

UN TÉMOIGNAGE EXCEPTIONNEL

# Dieudonné Costes, pilote de chasse

*Qui se souvient qu'avant de réussir la première traversée Est-Ouest de l'Atlantique Nord avec Bellonte, Costes avait été un as de la chasse ? Nous avons retrouvé un enregistrement inédit où il raconte son expérience dans l'Armée d'Orient.*

**d**ieudonné Costes réalisa avec Maurice Bellonte, la première traversée de l'Atlantique Nord d'est en ouest (face au vent), à bord du Breguet XIX *Point d'Interrogation*. Cet exploit sensationnel le rendit mondialement célèbre, mais fait aussi, paradoxalement, oublier le reste de sa carrière.

Bien avant cette traversée, Dieudonné Costes était déjà connu, son nom avait figuré dans les grands récits d'aviation dès 1918 : pendant la Première Guerre mondiale, il avait été pilote de chasse et, affecté sur le front d'Orient, en Macédoine (aujourd'hui le sud de la Yougoslavie), il y était devenu l'as des as alliés.

En 1968, Jac Remise recueillit les souvenirs dont vous allez lire le récit inédit. Il s'agit d'une interview enregistrée sur bande magnétique.

Le teint frais, les cheveux blancs, l'oeil

pétillant et le maintien solide, Dieudonné Costes, mort en 1973, avait alors 76 ans. C'était un homme poli, accueillant et d'une grande simplicité malgré les honneurs qu'il avait reçus dans sa vie, surtout après son raid Paris-New York, et malgré la position sociale importante qu'il occupait.

Nous avons conservé de cette conversation la plus grande partie qui concernait l'aviation de chasse. Mais il y a quelque chose que nous ne pouvions retranscrire : le calme de sa voix et son accent rocailleux, avec une façon bien particulière de rouler les R...

**Jac Remise :** M. Costes, durant la Première Guerre mondiale, vous étiez pilote de chasse ; combien de victoires avez-vous remportées ?

**Dieudonné Costes :** Neuf.

**J.R. :** En quelle année avez vous eu l'idée d'entrer dans l'aviation ?

**D.C. :** En 1912. J'ai le brevet de pilote civil 1046 de septembre 1912. Je n'ai été militaire qu'au mois d'octobre 1913.

En couleurs, Dieudonné Costes en 1968, au Musée de l'Air, devant le Breguet *Point d'Interrogation* sur lequel il traversa l'Atlantique avec Maurice Bellonte (Photo Jac Remise).

En médaillon, Costes (à droite) et son équipier Lashermes, devant un Nieuport 24, sur le front d'Orient (Service Historique de l'Armée de l'Air).



8,  
nf  
sa  
te  
on  
rt  
te

**J.R. :** Comment s'est passé votre entraînement ?

**D.C. :** L'entraînement était des plus rudimentaires, car, pour apprendre à voler en 1912, on allait sur ce qu'on appelait un rouleur (1). On effectuait ensuite des lignes droites sur deux kilomètres, avec des Blériot type traversée de la Manche (parce que j'ai passé mon brevet sur Blériot), en volant un petit peu par-dessus le terrain. Après, on pouvait faire un tour de piste. Pour passer le

**D.C. :** Je ne sais pas... mais au moins six mois. Notez que j'avais déjà fait une période sur le front français, de la déclaration de guerre jusqu'en décembre 1914, au moment où j'ai été blessé du côté de Reims. Ensuite, j'étais rentré comme moniteur à l'école de chasse où j'étais resté jusqu'en septembre 1915. Je suis revenu sur le front français en 1915, pour quelques mois. Fin 1915, je suis parti à l'Armée d'Orient où je suis resté jusqu'à la fin.

**J.R. :** Comment y êtes-vous venu ? Par les exploits de vos camarades ?

**D.C. :** Non... par un penchant naturel...

Ce sont des choses difficiles à expliquer, on fait de la reconnaissance ou du bombardement de nuit (parce que j'ai été un peu mis à "toutes les sauces")... Alors, on finit par trouver la chasse intéressante.

**J.R. :** Je crois que vous êtes modeste, car vous aviez la réputation d'un pilote habile. Fallait-il voir dans vos capacités de pilote la raison de cette attirance ?

**D.C. :** Oui, oui ! Les qualités propres du pilote sont très importantes dans la chasse.

Il y a pour le pilote de chasse, un coefficient personnel considérable... Je ne voudrais pas sous-estimer la valeur de beaucoup de pilotes de chasse, mais un très faible pourcentage d'entre eux avaient des résultats.

Vous le savez bien, puisque vous vous intéressez aux pilotes de chasse, et que ceux que vous avez rencontrés vous ont dit la même chose. En fait, la plupart des pilotes de chasse n'avaient des résultats que parce qu'ils

**Ci-contre, un Spad VII sur le terrain de Gorgop, où Costes fut affecté. Le pilote est le Lt Lebourg. En képi, le Cdt Denain. Futur général et ministre de l'Air, il commandait l'aéronautique militaire de l'Armée d'Orient. Le Spad est simplement recouvert, au pinceau, de vernis cellulosique, probablement jaunâtre (SHAA).**



*Je m'amusais, en guise d'entraînement, à abattre les rapaces avec mon avion de chasse, à 6500 m*

brevet, on nous demandait deux fois cinq "huit" en vol ; c'était tout. Nous avions une formation très rudimentaire. Même après, quand la guerre est arrivée, les pilotes doués moyennement ne passaient pas plus d'un mois, un mois et demi à l'école.

**J.R. :** N'était-ce pas tout de même trop peu, même si la formation était complétée en unités ?

**D.C. :** Non, pour certains, ceux qui s'acclimataient, les plus prudents, c'était suffisant. Mais il est vrai que la plupart des pilotes perdus, étaient abattus lors de leurs trois premiers mois au front.

**J.R. :** Après ces mois terribles, le pilote était-il, si l'on peut dire, "paré" ?

**D.C. :** On disait plutôt, en jargon aéronautique, qu'il était "vacciné". Mais la "vaccination", selon moi, était beaucoup plus longue, je crois qu'elle demandait au moins une année, une année et demie de front et pas mal de coups durs.

**J.R. :** Combien de temps vous a-t-il fallu pour être "vacciné" en Macédoine ?

**J.R. :** Quel a été votre première aventure aéronautique en combat... Auriez-vous un souvenir, par exemple : votre blessure ?

**D.C. :** Non... ma blessure c'était un schrapnel (2) ! le souvenir est sans histoire.

**J.R. :** Cela veut dire tout de même que l'on vous tirait dessus depuis le sol !

**D.C. :** Oui, c'est un schrapnel qui m'est entré dans une main, le 23 décembre 1914.

**J.R. :** Vous survoliez la Champagne à cette époque ?

**D.C. :** J'étais du côté du fort de la Pompelle, à Reims, et je volais sur un Voisin.

**J.R. :** Étiez-vous pilote de reconnaissance ?

**D.C. :** J'étais pilote de reconnaissance, oui ; du reste, la chasse, à ce moment-là, n'existait pratiquement pas. Frantz a descendu un avion dans la région de Reims, sur un Voisin d'observation, tout à fait dans le voisinage de l'endroit où j'étais.

**J.R. :** Quand vous est-il venu l'idée de devenir un chasseur ?

**D.C. :** Oh, vous savez... la transition est assez longue.

avaient la chance d'être avec un groupe, avec un chef de patrouille qui était en quelque sorte le "matador" : celui qui faisait la "mise à mort".

Dans un cas pareil, je veux dire que si une patrouille de cinq ou six avions abattait un avion ennemi, cet avion était compté à tout le monde. C'était ainsi ! Mais la plupart du temps, c'était toujours le même dans la patrouille qui donnait la "muerta"... C'est bien connu !

**J.R. :** Voulez-vous dire que tous les pilotes de cette escadrille s'attribuaient une victoire chacun pour un seul avion abattu ?

**D.C. :** Non, ce n'était pas ainsi que l'on comptait. D'une manière générale, pour un avion descendu par quelqu'un d'un groupe, on comptait une victoire au groupe.

**Lorsqu'un avion était abattu par une patrouille, il était présumé que les pilotes de cette patrouille, volant ensemble, avaient tous participé à cette victoire... Alors on donnait une citation à chacun. Mais, en vérité, c'était toujours le même pilote, très rare-**

men  
daier  
**J.R.**  
victo  
c'est  
l'é  
Fonc  
**D.C.**  
ne v  
mais  
des  
patr  
comm  
rare.  
c'éta  
En g  
sait  
une  
tion  
grou  
huit  
ment  
à cet  
bilité  
l'inté  
Le c  
**J.R.**  
fallai  
**D.C.**  
évide  
de vi  
seur

dire,  
horiz  
chasse  
toujou  
n'étai  
façon  
d'ou  
sarab  
une ai  
de pa  
d'obl  
d'un  
Ces  
lumiè  
d'une  
port  
ennem  
ligne,  
dans  
quent,  
ce qui  
voir, q  
comm  
se fais

ment un second ou un troisième, qui descendaient l'avion ennemi.

**J.R. :** Vous me dites que pour obtenir des victoires, il fallait voler en groupe, alors que, c'est bien connu, la plupart des grands as de l'époque volaient seuls, tels Nungesser, Fonck ou Madon.

**D.C. :** Ce n'est pas ce que j'ai voulu dire, on ne volait pas automatiquement en groupe, mais d'une manière générale, on constituait des patrouilles, particulièrement des patrouilles de trois ; faire cavalier seul comme Fonck ou quelques autres, c'était très rare. Ça arrivait de temps en temps, mais c'était vraiment l'exception...

En général, donc, une patrouille se composait d'au moins trois avions, sauf s'il y avait une action de guerre (mitrillage ou protection importante) ; on constituait alors des groupes plus importants de six, douze, dix-huit ou vingt avions et plus... Malheureusement, le rayon d'action n'était pas très grand, à cette époque-là, et on n'avait pas la possibilité de faire de très grandes pénétrations à l'intérieur des lignes ennemies...

Le chasseur isolé... il était très rare !

**J.R. :** Je pense que pour voler isolément, il fallait être un pilote bien... "vacciné" !

**D.C. :** La question de se défendre se pose, évidemment, mais c'est plutôt une question de vigilance que de défense, et le bon chasseur devait se protéger lui-même (c'est à

**J.R. :** Valait-il mieux voler haut également ?

**D.C. :** Autant que possible, oui. Mais les plafonds étaient assez limités. Il fallait éviter de surcharger l'avion en balles pour pouvoir monter haut. On nous chargeait de munitions, évidemment, quand c'était nécessaire pour des mitraillages d'infanterie ; on avait 500 balles pour chaque mitrailleuse, par exemple, et 500 balles de mitrailleuse, ça pèse lourd. Cela représentait une cinquantaine de kilos, et 50 kg sur un appareil de l'époque cela faisait 200 m de plafond. Aussi, sauf pour des missions au sol, je n'emportais jamais plus d'une centaine de balles par mitrailleuse et je ne les utilisais jamais toutes (Il est vrai que nous avions, sur les derniers appareils, jusqu'à quatre mitrailleuses).

Donc, il valait mieux se tenir le plus haut possible pour dominer toutes les situations et ne pas risquer la surprise. De ce côté là, j'étais très vigilant, j'avais de bons yeux et je n'ai jamais été surpris, jamais, jamais... tandis que j'ai surpris des quantités de fois !

Le principal atout, dans la chasse, est le facteur visuel, et à ce sujet là, j'ai bien connu Fonck qui, lui, avait une acuité visuelle extraordinaire ; il voyait les avions au diable vauvert ; il les signalait souvent à ses camarades en balançant l'avion de droite à gauche, mais personne ne voyait rien encore...

**J.R. :** Ce qui lui permit de remporter de nombreuses victoires !

**D.C. :** Oui, car il avait l'avantage de voir, de ne pas être vu et de manoeuvrer et de se placer pour passer...

**J.R. :** Revenons à vos quatre mitrailleuses. A ma connaissance, aucun avion de chasse monoplace français n'en avait autant. De quel appareil s'agissait-il ?

**D.C. :** Du Spad. J'avais installé deux mitrailleuses Lewis supplémentaires sur les plans inférieurs du Spad, une de chaque côté. Normalement, nous avions les deux Vickers sur le capot (3). Ces quatre mitrailleuses convergeaient à environ 60-70 m ; c'est à dire que les quatre balles frappaient à peu près le même point, sur une surface d'environ 0,50 m<sup>2</sup>. Alors là, on avait une puissance de feu qui, pour l'époque, était appréciable. Les Vickers qui étaient synchronisées, tiraient à peu près 250-300 coups-minutes, les Lewis tiraient un peu plus vite, environ 400 ou 500 coups, ce qui faisait 1 600 balles à la minute sur le Spad.

Mais même sur un Nieuport, précédemment, j'avais installé une mitrailleuse, tout à fait à côté du siège, qui tirait verticalement, avec un viseur juste au-dessus de la tête ; on pouvait surprendre l'avion ennemi, arriver exactement sous lui, prendre petit à petit de l'altitude, jusqu'au moment où l'on pouvait voir les "ficelles" distinctement, à ce moment là, avec la petite mitrailleuse en dessous, c'était le massacre ! (4).

**J.R. :** Avez-vous eu des victoires avec ce système ?

**D.C. :** J'ai eu deux victoires avec cette mitrailleuse verticale...

**J.R. :** Les pilotes se plaignaient souvent d'enrayages de mitrailleuses, qu'en fut-il pour vous ?

**D.C. :** Oui, cela m'est arrivé... Très rarement... Cela provenait surtout du soin qu'on apportait aux mitrailleuses et au calibrage des balles. Si l'on vérifiait cela soit-même, et que l'on était un peu technicien, les enrayages de mitrailleuses étaient rares... Je n'en ai pas eu beaucoup.

**J.R. :** Vérifiez-vous toujours votre matériel ?

**D.C. :** Oui, toujours ; surtout les mitrailleuses.

**J.R. :** On rapporte souvent des histoires incroyables, notamment de victoires obtenues avec deux ou trois balles. Etait-ce possible ?

**D.C. :** Quand on était proche de l'ennemi et que les viseurs étaient bien réglés, deux ou trois balles suffisaient. En visant avec l'avion, on arrivait à une précision à peine croyable.

Par exemple, en revenant de patrouille, souvent, je m'amusais, en guise d'entraînement, à tirer les charognards (faucons, aigles, vautours... tout un tas de saletés... par dizaines). Je faisais lever les bestioles, je les obligeais à monter et quand elles arrivaient à une altitude où je pouvais me maintenir sans être en perte de vitesse, car ces oiseaux volent lentement vers 65-70 km/h ; quand, donc, je pouvais me tenir pour flotter sans risque de me mettre en perte de vitesse et emboutir le sol, je prenais un oiseau... une ou deux balles, et il était descendu ! C'est arrivé fréquemment... Sur les oies aussi, mais il s'agissait de ne pas s'approcher de trop car on risquait d'attraper l'oiseau avec l'hélice ! On les tirait comme d'ici à l'autre côté de la rue !

**J.R. :** Avez-vous un souvenir de combat à nous raconter, d'abord sur le front français ?

**D.C. :** Non, car ces combats sont sans histoire ; c'était très rapide et quand on avait la chance d'être un pilote habile, il n'y avait pas d'ennuis...

**J.R. :** Vous avez bien dû rencontrer un appareil ennemi coriace, par exemple !

**D.C. :** Oui, évidemment...

Vous savez, je suis à peu près le seul Français qui ait eu quelques victoires à l'Armée d'Orient. Et, entre pilotes, on se repérait. Quand il y avait quelqu'un qui fai-



(1) Appareil dont la voilure a été rognée ou désentoillée pour qu'il ne puisse décoller, quelquefois spécialement conçu pour cette tâche, mais plus souvent une machine réformée.

Pendant la guerre, les pertes à l'entraînement ont été considérables, surtout quand la double-commande n'existait pas encore. NdlR.

(2) Eclat. Du nom de l'inventeur des obus à fractionnement qui dispersaient des morceaux d'acier en éclatant... A rapprocher des canons à "mitraille" des siècles précédents. NdlR.

(3) Il s'agit donc d'un Spad XIII, le Spad VII n'ayant qu'une seule Vickers. NdlR.

(4) Ce système a été repris en 1944 par les Allemands pour abattre les bombardiers alliés mal défendus par dessous : Deux canons dans le fuselage, tirant obliquement vers le haut et vers l'avant. NdlR.

# à abattre des 0 u 70 kmh...

dire, ne pas toujours rester dans un vol à plat horizontal pour surveiller tout l'horizon). Le chasseur digne de ce nom, s'il était seul, était toujours incliné sur une aile ou sur l'autre ; il n'était jamais dans une position droite, de façon à surveiller tous les angles possibles d'où pouvait survenir l'ennemi... C'était une sarabande ! Tout le temps, il fallait être sur une aile ou sur l'autre, et même, comme chef de patrouille, il m'est arrivé très souvent d'obliger mes coéquipiers à évoluer tantôt d'un côté du dispositif, tantôt de l'autre.

Ces évolutions ont un inconvénient, la lumière qui frappe une surface inclinée d'une façon plus ou moins grande par rapport au soleil se reflète davantage à l'oeil ennemi, tandis que si l'on fait un vol rectiligne, rigoureusement à plat, on risque d'être dans des angles sans lumière, et, par conséquent, l'ennemi ne nous voit pas... Mais en ce qui me concerne, je préférerais être vu et voir, que ne pas être vu et ne pas voir ; c'est comme cela que la plupart des jeunes pilotes se faisaient assassiner... Si l'on peut dire.

→ sait des dégâts dans un secteur, on savait d'après les services de renseignements qui c'était.

Il m'est arrivé ainsi de me trouver dans la région de Monastir, en présence de Fieseler (5). Fieseler était un garçon remarquable, un très bon pilote. Nous avons eu deux ou trois accrochages, mais qui ne se résument à rien parce que l'un et l'autre manoeuvrions convenablement. Nous manoeuvrions tant que nous avions de l'altitude et puis, arrivés au sol, il ne nous restait qu'à nous dire au revoir, et nous séparer. C'était terminé.

Le premier accrochage que j'ai eu avec Fieseler, je ne m'en souvins pas. C'est lui qui me l'a signalé lorsque nous nous sommes revus au cours d'un meeting ! Il m'a raconté comment il avait, chez nous, failli se faire repasser dans un biplace qui attaquait une saucisse. Il s'était avancé jusqu'à 30 ou 40 km à l'intérieur de nos lignes, où il se faisait canonner. Alors, il était descendu en faisant celui qui était touché.

J'avais vu les éclats des canons, et, au milieu, un point noir qui piquait vers les lignes. Je m'étais dit : "il ne va pas les passer, ce sont les artilleurs qui l'ont descendu" ; comme il était à 20 km du front, j'étais convaincu d'avoir affaire à un biplace... Je fis donc attention en m'approchant de ne pas faire accrocher par son mitrailleur, lorsque je vis qu'il se dirigeait vers un ballon captif, et qu'il y arriverait avant moi. Pour qu'il ne descende pas le ballon, j'ai tiré quelques coups de mitrailleuses. C'est alors que j'ai eu une idée ridicule ; j'ai pensé : "du moment que ce garçon attaque une saucisse, ce doit être un monoplace." Je me suis risqué un petit peu, j'ai piqué un peu plus, je me suis découvert et j'ai reçu des tirs de sa mitrailleuse arrière, car c'était bien un biplace ! Je suis repassé en dessous. Le combat était terminé. Le mitrailleur avait bien visé, car une balle était passée juste au-dessus de ma tête dans le pare-brise !

Je l'ai rencontré deux ou trois fois encore, parce qu'il nous a fait pas mal de mal...

**J.R.** : Quel avion préféreriez-vous ? Vous pilotiez aussi des Nieuport.

**D.C.** : Il y avait les Nieuport, le petit 13 m, le 15 m, d'autres... et les Spad avec 140 ch, 200 ch avec réducteur etc. Je les ai tous utilisés.

Le Spad était un bon appareil. Evidemment, ce serait un avion de tourisme de maintenant (6), mais il faisait quand même ses 220 ou 230 km/h, je ne m'en rappelle pas très bien.

**J.R.** : Vous avez certainement d'autres histoires de chasse à raconter.

**D.C.** : Il y en a une qui est particulièrement succulente ; c'est celle que j'ai eu avec un avion anglais, vers 1917, en Macédoine...

Un avion se faisait canonner par nos batteries à environ 15 ou 20 km à l'intérieur de nos lignes. Puisque les artilleurs tiraient et qu'ils avaient les moyens de voir s'ils tiraient sur un Allemand ou un Anglais, je n'ai pas cherché à l'identifier... Je me suis dit : "s'il est à 15 ou 20 km chez nous, c'est certaine-

ment un Allemand !"...

Je me place en position pour l'attaquer, je m'approche très près, 3/4 avant (J'avais à ce moment-là mon Spad avec ses quatre mitrailleuses) et je lui envoie une rafale pendant une fraction de seconde, quand, aussitôt, je vois les cocardes anglaises. Alors, surpris, je ne me pose même pas la question de savoir si c'est un Allemand déguisé avec des cocardes anglaises. Je me dégage tellement fort que tout le bord d'attaque de l'aile supérieure de mon Spad flanche et toute la toile dorsale du plan supérieur est arrachée. Le bord d'attaque s'est replié jusqu'au longeron, sur 30 cm de profondeur et la toile dorsale s'est arrachée d'un bout à l'autre, comme si le Spad avait été plumé !

Je ne le tiens plus !!! Au milieu de débris qui ont fichu le camp, tous ces bouts de bois, et de toile... même la nourriture à essence qui était dans le plan supérieur a quitté son alvéole et bat au bout d'un fil (Elle est partie par la suite, en m'aspergeant d'essence). Lorsque je veux remettre l'appareil en ligne de vol à peu près convenable, il tombe en vrille. Je le redresse, je relève le nez encore un peu, mais, dès que je ralentis trop, il ne tient pas. Il se remet en vrille et je me rap-



De gauche à droite : le Cne Hamour, de l'escadrille Br 510, L'Adj Costes, le Major Pétrouff et le S/Lt Touchet, en Macédoine (Document extrait de la photothèque du Service Historique de l'Armée de l'Air). Costes fut affecté à l'Escadrille de Chasse Hellénique, formée avec des éléments de l'Escadrille mixte Hellénique.

proche du sol.

J'ai, malgré tout, le temps de réfléchir, de comprendre la situation... Je suis dans les parages du bord du lac Catsigol, je me dis qu'il faut que j'aille dans ce coin-là car il y a des roseaux, le terrain est mou et si je me ramasse comme j'espère me ramasser, je me

ferai moins de mal... j'ai tout le temps de la réflexion (car cela a commencé vers 4 500-5 000 m) et d'étudier les réactions de mon appareil. Je m'aperçois que je dois marcher vite pour avoir des gouvernes efficaces. Pour changer de direction j'utilise plutôt les ailerons pour faire une petite rotation tandis que je pique verticalement.

Mais, en jetant un coup d'oeil à droite et à gauche, je vois mon Anglais qui descend pareillement : je l'ai descendu !

Moi, je m'occupe de ma descente et j'essaye de m'en sortir du mieux possible et lui descend en tourbillonnant à environ un kilomètre.

Et c'est ainsi que j'arrive au sol. Je me ramasse tant bien que mal, l'appareil sans dessus-dessous.

À ce moment là les Anglais se posent à, peut-être, 500 m de moi.

J'ai été blessé peu avant dans une chute de motocyclette et j'ai du mal à sortir de l'appareil. Il faut que je gratte le sol, ce qui prend un bon moment. Pendant ce temps-là, les Anglais viennent vers moi, et j'émerge enfin de ce Spad renversé, avec la cabane complètement aplatie, et le dos du fuselage touchant presque le sol. Mais mon pied accroche le câble Bowden qui commande les mitrailleuses du plan inférieur. Or, comme l'appareil est sur le dos, le plan inférieur se trouve à 1,50 m du sol...

Les Anglais sont devant moi au moment où les balles traçantes partent ! Ils croient que je leur tire dessus !

Finalement, je sors, leur fait signe, lève les mains et leur explique ce qui vient de se passer...

C'était la deuxième fois que ces Spad claquaient en l'air. Les Spad étaient des bouts de bois et de toile, avec de la colle. Sous le soleil d'Orient, la colle travaillait, se fendillait... J'ai eu un accident du même type, mais dans un combat avec un Allemand... Naturellement l'Allemand est rentré chez lui, et moi chez moi.

**J.R.** : Y eut-il un adversaire que vous ayez eu du mal à abattre ?

**D.C.** : Non, on n'insistait pas quand c'était trop difficile ; on passait...

A proprement parlé, un bon chasseur ne se lance pas dans la bagarre. S'il voit qu'il n'a pas les atouts suffisants, il rompt, il s'en va ! C'est comme ça qu'il faut faire, sauf quand c'est nécessaire.

Par exemple, lorsque je me suis accroché avec Fieseler, nous avons commencé vers 4 000 m et sommes descendus jusqu'au sol. Il fallait bien y aller. Mais on sait bien que dans un cas pareil, ni l'un ni l'autre, s'il est vigilant, ne peut se faire du mal... Coup de surprise ou mauvaise manoeuvre, peut-être, c'est possible... Mais quand deux bons pilotes s'affrontent, ils ne peuvent pas se descendre.

**J.R.** : Reconnaissiez-vous en l'air les bons des mauvais pilotes ?

**D.C.** : Du premier coup ! D'un seul coup d'oeil ! Au premier virage on savait à qui on avait à faire ; si c'était un jeune pigeon ou

