L'Aviateur
Constant Paul BOURBAKAM

Le 11 août, nouveau transfert, cette fois sur Autrecourt, puis le 13, sur Belval, près de Mézières. Le 19, la REP 15 quitte Belval pour Philippeville. Henri Laurent part par la voie des airs, en compagnie du Sgt Constant Bourkadam. A leur arrivée, les aviateurs sont très bien reçus par la population. Le 23 août, toutes les unités aériennes doivent quitter vite fait les alentours de la ville car l'avance des troupes allemandes devient très menaçante. Deux des REP, qui ne sont pas en état de voler, sont brûlés sur place. La REP 15 retourne à Belval.

Adj Constant Paul Bourkadam - Né le 27 mai 1888 à Vienne (Isère) - Fils de Constant Paul Bourkadam et d'Henriette Crétinon - Apprenti chez l'imprimerie Ogeret et Martin - Marié avec Mlle Rose Henriette Escoffier, le 19 août 1907 - Domicilié au 27, rue Victor Fanger à Vienne (Isère) - Classe 1908 - Recrutement de Vienne (Isère) sous le matricule n° 434 - Appelé pour effectuer son service militaire au titre du 99ème régiment d'infanterie, caserné à Vienne (Isère), le 7 octobre 1909 - Nommé Caporal, le 11 février 1910 - Nommé Sergent, le 28 septembre 1910 - Rengagé pour un an, à compter du 1er octobre 1911 - Brevet de pilote civil n° 1058 délivré par l'Aéroclub de France, le 6 octobre 1912 - Passé à l'aéronautique militaire, le 10 octobre 1912 - Brevet de pilote militaire n° 244 obtenu à l'école d'aviation militaire de Buc (78), le 2 avril 1913 - Mérite militaire espagnol décerné, le 9 mai 1913 - Rengagé pour deux ans, à compter du 1er octobre 1913 - Passé en position hors cadre, le 1er janvier 1914 - Pilote d'une escadrille de la 6ème armée du XXX au 1er octobre 1914 - Blessé au cours du capotage de son avion provoqué par l'éclatement d'un obus dans le moteur au-dessus des lignes ennemies au nord de Montdidier, le 30 août 1914 - Pilote de l'escadrille MS 15 du 1er octobre 1914 au 1er avril 1915 - Citation à l'ordre de l'armée le 25 octobre 1914 - Nommé Adjudant, le 6

novembre 1914 - Médaille Militaire et citation à l'ordre de l'armée, en date du 10 avril 1915 - Pilote d'une escadrille du CRP du 23 avril au 17 septembre 1915 - Citation à l'ordre de l'armée le 28 avril 1915 - Nommé Sous-lieutenant, le 27 juin 1915 - Pilote de l'escadrille 95 du CRP (future N 395) du 17 septembre 1915 au 13 juin 1916 - Affecté à l'école d'aviation Henri Farman du 13 juin au 1er septembre 1916 - Affecté au service aéronautique au Maroc du 1er septembre 1916 au 18 janvier 1918 - Pilote de l'escadrille 302 / V 551 du Maroc du 1er septembre 1916 au 18 janvier 1918 - Citation à l'ordre de la subdivision du Maroc, le 26 juillet 1917 - Chevalier de la Légion d'Honneur et citation à l'ordre de l'armée, en date du 1er octobre 1917 - Grièvement blessé au cours d'un accident d'avion sur le terrain d'aviation de Meknès (Maroc) en allant rallier d'urgence Tafilallet, le 18 janvier 1918 - Décédé des suites de ses blessures à l'hôpital de Meknès, le même jour - Citation à l'ordre de l'armée, à titre posthume, en date du 25 janvier 1918 - Sources : Pam - LO - Fiche matricule conservée aux archives départementales de l'Isère - Liste des brevets militaires - MpF - Registre des décès de la mairie de Vienne (Isère) - JORF - Dernière mise à jour : 19 décembre 2019.

* Citation à l'ordre de la 6ème armée du Sgt Constant Paul Bourkadam, pilote à l'escadrille XXX, en date du 25 octobre 1914 : *"Au cours d'une reconnaissance aérienne, le 30 août 1914, a eu son moteur mis hors service par un éclat d'obus; a fait preuve d'habileté et de sang-froid en parvenant à gagner les lignes françaises et de dévouement en dégageant son observateur pris sous l'avion après capotage. Quoique blessé (fracture du métacarpe), a continué à assurer son service de pilote en faisant de nouvelle reconnaissances."*

* Médaille Militaire et citation à l'ordre de l'armée de l'Adj Constant Paul Bourkadam du service aéronautique d'une armée, en date du 10 avril 1915 : *"Excellent sous-officier et pilote. A fait au cours de la campagne de très nombreux réglages et reconnaissances dans des circonstances souvent difficiles et a rendu les meilleurs services. Blessé au cours d'une reconnaissance, le 30 août. Cité à l'ordre de l'armée, le 25 octobre 1914."*

* Citation à l'ordre de l'armée, à titre posthume, du Lt Constant Paul Bourkadam, pilote à l'escadrille N 556, en date du 25 janvier 1918 : *"Très ancien pilote, dont l'entrain ne s'est jamais démenti. N'a cessé depuis le début de la campagne de faire preuve des plus belles qualités militaire avec la plus haute conscience du devoir à accomplir. Au début de la guerre, bien que blessé sur le front français au retour d'une mission aérienne, a continué à rechercher les missions périlleuses; à toujours donné le plus bel exemple à ses camarades et ses chefs n'ont eu qu'à modérer son ardeur. Compte 1350 heures de vol, dont près de 600 à l'ennemi. Tombé glorieusement pour la Patrie, en avion, le 17 janviers à Meknès en allant rallier d'urgence où son escadrille était appelée."*

Le 25 août, départ de Belval pour Laigny, via Aubenton. Deux jours plus tard, départ pour Sissonne. Le convoi est victime de nombreuses pannes automobiles. L'avion du Sgt Bourkadam est démonté, fait le voyage sur un plateau et sera remonté le lendemain. Le 29 août, départ pour Montdidier avec trois heures sur place avant de rejoindre St-Just-en-Chaussée. Laurent fait le trajet en avion comme passager, mais n'ayant pas mangé depuis la veille, est très malade pendant le trajet qui se fait à seulement 150 mètres d'altitude. Le 30 août, nouveau transfert, cette fois pour Creil. Son pilote part en reconnaissance en compagnie du Cne Geibel. Leur avion est touché, un éclat d'obus vient trancher une tige de culbuteur provoquant son arrêt total. Ils atterrissent près de batteries françaises et capotent. Ils rejoignent l'unité le lendemain, leur avion posé sur une plate-forme réquisitionnée sur place à un paysan à Roy. Le moteur est immédiatement démonté et expédié pour réparation par voie ferrée. L'avion n'aura pas cette chance et sera capturé par les Allemands qui prennent possession de la zone dès le lendemain. Henri Laurent était logé chez l'habitant, plus précisément chez M. et Mme Emile Decroix, contremaître à Creil.

Le 1er septembre, départ précipité pour Berne-sur-Oise. L'aviateur Rongier, en réserve à Buc, arrive aux commandes d'un REP tout neuf destiné à son pilote. Le 2 septembre, Laurent décolle avec son pilote pour Ecouen. Le nouvel avion fonctionne normalement, le réglage moteur étant parfait. Arrivé

sur place, Henri blinde les sièges avec des plaques d'acier chromé de 2 mm. Le 3 septembre, il part pour Vincennes afin de réparer un pneu éclaté. Pendant son séjour, il fera de nombreuses sorties en ville. Le 7, départ pour Compans-la ville comme passager du REP de Bourkadam. Il récupére de nombreuses bouteilles de vin blanc pillées dans un château par les anglais. Tous les jours, il accompagne son pilote en reconnaissance en partant de Saint-Souplet. Le 9 septembre, ils décollent pour Saint-Souplet. Le 12, ils décollent pour Villers-Cotterets. Pendant le trajet, ils observent de nombreux cadavres dans les champs. Sur place, ils vont réaliser de nombreuses reconnaissances. A l'occasion de l'une d'elle, ils atterrissent près de Belleu, au sud de Soissons. Le soir, voulant décoller pour Villers-Cotterets, ils sont contraints de renoncer, le moteur rotatif de leur REP ne donnant pas sa pleine puissance. Dans le noir, il leur est impossible de dépanner. En désespoir de cause, ils cachent leur avion derrière une meule et se couchent à côté, dans la paille. A 3 heures du matin, ils ont tellement froid qu'ils sont contraint d'allumer un feu pour se réchauffer. A 6 h, quand l'aube pointe son nez, Laurent nettoie la magnéto qui était sale, rendant l'étincelle trop faible. Ils peuvent enfin décoller. En vol, la tuyauterie de la pompe à essence se brise, 30 litres d'essence s'évanouissent dans la nature. Ils atterrissent sur une hauteur, mais de loin, les Allemands qui les ont repérés, réglent leur tir. Plusieurs obus explosent à 30 mètres de Laurent qui est à nouveau en plein dépannage. Encore une fois, il répare et les deux aviateurs peuvent rentrer sans mal au terrain.

Restés seuls à Doullens :

Le 3 octobre, un transfert est prévu vers Doullens. Les deux hommes partent en reconnaissance et sont encore victimes d'une panne mécanique, cette fois d'un cylindre fendu. Rentrés au terrain, Laurent démonte le moteur, change la pièce défectueuse. Pendant ce temps, l'escadrille a fait mouvement sur St-Pol. Le temps du dépannage, nos deux aviateurs restent seuls à Doullens pendant trois jours. Chaque jour, vers midi, un Taube allemand vient leur lâcher quatre bombes mais heureusement qui tombent à plus de 300 mètres de leur appareil.

Conception d'un lance-bombe :

Le 7 octobre, ils peuvent enfin décoller de Doullens et gagner St-Pol où le reste de la REP 15 les attend. Sur place, ils réalisent deux missions de réglage d'artillerie sur Noeud-les-Mines et Berneville. Le 23 octobre, départ pour Bruay-en-Artois. Sur place, il alterne les sorties en ville à la recherche de conquêtes féminines et la réalisation d'un lance-bombe qui donne entière après essais. Bourkadam, le pilote auquel il est affecté, demande au commandant d'unité une récompence pour le travail accompli. Avec un avis favorable, la demande est transmise à l'état-major.

Un gros coup de vent :

Le 29 décembre, à 20 heures, un gros coup de vent balaie le terrain d'aviation. Toutes les tentes abritant les avions sont déchirées et les avions très endommagés. Une d'elle prend même feu, réduisant en cendres le REP qu'il contient. Les dégats sont évalués à 160.000 fr. La mécanique passe le reste de la nuit à veiller sur les avions et à vérifier que les attaches, les liant au sol, tiennent bien.

Le 2 janvier 1915, départ par voie routière pour Béthune. L'escadrille REP 15 ne disposant plus d'appareil, les hommes sont logés chez l'habitant dans l'attente du remplacement du parc aérien de l'unité. Le 10 janvier, des avions neufs arrivent de Lyon. Laurent et son pilote en percoivent un. Henri passe les trois jours suivant à la mise au point du moteur et de ses équipements. Il est de nouveau proposé au grade de caporal, le 12 janvier. C'est la 5ème demande dans ce sens ! La maison REP récompense de 20 fr tous les mécaniciens de l'escadrille 15 qui ont assuré un parfait réglage des appareils livrés. Henri est logé chez Mme Carru, au 58, avenue de Bruay à Béthune et mène la belle vie pendant trois mois.

Hélas toutes les bonnes choses ont une fin. Le 26 mars 1915, l'escadrille REP 15 quitte Béthune et s'installe à Bryas (Pas-de-Calais). Henri, quitte un bon lit douillet pour dormir les deux premières nuits sur la paille. Le changement est radical et le cafard bien grand.