

CAMPAGNE D'INDOCHINE

1952-1953

FLOTTILLE 12 F

Ce qui suit est la récapitulation des faits marquants auxquels j'ai participé de septembre 1952 à mai 1953 avec la 12F où j'ai exercé les fonctions de pilote de Hellcat F6F-5 chargé du service « Vols et sécurité en vol » de la flottille.

Affecté à la 12F en 1949 après quelques mois d'entraînement à l'école d'aviation embarquée / escadrille 54S à Hyères à la sortie de l'école de chasse de l'armée de l'Air à Meknès au Maroc, j'ai acquis la qualification de pilote de porte-avions et rempli au sein de cette flottille les différentes fonctions de chef du secrétariat du commandant, adjoint au service « vols » puis chef des services techniques.

Ayant appareillé le 29 août, l'*Arromanches* nous conduisit vers l'Extrême-Orient via Bizerte, où ont embarqué la 9F et ses Helldiver SB2C, puis Djibouti à la sortie de la mer Rouge. Cette première escale nous donna l'occasion de mettre en l'air trois patrouilles, soit douze avions sur les vingt-deux de la flottille. La défection de l'avion du pacha, le lieutenant de vaisseau Roger Vercken (dit CK) me propulsa à la tête du dispositif. Je me retrouvais donc responsable de la mission, très fier de cet honneur, bien sûr, mais très rapidement l'inquiétude devait remplacer l'allégresse passagère. Dans ce désert barré par une chaîne de montagnes pelées, le seul point de repère est le Lac Salé qui ne pouvait pas être d'un grand secours et j'eus pour souci de mener une navigation précise avec le seul support d'un vague tracé, un croquis, distribué au briefing, à défaut d'une authentique carte de navigation. Une carte des principaux sommets, avec le réseau des quelques pistes ou chemins reliant les deux ou trois agglomérations du territoire, aurait été bien plus utile. Le but de la sortie était de réunir les deux flottilles pour un défilé sur la ville sur le chemin du retour. Le rendez-vous fut un peu escamoté mais je pense que notre passage en formation serré fut finalement parfaitement exécuté. Le retour à bord et le ramassage se sont déroulés dans les règles de l'art pour l'ensemble des exécutants à l'exception d'un seul, un peu paniqué après un coup d'œil tardif à ses jaugeurs, qui a obligé le chef de dispositif à donner la priorité à l'appontage de ce pilote primesautier. Après quelques moments de sueur froide, dissipés par un appontage réussi, le signal du chef Avia : « Numa leader, présentez-vous pour appontage », rassura le dispositif. Encore fallait-il qu'aucun ne fasse une barrière¹ ou un boulevard^{**}, accident qui aurait signifié le détournement sur l'aérodrome local, en urgence carburant, d'une bonne partie des avions restant en l'air. Mais, nous étions parfaitement entraînés, les meilleurs en quelque sorte.

Après l'appareillage de Djibouti le 11 septembre et la traversée de l'océan Indien, l'escale suivante fut Singapour le 23 septembre avec mise en place de quelques appareils sur la base de la Royal Navy de Sembawang. Nous fûmes très bien accueillis par les officiers de la Fleet Air Arm à l'officers'mess à coups de canettes de bière d'une pinte. Ces quatre jours d'escale nous permirent de faire un vol de navigation avec carte cette fois-ci, au-dessus de la presque île de Malaisie envahie par une longue étendue de jungle inhabitée. Nous pûmes

¹ En fait une double barrière constituée de câbles de gros calibre dressés en travers du pont à la hauteur de l'îlot passerelle pour empêcher un avion, s'il n'a pas accroché l'un des dix brins d'arrêt, d'atteindre le parking avant.

^{**} Arrêt sur le bas-côté du pont d'un avion après appontage désaxé et accrochage.

quand même faire quelques incursions en jeep dans la capitale mais les soirées à l'officers'mess furent plutôt monotones avec comme seules distractions quelques parties de fléchettes avec l'officier du suppléance en tenue de soirée n° 1, queue de pie et white-tie en jargon protocolaire.

La dernière partie de la traversée, du 27 septembre au 1^{er} octobre, devait nous amener enfin au Cap Saint-Jacques à l'entrée de la rivière de Saigon. Accueillis très chaleureusement par les officiers de la garnison locale, des spahis sans doute (calots rouges), nous fûmes emmenés en jeep visiter les points caractéristiques du paysage mais, surtout, la batterie d'artillerie de marine, doté de deux ou trois pièces montées sur rail d'un calibre de 200 ou 250 mm minimum, noyées dans la végétation et destinées probablement à interdire l'accès de l'estuaire conduisant à la capitale. Ce même type de défense est installé sur l'île de Gorée pour interdire l'approche de Dakar où les petits guides les appellent les canons de Navarone, illustrés dans le film bien connu qui raconte les exploits d'un commando chargé de détruire pendant la Seconde Guerre mondiale des pièces de gros calibre sur une île de la mer Egée.

La veille du départ, nous fûmes invités par mes petits camarades de promotion du commando Marine qui partaient dès le lendemain matin aux aurores pour une opération en brousse, ce qui constituait pour nous une sorte de répétition, une mise en train pour ce qui nous attendait dans le nord. Le sud, beaucoup plus calme, n'était quand même pas à l'abri de coups de main spectaculaires et le Cap Saint-Jacques avait quelques semaines plus tôt reçu la visite des Viets, provoquant une vive émotion dans la population qui a subi la perte de quelques innocents, ce qui ne lui était pas arrivé depuis des mois.

C'est le 8 octobre que nous entrâmes dans le vif du sujet du côté de Vinh dans un territoire réputé, sous domination viet-minh près de la frontière Tonkin-Annam. Ce n'était qu'un galop d'essai pour nous préparer à ce qui nous attendait par la suite. Dorénavant, nous devions recevoir nos missions du groupement aérien tactique de l'armée de l'Air (GATAC) installé à Hanoï, qui les répartissait entre les différentes formations basées au Tonkin à Bac Maï (Hanoï) et Cat Bi (Haïphong) où se trouvait notre terrain de déroutement. Nous y fûmes très bien accueillis par nos camarades aviateurs du groupe de chasse II/8 dont le commandant Michel Brunschwig connaissait bien l'aviation embarquée pour avoir été officier de liaison de l'armée de l'Air sur la base d'Aéronautique navale d'Hyères-Le-Palyvestre. J'ai personnellement fréquenté à plusieurs reprises ce terrain. On y atterrissait de façon tout à fait impromptue, pour des raisons diverses, à court de carburant, temps bouché au large, pont d'envol indisponible... Cela survenait le plus souvent en début d'après-midi, après plusieurs heures de vol, mais ne nous empêchait pas, bien que légèrement épuisés, d'assister en soirée à une représentation organisée dans l'hôtel et de nous remettre ainsi dans l'ambiance du monde civilisé. Nous effaçions une impression sournoise mais réelle de claustrophobie ressentie après de longs séjours à bord, ce qui me rappelait vaguement le temps que j'ai passé en 1943 à la prison (carcel) de Pampelune, sans les insectes bien sûr. Pour maigres qu'elles fussent, ces distractions ne pouvaient qu'avoir une bonne influence sur le moral des troupes.

Nos premières missions furent axées sur le bombardement des voies de communication et de ravitaillement venant de Chine qui portaient les noms prestigieux de la conquête, RC1, RC2, RC3 dans le nord, RP 41 dans le nord-ouest. Nous prenions le relais des pilotes de F8F Bearcat qui, inlassablement, ont tenté de barrer la route aux ressources militaires venant du nord mais qui n'y étaient pas parvenus et ne demandaient pas mieux que de passer la main. Le tandem coolie-buffle était d'une efficacité à toute épreuve avec les moyens rudimentaires dont il disposait : pelles, pioches, rondins, le royal balancier, c'est-à-dire le bambou porte-charges, etc., mais, aussi sans doute la contrainte par corps ou tout

simplement la trique. Nous revenions donc sur nos objectifs préférentiels et il nous arrivait d'apercevoir un Bearcat de l'EROM 80 (escadrille de reconnaissance basée à Bac Maï) qui défilait dans notre collimateur pointé sur l'objectif et qui prenait les photos destinées au commandement pour les missions futures. Nous aurions préféré avoir été prévenus de cette présence insolite. Heureusement, le risque d'interférence était véritablement minime et nous étions souvent informés par Torricelli (indicatif du centre opérationnel du GATAC) des interférences possibles avec d'autres missions.

La capitale Hanoï se trouve au sommet du delta du Tonkin, vaste région plate occupée par le fleuve Rouge qui arrose en abondance jusqu'à son estuaire les rizières, source de richesse de la région, jusqu'au port d'Haïphong qui servait de cordon ombilical vers le sud du pays et le monde extérieur. Notre mission secondaire fut rapidement l'appoint au soutien aérien exercé au profit des postes de la ligne de Lattre tout autour du Delta. Cette nouvelle tâche, plus attrayante et qui convenait mieux à notre vocation de chasseur, nous amena à nous intéresser d'un peu plus près à nos frères d'armes dont la protection aérienne représentait non seulement un facteur de survie indispensable mais également un lien non négligeable vers le monde extérieur dans cet environnement hostile. Nos Helicat ne possédaient pas de poste radio SCR 300 et, en l'absence de Morane 500 Criquet de liaison, le sol avait à sa disposition un code de panneaux pour nous indiquer les objectifs de notre intervention. Ainsi, pour préciser la présence de Viets, les trois panneaux représentaient une flèche qu'ils déplaçaient en indiquant successivement les quatre points cardinaux, ce qui signifiait que le poste était encerclé.

Notre retour se faisait plus attrayant, le plus bas possible dans une chevauchée assez débridée, le souffle des hélices faisant onduler les herbes hautes au-dessus desquelles on voyait parfois apparaître, comme un champignon en automne, le chapeau chinois d'un nhaqué* intrigué par le raffut des moteurs. Sur ordre de Torricelli, nous allions faire quelques passes de straffing pour soutenir une unité en sortie de reconnaissance au-delà des limites du poste ou tout simplement pour affirmer notre présence dans le triangle de Phu Lang Thuong, secteur du Delta intégralement aux mains des forces du Viet-Minh. Nous avions tout simplement repris à notre compte les usages pratiqués par les pilotes des Bearcat qui montaient rarement au-dessus de 500 pieds. L'un d'entre eux, bien connu du GATAC car il s'annonçait avec sa voie gutturale de vénérable moustachu au retour de mission, puis il plongeait et ne remontait qu'au dernier moment pour atterrir après un peel off** non réglementaire. Hélas, un jour, il fit annoncer un jour par son équipier qu'il se « crashait » pour ennui de moteur mais, celui-ci fut incapable d'indiquer une position approximative. Il fut néanmoins assez rapidement repéré mais le détachement envoyé pour le récupérer ne retrouva que son casque. On suppose qu'il fut envoyé dans un camp de prisonniers de la Haute Région où il retrouva ses camarades malchanceux comme cet ancien camarade de lycée le lieutenant Henri Ferrando dont une rumeur rapportait à son sujet qu'il avait été rendu incapable de se déplacer après deux tentatives d'évasion.

Aux missions de coupures de route, il y eut également, à titre de dérivatif de notre mission prioritaire du début de campagne, la mission armée de reconnaissance (MAR) combinée parfois avec une mission météo au profit du porte-avions lorsque le temps menaçait d'interdire l'accès aux objectifs une partie de la journée. Ce genre de mission était particulièrement prisé surtout par les chefs de sections auxquels était interdit la conduite d'une formation de quatre appareils ou plus, sauf cas d'urgence, ce qui arrivait parfois. J'ai dû ainsi

* terme populaire pour désigner un paysan.

** approche « en rase-mottes » suivie d'un cabré avec dispersion de la formation en « éventail » et prise de terrain en virage continu agrémenté d'une glissade contrôlée.

déclarer forfait, ayant constaté une panne totale du chronomètre de bord indispensable pour une navigation soignée comprenant des changements d'objectifs. Ayant passé la suite à mon équipier avant le catapultage, le commandant estima plus sûr de m'attribuer un avion de remplacement. Mais, je dus au retour justifier ma décision de déclarer mon avion indisponible pour une simple panne de chronomètre, le bracelet de ma montre de poignet n'ayant pas résisté au choc thermique au cours de la traversée. Détail, direz-vous ? Un chrono est pourtant indispensable en l'absence de moyens de navigation au sol en dehors des stations de radiogoniométrie d'approche des aérodromes dont je peux dire qu'ils étaient de qualité exceptionnelle pour les avoir utilisés par temps bouché. Il y avait bien le radar de Do Son sur la côte au sud d'Haiphong mais il ne couvrait qu'un territoire restreint tout à fait en dehors de nos objectifs.

Pour revenir à des choses plus sérieuses, la MAR était confiée à un couple d'avions dont le but était le renseignement sur les mouvements et les positions de l'adversaire pour en déterminer les intentions mais également et surtout la destruction à tout prix des moyens de ravitaillement. Ces moyens comprenaient des camions dont on soupçonnait l'existence (un Molotova, le GMC soviétique, avait été repéré), des buffles qui assuraient le transport ou qui faisaient sauter les mines ou les grenades balancées par containers butterfly, des chevaux présumés montures des officiers dont on pouvait déduire la présence de formations organisées, de nombreux vélos porteurs de charges pouvant atteindre 100 kg, des sampans qui servaient de péniches sur les rivières. Il y avait aussi les dépôts de carburant camouflés dans des huttes qu'il fallait incendier à la roquette jusqu'à l'apparition de la fumée noire caractéristique. Chaque pilote avait son procédé de navigation propre, il n'y avait pas d'obligation à prendre telle ou telle méthode. Pour ma part, j'utilisais le plateau de navigation de l'U.S. Navy qui se glissait sous le tableau de bord et sur lequel apparaissait en transparence la carte des points caractéristiques utiles pour le repérage. Ce procédé me permettait d'obtenir très rapidement le cap et le temps de vol par rotation du plateau avec une approximation très suffisante. Le chargement en munitions était à peu près invariablement les 12,7 mm des six mitrailleuses installées dans la voilure et quatre roquettes américaines de cinq pouces. Il s'agissait de harceler les assaillants de nos postes, les épuiser, les priver de leurs ressources et armements, surtout dans le pays thaï où trois divisions viet-minh commençaient à menacer sérieusement nos positions.

Lorsque les prévisions météo annonçaient un temps incertain pour le lendemain, le bord ordonnait une mission météo qui était chargée de se rendre sur les objectifs prescrits par le GATAC et de permettre le décollage dès que ceux-ci étaient dégagés, ou d'annuler les missions dans le cas contraire. Une fois remplie, autonomie permettant, la mission météo se transformait en MAR aux ordres de Torricelli, avec le plus souvent utilisation des munitions, en général roquettes et mitrailleuses. Un bidon de carburant supplémentaire de 500 litres largable procurait un appoint non négligeable aux 950 litres de la voilure et du fuselage en réserve derrière le cockpit. En attendant l'éclaircie espérée, nous pouvions passer le temps à faire du tourisme et nous extasier en découvrant des décors de rêve ou tenter de surprendre l'activité viet de réparation des coupures en nous aventurant sous la couche nuageuse. On affichait le régime économique, l'hélice au grand pas, 160 noeuds au badin pour rester le plus longtemps possible en l'air, trois heures au minimum, parfois quatre ou plus. Il n'était pas rare que le porte-avions ne pût pas nous recevoir au retour car nous n'étions pas dans un créneau prévu au programme. Il fallait alors se poser sur le terrain de Cat Bi pour ravitailler et, en général, pour passer la nuit dans une chambre d'hôtel retenue par l'état major de Comar Haï Phong (commandement local de la Marine). Il y avait aussi parfois des aléas techniques obligeant un atterrissage à Bach Mai pour contrôler les dégâts provoqués par l'explosion du

moteur d'une roquette à la mise à feu ou l'auto-allumage d'une mitrailleuse de 12,7 mm en fin de tir, provoquant de longues flammes qui venaient lécher le bord de l'aile, impossible à contrôler et qu'il fallait arrêter en manoeuvrant le levier d'armement en urgence.

Le 18 octobre, la menace commence à se préciser au pays thaï dans l'ouest d'Hanoï, la chute des postes de Nghia Lo devant entraîner par la suite le repli général sur Na San de toutes les forces françaises de la rivière Noire. Les flottilles 12F et 9F avaient dû débarquer une bonne partie de leurs appareils en attendant la remise en état de la catapulte indispensable pour l'envol d'avions armés. En arrivant au-dessus de Nghia-Lo, je prends mes instructions auprès du Criquet qui est sur place depuis l'aube et qui ne semble pas avoir de cibles bien précises à nous attribuer. C'est un spectacle de désolation sous nos yeux où se distinguent des traces de combat. Le poste est délabré, incendié en partie, une bande de terrain apparaît entre les installations hautes et basses défoncées comme si une colonne d'engins de démolition l'avait traversée. Nos amis se sont bien battus, ils ont lutté jusqu'au bout de l'épuisement, ils ont été courageux... n'ont-ils pas eu l'impression d'être abandonnés ? Quelques habitants, vêtus de noir, ont perdu leurs paillotes et essaient de construire quelques abris sur ce qui devait servir de glacis. Pauvres gens qui seront sans doute châtiés pour avoir fréquenté « les forces d'occupation » ou pour ne pas avoir cru au paradis « rouge » et, qui ignoraient sans doute que le traité d'indépendance de leur pays avait été signé en 1949 et confirmé par la convention, reconnaissant l'indépendance de l'armée du Vietnam l'année suivante, qualifiée de chiffon de papier par le Viet-Minh.

L'offensive viet amorcée le 14 octobre ayant réussi à faire sauter le verrou de Nghia Lô, il était temps de regrouper toutes les garnisons du pays thaï vers un camp retranché doté d'une petite piste d'aviation, Na San, situé à proximité de la route provinciale RP 41, à environ une heure de vol d'Haïphong d'où nous opérons.

Nos interventions sont pendant un certain temps axées sur la protection des troupes fractionnées en détachement qui s'acheminent vers le point de ralliement sous l'ombre de protection et d'observation des B-26 de Cat Bi et des Morane qui nous retransmettent les objectifs à débayer, indiqués par les troupes en déplacement.

C'est ensuite l'appui direct du camp retranché qui subit sans relâche les assauts de la division 312 et où les cibles ne manquent pas. C'est au cours de ces opérations que j'aperçois les premières manifestations de la DCA, à la tombée du jour, par mon travers. Les départs de coups de mitrailleuses de petit calibre sont d'ailleurs destinés à mon équipier, le second maître Lorho qui effectue une passe de straffing. Je n'oublierai pas les retours à Cat Bi. Il faut passer au-dessus des nuages à développement vertical, des cumulonimbus qui s'élèvent à 10 ou 12 000 pieds et attendre le bon vouloir de la station gonio de Hanoï pour amorcer la descente vers Haïphong. C'est pire lors du rush des retours de week-end car il faut prendre son tour avoir le feu vert du passage à la verticale. La plongée dans les nuages se traduit par le passage brutal de la pénombre à l'obscurité totale avec obligation de recourir au pilotage aux instruments, essentiellement l'horizon artificiel, la bille et l'aiguille. Il faut veiller à ne pas gêner l'équipier et pour cela réduire les feux de bouts d'aile afin de ne pas l'éblouir.

C'est dans de telles circonstances qu'il est arrivé que mon équipier quitte de lui-même le vol en patrouille serré pour cause de turbulence, ce qu'il avait d'ailleurs de mieux à faire. Ayant quitté la fréquence d'Hanoï pour me caler sur celle d'Haïphong, je dus repasser sur la fréquence initiale pour lui transmettre les ordres de cap et d'altitude et lui dire de passer sur la nouvelle fréquence. Le retour au vol normal sous la couche se fit vers 1 200 pieds et le terrain apparût enfin. Le lendemain, je rencontrai le capitaine Fauroux du II/8 que j'avais connu à Meknès à l'école de chasse en 1948 où il était second de l'escadrille de P-39 Airacobra. Il

m'avait précédé sur Na San et il était revenu également de nuit mais sous la couche nuageuse car les pilotes de Bearcat n'avaient aucune confiance dans leur horizon artificiel. Sa réflexion fut « des aventures comme celles-là, on ne les vit qu'une fois »... ou quelque chose d'approchant. De la part d'un ancien pilote du Normandie-Niemen, on ne pouvait pas recevoir meilleur compliment.

Nous dûmes bientôt quitter CAT BI pour rejoindre le bord et nos camarades du II.8 dont nous avons apprécié l'accueil vraiment sympathique et chaleureux... et, le Lieutenant-Colonel Brunet qui commandait la base aérienne et dirigeait activement l'Antenne du Gatac plus particulièrement chargé des opérations sur le Delta. L'équipage de la flottille logeait dans les demi-tonneaux de l'autre côté de la piste dont le confort n'était pas particulièrement apprécié – on racontait que l'un de ces demi-tonneaux fabriqués en métal ayant eu un défaut de mise à la terre était responsable de la mort d'un de ses occupants qui avait eu l'imprudence d'assouvir un besoin pressant dans la nuit par la porte après le passage d'un orage.

Je fus entre-temps désigné pour servir d'officier de liaison auprès du Gatac à Hanoï pendant une quinzaine de jours où je prenais la suite des Lieutenants de Vaisseau Schaepelynck, Fatou et Rivière, respectivement officier « Trans », officier en troisième de la 9F et officier de « pont d'envol ». Il s'agissait essentiellement de recevoir des instructions du Commandement et de rédiger les messages du déclenchement des missions. J'étais hébergé à l'état-major du Comar dont la mission était la direction des opérations sur le fleuve et ses affluents, divisions navales d'assaut Dinassaut et les commandos de marine. Accueilli à la table du Commandant, un Capitaine de Corvette assez ancien, celui-ci nous avait fait un récit impressionnant sur son rôle en tant que Chef de l'artillerie d'une unité ancrée dans le port d'Oran à l'arrivée des amis américains de l'opération « Torch » en 1942. Je rentrai tous les soirs dans une villa appartenant à la marine à l'écart de l'état-major et qui servait de site d'accueil pour les autorités de passage. J'y vivais seul en espérant ne pas recevoir de visites hostiles. Le « pacha » de l'Arromanches débarqua un jour d'un Helldiver de la 9F pour assister à une réunion d'autorités conduite par le Général Salan et, assister à un « briefing » général sur la bataille qui se livrait à Na-San. Le Capitaine de Vaisseau Charles-Edouard Lahaye, tenait à y participer et, surtout à y figurer au premier rang avec les officiers généraux à côté du Général Cogny, Commandant des forces terrestres au Tonkin. J'assistais également quotidiennement au briefing général de la situation afin de pouvoir répondre éventuellement aux demandes du bord. Il y avait parfois des réflexions ou des déclarations qui auraient mérité d'être gravées sur le marbre comme celle-ci par exemple « le capitaine X... (un chef de poste), je le connais... il est droit comme une épée, il tiendra jusqu'à la mort »... fermez le ban !

Dans la salle des opérations du Gatac, sur un immense tableau noir, figuraient tous les renseignements à connaître des 70 missions aériennes de la journée et, leur évolution et, à partir desquels le « speaker » du Gatac, une opératrice dont l'indicatif « Torricelli », informait ou dirigeait les avions en transit sur la zone. La veille de mon départ, j'avais eu l'occasion d'aller faire un aller-retour à Na San sur un Dakota en mission de transport mais, je n'ai pas pu embarquer celui-ci ayant avancé son départ de quelques minutes.

Mon détachement au Gatac étant terminé, je ralliai le bord qui avait réparé la catapulte et je m'empressai de rattraper le temps perdu pour me retrouver au « score » moyen de la flottille. Puis vint l'accalmie générale après le décrochage le 2 décembre des divisions vietnamiennes qui déploraient quelque 3000 tués et blessés dans l'affaire Na San.

Etant remis à terre, nous en profitâmes pour nous débarrasser d'un chargement encombrant de vingt grosses roquettes US de 12 » qui furent tirées en une seule sortie de dix appareils sur un barrage déjà sérieusement endommagé. Le manque de temps ne nous ayant pas permis d'entraîner quelques pilotes à l'usage assez particulier de cette munition, le résultat ne fut pas ce que nous aurions pu attendre tout au plus quelques fissures supplémentaires interdisant toute velléité de remise en fonction.

Puis, la pression viet recommençant à s'exercer mais cette fois en direction du Laos, nous reprîmes le chemin du pays Thaï et, plus au sud en direction de Sam Neua pour couvrir les opérations de parachutage et, les décrochages des postes de la région. J'eus ainsi la pénible tâche de détruire un Morane 500 cloué au sol abandonné à proximité d'un poste évacué par ses occupants. L'idée de manœuvre des divisions viets était d'assurer la liaison avec le sud, le point d'orgue de cette nouvelle offensive étant Sam Neua qui reçut le maximum d'appui grâce aux parachutages d'hommes et de ravitaillements sous protection aérienne continue et, lui permit de tenir jusqu'en avril 1953.

Trois mois venaient de s'écouler d'opérations quasiment ininterrompues quand arriva l'échéance d'un carénage pour le porte-avions qui appareilla le 6 janvier vers Hong Kong où les avions furent mis à terre sur la base de Kaï Tak installée sur le continent à Kowloon.

Le 15 janvier, nous étions de retour en baie d'Along mais, dès le 18 le porte-avions était au large de la côte du centre Annam pour se mettre à la disposition d'une Antenne du Gatac- Sud qui venait de s'implanter à Pleiku sur les plateaux montagnards. J'y fus détaché pour servir d'officier de liaison auprès du chef de cette Antenne, le Commandant Ségura et, je ralliai par air avec un Hellcat qui resta stationné sur le terrain situé à proximité de Pleiku. Une compagnie et son Capitaine venant d'un poste installé pour contrôler les abords d'un gros bourg Ankhé, étaient tombés dans une embuscade au cours d'une sortie de reconnaissance. Outre les Hellcat et les Helldiver, les Bearcat intervenaient à partir du terrain de Ban Methuot (ouest du cap Varella) à 80 nautiques au Sud. L'activité viet ne faiblissait pas malgré la présence de moyens aériens de plus en plus nombreux et efficaces. Mon expérience des réalités sur le terrain commençait à prendre forme et, je vis arriver un jour le Général Salan accompagné d'officiers de son état-major venus voir sur place l'évolution de la situation et les actions à entreprendre pour l'assainir. Parmi eux, se trouvait le Capitaine de Frégate Noël dont la fille résidait sur place avec son mari qui y exploitait un vaste domaine. Comme ils possédaient pour des raisons de sécurité dans leur situation isolée, une station radio, ils ne firent aucune difficulté à caler celle-ci sur la fréquence longue distance réservée à la 12F ; ce qui m'eût permis éventuellement de correspondre en phonie avec le porte-avions. Ce fut un privilège que cette sous-campagne, cette immersion dans l'environnement du concret en milieu terrestre dont j'ai gardé un souvenir impérissable : ce capitaine, par exemple, qui, très complaisamment, me ramenait en jeep du terrain d'aviation au village quand, nous aperçûmes un sanglier sur le côté de la piste ; instinctivement, sans se retourner, il allongea son bras droit vers l'arrière du véhicule puis, cette réflexion « ah ! je l'ai oubliée ». Il s'agissait de sa carabine ; ou cet autre capitaine, taciturne, que j'abordais au coin du bar du mess mais, qui devint intarissable à l'évocation de ses parties de chasse à l'affût sur un mirador au petit matin attendant le tigre sortant du bois sur les chasses de l'empereur Bao Daï au nord de Saïgon. Un jeune tigre, il y en avait un, en laisse, dans le jardin d'une belle villa que son maître promenait du côté des cuisines du camp militaire et, qu'il avait du mal à retenir tant il tirait sur sa laisse pour se jeter sur les quartiers de viande qu'une bonne âme mettait de côté pour lui. Il y eut, aussi, une délégation d'officiers US parmi lesquels un Lieutenant qui cherchait à recueillir le maximum de renseignements sur la situation et l'usage que nous faisions des matériels livrés par son gouvernement qui finançait le conflit à hauteur de 66 %. Il y eut surtout l'entretien

auquel j'eus le privilège d'assister avec le Capitaine Hentic commandant des maquis des Forces « hré » dans la zone dite des Plateaux montagnards, autour de Kontoun en centre-Annam à son retour d'une expédition. Cela se passait alors qu'il recevait une « palme » supplémentaire sur sa croix de guerre, allongé sur son lit d'infirmerie où il récupérait des fatigues passées en prévision des incursions futures sur le territoire viet.

Je passai le plus clair de mon temps à l'Antenne du Gatac où je retrouvai l'adjoint du commandant Ségura, un autre commandant assez âgé, cheveux blancs, un ancien de la patrouille d'Etampes qui supportait assez mal les « coups de gueule » de son patron car il était plus habile au « manche » qu'aux travaux de bureau. Je tâchai de l'aider de mon mieux et, j'eus, un jour, l'occasion de changer d'atmosphère. Je proposai en effet de combler un vide dans le programme des vols en décollant avec mon Helicat, toujours stationné sur le terrain de Pleiku. J'avais complété les pleins, aidé d'un supplétif à la pompe Japy pendant que je filtrai le carburant avec une peau de chamois. Je pris assez rapidement la direction d'Ankhe où se déroulait la majorité des interventions et, en rase-mottes, je commençai à ratisser le paysage quand, brusquement, je vis défiler sur l'avant, sortant de la gauche et détalant à toutes jambes, un jeune nhaqué ; j'eus à peine le temps de cabrer et de « gauchir » à droite doucement lorsqu'une détonation secoua mon appareil à gauche avec apparition d'une multitude de petits éclats sur l'« extradors » à proximité de l'aileron. Après un 360° à droite pour essayer de repérer mon attaquant, je ne tardai pas à prévenir le porte-avions qui patrouillait au large et je me posai à Pleiku rapidement pour constater les dégâts : un énorme trou de la taille d'un obus de mortier de 80 mm accompagné de la fusion à peine marquée, heureusement sans gravité, d'une pièce de fixation de l'aileron.

Rapidement, la situation devait empirer du côté d'Ankhé. Arrivant de bonne heure au centre, je rencontrai le commandant sur zone, le Colonel Thomazo dit « nez de cuir »* qui s'exclama en m'apercevant : « Alors, l'aviation, qu'attendez-vous ?... le poste du col de Deo Mang vient de tomber ! » Cela s'était passé dans la nuit, le poste ayant cessé de donner signe de vie à la radio. Il n'y avait plus grand chose à faire sinon tenter de repérer et détruire les assaillants dans leur retraite mais, il était déjà trop tard. Le plus surprenant, c'est qu'ils avaient déboulonné une grosse pièce d'artillerie qu'ils avaient hâlé, les traces de son passage restant parfaitement visible sur une courte distance.

Le commandement décida en conséquence de faire faire mouvement à une partie de la garnison de Pleiku, Gatac compris, vers Ankhe. Entretemps, le « pacha » de la 12F, Roger Vercken était venu avec un mécanicien-avion reprendre « son taxi » après avoir constaté qu'il pouvait reprendre l'air sans danger. Celui-ci m'apprit alors que le « pacha » du porte-avions avait envisagé de m'infliger quelques jours d'arrêt pour avoir récolté l'obus qui avait endommagé l'appareil. Il faut, à ce propos, rappeler que la Marine Nationale « la Royale » est une vieille et grande Dame qui prend soin de « rester sur son quant à soi ! ». En posant la question de savoir ce qu'on me reprochait exactement, je me suis demandé si c'était le fait d'avoir déserté ma charge, ou d'être descendu trop bas pour mieux voir, ou tout simplement d'avoir négligé de solliciter l'autorisation de déclencher cette mission par la voie hiérarchique. Finalement, je suis resté sur ma faim !

La longue colonne des véhicules prit donc la route vers la destination Ankhe, situé à 70 km, avec un arrêt buffet au poste situé à mi-chemin approximativement, (celui de Mang Yang probablement) un point névralgique gardant un col d'accès difficile, une sorte de forteresse naturelle. Pour nous rassurer, nous croisâmes avant destination des « ouvertures de

* Il s'illustra plus tard après la formation d'un Comité de Salut public, le 13 mai 1958 en débarquant avec succès en Corse pour rallier celle-ci au Comité de Salut public né à Alger sous l'impulsion du Général Salan.

pistes », détachements d'une vingtaine de militaires chargé de protéger les abords de notre itinéraire avant notre arrivée.

Nous étions venus pour renforcer une garnison déjà bien étoffée qui avait commencé à creuser des retranchements à la tête de laquelle on avait nommé un Général de brigade, sans doute pour marquer notre intention d'en découdre à tout prix. Il y eut des tournées d'inspection, des délégations venant de Saïgon, des remises de décorations et, j'entends encore la déclaration d'un officier supérieur, de passage, conseiller à son homologue « Tu as raison, enterre-toi c'est du 14-18 » sans commentaires !. La noria des avions Bearcat, Hellcat et Helldiver y allait de bon cœur non sans succès. Les « arrosages » au napalm avaient une certaine préférence. Nous vîmes finalement arriver le Colonel Pâris de Bollardièrre débarquer à la tête de ses légionnaires parachutistes afin de faire comprendre une fois pour toutes aux Bo Doï que nous y étions et, que nous avions bien l'intention d'y rester, ne leur en déplaise !

L'activité commençant à décliner très sensiblement, un Helldiver de la 9F vint me récupérer pour m'amener à Nha Trang où ils étaient stationnés depuis le 26 janvier. J'étais restés au sol une quinzaine de jours et, je profitai de l'accalmie relative des opérations pour demander à la 9F de m'autoriser à effectuer un « lâcher » sur Helldiver ce qui ne posa aucun problème. La 12 F me récupéra à bord le 7 février et, selon la tradition, je reçus le titre prestigieux de « duc de Pleiku », auquel j'associai en toute modestie, celui de « Prince d'Ankhe » pour faire bonne mesure.

«L'Arromanches » devant subir un grand carénage de plusieurs mois en France, débarqua ses flottilles qui retrouvèrent les « charmes de Cat Bi » le 21 février. Les humeurs préconçues du Commandant de la base, le Lieutenant-Colonel Brunet, vis-à-vis de la Marine, « la noble Dame » évoquées ci-dessus, s'étaient définitivement dissipées au cours des brefs séjours précédents en Novembre et Décembre, nous reprîmes assez rapidement, avec une ardeur renouvelée, les opérations de routine du Nord Tonkin : bombardements, coupures de routes, M. A. R. ... « et tutti quanti ». Nous avions, dès l'arrivée, adopté le régime des « béatitudes » pratiqué par la formation de l'Armée de l'Air, Bearcat et B26 stationnés sur la base : fractionnement des pilotes en deux bordées, tribord et bâbord, prenant le service durant vingt-quatre heures à tour de rôle avec relève à midi. Une autre nouveauté pour nous, fut la mise en œuvre devenue courante de munitions dispositifs plus élaborés : bombes à fragmentation, les « frags » mis à feu à proximité du sol projetant une gerbe de fragments sur les troupes au sol, fusées VT permettant la mise à feu de la munition à une hauteur du sol préréglée, fusées à retard pour le bombardement de coupures de routes, les bombes « butterfly » pour parsemer les routes de multitudes de petites mines anti-personnel, celles-ci, disposant de petites hélices pour amortir la chute, pouvaient également exploser à l'impact.

L'activité du Viet Minh, dans le Delta, continuant à se développer, une attention toute particulière lui fut consacrée pour ne pas être dépassés par les événements et garder l'initiative. Un certain nombre de villages avaient ainsi été abandonnés par ses habitants qui avaient fui la zone des combats ou, pour certains d'entre eux, avaient craint des représailles pour diverses raisons ou, tout simplement avaient été priés de vider les lieux « manu militari ». Il devenait urgent de supprimer ces agglomérations de paillottes qui servaient de refuges précieux aux Bo Doï, surtout la nuit et, ils entreposaient du ravitaillement en vue d'opérations futures. Le napalm était l'arme idéale et, notre mise à terre fut mise à profit pour l'expérimenter grandeur nature car elle nous était interdite à bord pour des raisons évidentes de sécurité. C'est, donc, à la tête d'un dispositif de 14 avions suivi du même nombre de Bearcat du II.8 que, le 28 février, je mis le cap sur un groupe d'agglomérations. L'idée de manœuvre était d'amorcer le piqué après un virage de quatre vingt dix degrés sur la gauche, par patrouilles de quatre en

échelon refusé à droite, le plus tôt possible après avoir repéré l'objectif pour bénéficier de l'effet de surprise, l'axe d'attaque ayant été choisi au briefing en fonction du vent météo pour ne pas gêner les patrouilles suivantes à cause de la fumée dégagée par les attaques précédentes. Plusieurs opérations de ce genre furent renouvelées par la suite.

Les missions de reconnaissance armée (M. A. R.) complétaient le vide des actions ciblées à base de coupures de routes ou, d'appuis directs. Notre corbeille de renseignements était plutôt légère mais, cela prouvait en partie qu'il ne se passait pas grand-chose du moins sur les zones les plus souvent explorées ; Delta, Pays Thaï, Phu Ly, Ninh Binh. Nous recherchions en priorité les paillotes abritant les citernes à carburants, les « sampan » porteurs de ravitaillements plus rares car elles étaient vulnérables et difficilement récupérables.

Vers la fin de notre séjour, nous avons mis au point un système plus ou moins efficace pour piéger les Bo Doï ou les coolies circulant à bicyclette porteurs de charges. Il s'agissait de séparer les deux avions en reconnaissance sur un parcours donné et, de leur faire remonter le même itinéraire vers chacune des extrémités puis, de les faire revenir chacun en sens inverse pour se rallier au point de séparation initiale. Le piéton ou le cycliste qui avait pu se camoufler ou premier passage pouvait ne pas rattrapper le second ; il ne s'attendait pas à voir encore débouler au-dessus de sa tête un avion dans un si court délai. Il y eut enfin quelques dernières missions à accomplir à partir de Cat Bi, avant l'arrivée du porte-avions Lafayette désigné pour prendre la relève et, qui s'annonçait pour début Avril. Le fait marquant à signaler fut l'implantation relativement récente de batteries de défense aérienne en certains points fréquentés par notre aviation. Il devint nécessaire de recourir aux B26 pour intervenir sur les positions de DCA si celles-ci se manifestaient au cours des attaques. C'est exactement ce qui m'arriva quand, au milieu du piqué de la première passe, je vis monter deux ou trois couples de traceuses de calibre moyen, de l'ordre de 20 mm, de couleur verte. Après la carapette de bombes pour le faire taire, nous pûmes terminer en toute quiétude. La dernière vision que j'emportai de notre ultime séjour à Haï Phong, ce fut celle de l'abondante assemblée de fidèles dans la cathédrale assistant à l'office du dimanche avec une ferveur exaltante. Ce souvenir émouvant, impérissable, prit toute sa valeur nimbée de tristesse pour devenir l'épisode le moins glorieux, à n'en pas douter, de notre présence en ces lieux. Nous dûmes, en effet, contre notre gré, en abandonner beaucoup sur les plages au Nord du 17^{ème} parallèle, faute de pouvoir les embarquer tous sur les barges venus les recueillir en dépit des accords de Genève. Plus d'un million de catholiques, dit-on, réussirent à échouer au Sud du Vietnam après un périple dramatique.

Le 12 avril 1953, nous étions tous à bord où, c'est le moins qu'on puisse dire, l'accueil ne fut pas particulièrement chaleureux. Il y eut d'abord l'épineuse question des « quartiers ». Les permanents venant de Toulon s'étant installés confortablement ne nous laissèrent que les « communs » à nous répartir au petit bonheur ! Nous, les « guerriers », nous n'étions à bord que des « passagers » voire des « intermittents » pour reprendre un qualificatif à la mode. Je connaissais bien le bâtiment pour avoir assisté à ces essais de réception à Norfolk au cours de l'été 1951, puis, ultérieurement, participé à des exercices en Méditerranée et en Atlantique au large des côtes d'Afrique et, du Portugal pendant le premier semestre 1952.

Le porte-avions mit le cap vers le centre Annam pour fournir l'appui aérien à une opération amphibie dont l'intérêt opérationnel imaginé par le Commandant de la division navale d'Extrême Orient ne cadrerait pas forcément avec la présence d'un porte avions sur ce théâtre. C'était encore un tour de l'illustre « Grande Dame » et, de son « quant à soi » qu'Elle ne tarda pas à mettre de côté quand il devint évident qu'on n'avait pas déplacé un porte avions

aux antipodes pour « amuser la galerie ». La menace sur le Laos après la chute de Sam Neua se précisant, le commandement décida de faire de Luang Prang et de la plaine des Jarres sur le plateau du Tran Ninh des camps retranchés.

Notre première préoccupation fut en priorité d'apporter une couverture aérienne aux détachements, celui du Lieutenant-Colonel Malplatte notamment qui avait évacué Sam Neua, au cours de leurs mouvements de repli. Dès le 17 mars, un pont aérien avait commencé à fonctionner amenant hommes, véhicules, armes, munitions et barbelés. La présence d'un porte avions au large de ce théâtre fut d'autant plus appréciée du commandement que ses flottilles étaient encore les seules à pouvoir y intervenir efficacement. C'est à partir du 20 avril que les premiers éléments des divisions viets parvinrent à proximité du camp retranché de la plaine des Jarres sur lequel avait été regroupée également la majeure partie des petits postes du Tran Ninh ainsi que la garnison de Xieng Khouang. Tout fut alors mis en œuvre pour lui apporter notre soutien classique d'appui direct : bombes à fragmentation et fusées de proximité, 12,7 mm, roquettes et fusées VT (anti-personnel). Avec les Bearcat qui pouvaient désormais opérer dans le secteur, nos interventions s'étendirent pour participer à l'opération « Muguet », début Mai, destinée à renforcer la défense de Xieng Khouang et protéger les parachutages d'effectifs et approvisionnements complémentaires.

Ce fut bientôt « le chant du signe » pour les viets qui ne tardèrent à comprendre qu'ils ne pouvaient espérer venir à bout de leur action, du moins dans un délai raisonnable avant la saison des pluies. En contrepoint, notre potentiel en heures de vol arrivant à échéance, ce fut notre « chant du départ » que j'eus l'occasion de marquer en compagnie de mes deux équipiers, Klotz et Loizillon par une figure de voltige, un « tonneau » classique saluant notre chère Indochine au moment de franchir la côte pour la dernière fois le 11 mai 1953.

Sans vouloir m'aventurer sur le terrain délicat de la haute stratégie englobant les données politico-militaires, je voudrais seulement avancer une réflexion évoquant ce qui devait se passer l'année suivante après les décisions qui furent prises dès le mois de Mai 1953. D'abord, le départ du Général Salan le 8 mai qui mettait fin à une expérience de trente ans de carrière en Extrême Orient. Puis, la décision de choisir Dien Bien Phu comme point de résistance à l'entreprise du Viet Minh de s'emparer du Laos dans le but de relier le Nord et le Sud du pays. Le site de Luang Prabang, capitale royale du Laos, associée à la plaine des Jarres venait de démontrer qu'il pouvait offrir des possibilités et avantages bien supérieurs : éloignement des sources d'approvisionnements viet minh, proximité des terrains d'aviation, environnement plus propice aux opérations aériennes.

Je termine mon récit par le bilan de ma participation à la campagne qui devrait approximativement correspondre au taux moyen de la flottille soit 4 300 heures de potentiel pour 20 pilotes : 200 heures en 80 missions de guerre n° 2.

Capitaine de Vaisseau Joseph GÉRARD

Fait le 16 mars 2004