absence de phonie. Nous avions pris nos propres indicatifs : Gui pour *Guilbaud*, Cu pour *Cuerville* et Mou pour *Mouneyrès*, ce qui nous donnait des messages du genre : « Cu, Mou, ralliez Gui ».

Je découvris alors Karouba: une grande et belle base où je retrouvais des amis. Ils me félicitèrent d'être le « patron » radio de l'appareil du

commandant d'une telle formation. Le lendemain, ce fut le départ pour Bougrara, village indigène dans le fond du golfe de Gabès, près de la frontière libyenne face à l'île de Djerba. Nous devions effectuer, à titre d'exercice, des tirs de nuit dans le golfe.

Ce fut mon premier contact avec ces terres désertiques. Le sable saharien arrivait jusqu'à la mer et le village, un gros point sur la carte, était seulement constitué de trois ou quatre maisons en pisé sous la protection d'un fort, le bordj occupé par la Légion étrangère. A quelques pas de là commençaient les ondulations sablonneuses parsemées de-ci de-là de maigres buissons épineux s'étendant jusqu'à l'horizon.

Les légionnaires nous firent une réception comme seuls ils savent le faire. Le soir, une petite fête fut organisée dans la cour du bordj. Des indigènes du Sud et des mauresques dansaient au son d'un orchestre de musiciens arabes. Des torches fumeuses éclairant le spectacle projetaient sur les murs les ombres fantasmagoriques des danseurs donnant à cette soirée un caractère quelque peu inhabituel.

Un amerrissage à Djerba nous permit de prendre contact avec cette île pleine de charme. A l'ombre des oliviers, des potiers continuaient de fabriquer cette fameuse poterie de Djerba. Le soir, avant notre départ de Bougrara, j'allais visiter les ruines de Gightis, ancienne ville phénicienne dont il ne restait plus que quelques pans de murs et de belles céramiques n'ayant rien perdu de leurs couleurs. Le lendemain, ce fut le retour vers Bizerte. Après un passage à basse altitude sur les îles Kerkenna au large de Sfax, je fus ébahi par la très grande étendue de plantations d'oliviers survolées dans la région de Sousse.

Le retour vers la métropole était prévu le lendemain aux environs de minuit afin d'arriver en début de matinée sur l'étang de Berre. Durant la journée précédant l'appareillage, le temps fut exécrable ; pluie et vent soulevaient des vagues sur le lac ; il y avait de fortes présomptions pour que le départ fût remis au lendemain. Contre toute attente, les trois équipages étaient venus sur leur appareil respectif à l'heure prévue, excepté l'état-major. Nous attendions patiemment l'heure d'annulation du départ quand les vedettes arrivèrent avec les officiers. Aussitôt monté à bord, le commandant Jozan ordonna : « Allez, en route ! ». Les moteurs se firent un peu prier mais après quelques toussotements – ce temps de pluie avait dû les enrhummer – ils consentirent à partir.

Le décollage fut pénible : en l'air, les turbulences furent rapidement très violentes et dans la nuit la visibilité se trouva quasiment nulle. Pour un tel voyage, nous empruntions une route de sécurité, en suivant les côtes de Bizerte à La Galite, les côtes ouest de Sardaigne puis celles de Corse, les îles d'Hyères, Marseille et enfin Berre. Dès les premières

minutes de vol, liberté de manœuvre fut donnée aux deux autres avions. Arrivés à La Galite, petit îlot rocheux – paradis des langoustes – entre la Tunisie et la Sardaigne, le temps n'était vraiment pas maniable ; allions-nous faire demi-tour ? Il n'en fut pas question et l'on continua en direction de la Sardaigne. A chaque instant, j'avais l'impression que l'hydravion allait se disloquer et que nous allions être tous précipités à la mer. D'aucun prétendent ne jamais avoir eu peur, après cela j'en doutais.

Quand j'écoutais sous mon casque les messages radio des deux autres appareils, la manipulation se trouvait saccadée avec des points en trop ou en moins. En arrivant par le travers de la Sardaigne, notre position me fut confiée pour être transmise à Karouba et à Berre. Son originalité m'en fit garder le souvenir : « A huit milles dans le 270° du cap du Mal de Ventre », drôle de nom de circonstance pour ce cap ! L'appareil roulait, tanguait, montant brusquement pour retomber lourdement, arrêtant sa chute comme si il venait de heurter le sol. Le temps n'était point favorable du tout. Ajaccio, où Jozan avait pensé un moment amerrir, signalait un plan d'eau impraticable, et y tenter un amerrissage aurait été prendre des risques énormes. Marignane n'annonçant aucune amélioration dans l'immédiat, le commandant décida alors de continuer. Puis ce fut la Corse avec son cher mistral.

Enfin, cahin-caha, nous arrivâmes devant Marseille. Direction Berre où nous nous trouvâmes au lever du jour. Arrivés à la côte, il fut impossible de survoler les montagnettes de la petite chaîne de l'Estaque pour atteindre l'étang. Notre machine allait-elle tenir ? Le pilote n'insista pas et, comme le ferait un navire, on longea la côte pour venir pénétrer sur l'étang par la passe de Martigues. Sa surface était blanche d'écume et le premier contact avec les vagues fut très dur ; je crus un moment que la coque et les nageoires avaient été défoncées par l'impact, mais non, il était solide notre *Guilbaud*. En fait, quelques rivets avaient cédé mais l'entrée d'eau était minime.

On arriva enfin près de la bouée et réaliser l'amarrage dans ces conditions ne fut pas de tout repos. La veille radio étant terminée, c'était le travail des opérateurs d'être au poste d'amarrage. Heureusement, nous avions des pilotes performants qui étaient capable de tenir l'hydravion quasiment immobile dans la tempête pour nous permettre d'effectuer le manillage. Puis ce fut l'exploit toujours acrobatique et dangereux par gros temps : monter dans la vedette venue nous chercher. On se fit doucher copieusement avant d'atteindre le quai. Ouf ! Nous étions arrivés, il était environ huit heures du matin.

Après en avoir voulu sincèrement au commandant pour mon premier « baptême du feu », je le remerciais presque de m'avoir fait connaître ce genre d'extase connue seulement de ceux qui, à un moment de leur vie, ont vécu une aventure des plus périlleuses.

Grâce à l'intervention de notre commandant, nous eûmes l'autorisation exceptionnelle de tendre nos hamacs pour prendre un peu de repos. Nous n'avions pas dormi de la nuit, et quelle nuit ! L'après-midi ce fut le retour vers le hangar où l'on aida nos amis non-volants à balayer les lieux. Le soir, le vent s'étant calmé, on hissa nos appareils. Ce furent vingt-quatre heures bien remplies.

Le commandant n'évoqua jamais les aléas de cette mission. Il était avare de compliments ; à son gré, le bon travail devait être constant et, de ce fait, n'appelait aucune félicitation ; le mauvais ne méritait que des reproches et il n'y manquait pas. Par la suite, sûr d'avoir acquis son estime, il m'assura de toute sa confiance en de nombreuses circonstances, me confiant par ailleurs de petites études techniques qui me ravissaient.

L'aménagement intérieur

Ces avions avaient été construits selon les principes « Marine ». A l'instar des bâtiments de la Royale, l'intérieur de la cellule était divisé, de l'avant à l'arrière, en tranches séparées par des cloisons étanches s'élevant nettement au-dessus de la ligne de flottaison. Ainsi l'appareil était pratiquement insubmersible, une entrée d'eau dans une tranche étant a priori sans danger pour la survie de l'avion.

Ces cloisons, gage de sécurité, rendaient la circulation à bord difficile obligeant à lever les jambes passablement haut. Un homme ayant à se déplacer rapidement de l'avant à l'arrière ou vice versa semblait participer à une course de haies.

A l'occasion de décollages ou d'amerrissages par gros temps, il n'était pas rare de voir des rivets de la coque céder sous les coups de boutoir des vagues provoquant une entrée d'eau. On faisait alors appel au « calfat volant » et, sur le *Guilbaud*, j'assurais cette fonction. A l'aide de ciment prompt dont une réserve de sécurité était entretenue à bord, on calfatait l'ouverture, la réparation définitive nécessitant la mise au sec de l'appareil et son passage au hangar.

L'aménagement intérieur, en partant de l'avant était le suivant :

- Le poste de navigation où se tenaient généralement le commandant, à la fois chef de bord et chef de mission, et l'officier navigateur. Pendant une exploration, ce dernier notait avec minutie les diverses routes suivies et les changements de cap afin

de pouvoir toujours situer notre position géographique. A l'extrême avant, un treuil permettait la remontée des deux ancres.

- Le poste de pilotage occupé en permanence par nos deux « cochers ».

- Derrière, le réduit du radio à tribord, celui du mécanicien à bâbord.

- Venait ensuite la partie la plus spacieuse consacrée à la chambre du commandant, avec son bureau et sa couchette.

- Suivait le coin « repas ». Ce n'était point une salle à manger luxueuse, mais on s'y trouvait bien malgré la « sono » des moteurs tout proches débitant un peu trop de décibels. Du fait de l'obligation de prendre ses repas par bordée, cinq convives y trouvaient aisément place. Il faisait aussi office de vestibule. Le long de la cloison tribord se trouvait la porte d'accès donnant sur la nageoire ou accostaient les vedettes assurant la liaison avec le quai.

- Le compartiment suivant était exclusivement réservé aux circuits d'essence, tuyauterie, robinetteries d'intercommunication des divers réservoirs, nourrices d'où les pompes tiraient l'alimentation des moteurs.

- A la suite se trouvaient les quatre couchettes de la maistrance, deux superposées de chaque côté. La présence du carburant circulant dans la tranche voisine n'incommodait point les occupants au repos. Les mécaniciens désireux d'obtenir l'autorisation de fumer à bord avaient réussi à éliminer toute trace de vapeur d'essence suspecte.

- Le domaine des mitrailleurs, avec un sabord de chaque côté, donnait accès aux mitrailleuses. En général, le patron des armes était beaucoup plus occupé par ses fonctions de maître-coq, dans lesquelles il excellait, que par celles afférentes à sa spécialité. Hormis pendant la guerre, les mitrailleuses étaient rarement mises en place.

- Un poste radio de secours occupait la tranche suivante.

- Et enfin, la partie arrière, avec un dernier compartiment de couchettes.

- Les matériels de manœuvre à la mer, cordages, traînard, ancres flottantes, étaient entreposés tout au fond. Là aussi, caché par un rideau, se trouvait le discret coin toilette avec WC et lavabos.

Ce coin toilette me rappelle une aventure assez cocasse. Un jour d'été, un capitaine de vaisseau du service général invité par notre commandant, prit passage à bord. Il était petit et portait la tenue blanche. Ce matin-là, les turbulences étaient relativement d'importance. Assis sur le bord d'une couchette, face à la mienne où je me reposais, le visage défait, il avait l'air assez mal en point. Il me demanda alors où se trouvaient les toilettes. Je lui criai à l'oreille en lui montrant l'arrière : « Au fond,

derrière le rideau vert ». Je voulus lui exposer dans le vacarme les modalités d'utilisation des WC mais il ne me laissa pas achever mes explications et se dirigea vers l'arrière d'un air hautain ! Le fonctionnement de ces WC était un peu particulier. Ils se déversaient directement dans l'atmosphère et, de ce fait, certaines précautions devaient impérativement être prises. D'abord bien fermer l'évacuation puis, après usage, fermer hermétiquement le couvercle sinon dès l'ouverture de la mise à l'air libre, le contenu de la cuvette sera inmanquablement projeté avec violence dans le compartiment. Couvercle refermé, l'ouverture de l'évacuation provoquait un « cyclone » assurant un nettoyage rationnel de la cuvette. Après quelques minutes, je vis d'un seul coup le rideau s'envoler vers le plafond, me laissant apercevoir mon petit commandant, le pantalon sur les chaussures, les fesses à l'air, la chemise en bannière flottant au vent, la cravate dressée devant le visage tel un uræus et la veste au-dessus des épaules. Il se bagarrait en fait avec le couvercle pour le refermer. Le rideau retomba. Malheureusement pour lui, la fontaine du lavabo était vide, approvisionnée seulement à l'occasion de voyages de longue durée. Tout le papier hygiénique y passa, même les rideaux furent mis à contribution. Enfin il écarta la tenture et je le vis dans son complet blanc fripé et maculé d'excréments, les mains et le visage salis. Très gêné, il me fit comprendre son désir de voir notre commandant. Je partis vers l'avant le prévenir, sans oublier au passage d'attirer l'attention de l'équipage vers l'arrière. Le commandant le voyant dans cet état, comprit rapidement l'aventure de la personnalité transportée. Il lui prêta une veste et une chemise mais notre commandant était grand et fort. Le petit capitaine de vaisseau dut alors retrousser le pantalon et les manches de la veste. Il serra désespérément sa ceinture sur ce pantalon bien trop grand ; avec la veste trop ample et trop longue pour lui, il avait toutes les apparences d'un vieux moujik. A notre arrivée au mouillage, il fut le premier à débarquer sous les regards narquois de l'équipage. On ne le revit jamais plus à bord. Encore un qui devait porter l'Aéronavale dans son cœur !

L'appareil, ses moteurs

La grande envergure de ces appareils et leur vitesse relativement faible les rendaient particulièrement sensibles aux perturbations atmosphériques. La circulation intérieure, malaisée par gros temps, heurtait les estomacs sensibles et faisait que certains passagers conservaient un souvenir assez amer de ces vols. Heureusement, à l'intérieur, la vue de la forte structure de l'ensemble donnait une impression de

solidité. Il en était de même du bruit des moteurs ; s'il était à la limite du supportable dans ce milieu non insonorisé, il ajoutait à l'opposé une impression de puissance bien rassurante.

Les auteurs de ce vacarme assourdissant étaient les quatre moteurs montés en tandem au-dessus des plans, deux tractifs et deux propulsifs. De marque Hispano-Suiza de type 12 Y drs 2, avec douze cylindres en V à refroidissement par eau, ils étaient d'une puissance de 930 ch avec surpuissance, très utile pour les décollages à pleine charge.

Lors des travaux de militarisation des 301, pour obtenir les Laté 302 version Marine, les bâtis-supports des moteurs ne furent pas modifiés. Prévus pour des 650 ch, ils apparaissaient trop faibles pour des 930 ch. Ce fut la cause d'un souci permanent pour les mécaniciens, bien qu'il eût été aisé d'y porter remède. Dès qu'un moteur vibrait un peu trop pour une cause indéterminée, les barres tubulaires carrées sur lesquelles il reposait étaient souvent l'objet d'une pré-fissuration alarmante. C'est pourquoi, dès l'arrivée au mouillage, on voyait parfois un mécanicien partir avec sa chignole forer un petit trou à chaque extrémité de la fissure afin d'en limiter la progression. Au hangar comme au mouillage, les mécaniciens utilisaient pour leurs travaux des passerelles amovibles en métal léger s'accrochant sur les bâtis-moteurs.

A la suite de plusieurs avaries graves survenues sur les Laté 300 et 301 de la ligne, un système de freinage des hélices avait été installé. Commandé depuis l'intérieur, il permettait, moteur coupé, de bloquer l'hélice en évitant qu'elle ne soit entraînée par le vent. Ce dispositif était très efficace dans le cas de vibrations trop importantes pouvant entraîner la rupture de pièces métalliques vitales. Certaines de ces vibrations étaient à l'origine d'accidents mortels, probablement celui de Mermoz et de ses quatre compagnons. Des précisions concernant ce type d'avaries seront données au chapitre consacré à l'équipement électrique.

Les moteurs étaient mis en route avec le concours d'un compresseur Bristol placé dans l'entre-plans. Il envoyait dans les cylindres un mélange carburé sous pression pendant que le mécanicien activait une magnéto à main, la « magnéto de départ », dont le courant produit était injecté dans le circuit d'allumage du moteur en cours de lancement. En général, bien entretenus par nos mécaniciens, ils démarraient sans trop de soucis. Un compresseur permettait aussi le gonflement d'un réservoir d'air qui, conservé toujours chargé, pouvait être utilisé pour le lancement des moteurs dans le cas d'une indisponibilité du Bristol.

Pendant le vol, l'accès à l'arrière des moteurs était

possible. Éventuellement une magnéto hors d'usage pouvait être changée. Chaque demi-heure, si le temps le permettait, un mécanicien montait faire une ronde auprès des moteurs et la promenade était assez spectaculaire. Dans le toit de la cellule de l'appareil, une trappe donnait accès à l'extérieur au pied d'une échelle sans crinoline aboutissant à une ouverture faite dans l'entre-plans. Cette dernière permettait de s'introduire dans les ailes, dont l'épaisseur était suffisante pour permettre à un homme couché d'aller dans les fuseaux-moteurs en utilisant une planche de reptation. L'échelle entre la cellule et l'entre-plans était entièrement à l'extérieur de l'avion et on gravissait ses degrés le dos tourné vers l'avant afin de se trouver plaqué contre les barreaux par le vent. L'effet était assez saisissant, cette échelle n'ayant aucun système de protection contre la chute.

Ces fuseaux, un sur chaque amorce de plan, supportaient un moteur en chaque extrémité. Une couchette repliable était aménagée entre ces deux derniers. Je n'ai pas le souvenir d'avoir vu quelqu'un y coucher en vol, et je me demande d'ailleurs comment on aurait pu y dormir avec le bruit produit par les moteurs et les hélices si proches. Je n'arrive encore pas à imaginer comment un ingénieur avait pu décider d'une telle installation, cela me semblait une véritable aberration. Une tourelle pour mitrailleuse Darne était prévue dans le toit central de chaque fuseau. Ces dernières étaient rarement utilisées, n'ayant aucun système de sécurité de tir ; on pouvait très bien tirer dans les hélices, dans les plans, dans l'empennage arrière et même sur les pilotes et les navigateurs visibles de ce point haut. Parfois certains y venaient fumer une cigarette lorsque c'était interdit dans la cellule.

Le fait d'avoir des moteurs à refroidissement par eau imposait naturellement une certaine servitude. En hiver, l'antigel n'étant pas encore utilisé, moteurs et radiateurs devaient être vidangés dès que le thermomètre flirtait avec le zéro degré. L'autre solution consistait à maintenir une température suffisante autour des moteurs grâce à des radiateurs catalytiques convenablement placés. Ce procédé avait l'avantage de faciliter les départs par temps froids et humides.

L'appareil se comportait très bien sur trois moteurs mais il y avait le risque de voir les trois restants chauffer dangereusement car le brassage d'air produit par les hélices de l'avant était indisponible pour le refroidissement des moteurs arrières.

L'essence

Lorsque, de passage dans un grand aéroport moderne, je vois l'un de ces géants des airs en cours

de ravitaillement en carburant, les dispositifs mis en œuvre me laissent rêveur. Il me revient en mémoire ces pleins d'essence effectués à Port-Etienne pendant la guerre, en ces lieux où la plage devenait désert dès les premiers pas vers l'intérieur du pays. Un bateau de passage avait laissé pour nous des fûts d'essence de 200 litres, à demi enfouis dans le sable près de la plage, dissimulés aux regards indiscrets par des filets de camouflage. Chargés sur de grandes barques de pêche, sans moyen de manutention, avec seulement l'aide de quelques Maures, ils étaient amenés le long du bord. A l'aide d'une pompe à main calée avec le pied, on transvasait le précieux liquide dans nos réservoirs. Dans ces embarcations, ces lourdes barriques étaient d'un maniement à la fois difficile et périlleux, surtout quand la houle forçait dans la baie du Lévrier. Le carburant n'était pas toujours très propre dans cette futaille, aussi il était impératif de le filtrer au travers d'une peau de chamois tendue dans l'entonnoir. Parfois, on y trouvait de l'eau, du sable, tous produits fort indigestes pour nos Hispano. Le temps de transfert était très long car l'essence s'écoulait lentement au travers de ce filtre rudimentaire.

La contenance des réservoirs d'un appareil était de 14 800 litres et il était courant de prendre 10 à 12 000 litres en une seule fois soit 50 à 60 fûts. Le temps mis pour vider l'un d'eux étant de 7 à 8 minutes, plusieurs heures étaient donc nécessaires même pour achever un complément de plein. Sur la base, les appareils placés sur chariot étaient ravitaillés à partir de camions-citernes. Hors de la base, les pleins étaient toujours effectués avec du carburant conditionné en fûts. Lorsque les trois appareils volaient de concert, quelque 180 barriques s'entassaient sur le rivage !

Pour l'huile, ce n'était pas non plus une sinécure. Le réservoir de 90 litres était placé dans l'entre-plans. Pour le remplir, l'huile était généralement mise dans un arrosoir hissé avec un cordage jusque sur le plan.

Rares étaient les endroits où l'on pouvait accoster le long d'un quai, la grande envergure des hydros interdisant souvent de telles manœuvres. Invariablement on avait recours aux chalands venant le long du bord, l'hydravion étant amarré à une bouée. A Dakar, l'utilisation du grand ponton d'Air France, vestige de la ligne de l'Atlantique Sud, nous facilitait beaucoup la tâche. En forme de U dans lequel pénétrait le nez de l'appareil, il formait une vaste plate-forme autour de l'avant de l'appareil, où un chaland remorqué venait déposer des futailles pleines. Les travaux d'entretien eux-mêmes en étaient beaucoup facilités. Parfois un outil tombait à l'eau et l'on entendait le patron mécanicien crier : « Guillou, qu'as-tu fait tomber à l'eau ? » – « Rien patron » – « Si, j'ai entendu un bruit métallique ! »

Les 14 800 litres de carburant pris par chaque hydravion étaient logés dans les deux nageoires. Une grande nourrice placée au centre de l'appareil recevait ce liquide par simple gravité. Les pompes des moteurs puisaient directement dans cette nourrice. Un ensemble de tuyauterie et de robinets permettait d'établir des intercommunications entre les réservoirs ; ce dispositif facilitait l'équilibrage de l'avion. Construites d'après le principe des vases communicants, les jauges donnant la quantité d'essence disponible à bord étaient d'un modèle des plus rudimentaires. A l'intérieur de l'avion, un tube de verre, placé verticalement devant chaque réservoir de nageoire, donnait sur une planchette graduée le niveau, donc la quantité de carburant restant. Avec un tel dispositif, la précision était assez précaire surtout par mauvais temps. Une pompe de secours Japy, du type pompe de jardin semi-rotative, permettait le cas échéant d'alimenter directement les moteurs en carburant. J'eus un jour l'occasion de l'utiliser.

C'était par une chaude journée de juillet 1939. Ce jour là, nous survolions l'Atlas marocain au cours d'une mission photographique au-dessus des gorges d'Oulmès. Assis devant la table de la salle à manger, j'établissais une carte météo quand brusquement se fit un grand silence ; les quatre moteurs venaient de s'arrêter simultanément. Aussitôt, l'appareil, toujours lourdement chargé, commença à descendre. Un rapide coup d'œil vers l'avant ne me laissa aucun doute, nous allions au devant de sérieuses difficultés.

Aussitôt, je pensais à la pompe de secours car un défaut d'alimentation en carburant me semblait la seule avarie pouvant agir sur les quatre moteurs à la fois. En de tels moments, l'instinct de survie incite aux réflexions rapides. Par bonheur, cette pompe était toute proche. Je n'hésitais plus et, son alimentation ouverte, je me mis à pomper. Aux premiers coups, j'avais l'impression de pomper dans le vide et pensais un moment que, n'étant jamais utilisée, cette pompe avait perdu de son étanchéité. Je pompais à en perdre haleine avec toute l'énergie du désespoir. Enfin, j'eus la joie de sentir une pression très faible au début mais allant croissante et je continuais de pomper. Enfin la magie de la mécanique fit que, comme ils s'étaient arrêtés, les quatre moteurs reprirent leurs ronronnements très appréciés pour une fois. Sous l'action des pilotes, l'appareil reprit de la hauteur, nous étions sauvés.

On me congratula chaleureusement pour mon initiative mais, malgré tous les essais postérieurs et les suppositions faites par la suite, on ne sut jamais avec certitude les causes de cet arrêt intempestif.

Pour les déplacements du personnel sur le plan d'eau, chaque hydravion était doté d'un canot pneumatique gonflable équipé d'un moteur hors-

bord, la « mouette » ; le mot « dinghy » n'était pas encore dans notre vocabulaire. Pendant longtemps, nous fûmes les seuls à posséder ce genre d'embarcation encore rare.

L'équipement radioélectrique

Vers les années 1935-36, le seul dispositif pratique de communication entre aéronefs et avec le sol se trouvait être la radiotélégraphie. La radiotéléphonie n'était pas encore d'un usage courant malgré quelques timides essais, assez décevants d'ailleurs. Elle n'obtint vraiment ses lettres de noblesse qu'avec l'avènement des appareils utilisant les ondes VHF puis les UHF. Le seul handicap de ce type de liaison réside dans sa faible portée, pratiquement limitée à la portée visuelle. Par la suite, un type de matériel mettant en œuvre une technique nouvelle, la bande latérale unique (BLU), d'un volume réduit, permit des liaisons phoniques en HF d'une portée quasi mondiale. Nous n'en étions pas encore à ce stade et la présence d'un opérateur radio, ayant une bonne pratique du morse parmi les membres de l'équipage était indispensable.

L'appareil radio équipant les Laté 302 était un ensemble émetteur-récepteur de marque Bronzavia. Il permettait uniquement la graphie sur ondes moyennes ou courtes, au gré de l'opérateur. Par la suite, un poste Ponsot, moins puissant, mais permettant d'accéder à la phonie, fut installé mais avec le rôle de poste de secours. Avec tous les postes de cette époque, la qualité de la phonie était plus que médiocre.

Plus tard, un ensemble utilisant les ondes très courtes (OTC) fut mis à la disposition du chef de bord pour les liaisons entre appareils. Ce matériel nouveau ne donna pas entière satisfaction aux utilisateurs qui le délaissèrent rapidement. Il fut débarqué et l'on en revint au bon projecteur optique et aux signaux à bras pour les liaisons au mouillage.

L'ensemble émetteur-récepteur Bronzavia était un matériel d'une grande robustesse. Pour améliorer son rendement au maximum, j'avais ajusté les longueurs d'antenne sur ma fréquence de travail. J'obtins ainsi des résultats spectaculaires. A mon grand regret, on me fit supprimer cette installation car, disait-on, elle nuisait à l'esthétique de l'appareil, les deux brins d'antenne étant de longueur différente.

Un radiogoniomètre SFR, un des premiers modèles utilisés sur aéronef, faisait aussi partie de notre équipement radioélectrique. Son rendement était assez médiocre en raison du haut niveau des bruits tant par pollution électrique que sonore.

L'armement

L'exploration était la mission première des Laté 302, mais l'absence de moyens de détection réduisait beaucoup leur efficacité et seule l'observation à vue était pratiquée. La pluie, la brume, le brouillard, la nuit, faisaient partie des facteurs réduisant pratiquement à zéro leurs moyens d'action.

Ces appareils n'étaient pas de véritables avions de combat, aussi leur armement était-il assez sommaire. Outre les quatre bombes G2 de 78 kg accrochées sous chaque plan, notre armement se réduisait à cinq mitrailleuses Darne de calibre 7,7 mm, à tir rapide, montées en simple point de jumelage. A l'origine des jumelages sous coupes « éclipsables » étaient prévus. Ils devaient être montés sur chaque plan près des fuseaux-moteurs ; jamais mis en place, ils furent remplacés par les tourelles des fuseaux avec une seule arme.

Pour que l'inventaire de cet « arsenal » soit complet, il est bon d'ajouter la présence de deux mousquetons, de deux fusils de chasse (très utiles pour aller en brousse chasser les pintades) et d'un Colt de calibre 11,43 mm.

La navigation

La navigation, pratiquée sans repères particuliers, en mer notamment, se faisait essentiellement à l'estime. Devant l'absence de moyens de détection, l'accomplissement des missions d'exploration, de recherche de renseignements ou d'objectifs, se faisait uniquement à vue. Il était donc impératif de voler sous la couche nuageuse. Ainsi le sol ou la mer étaient presque toujours visibles ce qui facilitait la tâche du navigateur, lui permettant de faire les mesures de dérive indispensables pour calculer sa route. Pour effectuer ces mesures en mer, les crêtes de lames ou l'écume entre les lames étaient prises comme élément de référence relativement fixe par rapport au déplacement de l'aéronef. De temps à autres, la confirmation du point estimé établi pouvait être obtenue avec le concours d'une station radio au sol.

Pendant ce temps, le sextant dormait bien tranquillement dans sa boîte d'où il ne sortait que rarement. Il servait d'appareil de secours dans l'éventualité d'un amerrissage forcé nécessitant de faire un point astral. Pour les mêmes raisons, l'heure précise était conservée à bord grâce à deux chronomètres de précision douillettement calés dans leurs écrins.

Le Laté 302 fut l'un des premiers appareils militaires à posséder un pilote automatique (PA). Un petit compresseur équipé d'une hélice actionnée par

le vent, fixé sur le côté de l'aéronef, fournissait l'énergie nécessaire.

Près du lieu d'amerrissage, la direction du vent était donnée par une manche à air, la « biroute », un pavillon hissé près d'elle donnait le sens giratoire autour du plan d'eau, rouge pour le virage à gauche, vert pour le virage à droite.

Lorsqu'un hydravion rentrait de jour comme de nuit, il prévenait la base de son heure prévue d'arrivée par graphie. En retour, il était informé des renseignements pouvant lui être utiles : temps présent, direction et force du vent, hauteur du plafond et pression barométrique au sol pour le réglage des altimètres.

Lorsque cette visibilité était trop réduite, on se devait d'aller amerrir dans un endroit de la côte où les conditions étaient plus favorables. En divers points abrités, des possibilités de mouillage avaient été prévues et des bouées étaient mises en place à cet effet.

Fréquemment avaient lieu des vols de nuit d'entraînement sur piste, c'est-à-dire sans quitter le voisinage du plan d'eau. Une quinzaine d'appareils faisaient la noria dans la nuit, une espèce de ballet nocturne, sans tour de contrôle ni phonie, avec pour seuls repères de ces masses sombres, les feux de route rouges et verts.

En période d'été ces vols de nuit étaient agréables mais l'hiver c'était un peu plus rude... Sur la majorité des appareils, le projecteur de signaux était placé sur l'affût de la mitrailleuse avant, donc à l'air libre. L'hiver, le vent froid, fréquent sur l'étang à cette époque de l'année, cinglait avec vigueur le visage de l'opérateur qui restait durant toute la durée du vol le buste hors de l'appareil. Malgré les vêtements de vol fourrés, nous étions transis de froid.

Arzew, Alger, du 3 au 31 mars 1938

Le petit port de pêche d'Arzew près d'Oran, où il n'y avait pas encore de base aéronavale, était notre lieu de séjour de prédilection. C'était un des rares endroits où les pleins de carburant, le travail le plus pénible à l'extérieur de la base, pouvait être conduit à quai. Les appareils étaient amarrés le long du wharf, un plan débordant largement sur l'appontement durant le ravitaillement. Ainsi nous n'étions pas tributaires du chaland avec tous les travaux de manutention exigés pour cette corvée, l'hydravion étant à sa bouée.

En 1938, durant la guerre d'Espagne, nos bateaux de commerce étaient parfois l'objet de tracasseries et même d'attaques de la part des nationalistes espagnols. Les autorités gouvernementales craignant

une aggravation de cette situation prirent les mesures qui s'imposaient. Entre autres, les trois Laté 302 de la E4 furent provisoirement affectés dans ce petit port de pêche d'Arzew précisément, prêts à intervenir au premier appel d'un bâtiment en difficulté. Ce fut aussi le lieu de départ des vols de surveillance effectués régulièrement sur la route maritime longeant les côtes d'Espagne et des Baléares. Peut-être ce rôle de chien de garde fut-il dissuasif car nous n'eûmes aucune alerte durant notre mois de séjour.

Ce mois de mission en terre africaine fut une véritable aubaine. Logés dans les deux seuls hôtels du port, matin, midi et soir les trois équipages se retrouvaient au restaurant où, servis par d'accortes jeunes filles, les repas se prenaient toujours dans la joie et l'allégresse ! Le menu très « maritime » était riche en poissons et crustacés et les belles crevettes roses comme les rougets pêchés de la nuit étaient toujours à la carte.

Durant notre séjour, chaque semaine, deux appareils partaient passer le week-end dans un port de la côte, Alger, Bône, Bougie, Port-Lyautey, le troisième restait au port en alerte avec son équipage. Partout on trouvait le même accueil, parfois même un bal était organisé en notre honneur !

Lors d'un voyage à Alger, nous eûmes le plaisir de chanter avec Maurice Chevalier. Ce jour là, nous assistions à une soirée de variétés au théâtre municipal où il chantait une de ses dernières nouveautés du moment : « Avez-vous vu le chapeau de Zozo ? ». Il demanda aux spectateurs de l'accompagner au refrain, mais le mouvement était très timide et c'est alors que les marins élevèrent la voix et toute la salle chanta. En final, Maurice cria « Bravo, la Marine » et, à la fin du spectacle, il nous reçut dans les coulisses. Quelle belle époque et que de petites aventures il y aurait à raconter.

En mission à la BAN Saint-Mandrier, du 8 au 11 mars 1938

Pendant la guerre d'Espagne, durant notre séjour à Arzew, nous étions venus conduire une autorité à Toulon. Le séjour à Saint-Mandrier était prévu pour plusieurs jours. A l'arrivée, liberté de manœuvre fut donnée à l'équipage pour cette période. Seul l'un de nous devait rester à la base pour assurer la garde et la sécurité de l'hydravion. J'étais le seul célibataire à bord et le plus jeune. Au plaisir de tous, je fus volontaire pour rester. Je ne devais pas le regretter.

Pour tout simplifier, me dit le CC Jozan, dit La Rafale, vous continuerez à être en mission ; cette décision ne pouvait que me convenir. Fier de ses appareils et de ses équipages, notre pacha était exigeant mais, dans la mesure du possible, nous

exemptait des petites tracasseries du service.

J'avais installé ma « résidence » dans ce qui était à bord le coin du commandant, bureau et couchette. L'appareil étant à la bouée sur le plan d'eau, j'utilisais pour mes liaisons avec la terre le canot pneumatique du bord équipé d'un moteur hors-bord, la « mouette », un matériel tout nouveau qui faisait sensation.

Durant tout ce séjour, je vécus sous la hantise de voir ce sacré moteur refuser de pétarader. Heureusement, il n'eut pas la moindre défaillance, j'en étais heureux et surpris à la fois. Hélas, dès notre retour à Arzew, ses caprices reprirent de plus belle ; peut-être ne supportait-il pas l'air de l'Afrique !

Matin, midi et soir, je partais le cœur léger avec mon youyou moderne pour aller prendre mes repas au « Château Vert », le restaurant d'en face. A l'aubette, un vieux premier maître de service était ahuri de me voir autorisé à sortir et rentrer plusieurs fois par jour. Il m'apostropha la première fois : « Où allez-vous ? » Moqueur, avec un air un tantinet ironique, je lui répondis : « Là, au Château Vert, je vais prendre mon petit déjeuner ». C'était impensable de la part d'un quartier-maître, il ne comprenait pas, n'admettait pas, il me regardait étonné par ce qu'il prenait pour de l'arrogance.

Toute la base avait remarqué naturellement la présence de cet imposant hydravion et la situation quelque peu paradoxale de son gardien. Il est clair que si cette condition aussi confortable avait dû se prolonger, très certainement les autorités de la base auraient fini par y mettre un terme, mais le prestige de mon pacha était grand et tout le monde hésitait à contrer ses ordres.

Le reste du temps, je le passais à bord où j'effectuais de menus travaux d'entretien ou bien je lisais, allongé sur une chaise-longue installée sur une nageoire à l'ombre du plan, bercé par le clapotis. Le soir, après l'arrêt du travail, j'allais à terre rendre visite à des camarades avant de revenir dormir sur mon hôtel flottant.

Un soir, je reçus un message du commandant qui m'informait de la date et de l'heure prévue pour le retour ; je devais tenir l'appareil prêt pour un départ immédiat. Il me demandait aussi de prévoir un repas à bord pour quatorze personnes ; un commandant et un amiral seraient parmi nos passagers. Je me rendais donc en ville faire mon marché.

A mon retour, le premier maître de service resta en arrêt devant ma touque (cruche) de vin. Il me la fit confisquer et me dit : « Vous serez sévèrement puni pour avoir voulu profiter de votre situation bien particulière, pour tenter d'entrer une telle quantité de vin dans la base ». Toujours un peu ironique, je lui montrais mes victuailles dont trois beaux poulets.

Ceci, lui dis-je, ainsi que ce vin, sont pour notre repas de demain midi, nous avons un cinq étoiles comme invité et je lui montrai mon message. Avec regret, il me fit rendre ma touque mais, à son regard, je compris aisément ce qui adviendrait si un jour il me trouvait véritablement en faute.

La guerre, août 1939

En juillet 1939, le *Guilbaud*, le *Cuverville* et le *Mouneyrès* quittèrent les nuages bretons pour le soleil marocain, ils ne devaient jamais y revenir. Depuis Port-Lyautey, nous devions participer à des exercices avec l'escadre de l'Atlantique. La base aéronavale n'étant pas encore achevée, les appareils séjournèrent sur l'oued Sebou dans le port de Port-Lyautey et de nouveau les équipages furent logés dans un hôtel des plus luxueux de la ville, plein de charme avec un service et un confort digne de ceux de la Côte d'Azur. Les vols étaient nombreux et dignes d'intérêt pour nos entraînements ; la ville était des plus agréables, nous n'avions tous qu'un seul désir, voir perdurer cette mission le plus longtemps possible, mais ce fut la dernière du genre encore inconnu de « Club Méditerranée ». A l'horizon, émergeait cette tension internationale persistante qui planait sur l'Europe depuis plusieurs mois et qui devenait de plus en plus préoccupante.

Brusquement ; le 26 août, ce fut, avec une certaine précipitation, le départ pour Dakar via Port-Etienne ; la guerre semblait imminente. Quarante-huit heures auparavant, nous étions de fête avec les membres de l'équipage d'un cargo allemand ! Nous ne fîmes pas nos adieux à nos amis de Port-Lyautey, seulement un au-revoir souriant tant nous étions certains de revenir prochainement. Hélas !

L'Unité Marine de Dakar était en pleine effervescence, la mobilisation générale était commencée. Les indigènes envahissaient la cour, tous voulaient être mobilisés, les plus vieux cachaient leur âge de crainte que soit refusée leur offre. En ville il y eut même un semblant d'émeute, certains se plaignant de l'insuffisance de bateaux pour les transporter vers la métropole. Ils en étaient certains, disaient-ils, avec eux la guerre cesserait rapidement.

Rapidement, ont été mises en place des patrouilles pour la recherche de bâtiments ennemis. Ce fut d'abord un pétrolier, l'*Osmark*, que nous suivîmes jusqu'aux îles Bissagos mais, la guerre n'étant pas encore déclarée, nous ne pouvions intervenir. Le lendemain, quand elle le sera, il aura disparu, sûrement dans le dédale de ces îles à l'abri des regards sous les palétuviers.

C'est donc le 3 septembre au soir que la guerre avec l'Allemagne est enfin déclarée ! Commencent alors

l'arraisonnement des bâtiments de commerce de toutes sortes, les bombardements de sous-marins, la recherche du cuirassé de poche *Graf Spee*, sans succès d'ailleurs, les réveils impromptus au milieu de la nuit pour décoller en catastrophe. Les prises s'accumulaient dans le port.

Le croiseur *Primauguet* arriva d'Extrême-Orient après avoir doublé Le Cap. A bord, j'avais quelques amis du service aviation, qui vinrent me voir : « Nous arrivons et allons repartir sans connaître notre destination future, ni même quand nous nous reverrons ! Nous possédons des livres anglaises, ce soir on va faire un vrai repas en ville tous ensemble car demain nous partons, c'est d'accord ? »

Nous étions cinq et ils avaient commandé un repas pantagruélique pour dix personnes. Voyant seulement cinq convives, le maître d'hôtel voulut retirer cinq couverts. Pas question lui fut-il répondu, servez intégralement les dix repas. Nous avions ainsi chacun deux couverts. « Vous ne mangerez pas tout ce que vous avez commandé ! » Tout fut englouti...

Les bananes et les langoustes, septembre 1939

Avant 1939, la France s'était dotée d'une flotte de bateaux rapides spécialement conçus pour le transport des denrées coloniales périssables. Les bananes représentant la partie la plus importante de leur fret, ces cargos furent communément appelés les « bananiers ». Dès le début de la guerre, ces bananiers abandonnèrent leur vocation première pour devenir des croiseurs auxiliaires. Ils s'acquittèrent d'ailleurs plus qu'honorablement des missions qui leur furent confiées. Dès la construction, ces bateaux avaient été prévus pour pouvoir être transformés rapidement en croiseurs en cas d'hostilités, certains avaient même leurs pièces de canon en cale.

De ce fait, le transport des bananes fut confié à de vieux cargos, lents et poussifs, dont les frigos désuets rendaient souvent l'âme dès l'arrivée dans les environs de Dakar. Ils venaient alors déverser sur les quais des centaines de tonnes de bananes mûres à point qui allaient pourrir sur place. Toute la population de la ville venait se servir, c'était gratuit. Dans nos chambres, chacun de nous avait son régime, les plus gourmands firent de véritables cures de bananes.

L'état de guerre bouleversa aussi la situation des marins pêcheurs de langoustes de Douarnenez venus chercher ces précieux crustacés le long des côtes de Mauritanie. Dès la fin septembre, informés du début des hostilités, arrêtant leur campagne de pêche, ils vinrent se réfugier à Dakar. La période de pêche touchant à sa fin, les viviers des chalutiers étaient bien fournis ; les eaux du port étant polluées, les

langoustes allaient irrémédiablement mourir et les pêcheurs devaient s'en débarrasser au plus vite s'ils voulaient limiter les pertes. Par esprit de solidarité, la Marine et tous les bateaux de commerce sur rade leur en achetèrent. Ainsi, midi et soir nous avions à table de la langouste, à la mayonnaise, à l'américaine, à la vinaigrette... En ville les restaurants en regorgeaient, elles étaient de tous les menus. Des enfants parcouraient les rues, des cageots remplis de ces crustacés sur les épaules, en offrant à tous les passants. Ce régime un peu forcé dura plus d'un mois, tous nous étions las de manger de la langouste, situation paradoxale avec un tel produit en ces temps perturbés.

Un soir, avec des camarades, nous décidâmes d'aller dîner en ville. Nous étions certains d'avoir en entrée la langouste rituelle et je proposai alors d'aller dans un restaurant où je savais que la mayonnaise était excellente. Comme prévu, on nous servit chacun une grosse demi-langouste accompagnée d'une belle mayonnaise bien ferme. L'huile aussi n'était pas chère, la ville de Rufisque, qui produisait une huile d'arachide de grande renommée, était proche de Dakar.

Avant de me mettre à table, je me dirigeais vers les toilettes. En passant devant la cuisine dont la porte était entrouverte, je vis, assis sur un tabouret, un jeune Sénégalais, du plus beau noir, en short, la figure pustuleuse et ruisselante d'huile et de sueur, tenant entre ses cuisses un grand bol dans lequel, d'une main, il tournait une mayonnaise. De l'autre main, il tenait une bouteille d'huile dont il remplissait régulièrement sa bouche, puis d'un jet précis et régulier, il la projetait dans le bol où se montait la fameuse mayonnaise très ferme.

De retour à la table, j'annonçais ne pas vouloir ce soir de mayonnaise. « Comment, tu nous as vanté la qualité de ce restaurant à ce sujet et maintenant tu nous dis ne pas vouloir en manger ? ». Un autre convive se leva et partit vers les lavabos, empruntant le couloir de la cuisine, il ne pouvait manquer de voir ce mixer nouveau modèle ! Il revint rapidement et dit : « Moi aussi, je ne mangerai pas de mayonnaise ». Les autres, pressés de se régaler, en avaient déjà consommé une bonne partie.

Lorsque chacun de nous eut défilé devant la porte de la cuisine, à la grande surprise du garçon, il lui fut demandé à l'unanimité de la remplacer par une vinaigrette aux échalotes ! Comment, pensa-t-il, pouvait-on vouloir associer à un plat aussi noble que la langouste une préparation aussi vulgaire que la vinaigrette !

Amerriissage du Mouneyrès à Brava, 7 novembre 1939

Le temps passait et nos appareils commençaient à donner quelques signes de fatigue. Depuis leur mise en service, ils avaient passé une grande partie de leur vie sur l'eau. Hors de leur base d'attache, ils ne pouvaient être mis à terre, seule cette dernière possédait les chariots spécialement conçus pour les recevoir. Les petits appareils ne quittant pratiquement jamais leur base, hissés après chaque vol, rincés à l'eau douce et abrités dans un hangar, avaient naturellement un vieillissement beaucoup moins prématuré.

Amarrés en permanence sur leur bouée et constamment heurtés par les vagues, les vibrations induites finissaient par détériorer la structure. Des rivets prenaient du jeu dans leurs logements, de petites entrées d'eau se produisaient dans la coque et surtout dans les nageoires où il était difficile d'intervenir. Une chasse incessante à la corrosion, toujours active au contact de l'eau de mer, était indispensable. La partie marine de la cellule soumise à l'agression constante des coquillages souffrait des grattages fréquents qui devaient lui redonner ses propriétés hydrodynamiques.

Les parties entoilées se détérioraient à la suite de cette exposition aux intempéries. La Novavia, cet enduit cellulosique de protection de la toile, se craquelait sous l'effet du soleil, laissant pénétrer l'humidité dans les plans. La toile, à la fois brûlée et pourrissante, allait perdre de sa solidité et déjà les fils de lardage fixant la toile aux nervures se cassaient.

En raison de cette situation de crise, la date de passage en révision générale de nos hydravions était toujours repoussée, et on traitait le plus urgent par des réparations de fortune. En un tout autre lieu, la situation aurait été plus précaire mais Dakar avait été la tête de la ligne de l'Atlantique Sud, exploitée avec les Laté 301, types d'appareils sensiblement identiques aux nôtres. Le dernier hydravion civil de la ligne, le *Ville de Santiago*, ayant été versé à l'escadrille E4 où il fut rebaptisé *De l'Orza*, les rechanges détenues par Air France devenaient sans utilisation pour cette ligne aérienne. Ils furent pour nous une manne où l'on puisa bien souvent. De même, le personnel spécialisé de l'escadre, mobilisé sur place, fut pour nous d'un grand secours.

En novembre 1939, le *Guilbaud* fut immobilisé pour d'importants travaux de réparation. Sur le *Mouneyrès*, le patron radio dut être hospitalisé, le second maître radio volait toujours mais son foie malade le rendait souvent indisponible. Je me retrouvai donc en subsistance sur le *Mouneyrès*. Nos trois Laté étant identiques en tous points, cela ne me

posa aucun problème ; de plus tous les membres de l'équipage étaient mes amis... Je remarquais cependant une certaine désinvolture de la part de tout l'équipage ; celui du *Guilbaud* apparaissait plus sérieux et le travail m'y semblait accompli avec davantage de soin, peut-être était-ce dû probablement à la présence du commandant de la formation sur notre avion.

Le 7 novembre, le *Mouneyrès* prit l'air sous les ordres du lieutenant de vaisseau Hacard, commandant de l'appareil, pour effectuer une mission d'exploration autour des îles du Cap Vert. Au passage, nous devions photographier la petite escale de la Lufthansa à La Praia sur l'île San Tiago. Aussitôt après le décollage, pendant la montée vers notre altitude de croisière, des vibrations exagérées du moteur avant gauche se manifestèrent. Elles cessaient pour un régime inférieur à 1 500 tr/min mais cette vitesse devenait tout à fait insuffisante et l'arrêt d'un moteur était incompatible avec notre mission. Logiquement, nous aurions dû revenir à Dakar. Le Laté 302 tenait très bien l'air sur trois moteurs, mais nous étions très chargés et le vol était prévu pour durer plus de douze heures. La partie marine de la coque était sale, couverte de coquillages ce qui augmentait la traînée, et les trois moteurs restants allaient chauffer exagérément avec nos radiateurs rapiécés. La température de l'eau de refroidissement étant toujours de l'ordre de 95 à 98°, la moindre augmentation de température conduirait irrémédiablement ces moteurs à leur perte. Mais, pire encore, les deux moteurs avant devaient impérativement faire partie des trois restants, les arrières, en partie refroidis par le vent des hélices avant, ne pouvant fonctionner longtemps sans ce concours.

Après avoir pris l'avis des mécaniciens, le commandant décida de poursuivre la mission en laissant le moteur en avarie à 1 500 tr/min, faisant ainsi office de ventilateur pour son voisin arrière. C'était prendre bien des risques pour un vol aussi long, mais c'était la guerre. Pourtant, à plusieurs reprises, le commandant Jozan nous avait sermonnés : « Nous sommes en guerre, ne poussons pas trop la témérité, ne nous faisons pas tuer bêtement, ne perdons pas nos appareils, on aura encore besoin de nous. »

Le temps fut relativement clément jusqu'à La Praia et le voyage se déroula sans histoire. De loin les fumées d'un petit « Vésuve » situé sur l'île nous donna la route à suivre. Après avoir photographié le hangar de la Lufthansa, nous rencontrâmes un bateau suspect dans le voisinage de l'île Fogo. A une demande d'identification, il donna l'indicatif d'un bâtiment anglais. Après vérification avec notre

tableau des silhouettes, la sienne semblait assez éloignée de celle du type de bâtiment annoncé. Un message fut immédiatement rédigé pour signaler sa présence.

Etant de quart, je commençais à en effectuer la transmission lorsque le mécanicien me frappa brusquement sur l'épaule et me cria à l'oreille : « Rentre vite l'antenne, on amerrit, le moteur avant droit est dans le sac. » L'antenne coupée, le trou obturé, je me levai de mon siège, voulant aviser si nous avions encore un peu d'altitude. Par la verrière avant, je vis l'eau juste en face, nous étions déjà dans le creux d'une assez forte vague. Voulant me rasseoir pour me cramponner, je fus projeté brutalement vers le haut et vers l'avant et dans ce mouvement ma tête vint heurter avec une grande violence l'angle du poste radio. L'amerrissage dans une forte houle avait été très dur et l'hydravion était difficilement manœuvrable. Sur ces gros appareils, lorsque les turbulences étaient faibles, contrairement aux consignes en vigueur, tout l'équipage avait la fâcheuse tendance à ne pas se brêler sur son siège tant l'impression de sécurité était grande. Cette indiscipline faillit me coûter la vie.

Deuxième consigne non respectée, le port du casque de vol obligatoire. Ce casque avait sous le cuir une calotte métallique très résistante qui protégeait la boîte crânienne. Pour le radio, l'adaptation n'en était pas adéquate, les pavillons des oreilles étaient littéralement écrasés et, après quelques heures d'utilisation continue, retirer le casque provoquait une douleur atroce, insupportable. Pour cette raison, les radios l'utilisaient très rarement, préférant le « head-set » classique, mais ce dernier n'assurait aucune protection de la tête. Par un hasard providentiel, le mien venait de tomber en avarie, m'obligeant à revenir au casque en dur. Ce fut une chance pour moi, il me sauva certainement la vie. Malgré sa résistance, l'importance du choc provoqua un enfoncement de la calotte métallique du casque : une fracture du crâne dans notre situation présente m'aurait laissé bien peu de chance de m'en sortir. J'en fus quitte pour un gros hématome au front, suivi de violents maux de tête. De même, une vive douleur provenant des cervicales me gênait pour tourner la tête.

Lorsque je repris mes sens, on hydroplanait à la recherche d'un abri le long de la côte de Brava. On finit par aller mouiller dans une petite crique bien abritée, aux eaux claires et tranquilles. Quelques pêcheurs sur une petite plage de cailloux, très étroite, resserrée entre la mer et la falaise presque verticale, nous regardaient avec étonnement ; les visites en ces lieux n'étant certainement pas fréquentes. Un peu plus tard, un vieil homme coiffé d'une casquette à

dorures s'approcha dans une petite embarcation, à l'aviron. Arrivé à notre hauteur, il se présenta comme étant dans cette île le représentant de son gouvernement. Après nous avoir précisé la neutralité de son pays, cet archipel étant une possession portugaise, il nous demanda de ne pas séjourner en ces lieux. Nous étions cependant bien décidés à attendre là du secours, notre visiteur ne semblait d'ailleurs pas agressif.

Sur cet étroit rivage, des pêcheurs vivaient dans des grottes creusées dans la falaise, de véritables troglodytes, bien pauvrement vêtus. Un sentier muletier très escarpé gravissait la colline en zigzaguant. Concernant notre approvisionnement, nous obtînmes bien peu de choses : un joli petit thon, un peu de maïs vert, des oranges vertes douces (des *limes*) et quelques morceaux de canne à sucre. Fort heureusement, la cambuse du bord était bien approvisionnée.

Tourmenté par une terrible maladie de foie, le second maître radio était de plus en plus mal en point. Il était livide avec une figure de papier mâché et se trouvait dans l'impossibilité de prendre le quart. Je lui conseillai d'aller s'allonger sur sa couchette et, malgré un violent mal de tête consécutif à mon choc, je dus me mettre seul à l'œuvre pour essayer de faire connaître notre position. Tous mes efforts entrepris pour augmenter la puissance de l'émetteur restèrent vains.

A la lecture des instructions nautiques concernant l'île de Brava, je découvris un avertissement aux navigateurs : le compas risquait de s'affoler, d'avoir de fortes déviations dues à une importante teneur en fer de la montagne voisine. Ce phénomène, ajouté à notre situation dans cette crique profonde et peu aidé par une antenne mal adaptée à la fréquence de travail, étaient les raisons de la faible portée de mon émission.

Durant la nuit, j'entendais les stations civiles et militaires nous demandant notre position. Je rageais de ne pas pouvoir me faire entendre. La nuit se passa en une suite d'essais, en vain. Les accumulateurs commencèrent à donner des signes de faiblesse, m'obligeant pour chaque émission à mettre en route un petit groupe électrogène, le « pouet-pouet ». Il pétaradait comme un damné, réveillant tout le monde, son tuyau d'échappement étant crevé ; il crachait tel un petit volcan remplissant la cellule de ces gaz délétères, résidus de combustion. Malgré les hublots ouverts, tous étaient éveillés, toussant et maudissant le radio et son engin de malheur.

Vers la fin de la nuit, j'appris l'appareillage du contre-torpilleur *L'Audacieux*, frère du *Terrible*, qui venait à notre recherche. Le matin je pris courage, ses signaux devenaient plus puissants, il se rapprochait et

nous étions tous très satisfaits de cette initiative. Vers cinq heures, il répondit enfin à l'un de mes appels : « Je vous entends force 0 à 1 ». A plusieurs reprises, je réussis à lui donner notre position. Vers midi, il mouilla au large, en limite des eaux territoriales. Une vedette vint prendre l'appareil en remorque et durant ces manœuvres près du *Mouneyrès* de nombreux requins nous tenaient compagnie. L'amarrage terminé, tout l'équipage se rendit sur *L'Audacieux*, l'avion devant être vide pendant le remorquage. Dès le lendemain, nous pûmes constater le bien-fondé de cette instruction. Adieu Brava.

La réception à bord fut très chaleureuse et nous ne savions comment les remercier d'avoir fait diligence pour venir nous chercher. Le lendemain matin, le système de remorquage cassa, le *Mouneyrès* partit à la dérive vers l'ouest, vers le grand large... Une tentative pour le reprendre échoua, la mer étant trop forte. Jour après jour, nous voyions notre hydravion se disloquer lentement sous les assauts des vagues ; un aileron à demi arraché pendait lamentablement ainsi qu'une partie du gouvernail de profondeur, un plan commençait à se désentoiler et une nageoire crevée le faisait parfois giter dangereusement.

Sur *L'Audacieux*, je me liais d'amitié avec un matelot du bord, il s'appelait Boudewynn. Le soir, le bateau filait à quatre nœuds pour ne pas perdre de vue notre éclopé. Assis sur la plage avant nous devisions jusqu'à une heure avancée de la nuit. Très intéressé par la vie sur nos hydravions bien plus exaltante que celle du marin embarqué, mon camarade me posait de nombreuses questions. Séduit par cette vie aventureuse, il se convertit à l'Aéronavale. Devenu radio volant, il fut affecté à la E4 où, assis sur mon siège (je n'étais plus présent à cette époque), il participa aux dernières heures de vol du *Guilbaud*.

Les jours passaient et l'on faisait des ronds dans l'eau en suivant notre oiseau blessé, espérant le reprendre en laisse mais le temps était toujours aussi mauvais, rendant impossible la mise à l'eau d'une embarcation. Le mazout baissait alors dans les soutes et l'équipage devenait nerveux ; il faut dire que ce voyage au ralenti faisait de ce bâtiment rapide une cible idéale pour un sous-marin. La mer ne voulant pas se calmer, un autre bateau fut demandé à la rescousse. Le *D'Entrecasteaux* viendrait prendre la relève avec du personnel de l'escadrille à son bord. Nous devions continuer notre route vers Dakar sur *L'Audacieux*.

Quelques jours plus tard, le *D'Entrecasteaux* rentra au port traînant derrière lui l'épave du *Mouneyrès*. Malgré son état pitoyable, il fut remis en état après plusieurs mois de travail et vola encore... quelques heures.

Les causes de l'incident de l'avion ne furent pas

élucidées. Quelques membres seulement de l'équipage les connaissaient et se taisaient. Un bidon relié par un tuyau souple à un presse-étoupe récupérait l'huile qui en suintait. Mal fixé, ce récipient cognait continuellement sur une conduite en dural alimentant le radiateur du moteur avant droit, et le tuyau creva... Une simple ficelle de fixation aurait évité l'accident. Petites causes, grands effets !

Je regagnais alors mon *Guilbaud* autour duquel on s'affairait pour les derniers travaux de remise en état. On en était aux nageoires qui fuyaient et pourtant elles étaient l'objet de soins constants. A longueur d'année, des hommes grattaient là des milliers de rivets puis en peignaient les contours afin d'éviter la formation d'alumine et la corrosion. Un brave noir du nom de Lamine pénétrait dans la nageoire, dans cet air encore empoisonné par les vapeurs d'essence au tétrahéyle de plomb. Là, il tenait l'embout sous le rivet que, de l'extérieur, le chaudronnier allait mater. A longueur de journée, on entendait cet ouvrier d'Air France crier de sa voix rocailleuse, à l'accent ariégeois : « Eh ! Lamine, tu le tiens ce rivet ? ».

Le soir venu, le pauvre Lamine, plus gris que noir, sortait de son enfer étourdi autant par les odeurs que par le bruit. Pour le désintoxiquer un peu, on lui donnait une boîte de lait qu'il devait avaler sur le champ, sinon on se doutait que la nuit venue il irait la vendre au marché noir ! Déjà !...

Le *Guilbaud* sorti de visite, le train-train reprit : exploration-protection éloignée des forces navales, arraisonnement de bateaux, séjour à Port-Etienne, patrouilles au large et sur les côtes. Lors d'une de ces « promenades » sur les bancs d'Arguin, de triste mémoire, nous repérâmes deux canots de sauvetage d'un bâtiment de commerce torpillé quarante-huit heures auparavant. L'état de la mer ne nous permettant pas d'amerrir près d'eux pour tenter de récupérer les naufragés, un torpilleur en patrouille dans le secteur, alerté par nos soins, vint les prendre à son bord.

Pour les fêtes du nouvel an 1940, nous étions à Port-Etienne qui, à cette époque, était bien peu de chose : un bordj de la Légion étrangère, une pêcherie où l'on transformait en « morues » de gros poissons appelés communément corbines, deux petits comptoirs où des caravanes provenant de l'intérieur du pays venaient de temps à autre s'avitailier, enfin, une escale de secours d'Air France avec un petit hangar et une éolienne. Parfois, des Maures nomades venaient se mettre sous la protection du fort contre les rezzous.

Malgré les recherches entreprises, l'endroit était totalement dépourvu d'eau potable. Périodiquement, un bateau-citerne venu de Dakar apportait le précieux liquide. Chaque matin à neuf heures avait lieu la

distribution de cette eau gardée dans deux réservoirs dont les robinets étaient rendus inviolables par de gros cadenas ; seulement sept litres par personne et par jour. Le pastis se buvait sec car, si l'eau était rare, le pastis apporté des îles Canaries par des bateaux de pêche espagnols, coulait à flot,

La durée prévue de ce séjour était d'une dizaine de jours. Le ravitaillement sur place était presque impossible et nous devions apporter avec nous viandes, légumes et boissons. A midi, après un plat de crudités et une friture de poissons « du golfe », on mangea du jambon et... des pieds-paquets, piètre repas pour un jour de fêtes de fin d'année qui ne m'apporta point de félicitations.

Les distractions étaient rares dans ce pays du bout du monde. Un soir, un notable de la pêcherie nous invita chez lui pour un apéritif. D'origine espagnole, il avait pour concubine une jeune berbère qu'à plusieurs reprises nous avions aperçue passant devant l'établissement. Chacun de nous comptait bien la voir ce soir-là, car en ce pays musulman, la gent féminine était des plus rares. Déception au premier abord, à cette petite réception il n'y avait que des hommes. Un peu plus tard, elle apparut drapée dans des voiles noirs, tel un fantôme, mais ne fit que traverser la salle. Seul, son visage était visible ; très belle, elle avait un profil de médaille. Plusieurs fois elle repassa furtive comme une ombre et, chacun un verre à la main, subjugué par cette beauté, l'admirait en silence. A quelque temps de là, de passage à nouveau à Port-Etienne et ne la voyant plus, discrètement on demanda de ses nouvelles. Elle était repartie avec les gens de sa tribu venus se ravitailler dans un comptoir, abandonnant son ami ; l'attrait du désert avait été sans doute le plus fort.

On patrouillait toujours, sur la mer jolie. Grâce à ses mécaniciens hors de pair, le *Guilbaud* fonctionnait comme une montre. Jamais une mission ne fut ratée, jamais il n'y eut de faux départs.

L'armistice, 22 juin 1940

Puis arriva juin 1940 et l'appel du 18 juin du général de Gaulle entendu en silence dans la cour de l'Unité Marine. Le 22, l'armistice était signé. Compte tenu des informations qui nous parvenaient on se doutait de cette issue mais nous espérions d'autres alternatives. Nombres de bâtiments britanniques qui séjournaient avec nous, certains depuis le début des hostilités, partirent. Parmi eux se trouvait le porte-avions *Hermes*. Quelques jours plus tard, un avion allemand, un Condor, vint à Dakar-Ouakam récupérer des Allemands de marque qui avaient été arrêtés sur des bâtiments arraisonnés.

Etant loin de la métropole on se demandait un peu

ce qu'on allait devenir : la France était en majeure partie occupée et le fait de se trouver sans nouvelles de nos familles faisait qu'il régnait une grande inquiétude dans nos rangs. Certains d'entre nous, volontaires pour continuer le combat, seraient bien passés aux côtés des Anglais mais, lorsque l'on apprit les procédés utilisés à l'égard des marins français s'étant rendus en Angleterre avec leurs navires, il y eut beaucoup de réticence. Ils furent expulsés sans ménagement de leurs bâtiments pour être parqués dans un camp près de Liverpool et il faut avouer que le procédé n'était pas des plus rationnels pour se faire des alliés. De plus, l'opération *Catapult* ordonnée par W. Churchill fit déborder le vase : 1 447 hommes massacrés à Mers el-Kébir le 3 juillet puis, le 6, l'acharnement des avions torpilleurs de l'*Ark Royal* sur le *Dunkerque* immobilisé dans le port, mitraillant sur le pont les marins occupés à la mise en bière de leurs camarades victimes de l'attaque précédente et tuant encore 150 hommes : la haine séculaire des marins français vis-à-vis des Anglais s'établit de nouveau entre nous.

Le torpillage du Richelieu, 7 juillet 1940

Depuis l'armistice du 22 juin, les Britanniques désiraient voir Dakar et toute l'Afrique occidentale française ralliés à leur cause. Arriva le mois de juillet 1940. Depuis quelques jours, les Anglais n'avaient pas caché leur désir de voir le *Richelieu* neutralisé. Toutes les demandes faites en ce sens au gouvernement général de Dakar ayant été rejetées, ils décidèrent de passer à l'action.

L'important moyen de défense représenté par la présence de ce cuirassé était un handicap certain pour les FNFL et les Anglais dans leur désir d'investir Dakar et de rallier l'Afrique occidentale française entière aux Forces Françaises Libres. Ils prirent donc la résolution de le rendre inopérant.

Le 7 juillet, une force navale se présentait au large de Dakar avec le porte-avions *Hermes*. Jusqu'à l'armistice ce navire était stationné près de nous, nous connaissions plusieurs aviateurs de la Fleet Air Arm volant sur ces fameux avions torpilleurs, les Swordfish. Une tentative de torpillage du *Richelieu* était sûrement imminente. On s'attendait à une attaque du cuirassé par ces avions, soit à l'aube, soit au crépuscule.

Le soir de ce même jour, on transforma nos appareils mouillés sur bouée dans le port en petits fortins flottants de DCA. Toutes les mitrailleuses en place, nous étions prêts à accueillir les assaillants. En cette soirée de juillet, le temps était beau, la visibilité bonne, seuls quelques gros nuages blancs montaient lentement de l'horizon. Impatients, nous attendions.

Au crépuscule, le commandant m'appela à l'avant pour lire des signaux optiques. Un navire anglais adressait à l'Amirauté, via le sémaphore des Almadies, une dernière demande impérative, véritable ultimatum concernant la neutralisation du *Richelieu*. Le bâtiment transmetteur et le sémaphore étaient hors de notre vue, mais le ciel étant très clair, je pus lire facilement ce message dont les éclaircissements en morse se reflétaient sur les nuages roses du couchant. Il commençait par ces mots : « Nous, vos camarades »... et continuait par des propositions concernant leurs exigences au sujet du cuirassé dont la présence en ces lieux était leur souci majeur au temps présent. Ils nous demandaient de le saborder ! Ou de le conduire vers la Martinique avec un équipage réduit... Très certainement, les Anglais se doutaient de la réponse.

Le *Richelieu* étant mouillé dans l'avant-port parmi de nombreux navires de prise, on espérait ainsi rendre plus difficile son approche. Très certainement l'attaque aurait lieu demain matin à l'aube. Dans cette éventualité, l'Amirauté nous ordonna un départ matinal en vue d'aller intercepter le ou les attaquants. Le risque était grand pour un appareil tel que le nôtre, nullement adapté à ce genre de mission : trop faible vitesse, évolution trop lente due à sa grande envergure, armement inadéquat, cible importante. Mais... c'était la guerre.

Nous quittâmes la bouée avant le jour pour venir en hydroplanant dans la grande rade d'où l'on pouvait décoller. L'appareil vint tout près du *Richelieu* à une centaine de mètres à peine, gêné par les bâtiments de prise remplissant la baie. Dans un port, la prudence voulait que l'on rallie le point de départ en vent arrière pour effectuer le décollage dans son propre sillage, seul moyen d'être certain de ne pas rencontrer de pirogues de pêcheurs ou un quelconque objet flottant dans cette phase de décollage.

Nous avançons lentement, parallèlement au bâtiment. Dans le jour naissant, on distinguait de nombreux hommes en gris aux postes de combat sur le pont ; manifestement ils nous regardaient. Les nombreuses flammes bleues sortant des pipes d'échappement auréolaient nos quatre moteurs d'une couronne de feu, donnant à notre appareil des allures de bête apocalyptique évadée des enfers. Ce spectacle nouveau pour eux devait capter leur attention et peut-être même furent-ils distraits par notre présence.

Brusquement, une fusée rouge tirée par le sémaphore voisin monta dans le ciel. Alerte ! Rapidement, j'armai ma mitrailleuse, réglai mon collimateur à la vitesse tireur zéro et j'attendis. C'est alors que je reconnus, arrivant entre le *Richelieu* et nous, un avion torpilleur de l'*Hermes*. Il passa devant moi à la hauteur du pont du cuirassé, il avait déjà

largué sa torpille mais je l'ignorais. Pour moi la distance de tir était idéale. L'avion n'aurait pu éviter de traverser une rafale tirée un peu devant lui. Le doigt sur la détente, je le suivis dans mon collimateur jusqu'au moment où il disparut dans une ressource sur le port. Je n'avais pas tiré. Si je l'avais fait, je l'aurais certainement atteint, peut-être abattu, mais le pont du bâtiment aurait été balayé par mes balles. Tout porte à croire que beaucoup des hommes présents auraient été plus ou moins gravement touchés. Cette rapide réflexion m'interdit d'appuyer sur la détente.

Pendant l'incursion du *Swordfish*, le commandant occupait la mitrailleuse de la tourelle avant. A notre retour, il me demanda si j'avais vu l'attaquant et, devant sa question suivante, je lui exposai la raison pour laquelle je n'avais pas tiré. Il me dit avoir fait de même pour des raisons identiques. Nous avons décollé sur le champ mais le *Richelieu* était gravement blessé. J'en suis convaincu, notre présence près de lui a beaucoup facilité la tâche du *Swordfish* et lui a permis, son forfait accompli, de fuir avec un minimum de risques. Les hommes au poste de combat sur le pont, ont été distraits par cet hydravion manœuvrant près d'eux.

Le *Richelieu* fut bien touché : hélices tribord hors d'usage, arrière défoncé. Il était immobilisé sans toutefois perdre la puissance de feu de ses canons dont il sut faire bon usage par la suite.

Le bombardement du Glorieux, 8 juillet 1940

Une méprise qui faillit tourner à la catastrophe. Encore une fois, nous décollons à l'aube avec pour mission d'aller repérer d'éventuels sous-marins ennemis, attendant l'ouverture des filets qui barricadaient le port, de façon à se faufiler à l'intérieur à l'occasion de l'entrée ou de la sortie d'un bâtiment. Effectivement, alors que nous décrivions des cercles pour prendre de l'altitude, nous aperçûmes un sous-marin en semi-plongée le long des filets. Au cours d'un premier survol des signaux lumineux de reconnaissance lui furent adressés ; le jour naissant ne permettant pas l'utilisation de pavillons, c'était la procédure normalement utilisée par bonne visibilité. Il n'y eut aucune réaction de la part du sous-marin, ce n'était donc pas un bâtiment français. La décision de le bombarder fut rapidement prise.

Pourtant, l'observant de l'un des sabords, la forme de sa « baignoire » (passerelle des sous-marins) me semblait s'apparenter à celle de nos 1 500 tonnes. Trop tard, nous étions déjà revenus. La première de nos quatre bombes tomba assez loin de l'objectif, la deuxième un peu moins, la troisième tout près,

mathématiquement la quatrième allait faire but. Il n'en fut rien, elle ne quitta pas son lance-bombes. Une autre passe pour essayer de la larguer fut de nouveau sans succès. Après avoir signalé sa présence en ces lieux et notre échec, on continua l'exploration de la baie et des environs sans rien trouver de suspect. Plusieurs tentatives de largage de cette satanée bombe restèrent inopérantes. Rien ne permettait de savoir si elle était restée accrochée correctement ou si, lâchée par le lance-bombes, elle était retenue pour une autre cause sans aucune sécurité. Nous allions devoir amerrir avec une bombe active en place sans savoir comment elle s'était maintenue ; allait-elle se décrocher au choc de l'amerrissage ? Heureusement non. Une rapide enquête par la suite montra que le déclencheur n'avait pas fonctionné, un fil de son alimentation électrique s'était rompu.

Ce sous-marin était le *Glorieux*, un de nos 1 500 tonnes, envoyé en ce lieu avec une mission, identique à la nôtre, d'empêcher un éventuel sous-marin ennemi d'entrer dans le port. Il avait répondu à notre demande d'authentification par des signaux flottants (des pavillons) et, dans les premières lueurs de l'aube, nous ne les avions pas vus...

Le commandant du *Glorieux* craignant une reprise de notre bombardement fit évacuer en catastrophe une partie de son équipage. Ils partirent vers le rivage dans le canot pliant du bord. Un aviso d'Air France crut à la présence d'un sous-marin ennemi. Il fit feu sur les passagers du canot les prenant pour des fuyards. Devant cette attaque d'un nouveau genre, ces derniers sautèrent à l'eau et rallièrent la plage à la nage. Pour terminer, des légionnaires en patrouille, les prenant pour des déserteurs, les arrêtaient.

De notre côté, à la fois empêtrés et très inquiets de notre affaire de largage de bombe, nous nous trouvions dans l'ignorance des effets de notre méprise, mais une surprise nous attendait à l'arrivée. Les marins du *Glorieux* étaient furieux contre nous et, pendant plusieurs semaines, les rencontres en ville durent être évitées, certains d'entre eux ne voulant admettre aucune explication.

L'attaque de Dakar, 23 septembre 1940

Nous étions alors au mois de septembre. L'incertitude régnait et, sans trop d'informations sur les conflits en cours et les positions à adopter, nous étions toujours dans l'expectative. Pour permettre à l'état-major de l'escadrille de se tenir informé des événements durant les périodes critiques, je mis en place un récepteur de radiotélégraphie dans le bureau de la formation, proche de l'Unité Marine.

En pratiquant l'écoute sur ce poste, j'avais surpris les émissions d'un émetteur clandestin qui donnait en

anglais des renseignements sur tous les mouvements des bâtiments dans le port et sur rade. A la suite de plusieurs observations d'ordre technique, je fus persuadé que cet émetteur était en fait très proche. Je mis le commandant au courant de cette découverte et lui proposai d'essayer de situer la source de ces transmissions en utilisant nos avions mouillés en des points permettant de faire une triangulation radiogoniométrique. L'origine de ces émissions fut située avec certitude sur un vieux cargo allemand arraisonné au début des hostilités et, depuis, mouillé et oublié dans un coin de la rade. Le lendemain, je ne l'entendis plus. Mes questions posées aux autorités afin de savoir ce qu'il était advenu du résultat de mes recherches ne reçurent que des réponses évasives. Il est des choses qu'un quartier-maître, même chef, n'a pas à connaître...

Le 23 au matin, dès six heures, des tracts avaient été lancés sur la ville et sur le port par des avions anglais ; ils invitaient la population et l'armée à bien recevoir les troupes françaises libres et anglaises. Ces tracts précisaient l'heure et la longueur d'onde d'une future émission des Forces Françaises Libres, à dix heures, sur une fréquence que j'ai oubliée !

A dix heures, comme prévu, un appel des FFL nous invitait toujours à faire un bon accueil aux Alliés et nous promettait deux cargos chargés de ravitaillement. Il ne faut pas oublier que depuis plusieurs mois Dakar était l'objet d'un sérieux blocus et adieu les langoustes ; les patates douces en avaient pris la place ! Ce message, pas du tout menaçant, se terminait par cette phrase : « Le général de Gaulle sur un bâtiment français devant Dakar vous parlera peut-être à midi. »

Dans l'incertitude complète de la suite de ces événements, les commentaires allaient bon train. Sûrement il allait y avoir encore un refus et on s'inquiétait tous de la tournure de ces nouveaux événements. Il était 10 h 30, devant le hangar d'Air France, nous en étions là de nos réflexions lorsqu'une forte explosion provenant du port se fit entendre. Un chaland de ravitaillement en mazout (une burette) explosa, répandant son contenu sur la mer. Quelques instants plus tard, pas très loin de nous, ce fut un énorme tas de cacahuètes situé devant la brasserie La Gazelle qui sauta en l'air dans un grand bruit répandant beaucoup de poussière et une intense fumée jaune-verte faisant croire un instant à un nuage de gaz. Plus de doute, de l'extérieur, des bâtiments canonnaient le port.

Vite aux abris ! Tout près du hangar il y avait de gros blocs de béton prévus pour la construction de la digue qui devait relier l'île de Gorée à la côte, sur lesquels des madriers avaient été jetés à la hâte pour créer une protection. J'y courais avec mon ami Le

Doré, un QM radio faisant partie de l'équipage d'un Loire 130, quand brusquement un sifflement nous avertit de l'arrivée d'un obus dans notre direction : nous nous jetâmes à terre. L'engin tomba non loin de nous sur le plan incliné du quai évitant ainsi la percussion de la fusée ; il ricocha, passa au travers des fils électriques pour venir tomber entre Le Doré et moi, nous étions à moins de trois mètres l'un de l'autre. A bout de course, l'obus tomba sur son arrière et n'explosa pas, une chance inouïe ! Un rapide démarrage nous projeta aux abris tout proches.

Quand les tirs cessèrent, nous allâmes inspecter ce projectile qui n'avait pas voulu nous tuer. C'était un obus de 138 mm dont la fusée à demi écrasée sur le côté n'avait pas été percutée. Sur l'ogive, on lisait, marqué à la peinture verte, « Savorgnan de Brazza ». Qu'en aurait pensé Brazza le pacifique ? Un bateau français et des camarades qui nous tiraient dessus, quelle drôle de guerre et que d'amertume !

Le *Richelieu* allait sûrement être l'objectif principal des cuirassés anglais arrivant devant le port et nos hydravions mouillés assez près risquaient fort d'être atteints voire détruits. La décision fut prise de les conduire en un lieu plus sûr, à l'abri de la digue de Bel Air où la future base aéronavale était en construction. Au cours de ce transfert, un avion de reconnaissance anglais venu nous mitrailler fut abattu. La radio étant inutile pour un si court trajet, je me dirigeai après cet événement vers mon poste de combat devant ma mitrailleuse. Avant de m'asseoir, je vis avec effarement qu'une balle avait traversé mon siège !

Quand le *Richelieu*, à peine terminé, quitta Brest en catastrophe pour rallier l'Afrique du Nord, les Allemands étaient aux portes de la ville. Le navire disposait seulement de 48 obus de 380 mm à bord, sans gargousses. Ces gargousses étaient des sacs de poudre d'environ 72 kg ; il en fallait quatre pour le lancement des obus de 380 mm. A l'arrivée du *Richelieu*, le remplissage des gargousses fabriquées à la hâte avait été confié à des matelots inexpérimentés pour ce genre de travail. Croyant sans doute rendre les coups plus performants, ils avaient été beaucoup trop généreux dans le dosage de la poudre. C'est peut-être pour cette raison qu'une explosion se produisit dans l'un des canons, emportant la volée, déséquilibrée, et la tourelle quadruple intéressée devint indisponible.

Le lendemain fut pour moi un jour mémorable ; j'allais assister en spectateur, pratiquement sans danger, à un combat naval. Tout comme au théâtre, assis sur la digue face à la mer, j'ai contemplé cet affrontement, dur mais unique. A l'horizon je distinguais à peine l'escadre anglaise forte de deux cuirassés, cinq croiseurs, dix destroyers, un porte-

avons, plus les forces FNFL. Devant moi, à un peu plus d'un mille, croisaient le *Georges Leygues* et le *Montcalm*, devant eux deux contre-torpilleurs et des petites unités faisant un rideau de fumée pour dissimuler les deux croiseurs. Dans le lointain embrumé, jaillissaient tels des éclairs les coups de départ des canons anglais et quelques instants plus tard des gerbes d'eau entouraient nos bâtiments. Un moment j'ai cru le *Georges Leygues* touché : non, il s'arrêta brusquement, fit un virage serré de 90° et vint à grande vitesse dans ma direction, évitant ainsi la salve suivante. Dans le port, le *Richelieu*, immobilisé le long de la digue, tirait avec ses canons de 380 mm.

Je suis resté fortement impressionné par les véritables actes d'héroïsme de l'équipage du remorqueur *Buffle* et d'une vedette du cuirassé. A chaque reprise du combat, le remorqueur écartait le *Richelieu* du quai, lui permettant de tirer sans heurter le quai. De son côté, la vedette faisait des nuages de fumée sur toute cette scène. J'admirais le courage de ces hommes bravant les coups de 381 mm anglais qui pleuvaient drus autour d'eux ; ils disparaissaient dans les gerbes d'eau pour ressortir un peu plus loin. Un coup au but sur le pont du *Richelieu* ne fit que de faibles dégâts.

Vers la fin de l'après-midi, allant faire la relève pour les réglages de tir, mission qui n'eut pas lieu, les combats ayant cessé, j'eus l'occasion de survoler l'*Audacieux* échoué devant Rufisque, le pont rasé et encore parsemé de cadavres. Quelle tristesse, nous avions invité l'équipage pour un pique-nique la semaine suivante... Brave *Audacieux*, il avait mis une de ses machines hors d'usage pour venir à toute vitesse nous secourir à Brava.

Le lendemain matin, les combats étant terminés à la suite du décrochage des Anglais, un Loire 130 devait décoller pour une mission de reconnaissance, un tour d'horizon. Son radio est introuvable, on me demande de partir à sa place et je saute dans la vedette. Au moment où l'on s'écarte du quai, le radio arrive en courant, c'était Le Doré. « J'y vais, j'y vais, me dit-il, merci d'avoir bien voulu me remplacer. » C'est lui qui partit et je ne devais jamais le revoir. Un avion chasseur de Ouakam les mitrilla à la sortie d'un nuage. Méprise ? J'ose l'espérer et pourtant, de l'avis de tous les aviateurs, la silhouette du Loire 130 était unique.

Au cours de ces furieux combats, nous avions perdu le contre-torpilleur *Audacieux* et les deux sous-

marins *Persée* et *Ajax*. L'*Audacieux*, complètement désarmé, vint s'échouer devant Rufisque. Le *Persée*, surpris en surface dans la brume du début de l'hivernage devant le port, fut attaqué par le cuirassé. Atteint de plein fouet par une salve, il coula rapidement ne laissant que seulement quelques rescapés. La batterie côtière du cap Manuel répliqua et le bâtiment occupé à faire prisonnier les rescapés fut sérieusement endommagé et se retira.

Amarré au wharf du port, le sous-marin *Béveziers* sortait de réparations ; encore taché de larges plaques de peinture rouge, il s'apprêtait à appareiller pour aller au combat. Les rescapés du *Persée* vinrent demander à son commandant, le CC Lancelot, de les prendre à son bord, désireux d'aller prendre une revanche ; il en prit quelques-uns, les autres restèrent à terre.

Etant sur l'appontement, j'entendis le commandant dire à ces derniers : « Je vous vengerai ! » Il tint sa promesse. Le lendemain, le *Béveziers* atteignit le cuirassé *Resolution* de plusieurs torpilles ; très mal en point, avec de nombreuses entrées d'eau, le cuirassé donnant de la bande se retira du combat.

Devant la résistance opiniâtre des forces française, l'amiral Cunningham abandonna son intention de débarquer au Sénégal mais il ne pardonna jamais aux défenseurs de Dakar.

Le départ, adieu mon cher Guilbaud, 6 décembre 1940

Mon affectation à la E4 arrivait à son terme. J'y étais depuis le mois de juillet 1936.

Le 6 décembre 1940, je fis mon dernier vol sur le *Guilbaud*, après une sortie de visite. J'étais vraiment très bouleversé en débarquant. Je l'avais connu alors qu'il était très jeune, tout neuf et maintenant il était dans son troisième âge ! Que de regrets... Avec lui et son équipage j'avais l'impression d'avoir tout bravé, lui accordant une confiance sans limite, mais l'heure de la séparation était arrivée.

Fin décembre, ce fut le départ sur le paquebot *Explorateur Grand Didier*. Avant de doubler le cap Manuel, sur le pont, appuyé au bastingage, j'ai admiré, les larmes aux yeux, mon vieil ami se balançant sur les vagues ; son avant dirigé vers moi, il semblait s'agiter pour me dire adieu. Sans doute m'en voulait-il de l'abandonner, je ne le revis jamais.



Hourtin le 5 mai 1936. De face, le *Guilbaud* montre bien la masse de ses nageoires. (Bouvier)



Le *Cuverville* est de passage à Hourtin du 22 au 23 mai 1936. (Fagnen)

Le LV Daillière, à gauche, qui commande le *Cavelier de Cuverville*, de passage à Hourtin en mai 1936. (Fagnen)





Le *Mouneyrès*, à Biscarrosse en 1936, porte le n° E4-3. (Hébrard)

Berre, début 1937.
Avant de partir en mission
sur le *Cuerville*.
(Jozan)



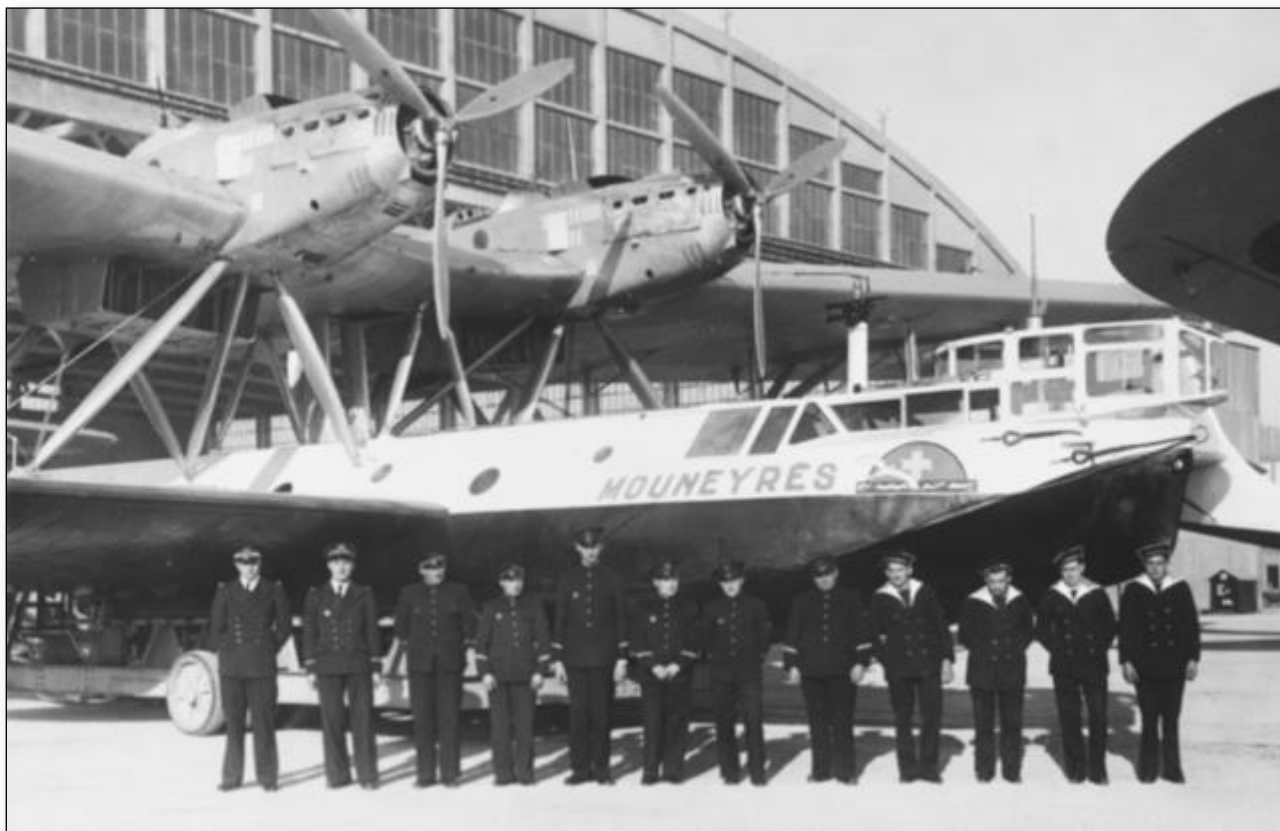
Le *Guilbaud* arborant
son pavillon de beaupré,
à Berre en 1937.
(Hadan)



Le *Cuerville* et le *Mouneyrès* sont à Brest en mai 1937, ici devant le croiseur *Algérie*. (Leriche)



Berre, janvier 1938. L'état-major de l'escadrille E4 :
EV1 Laurent (Osd *Mouneyrès*), LV Kervella (Cdt *Mouneyrès*), CC Jozan, Cdt la E4 et le *Guilbaud*,
LV Rue (Cdt *Cuerville*), EV1 de Rugy (Osd *Cuerville*), EV1 Chouillet (Osd *Guilbaud*),
IM Martin, ingénieur de la E4. (Kervella)



Berre, janvier 1938. L'équipage du *Mouneyrès* : LV Kervella, EV1 Laurent , Mt Floch 1er pil, Mt Duzan, 1er mecvo, SM Tantet 2ème pil, SM Blancher, 1er radvo, SM Simon, 2ème mecvo, SM Lefeuvre, arrimeur, QM Lissillour, mitbo, QM André, arrimeur, PM Lolivier pilote, Mot Larné, mecae. (Kervella)



Berre, janvier 1938. Equipage du *Cuverville*. On notera la modification consistant à surélever le nez vitré, appliquée au printemps 1937. (Jozan)



Berre, janvier 1938.
La E4 au complet.
(Jozan)



Berre, début 1938.
Le *Guilbaud* hydroplanant.
(Jozan)



Berre, début 1938.
Le *Mouneyrès* au mouillage.
On aperçoit un CAMS 55
en arrière-plan.
(Telmon)



Deux Laté 302 au mouillage d'Arzew en mars 1938.
(Guinard)



Bougie le 26 mars 1938. Le *Cuverville* au mouillage.
(Telmon)



Bougie le 26 mars 1938. Les trois hydravions stationnent à Bougie quelques jours. (Jozan)



28 mars 1938.
Au départ de Bougie,
les Laté 302 offrent du spectacle.
(Guinard)

La E4 quitte Berre le 9 juin 1938
pour se baser au Poulmic.
Le *Guilbaud* devant le hangar surnommé
Sainte-Sophie, car son toit rappelle celui de la
basilique d'Istanbul, devenue mosquée.
(Rochefort)





9 juillet 1938.
L'océan est infini
mais le *Guilbaud*
a quatre moteurs
et de longues jambes.
(Lamy)

9 juillet 1938.
Le *Cuerville* vu du *Guilbaud*.
Ces deux appareils participent
ce jour-là à un défilé
sur l'escadre de Brest.
(Jarsaillon)



Le 8 novembre 1939,
le *Mouneyrès*, en panne de moteur,
doit se poser près de l'île Brava,
aux Îles du Cap Vert.
(Baufour)

Île Brava, novembre 1939.
L'empennage du *Mouneyrès*
indique un Laté 301 n° 1017,
résultat d'une permutation
à Dakar avec l'ex-*Ville*
de *Rio de Janeiro*, d'Air France.
(Hacard)



Novembre 1939
au mouillage de l'île Brava.
Equipage du *Mouneyrès*
forcé à l'inactivité.
(Baufour)

Novembre 1939.
Le *Mouneyrès* est finalement
remorqué jusqu'à Dakar,
où il arrive le 19.
(Hacard)





Dakar 1939. Le QM Desroche, au centre, et ses camarades ravitaillent le bord en gallinacés. (Desroche)



Dakar 29 octobre 1940.
A l'occasion de la visite du général Weygand un défilé aérien réunit les appareils de la E4.
Noter les nouvelles livrées avec juste les chiffres 2 et 3 en blanc pour le *Cuerville* et le *Mouneyrès*.
(André Roux)

Dakar 29 octobre 1940.
Le *Cuerville* ne porte aucune marque à l'avant.
La cocarde est à l'arrière.
(André Roux)





Dakar 1940.
Le *Mouneyrès* à la manœuvre.
(Blanc)



Dakar 1940.
Détente à bord du *Mouneyrès*.
(Hacard)



Dakar 1941. Le Mt pilote Willy Blanc, près de son poste de pilotage du *Mouneyrès*. (Blanc)

Dakar 1941.
L'avant du *Mouneyrès*
dans sa livrée de 1941.
La cocarde est passée à
l'avant et le nom est peint.
(Blanc)



Dakar mars 1941.
PM pilote Martial Mandon
affecté au *Cuerville*.
(Mandon)



Dakar 1941. Le *Mouneyrès* au hangar. (Blanc)

Première attaque d'un U-Boot par l'Aéronautique navale en 1939

par Marcel Rault

Dakar, 4 septembre 1939, deuxième jour de la guerre, 16 heures. Conférence (aujourd'hui briefing) du pacha, le capitaine de corvette Durand Couppel de Saint-Front, commandant la 4^{ème} escadrille d'exploration, l'escadrille Croix du Sud et l'hydravion *Guilbaud*, le 4E.1. La 4E a été baptisée *Croix du Sud* parce que composée de trois hydravions Latécoère 302, quadrimoteurs Hispano-Suiza de 930 ch chacun, version militaire du Laté 301 *Croix du Sud* de Mermoz.

La conférence du pacha est destinée à la préparation de la mission de demain. Depuis hier 3 septembre, nous sommes avec nos alliés anglais en guerre contre l'Allemagne nazie de Hitler. Nous n'avons pourtant pas attendu le 3 pour commencer nos missions puisque, avant-hier 2 septembre, nous avons patrouillé, sans résultat, au large de Dakar durant 5 heures et 8 minutes de vol à la recherche du bâtiment allemand *Osmark*, ravitailleur de sous-marins, dont la présence était signalée au sud des Canaries dans la région des îles du Cap Vert. Le commandant nous précise la mission de demain. Embarquement à 7 h, décollage à 8 h ; but de la mission : recherche de bâtiments allemands et surtout de sous-marins, plusieurs U-Booten se trouvant en Atlantique, en attente d'attaques de convois, au large de la Mauritanie et du Sénégal.

5 septembre 1939, 7 h. La barcasse du port transporte sur le *Guilbaud* son équipage composé ainsi : capitaine de corvette Durand, enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe Chollet, premier maître pilote Lolivier, second maître pilote Duluc, premier maître radio Blin, quartier-maître radio Rault, second maître mécanicien Le Louarn, second maître mécanicien Caris, quartier-maître mitrailleur bombardier Lissillour. A 7 h 30 chacun est à son poste ; à 7 h 45 les quatre moteurs tournent et nous hydroplanons vers la sortie du port pour gagner l'aire de décollage par une mer calme et un ciel clair idéal pour notre mission. A 7 h, les quatre Hispano rugissent et arrachent les 24 tonnes du *Guilbaud* à l'élément liquide. Cap à l'ouest, la mission commence. Les membres de l'équipage qui ne sont pas de quart à leurs postes veillent, jumelles collées aux yeux sur la surface de la mer. L'altitude de 400 mètres permet une vision parfaite de la surface de l'océan jusqu'à l'horizon.

9 h 50. En veille au sabord arrière gauche, j'aperçois une barre noire à la surface de la mer, j'affine le réglage de mes jumelles ; pas de doute, c'est un sous-marin en surface et un U-Boot puisque aucun submersible allié ne se trouve dans le secteur. Un pas en arrière, six pas en avant vers le poste, je crie au commandant : « Sous-marin à bâbord ». L'enseigne de vaisseau Chollet dirige ses jumelles et confirme : « C'est bien un U-Boot en surface. »

Le pacha donne la route au patron pilote et en même temps il ordonne à Lissillour d'amorcer les quatre bombes accrochées sous nos plans (deux à tribord, deux à bâbord). Elles pèsent 75 kg chacune et sont munies d'un double système de mise à feu. A l'avant de l'ogive, un percuteur qui fait exploser la bombe au contact d'une surface dure, à l'arrière, au centre du carénage directionnel, un percuteur à ailettes est réglé pour que la bombe explose à quinze mètres d'immersion.

Nous descendons à 200 mètres d'altitude mais nous aborderons l'objectif par le travers. Il est encore à plusieurs milles mais déjà les silhouettes bien visibles s'agitent sur le pont du sous-marin se dirigeant vers le kiosque. Le pacha commande du geste les manœuvres à Lolivier. Il fait effectuer un grand virage de façon à se trouver dans l'axe de route de notre cible. L'enseigne de vaisseau Chollet a mis en place le viseur de bombardement et il a dans la main la commande de largage des bombes. Mais déjà plus personne sur le pont de l'U-Boot qui commence à plonger bien avant notre arrivée sur lui. Je vois les deux bombes de bâbord se décrocher puis celles de tribord dans mon champ de vision alors que la silhouette du sous-marin est encore visible sous l'eau. Nous sommes à peine à 100 mètres du niveau de la mer. Je ne vois plus le sous-marin au moment des explosions. La première est isolée puis trois geysers jaillissent de la surface de l'eau. La première est due au contact du percuteur avec la coque et les trois autres à l'action du détonateur de profondeur. Tous ceux qui sont libres et ont pu suivre l'action lèvent les bras ; nous sommes persuadés d'avoir fait mouche. Le *Guilbaud* reprend de l'altitude et décrit de grands cercles au-dessus du point de bombardement mais rien, absolument rien, n'apparaît à la surface de l'océan redevenu calme.

Le contact radio est établi avec Marine Dakar pour relater les faits par messages codés et communiquer le point exact. Nous apprenons que *Le Terrible*, qui était en alerte, va appareiller pour venir sur place. Après être restés encore une demi-heure en tournant au-dessus de l'océan nous mettons le cap vers Dakar. En route, nous croisons *Le Terrible* qui se dirige à grande vitesse vers le point communiqué.

A 13 h 35 nous amerrissons à Dakar, fiers d'avoir réalisé la première attaque de la guerre contre un U-Boot mais soucieux d'en connaître le résultat. Nous apprendrons en fin d'après-midi que *Le Terrible* a trouvé en arrivant sur place une grande tache de mazout à la surface. Était-ce le fait de la destruction du sous-marin implosant en grande profondeur ? Était-ce une ruse du commandant de l'U-Boot pour faire croire à sa destruction ? En fait, jamais la destruction du sous-marin ne fut homologuée. D'après le site internet spécialisé www.uboot.net, il est probable que le sous-marin soit le U-40, qui effectua une patrouille à partir de Wilhelmshaven du 19 août au 18 septembre 1939.

Les trois jours de Dakar

Dakar, 23 septembre 1940, 7 h 30. Le personnel de l'escadrille 4E est rassemblé devant les baraquements qui nous sont affectés sur l'espace qui les séparent de l'infirmerie de Marine Dakar. Au gré des sympathies, de petits groupes se sont formés dans l'attente du programme de la journée que le pacha et les commandants de bord ne tarderont pas à nous communiquer. Officiers marinières, quartiers-maîtres, matelots, tous discutent de la situation avec plus ou moins de différence d'appréciation, surtout à l'égard de la France Libre et des Anglais.

Avant 8 h, des bruits de moteurs nous font lever la tête ; quelques Swordfish, peut-être une dizaine, que nous croyons être ceux de l'*Hermes*, tournent à environ deux cent mètres d'altitude, sur la ville, sur l'arsenal, sur le port et les bateaux, sur les bâtiments de Marine Dakar, laissant tomber une pluie de tracts qui descendent en tourbillonnant jusqu'au sol. Je ne me souviens pas exactement de la teneur de ces tracts mais ils annonçaient l'arrivée du général de Gaulle accompagné d'une force navale anglaise importante, demandant à tous de se rallier à la France Libre pour continuer avec l'Angleterre le combat contre l'Allemagne. Les discussions dans les groupes s'animent, la majorité des équipages souhaite le ralliement, personne n'est décidé à combattre ces forces bien que certains rappellent Mers el-Kebir. Les officiers viennent d'arriver et leur position est plus nuancée ; ils souhaitent attendre puisque les forces franco-anglaises en font autant. Mais, chez eux, il

apparaît que les sentiments pro-vichystes et anti-anglais sont différents de ceux des équipages volants ou non volants.

Quelques cris nous attirent tous au bord de l'eau vers notre ponton d'embarquement. Il n'est pas encore 9 h, nous apercevons un navire français immobile entre l'île de Gorée et la côte, mettant à l'eau une vedette qui se dirige vers le môle 7 où elle accoste. Elle a sur son avant un pavillon blanc. Un officier débarque (nous disposons de plusieurs paires de jumelles, nous les passant de l'un à l'autre) et marche sur le môle vers un autre officier qui paraît l'attendre. Après quelques minutes, l'officier venu de l'avisos fait demi-tour et embarque sur sa vedette qui quitte le port vers l'avisos. Nous savons alors qu'il s'agit du *Savorgnan de Brazza* et nous saurons que l'officier s'appelait d'Argenlieu. Une rafale de mitrailleuse est tirée, une seule rafale en semonce. La vedette ayant rejoint l'avisos, celui-ci manœuvre pour prendre le large ; un seul coup de canon soulève une gerbe loin du *Savorgnan* qui s'éloigne. Nous apprenons alors que les forces au large sont composées pour la France Libre des avisos *Savorgnan de Brazza*, *Commandant Duboc* et *Commandant Dominé*, et pour les Britanniques des cuirassés *HMS Barham* et *HMS Resolution*, du porte-avions *HMS Ark Royal*, de plusieurs croiseurs dont le *HMAS Australia* et de destroyers. C'était une armada imposante.

Nous saurons aussi que d'Argenlieu s'était vu répondre, à sa demande de ralliement sans combat, que les ordres étaient de résister et que les officiers auxquels il avait transmis le message du général de Gaulle allaient l'arrêter. Comprenant que l'effet de surprise ne jouait plus, d'Argenlieu a décidé de repartir. Effectivement, le gouverneur Boisson avait eu le temps de contacter Vichy et de recevoir l'ordre formel de s'opposer au général de Gaulle.

Les batteries côtières ouvrent le feu sur les forces franco-anglaises relativement proches de la côte. Vers 10 h, les Anglais ripostent et les obus de 381 mm commencent à tomber sur le port, sur l'arsenal et quelques-uns sur la ville. Le bruit des explosions est énorme et les obus qui tombent dans l'eau au milieu du port provoquent de véritables geysers d'une hauteur de 20 à 30 mètres.

Le *Richelieu*, qui est accosté au môle 8, son étrave vers l'entrée du port, ne peut évidemment pas manœuvrer mais se met lui aussi à tirer de sa seule tourelle de 380 mm utilisable et seulement lorsque l'escadre anglaise se trouve dans son angle de tir. Presque tous installés en bordure du terrain de football, sous les filaos, nous regardons ce triste spectacle, nous prenons quelques photos de ces énormes geysers espérant que l'un de ces 381 ne nous dégringolera pas « sur la cafetière », ou sur nos trois

grands hydravions amarrés à leurs bouées dans le port à une paire de centaines de mètres devant nous.

Pendant plus d'une heure c'est l'enfer, suivi brusquement d'un calme absolu, plus un seul tir. Une activité intense a régné et règne toujours sur tous les bâtiments qui se trouvaient amarrés dans le port. Tous ceux qui étaient en état ont quitté le môle ou leur mouillage et s'entrecroisent dans la baie entre Gorée et Rufisque. Les croiseurs tiraient lorsque l'escadre anglaise était à portée. Nous apprenons que les bâtiments français et anglais ont viré vers le large et remontent cap au nord pour se mettre en position de tir par bâbord et faire une nouvelle passe devant Dakar en naviguant nord-sud.

Au début de l'après-midi la canonnade reprend des deux côtés ; les 381 anglais tombent de nouveau dans le port et autour du *Richelieu* immobilisé, sans l'atteindre. *L'Audacieux* est touché en plein par plusieurs obus des croiseurs anglais et prend feu de la poupe à la proue ; il devra s'échouer sur les hauts fonds entre Rufisque et Gorée. Mais l'escadre anglaise est durement touchée ; deux croiseurs et deux destroyers sont atteints et doivent rompre le combat et regagner le large.

Après plus d'une heure d'une canonnade intensive, c'est à nouveau le silence et plus rien ne se produira jusqu'à la nuit. La situation est maintenant claire : l'effet de surprise ayant échoué, si la force franco-anglaise persiste dans son intention de prendre Dakar, Boisson exécutera les ordres de Vichy et Dakar se défendra.

Dans l'ensemble du personnel de l'escadrille tout le monde regrette cette situation. La majorité, sauf les officiers, aurait souhaité se rallier au général de Gaulle, mais maintenant c'est bien fini. La position des anti-Anglais est dure : il faut se battre et le commandement sera suivi. En cours de journée le pacha réunit les équipages et donne les ordres pour le lendemain 24. Des le début de la matinée, si l'attaque sur Dakar recommence nous devons quitter le port en hydroplanant et gagner la base de Bel-Air qui venait opportunément d'être équipée pour nous recevoir. Nous devons profiter d'un moment de répit provoqué par le mouvement de l'escadre pour prendre position entre deux passes.

La nuit est calme et, dès le matin du 24 à 8 h, nous embarquons sur nos trois *Croix du Sud*. Les moteurs sont débâchés, les non-volants débarquent et les moteurs sont lancés sur chaque hydro. Les quatre hélices tournent. Le *Guilbaud* commence à glisser sur l'eau du port, je largue l'amarre de bouée et le *Mouneyrès* suit à deux cent mètres ; le *Cuerville* fait de même derrière nous. Les hydros ont passé la sortie sur l'avant du *Richelieu* et commencent à remonter vers la pointe de Bel-Air.

Brusquement, une escadrille de Swordfish apparaît à basse altitude ; ils paraissent se mettre en file pour attaquer le *Richelieu* à la bombe, mais la défense du navire est efficace car aucun des biplans n'arrive à passer à l'aplomb du *Richelieu* et ils larguent leurs bombes sans risque pour leur cible. L'un d'eux s'est dérouté et se trouve maintenant derrière nous revenant sur nos trois taxis en ligne. Il va nous survoler quand je vois deux vilaines bêtes noires se détacher de sa carlingue et piquer vers nous. Par miracle Floch, le premier pilote qui n'a pu les voir, met la gomme aux quatre moteurs à la seconde même où le Swordfish largue ses bombes, sûrement pour se rapprocher du *Guilbaud* qui avait pris de l'avance.

Nous passons brusquement de 20 ou 30 km/h à 80 ou 100 km/h et les deux bombes pénètrent dans l'eau à une cinquantaine de mètres devant le *Cuerville*. Deux beaux geysers s'élèvent sans nous incommoder. Jusqu'à cet instant aucune des mitrailleuses de nos trois hydros n'avait tiré mais là, c'en est trop et Lissillour, Planesas et moi, chacun dans notre tourelle, ouvrons le feu sur cet Anglais qui, sûrement dépité de n'avoir pu vaincre la défense du *Richelieu*, venait sans risque essayer de nous détruire. Il passe maintenant au-dessus du *Guilbaud* dont les trois mitrailleuses entrent aussi en action. L'avion paraît atteint, il laisse derrière lui une traînée blanche et perd de l'altitude en se dirigeant vers Rufisque ; nous le suivons de yeux et le voyons s'écraser en mer avant d'atteindre la côte. Par radiophone, avec notre émetteur Ponsot, le commandant d'escadrille demande à notre commandant de bord, le lieutenant de vaisseau Hacard, de le suivre en hydroplanant jusqu'à l'avion anglais pendant que le *Cuerville* rejoindra le mouillage de Bel-Air.

Lorsque nous arrivons sur place, un canot de Rufisque, avec à son bord un second maître et trois matelots, recueille un officier, le pilote et un sous-officier de l'*Ark Royal*. L'officier est blessé par une balle qui lui a traversé le mollet de bas en haut, de la cheville jusqu'au genou. Du Swordfish, seul l'empennage sort de l'eau bien claire, le biplan est piqué en biais, son hélice tordue touchant le fond. Les deux aviateurs sont laissés aux mains du second maître et le commandant lui ordonne de les conduire sans délai à l'Amirauté à Dakar. Nous gagnons alors notre nouvelle base de Bel-Air. Lors de la venue du général Weygand fin octobre 1940, le Swordfish retiré de l'eau sera exposé sur la place Protet et, à cette occasion, l'escadrille fera le seul défilé aérien de son existence, avec les trois *Croix du Sud*, *Guilbaud*, *Cuerville* et *Mouneyrès* survolant à 300 mètres d'altitude la ville en remontant au-dessus de l'avenue William Ponty.

Mais, pendant ce temps, que se passe-t-il ? De Bel-Air, nous ne pouvons rien voir mais seulement entendre le bruit des explosions. L'attaque aérienne sur le *Richelieu* ayant échoué, le *Barham* et le *Resolution* reprenaient leurs tirs avec leurs 381 mm et allaient subir leur premier gros revers. Nous apprenons que le sous-marin *Béveziers*, sorti du port à la pointe du jour, s'était placé à l'immersion périscopique et immobile sur la route désormais classique empruntée par les bateaux anglais à chaque passe, et qu'il avait torpillé le *Resolution* qui a dû, fortement touché, s'éloigner vers le large, suivi par le reste de l'escadre. La fin de journée du 24 sera calme pour nous mais les Martin 167 de l'armée de l'Air à Ouakam ont pris l'air et vont harceler l'ennemi. Nous admirons ces merveilleux bombardiers en piqué américains qui ne sont arrivés qu'après la bataille de France. J'irai, d'ailleurs, invité par l'armée de l'Air, voler sur l'un deux, ce vol hors Aéronavale ne figurant pas dans mon livret de vol.

Le 25, au milieu de la matinée, les tirs anglais reprennent mais nous savons que le *Barham* est seul maintenant pour arroser le port et les batteries côtières de ses 381. Pas pour longtemps d'ailleurs car, au cours de sa première passe, un des Martin qui ont repris l'air place une bombe de 500 kg sur l'arrière du cuirassé qui, ayant des difficultés à manœuvrer, doit à son tour rompre le combat et c'est ainsi que l'escadre anglaise complètement défaite doit s'éloigner au large.

Le 26, le *Mouneyrès* décollera de Bel-Air vers 10 h pour aller reconnaître la position des Anglo-Français. Après une heure de vol nous voyons tous les bateaux entourant le *Resolution* et le *Barham* qui se traînent ensemble semblant naviguer à moins de 10 nœuds. Le commandant me fait passer un message chiffré que je transmets à Dakar avec mon Bronzavia, poste émetteur sur ondes longues et courtes.

Notre proche présence doit déplaire aux Anglais car des éclairs jaunes apparaissent sur les bateaux et en même temps des petits nuages noirs commencent à nous entourer. Nous sommes à la merci de leur artillerie antiaérienne mais nous n'insistons pas et faisons route vers Dakar. Ainsi se terminèrent pour moi comme pour mes camarades les trois jours de Dakar. Aujourd'hui encore, avec le recul du temps je pense que ce fut pour la France Libre une occasion manquée. Si, par une attaque surprise à l'aube du 23, les avisos français avaient pénétré dans le port, suivis à courte distance par l'escadre anglaise et qu'en même temps des troupes avaient été mises à terre vers les Mamelles et à Rufisque, le général de Gaulle n'aurait pas trouvé de résistance et le Sénégal se serait rallié dès 1940.

En laissant au gouverneur général Boisson le temps de prendre les ordres à Vichy dès le lancer de tracts et compte tenu de l'imprécision des tirs des cuirassés anglais dont plusieurs bordées tombèrent sur la ville, l'opération MENACE était vouée à l'échec.

L'heure la plus longue ou la traversée du pot-au-noir

26 novembre 1939, il est 5 heures. Je viens de m'éveiller sans que personne ne vienne me secouer. Le jour arrive, je mets les pieds à terre. Desroche m'entend, se réveille, lui aussi vite debout. Dans 45 minutes il faudra être au ponton, monter dans la barcasse pilotée par François N'Diaye, le matelot noir de Marine Dakar, avec les autres membres de l'équipage et rejoindre le *Guilbaud* mouillé à quelques encablures, solidement manillé à sa bouée.

Hier à 16 h, le pacha nous a réunis pour sa conférence-briefing. Nous devons décoller à 7 h précises, direction le grand large, avec pour mission la recherche du *Graf Spee*, ce corsaire allemand dont la présence est signalée en Atlantique Sud où il a coulé plusieurs cargos anglais, et de l'*Altmark*, ravitailleur de corsaires et de sous-marins.

Aurons-nous la chance de surprendre un U-Boot en surface, lui larguer sur le râble nos quatre bombes anti-sous-marines, comme nous l'avons fait le 5 septembre à 300 km au large de Dakar (première attaque d'un sous-marin allemand depuis le début des hostilités) ? Une telle chance ne se renouvelle pas souvent, mais qui sait ?

Le pacha me charge comme habituellement de ravitailler la cambuse pour la journée de vol, petit déjeuner, déjeuner et éventuellement dîner. Tout le monde me réclame du Toulal, vin rouge et rosé que l'on trouve dans une épicerie proche du marché Kermel. C'est un excellent cru marocain. Pour le reste, débrouille-toi, c'est ton job.

A 17 h, je prends la traction affectée à l'escadrille et vais faire les achats pour des repas froids bien entendu, avec charcuterie et légumes pour salade. J'ai toujours à bord une bouteille de vinaigrette préparée, des délicieux poulets sénégalais dorés à souhait, des tranches de rôti de porc, des bananes et des mangues. En rentrant, j'entrepose le contenu des trois cageots dans la glacière du mess des officiers marins où je prendrai du pain frais et de la glace. Le boy m'attendra à 5 h 30 pour tout apporter à la barcasse de François.

Durant l'après-midi, l'équipage non volant a fait le plein, soit 12 000 litres d'essence répartis dans les six réservoirs, deux à l'avant, deux au centre, deux à l'arrière, que constituent les nageoires de notre

Latécoère 302 *Guilbaud*, avec quatre moteurs 12 Y (12 cylindres en V) de 930 ch au lieu des quatre moteurs 12 X de 650 ch qui équipaient l'hydravion de Mermoz. Marc et Caris, les deux mécaniciens volants, ont fait tourner les bourrins et procédé aux derniers réglages. Mon ami et second radio Desroche, dit Papillon, s'est occupé des énormes batteries au cadmium-nickel bien chargées pour assurer un bon démarrage des moteurs et l'alimentation optimale des postes radio dont le gros Bronzavia à longue portée. Tout doit être fin prêt.

5 h 30, ce 26 novembre. Je passe au mess où le boy Joseph, matelot de Marine Dakar, m'attend en chemisette blanche et béret blanc à pompon rouge, ce qui fait encore ressortir davantage son visage noir ébène avec sur chaque joue les trois balafres obliques, marques de son ethnité. Nous prenons la « bouffe », le vin, un demi-pain de glace en quatre morceaux, du pain frais, deux grands thermos de café et nous rejoignons l'embarcadère. Il fait un temps superbe, le ciel est déjà bleu azur, sans un nuage. Une petite brise vient du large, faisant à peine frissonner les cimes des filaos dont les gouttelettes suintant au bout de leurs fins rameaux brillent comme des roses de diamant étincelant au soleil levant. Quelques charognards, au long cou pelé et au bec crochu, sont perchés à la cime des arbres et, de temps en temps, l'un d'eux s'envole pour décrire une orbite lente et planée avant de se reposer à son point exact de départ.

François est là avec son canot à moteur, l'équipage est au complet : capitaine de corvette Durand Couppel de Saint Front, le frère de Marin Marie, peintre de la Marine, commandant la 4^{ème} escadrille d'exploration et l'hydravion *Guilbaud*, le 4E1, enseigne de vaisseau Chollet, premier maître pilote Lolivier, le patron, second maître pilote Duluc son adjoint, premier maître radio volant Miossec, Desroche et moi, jeunes quartiers-mâtres, ses seconds, premier maître mécanicien volant Marc, dit Petit Zef, second maître Caris, son adjoint, François Lissillour, mitrailleur bombardier. Un équipage breton à deux exceptions près. Deux mécanos non volants nous accompagnent pour débâcher les quatre moteurs.

A 6 h pile, l'embarcation quitte l'appontement et, quelques minutes plus tard, accoste la nageoire tribord du *Guilbaud*. La porte ouverte, on s'engage dans la coque. Desroche et Lissillour m'aident à caser tout mon matériel ; la charcuterie, la viande et le vin dans notre mini-glacière, sont placés au poste central sous les couchettes, avec la glace. Le commandant est à l'avant avec l'officier en second, les mécanos sont montés aux fuseaux-moteurs, les pilotes à leurs sièges respectifs. Lissillour vérifie encore une fois l'armement ; les quatre bombes et les

cinq mitrailleuses, une de tourelle avant, deux des tourelles des fuseaux-moteurs et deux des sabords. Tout le monde a mis le casque et revêtu la combinaison ignifugée. J'ai rejoint l'avant et enlevé la trappe circulaire de la tourelle pour pouvoir démaniller et libérer notre grand taxi de sa bouée.

6 h 45. Les quatre moteurs tournent, le canot de François et des deux mécanos s'écarte du bord. Je suis prêt à démaniller et larguer la bouée. Les quatre moteurs tournent plus vite. Le pacha me commande de larguer. Le *Guilbaud* glisse sur l'eau et se dirige vers la sortie du port.

6 h 55. Nous hydroplanons à l'extérieur du port. La mer est calme, le creux des longues vagues ne dépasse pas 80 cm. Face au vent, les 48 cylindres des quatre moteurs rugissent d'une même voix. Le *Guilbaud*, son patron pilote aux commandes, glisse de plus en plus vite, manche au tableau. Lolivier a tiré légèrement le manche à lui, l'appareil déjà jauge, il est sur le redan, sa vitesse augmente. Lolivier met toute la gomme et tire davantage sur le manche. Le *Guilbaud* s'arrache à la mer et prend lentement de la hauteur avec ses 44 mètres d'envergure et ses larges ailes argentées. Nous sommes à cent mètres d'altitude en passant à la hauteur de l'île de Gorée.

Maintenant, c'est pour nous, et pour toute la journée, le ciel et la mer. Le premier pilote enclenche le pilote automatique mais reste prêt à reprendre les commandes à la moindre alerte ou défaillance de celui-ci. La vie va se dérouler au rythme des heures, une heure de quart à tour de rôle, officiers, pilotes, radios et mécaniciens à chaque poste. Seul Lissillour est disponible, il pourra m'aider à servir les deux officiers dans le poste de navigation, tout à l'avant, au moment des repas.

Après une heure de vol, commence la surveillance de l'océan, en réalité ébauchée dès les premières minutes. Un des deux officiers à l'avant, deux membres de l'équipage disponibles aux deux sabords bâbord et tribord, jumelles aux yeux, vont sans cesse scruter la surface de la mer jusqu'à l'horizon. Notre altitude d'exploration est de 500 mètres, maintenue en permanence. Miossec, qui a pris le premier quart radio, prend contact avec les opérateurs de Marine Dakar et fait un essai de gonio sur la station fixe des Mamelles, QSA-QTC. Tout va bien.

De 8 h à 8 h 30, casse-croûte pour tous avant la relève du premier quart. A 9 h, je mets les écouteurs et relève Papillon à la radio. Vers 9 h 30, nous découvrons sur tribord les îles du Cap Vert. Je capte un message de l'aérodrome de l'île de Sal à un avion italien, lui signalant notre présence et le risque d'une collision. Nous ne verrons jamais cet avion italien.

Le pacha donne le cap à Duluc, qui est aux commandes. Nous nous dirigeons sud-sud-ouest, la

grande patrouille commence, les jumelles ne quittent plus les yeux de ceux qui sont de veille. La mer est beaucoup plus agitée et nous ressentons des turbulences. Nous survolons un cargo anglais bien isolé au milieu de l'océan, hors de tout convoi. Quelle belle proie pour le *Von Spee*. Il envoie les pavillons de reconnaissance et nous continuons notre route. Le bruit des moteurs est régulier mais intense dans cette coque non insonorisée ; ceux qui sont libres conversent avec difficulté en haussant le ton.

De midi à treize heures, nous déjeunons. Je prépare un plateau et le porte aux deux officiers qui mangent ensemble dans le poste de navigation. Les autres membres de l'équipage viennent à tour de rôle se restaurer au poste central. Le Toulal rosé bien frais et gouleyant réjouit les palais, tout le monde y fait honneur... modérément. Il est préféré au rouge pour ce genre de repas. 14 h, le ciel est nuageux. Le pacha et l'enseigne font le point. La règle glisse sur les cartes, ils tracent la route du retour, cap à l'est-nord-est vers l'amer des Mamelles à Dakar. La mer s'est encore durcie. Nous croisons un cargo portugais cap à l'ouest, qui tape dans la lame. Les creux sont sûrement de cinq mètres au moins, l'écume borde chaque crête des longues vagues.

Desroche est de quart radio, Lolivier aux commandes. Je suis assis sur la plaque marchepied qui recouvre, dans l'allée centrale, les batteries. Desroche devant son Bronzavia, est à ma droite, Caris, qui surveille le tableau des quatre moteurs, à ma gauche. Devant moi le poste de pilotage double, Lolivier aux commandes à gauche, Duluc à droite devant le poste de navigation. Les compte-tours des moteurs ne sont pas au tableau de contrôle du mécanicien mais au tableau de bord des postes de pilotage côté allée centrale, deux à gauche devant le premier pilote (moteurs AVG et ARG) deux à droite devant le second pilote (moteurs AVD et ARD) mais tous les quatre visibles des deux pilotes d'un seul coup d'œil.

Brusquement, le ciel clair s'assombrit et nous nous trouvons dans une pâle grisaille devant un mur noir. Quelle guigne sur la route du retour avec le pot-au-noir entre nous et Dakar, 100, 150 km de diamètre ou plus, qui sait ? Le pacha vient discuter avec Lolivier et Duluc et j'entends en partie leur conversation. Le commandant décide de faire un grand cercle en attendant de prendre la décision, contourner ou tenter de traverser cette saloperie de tornade perpétuelle qui erre sur l'Atlantique Sud.

Contourner, nous n'avons pas assez d'essence. Se poser en pleine mer avec des creux de cinq mètres, c'est la catastrophe et la mort assurée pour tous. Le commandant décide de tenter la traversée et fait prévenir l'ensemble de l'équipage de sa

décision. Il commande à Lissillour de fermer les sabords du milieu. Personne n'émet la moindre objection, la décision du CC Durand Couppel de Saint Front est sans aucun doute la bonne. « A Dieu vat ! » L'enseigne a codé un message indiquant notre position, notre route et la décision prise. C'est Desroche qui le transmet et obtient l'accusé de réception malgré d'énormes difficultés dues aux « atmosphériques » (brouillage intense). C'est fait et nous avons repris notre route à l'est lorsque brusquement nous pénétrons dans un enfer noir ; l'eau ruisselle sur toute la surface du *Guilbaud*. Nous voyons à peine le bout de nos plans et les petits mâts d'antenne fixe implantés à leurs extrémités. Desroche est obligé de remonter et d'enrouler l'antenne flottante puis de couper les couteaux d'antenne fixe. Des étincelles s'allument sur ceux-ci et il ne faut pas risquer de bouziller notre Bronzavia. Et cette eau à l'extérieur ! La pluie est tellement dense qu'on ne la voit pas tomber, on a l'impression d'être dans l'eau. Quelques gouttes s'infiltrèrent sur le pourtour de l'opercule en rhodoïd bleu translucide au-dessus de la tête du patron pilote. Elles tombent sur ses cuisses. Il a enlevé sa combinaison et il est en short blanc, l'eau n'est pas froide. Tout le monde est calme et silencieux, lorsqu'après une quinzaine de minutes la musique du moteur arrière droit change de tonalité. C'est nettement perceptible et, devant mes yeux, l'aiguille de son compte-tours s'affole passant de 1 800 à 1 500 puis 1 200 tr/min. Elle remonte à 1 600 et, d'un seul coup, on ne perçoit plus le bruit du moteur alors que les trois autres continuent à tourner régulièrement. Caris a déjà ouvert la trappe et monte à l'échelle donnant accès aux fuseaux-moteurs. Marc l'attend au bas des échelons. Caris descend et tous deux rendent compte au commandant venu aux nouvelles. L'eau s'est infiltrée en quantité sous les capots-moteurs et a noyé l'ensemble du dispositif d'allumage. Il faut freiner l'hélice.

Lolivier a déjà compensé aux volets et augmente de 100 tr/min le régime des trois autres moteurs. L'hélice arrière droite est freinée. Il faut continuer en tenant le cap. Un quart d'heure encore et toujours cette masse d'eau qui nous entoure, aucune visibilité. Lolivier est maintenant assis dans une flaque d'eau, impossible de colmater le pourtour de l'opercule. Brusquement, la musique du moteur avant gauche change elle aussi épisodiquement. Elle est moins régulière et l'aiguille de son compte-tours s'agite entre 1 700 et 1 900 tr/min. Cette fois, c'est sérieux. Si l'avant gauche cale, dans les minutes qui suivront, l'arrière gauche, insuffisamment refroidi, s'arrêtera aussi et ce sera l'impact dans cette mer démontée, que nous ne voyons même pas à 400 mètres au-dessous de nous. Tous ont pleinement conscience de

la situation mais aucun affolement, les regards sont nets, sans crainte.

Le commandant met ses lunettes sur le casque, il ouvre et enlève la trappe circulaire de la tourelle avant du poste de navigation, il monte sur les appui-pieds de la tourelle, il a le buste hors de la coque, inondé par cette pluie diluvienne qui ruisselle et pénètre autour de lui dans le cockpit avant. L'enseigne a replié les cartes et rangé à l'abri les instruments de navigation. Moi, je regarde ce foutu compte-tours et cette aiguille qui oscille presque sans arrêt.

J'ai fermé les yeux un moment, combien de temps, je ne sais pas, mais le film de ma courte vie se déroule à vitesse accélérée. Mon enfance à Champagny au milieu des miens, mon père avec sa belle moustache, ma mère toujours souriante avec peut-être un petit faible pour moi, l'enfant de l'après-guerre. Mes premières vacances en Bretagne chez mon grand-père maternel. L'école, mes instituteurs, surtout M. Cachot, cet homme exemplaire qui a su si bien ouvrir mon jeune esprit, éveiller mon intelligence, entre nous c'était presque de la complicité. Je lui dois tout à cet instituteur de la 3^{ème}, un grand maître d'école. Mon frère Robert, mon aîné de 12 ans qui me glissait le dimanche une pièce de 10 francs pour que je ne sois pas sans argent de poche au milieu des copains. Et puis c'est Louis Renaud, ce garde forestier breton en poste à Plancher-les-Mines, ancien marin, ami de la famille (des Bretons exilés dans l'est). C'est lui qui m'a incité à m'engager dans la Marine, à la fin de mes études au cours complémentaire, après le BE, dans la Royale comme il disait. Ce sont mes débuts dans la Marine à l'école des radios sur l'*Océan*, cuirassé désaffecté à Toulon et tout de suite après, l'école des radionavigants de l'Aéronautique navale à Hourtin avec, pour mes dix-huit ans, ce macaron du personnel navigant que nous portons toujours en vol et dont je suis si fier.

J'ai rouvert les yeux, bien d'autres détails ont défilé durant ces quelques instants. Je saurai plus tard que tous mes compagnons ont comme moi revécu plus ou moins intensément leur vie. Je crois que c'est normal lorsque brutalement, d'une seconde à l'autre, la mort peut vous saisir, les Parques ayant coupé les fils.

Je suis de nouveau complètement dans le coup, tous ceux qui ne sont pas de quart, Miossec, Marc, Lissillour sont dans le couloir derrière moi, debout ou assis sur les couchettes mais, comme moi, ils ont les yeux fixés sur le compte-tours de l'avant gauche dont l'aiguille continue de trembloter, épée de Damoclès suspendue sur nos têtes.

Duluc, au poste de pilotage tribord, est prêt à relayer Lolivier en cas de défaillance. Brusquement le pacha descend de son perchoir. Il est trempé,

dégoulinant d'eau. Il fait signe au patron de virer légèrement vers bâbord. Que se passe-t-il ? Nous sommes vite fixés, en quelques minutes, une, deux, trois... Je ne sais plus, ce temps n'existe pas, nous passons de la nuit au jour, le ciel est bleu, le soleil éclatant mais, au-dessous, toujours l'océan avec ses grandes lames et ses creux profonds. Le pacha vient vers Lolivier et lui serre longuement la main droite, la gauche tenant toujours fermement le volant du manche. Il serre aussi celle de Duluc et fait un signe amical à tous.

Quelques instants encore dans la sérénité et l'aiguille du compte-tours AVG se stabilise, à nouveau le moteur tourne rond ; que sa musique est belle... Caris monte aux fuseaux, l'arrière-droit a encore de l'eau sur ses allumeurs, il faut attendre mais avec trois moteurs qui tournent maintenant comme des horloges, nous sommes tranquilles. Un quart d'heure encore et Caris remonte aux fuseaux et revient en indiquant que l'on peut tenter de relancer l'arrière-droit. L'hélice est défreinée, contact, et voilà le quatrième Hispano qui fait entendre une bien agréable musique. Le commandant chiffre un message que Miossec, ayant repris le quart, transmet à Dakar.

Combien de temps s'est-il passé ? Soixante-cinq minutes, a noté le commandant, entre notre entrée et notre sortie du pot-au-noir. Dieu que la vie est belle ; à tour de rôle, nous nous serrons longuement la main en échangeant de profonds regards, sans rien dire. Clotho, Lachésis et Atropos ont peut-être renoncé à trancher d'un seul coup dix fils bien solides.

Quelques heures encore et, à 18 h, Duluc, qui a remplacé aux commandes le patron épuisé, nous amène directement en vue des Mamelles. Quelle précision de nos deux officiers dans la navigation. A 18 h 10, nous amerrissons, la journée est presque finie. Nous sommes prêts à repartir demain ou les prochains jours pour une nouvelle patrouille en mer. Au débarquement, l'équipage non volant est là pour nous accueillir ; ils étaient informés.

Le lendemain nous apprendrons que *Le Terrible* et *L'Audacieux*, contre-torpilleurs de la force « Y » étaient prêts à appareiller durant tout l'après-midi.

Le commandant nous réunit au bout de l'embarcadère, il est 19 heures. Il nous dit : « Mes petits, rendez-vous à l'aubette en grande tenue à 20 h 30, ce soir nous sortons, je vous invite. » Et ce fut, pour clore cette journée, chez Jean Tarn, le repas le meilleur et le mieux arrosé, et aussi la plus gaie et la plus folle soirée. L'équipage était réuni, pour faire la fête, autour du capitaine de corvette Durand, sans distinction de grade ou de spécialité. L'équipage avec un grand E.

Les commandants de l'escadrille E4 et les commandants de ses Latécoère type *Croix du Sud*

Escadrille d'aviation E4 (2ème). 4 février 1936

Escadrille d'aviation 4E. 1er août 1940

CC	Baron	Gabriel	04.02.1936		04.09.1937	
CC	Jozan	Edouard	04.09.1937		.08.1938	
LV	Rue	François	.08.1938	cdt p.i.	16.09.1938	
CC	Durand Couppel de Saint-Front	Yves	16.09.1938		27.09.1940	
LV	Mangin d'Ouinice	Xavier	27.09.1940		04.05.1942	
CC	Porcher	Louis	04.05.1942		27.04.1943	
LV	Aragnol	Henri	27.04.1943		15.08.1943	Diss.
Intégrée, après dissolution, à la 1FE qui devient 7FE						

Latécoère 302 *Guilbaud* (E4-1)

LV	Hébrard	Paul	01.01.1936		23.06.1937	
CC	Jozan	Edouard	04.09.1937	(1)	.07.1938	
CC	Durand Couppel de Saint-Front	Yves	16.09.1938	idem	27.09.1940	
LV	Mangin d'Ouinice	Xavier	27.09.1940	idem	13.06.1941	Désarmé
(1)	et cdt l'escadrille E4					

Latécoère 302 *Mouneyrès* (E4-3)

CC	Baron	Gabriel	04.02.1936	(1)	04.09.1937	
LV	Kervella	André	05.09.1937		04.04.1939	
LV	Hacard	Pierre	04.04.1939		06.03.1941	
LV	Sirouy	Jean	06.03.1941		15.11.1941	(2)
Premier vol le 23.04.1936						
(1)	et cdt l'escadrille E4					
(2)	appareil réformé					

Latécoère 302 *Cavelier de Cuverville* (E4-2)

LV	Daillière	Henri	03.03.1936		20.08.1937	
LV	Rue	François	20.08.1937		20.04.1940	
LV	Roux	André	20.04.1940		29.04.1941	(1)
(1)	appareil réformé, dernier vol le 12.04.1941					

Latécoère 301 *de l'Orza* (E4-4)

LV	Normand	Henri	25.08.1939		03.09.1939	
EV1	de Roux	Philippe	03.09.1939		25.06.1940	(1)
(1)	sabordé à Biscarrosse					