

2010

N°20

LES CAHIERS DE L'ARDHAN

Souvenirs

de la 28F (1950-1956)



Souvenirs
de la 28F (1950-1956)

MAI 1950, MISSION EN INDOCHINE Thibaut de Saint-Phalle

Thibaut de Saint-Phalle, né aux Etats-Unis d'une vieille famille française, juriste, professeur, a servi pendant la Seconde Guerre mondiale dans les commandos marine. Il est chevalier de la Légion d'honneur.

Voici les extraits du témoignage d'un ancien officier des commandos de l'U.S. Marines Corps, sollicité par le Département d'Etat pour une mission d'aide américaine dans le conflit indochinois. Cette aide portait sur le recrutement, la formation et le développement d'une milice de combattants vietnamiens.

La crainte d'une intervention chinoise hantait le Département d'Etat. Les communistes contrôlaient désormais toute la Chine. En Indochine, les Français n'arrivaient toujours pas à reprendre en mains la situation. John Foster Dulles décida qu'il fallait faire un nouvel effort pour aider les Français en Indochine.

Décision difficile à prendre. Certains membres du gouvernement estimaient, comme le général Leclerc, que Hô Chi Minh était plus nationaliste que communiste et que la bonne solution du problème indochinois devait reposer sur un accord entre lui et les Français, ces derniers lui accordant à terme une forme d'indépendance.

Si le général Leclerc n'était pas mort dans un tragique accident d'avion, il aurait peut-être pu rétablir la paix en Indochine, parce qu'il avait pu maintenir une certaine relation de confiance avec Hô Chi Minh.

Le State Department estimait que la guerre en Indochine faisait partie d'un plan mondial des communistes pour étendre leur domination. C'était donc un nouvel aspect du combat permanent que le communisme livrait aux démocraties occidentales.

L'accord envisagé par le gouvernement américain devait lui permettre d'assumer la responsabilité de l'entraînement de forces supplétives vietnamiennes, composées essentiellement de montagnards des tribus Nung, Meo, et Thai, par des Américains spécialistes des combats de jungle. A l'issue de cet entraînement, ces forces devaient être armées et encadrées par des commandos américains et se retrouver sous commandement français.

Le responsable du projet était le colonel Richard Stillwell. Par ailleurs, pour éviter de susciter des problèmes de politique intérieure aux Etats-Unis, le projet devait être tenu secret. Ce fut une des raisons pour lesquelles l'on me confia cette mission. Ma profession d'avocat international et ma maîtrise du français devaient me permettre de ne pas trop me faire remarquer. Ce qui se révéla exact.

Une entrevue fut établie à Dalat pour signer un accord entre les autorités françaises, le haut-commissaire de l'époque, Léon Pignon, l'ambassadeur des Etats-Unis et l'empereur Bao Daï.

Rétrospectivement, apparaissent aujourd'hui des failles majeures dans la conception des opérations, failles qui n'avaient pas été détectées à l'époque ni à Washington, ni à Paris. L'empereur Bao Daï, bien que descendant d'une lignée de souverains annamites, n'avait aucun soutien populaire. De plus, il n'existait aucune structure administrative vietnamienne relayant l'autorité de Bao Daï sur le plan local. La troisième faille résidait dans l'hétérogénéité des différents groupes ethniques recrutés et sans dénominateur commun avec la masse vietnamienne.

Le responsable des opérations militaires à cette époque était le général Navarre, le général Salan étant commandant en chef.

Le choix d'un site pour l'entraînement des recrues a été décidé après certaines propositions par le général Navarre comme la vallée de Diên Biên Phu, déclarant que l'emplacement était idéal, difficile pour le Viêt-Minh d'y installer de l'artillerie (sic). On connaît la suite des événements et ses conséquences.

Récusée par Saint-Phalle pour les raisons de défense en cas d'attaque viêt-minh (comme il avait déjà une vision claire !), sa proposition de choisir une île de la baie d'Along fut adoptée.

Le général de Lattre de Tassigny, arriva en Indochine, à l'époque de ma mission, pour prendre le haut commandement. Il arrivait certainement trop tard et surtout avec des informations insuffisantes sur une situation en pleine évolution. Dès son arrivée, il fit rapatrier en France de nombreux officiers qui connaissaient particulièrement bien le pays et ses habitants. Ce fut le cas du colonel Carbonel, collaborateur de Saint-Phalle pour sa mission, et qui maîtrisait parfaitement les dialectes des tribus montagnardes. Il refusa aussi d'appliquer le traité liant les Américains aux Français et à Bao Daï. S'exclamant même « Qui a besoin des Américains ? C'est aux Français de résoudre le problème de l'Indochine ! »

Ma courte expérience indochinoise, qui s'arrêta là, fut une aventure dont je garde un souvenir inoubliable pour bien des raisons. En particulier, témoin des grands bouleversements qui se produisirent en Asie, j'ai surtout appris que, dans le monde de l'après-guerre, les Etats jusqu'alors réputés dociles, exigeraient tous leur indépendance et que les sacrifices d'un peuple, aussi courageux soit-il, seraient vains si ce peuple n'était pas guidé par des hommes politiques vigilants et voyant loin. Il est attristant de penser que si le général Leclerc avait survécu pour pouvoir appliquer les idées qu'on lui prête, la tragédie indochinoise, tant pour le peuple vietnamien que pour les militaires français et américains, aurait sans doute pu être évitée.

★★★

2 DÉCEMBRE 1952, MISSION À NA SAN **Marcel Pottier, second maître radariste volant**

Compte tenu de la dégradation de la situation au Tonkin, le centre d'activités de la 8F se déplace progressivement de Saïgon vers Haïphong. Ainsi commencent les missions aux ordres du GATAC Nord.

La mainmise du Viêt-Minh sur les territoires du Haut-Tonkin, compris entre le Fleuve Rouge et la Rivière Noire, conduit l'état-major, à l'automne 1952, à aménager la cuvette de Na San en camp retranché. Cette base aéro-terrestre sur la célèbre RP 41 a pour objectif de fixer les divisions de Giap et d'enrayer la progression vers le Laos. Erigé en un temps record, le camp ne tardait pas à subir la pression de l'ennemi ; il devient ainsi l'objectif principal des missions de la 8F.

L'assaut intervint dans la nuit du 30 novembre au 1^{er} décembre 1952. Après deux nuits de durs combats, les forces du général Gilles récupéraient la totalité des points d'appui. Cela sonnait le glas des espoirs du Viêt-Minh de conquérir Na San ; il subissait de lourdes pertes.

Entre-temps, pour faciliter l'approche nocturne des Privateer, l'Aéronautique navale proposait l'installation d'une balise radar. Il s'agissait d'un répondeur IFF (Identification Friend or Foe, reconnaissance ami ou ennemi) modifié qui, déclenché par l'interrogateur IFF du bord, offrait un dispositif complémentaire de radiogoniométrie. Étais-je le seul radariste présent à Haïphong en cette période ? Toujours est-il que je fus désigné pour son installation.

Le 2 décembre 1952, avec mon paquet sous le bras, j'empruntais un Siebel à destination de Hanoï, puis un Dakota à destination de Na San. En approche finale, l'équipage, devinant que j'avais plus l'habitude d'observer les événements d'en haut plutôt qu'au ras des pâquerettes, me donnait les consignes d'usage : pied à terre, ne pas rester figé devant la beauté du paysage, mais franchir au plus vite la distance séparant l'échelle de l'entrée du bunker. Au passage je remarquais quelques DC-3 cloués au sol. Sol consciencieusement labouré. Oh ! Ce n'était pas les sillons réguliers creusés par la charrue d'un paysan du coin !

Avec l'aide des techniciens du camp, j'installais la balise et son antenne ; le soir venu, je n'avais plus qu'à attendre les rotations des « gueules de loup ». Au petit matin du 3 décembre, le fonctionnement du système s'étant révélé satisfaisant, j'attendais la première occasion pour regagner Hanoï. Contretemps, devant le nombre d'appareils immobilisés au sol, le GATAC interdisait tout atterrissage sur la cuvette.

A la suite des violents combats des nuits du 30 novembre au 2 décembre, de nombreux blessés

attendaient leur rapatriement ; il y avait urgence. Le général Gilles, avec insistance, obtenait le poser d'un DC-3. C'est au milieu des blessés allongés sur leur civière, des fioles de goutte à goutte, que je regagnais Hanoï.

Pour en finir, je tiens à témoigner ici de la reconnaissance maintes fois entendue au cours de mon bref séjour, reconnaissance et remerciements adressé aux équipages de Privateer pour l'efficacité avec laquelle nous avons répondu à leurs besoins.

★★★

13 DÉCEMBRE 1952, MISSION INSOLITE **Jean-Claude Deniel, second maître radio volant**

Ce 13 décembre 1952, la Marine nationale demande le concours de la 8F pour rechercher en mer une centaine de Viets évadés du bague de Poulo Condor. L'île de Poulo Condor est située à une centaine de km au sud-est de la presqu'île de Camau et abrite un bague de sinistre réputation où étaient enfermés aussi bien les prisonniers de droit commun que les politiques.

Plusieurs bâtiments de surface participent aux recherches.

Nous décollons de Tan Son Nhut sur le 8F-4 commandé par le LV Galy.

Tout l'équipage est aux postes de veille. J'assure avec mon collègue Aubry l'alternance des veilles radio-radar. Une recherche en créneaux dans la zone la plus probable ne donne aucun résultat. Mission interrompue par la nuit, nous rentrons après 4 h 30 de vol. Le lendemain, nous remettons ça, cette fois sous la direction du PM Dassulle. Il faut absolument les retrouver avant qu'ils n'atteignent la côte.

Reprise des créneaux à partir de l'endroit où nous avons abandonné la veille ; quatre heures de recherche et toujours aucun résultat. La fixation de l'écran radar devient très pénible. C'est l'observateur du poste avant qui les aperçoit le premier, un vague objet flottant à quelques nautiques. Il s'agit bien de nos fugitifs. Ils sont répartis sur deux radeaux de bambou et pagayent avec l'énergie du désespoir. Une courte rafale de la tourelle avant arrête la progression. Certains nous menacent du poing, d'autres se jettent à l'eau.

Ils ont effectué les deux tiers du parcours. Nous indiquons leur position à un bateau de recherche et rentrons à la base après 6 h 05 de vol. Le radar n'a donné un écho qu'à deux nautiques des embarcations, ce qui prouve la difficulté des recherches en mer d'un objectif non réfléchissant. Succès sans doute mais avec un arrière-goût amer, je ne peux m'empêcher d'avoir de l'estime pour ces hommes qui ont eu le courage d'oser !

★★★

**AVRIL 1953 - FÉVRIER 1955,
JOURNÉE ORDINAIRE À L'ESCADRILLE
8S DE CAT LAÏ**

Yves Puchouau, second maître radio volant

« *Troi oi ! nong qua !* » (Oh ciel ! Quelle chaleur !). Une voix prend le ciel à témoin de la chaleur accablante qui règne dans la carlingue chauffée comme un corps noir sur le terre-plein. Une ombre s'affaire à l'intérieur, vociférant en vietnamien contre la canicule. C'est Puchouau, dit Puch, l'auteur de cette anecdote, qui prépare le 8S-5 pour une mission de surveillance sur le Mékong. D'autres corps luisants de sueur tournent autour de l'oiseau métallique pour l'abreuver en carburant et nourrir en munitions. Pas une feuille ne bouge sur les arbres, bien qu'on soit au bord du Donnaï aux eaux boueuses. Le ciel est d'un blanc laiteux. La végétation se recroqueville. Les hangars et bâtiments de briques dont les murs, presque entièrement recouverts par les bougainvillées et les bégonias grimpants, semblent être des verrues encerclées de barbelés au milieu des rizières et marécages. Un peu plus loin, surgissent des paillotes du village de Cat-Lai. Au loin, on peut suivre du regard les méandres de la rivière qui en rejoignent d'autres. Là bas, plus au nord, se trouve la grande et monstrueuse Saïgon qui s'accommode de tous les qualificatifs d'une mégapole asiatique.

Puch, familièrement appelé ainsi à cause de son nom plein de voyelles, était le fruit d'une rencontre d'un basco-béarnais et d'une sino-cambodgienne. Il va sans dire que c'est un personnage insolite dans ce club de marins-aviateurs. De ce fait, il avait connu quelques situations cocasses. Un jour, il était occupé à préparer une mission comme aujourd'hui lorsque soudain apparut dans l'encadrement de la porte une casquette galonnée qui lui cria : « Qu'est ce que tu fous là ? Espèce de nhà-quê ! [paysan, péjorativement] Veux-tu que je te botte le cul pour te faire sortir de là ? »

Bidul le mécano et Pruneau l'armurier, qui s'affairaient à ce moment là autour de l'avion, furent surpris par cette attaque. Connaissant la méprise, ils se bidonnaient de la gaffe de l'enseigne de vaisseau qui venait d'arriver le matin même dans ce trou. Il faut reconnaître qu'il y avait de quoi le surprendre, en voyant un « yeux-bridés » en train de farfouiller dans l'avion. Etant loin des instances militaires des grandes unités, la discipline vestimentaire est inexistante dans ce coin de brousse écrasé de chaleur et infesté de moustiques. La plupart étaient en short, torsos nus et coiffés d'un chapeau de brousse. Aucune marque distinctive de grade n'était donc apparente. Ici, tout le monde se connaissait, depuis le commandant jusqu'au dernier des coolies admis à travailler à la base. Cet officier, récemment débarqué du *Pasteur*, n'a pas eu encore le temps de s'adapter à l'inhabituel.

Le même soir de cet incident, au retour d'un vol de « nettoyage » à la pointe de Camau, mon « cocher »

me proposait : « Eh Puch ! Que penses-tu d'une virée à Cholon pour goûter au cochon de lait laqué que tu m'avais promis ? » A peine débarqués de la chaloupe, nous voilà partis à travers la banlieue chinoise à la recherche du fameux restaurant où mon ami Jean Coudert m'avait emmené quelques fois. Il était conseillé de s'habiller de façon à passer inaperçu. Une errance commençait à travers les ruelles où aucun « long nez » n'aurait osé s'y promener la nuit. Mon compagnon de ripaille n'en menait pas large dans ces dédales où se mêlaient cris, interpellations, bruits de vaisselle et de brassage du majong (jeu de dominos chinois), sans parler des odeurs, bonnes et moins bonnes. L'éclairage y était juste suffisant pour se diriger mais ne permettait pas de distinguer les mines patibulaires qui nous faisaient des propositions qu'il serait indécent de rapporter ici. Nous avons trouvé enfin la gargote qui nous allait nous régaler et nous réconcilier avec ce monde insolite, surtout pour mon convive. Son angoisse s'était envolée après une longue série de bières Larue, produite par la BGI (Brasseries et Glacières d'Indochine). L'euphorie devenait totale après notre passage au Grand Monde, un immense complexe à étages, ouvert jour et nuit, et réservé aux jeux et spectacles. On pouvait y dormir, se faire dorloter, jouer à la roulette, regarder le théâtre chinois ou le cinéma en se faisant servir à boire et à manger sur son siège.

Bientôt minuit ! Il était temps pour nous de rejoindre l'embarcadère de la Pointe des Bagueurs, rendez-vous nocturne des Saïgonnais, où stationnait la chaloupe des permissionnaires. La coupée était retirée à minuit pile. Le retard serait sanctionné par une courte nuit à l'hôtel car, le lendemain, il faudrait louer un sampan pour rejoindre l'autre rive de la rivière de Saïgon afin d'attraper le convoi routier de six heures du matin qui vous ramène à la base. C'est une aventure qu'on n'a pas envie de tenter. La hantise de cette éventualité nous faisait pousser les feux de nos pauvres cyclo-pousses à travers les rues mal famées. La descente du boulevard des Marins vers le port était digne d'une course de racers. C'était une soirée comme tant d'autres, souvent émaillées d'imprévus. Pour mon acolyte, c'était l'aventure avec un grand A, avec en prime, l'incident de la chaloupe sur le trajet du retour.

Une chaloupe armée faisait le trajet à travers les arroyos en une heure, si tout allait bien. Il était conseillé de ne pas longer les berges pour ne pas tenter les snipers ou les bazookas. La nuit, dans certains passages, prendre le frais sur le pont en fumant une cigarette équivalait au suicide. Il n'était pas bon de tomber en panne et, pourtant, cela arriva vers une heure du matin. L'angoisse était à son comble car on était en train de dériver fortement avec un courant conjugué à la marée. Il faisait noir comme dans un four, ce qui augmentait encore le risque d'aborder chez nos « amis ». Comme consolation, nous bénéfici-

cions d'une certaine invisibilité. On frémissait à la pensée que cela aurait pu arriver par un clair de lune. Cette nuit-là, la baraka était avec nous, car le moteur se remit en marche après de nombreuses tentatives. La gazette de la base allait s'enrichir d'une anecdote de plus.

★★★

**INTERMÈDE DE L'ÉTÉ 1953,
VOYAGE AUX STATES
Clément Sommier, second maître radio
volant, né à Saigon**

C'est avec l'appui de mon précieux livret de vol et le recueil de quelques souvenirs éparpillés dans ma p'tite tête, que je vais tenter de relater ces anecdotes sans grande valeur historique.

Le 16 juin 1953, deux équipages de la 8F quittèrent l'aéroport de Saigon Tan Son Nhut pour un long périple de plus de 25 000 km à travers le Pacifique.

Notre mission : aller réceptionner deux bombardiers Privateer stationnés sur la Naval Air Station de San Diego, en Californie, et de les ramener autant que possible en bon état à Saigon.

J'avais eu la chance d'être choisi et de faire partie de ce groupe de 17 membres dont quatre pilotes, quatre mécaniciens, quatre radios, deux navigateurs, deux armuriers et un radariste. Ce voyage se présentait pour moi comme une parenthèse touristique fort agréable. C'est un Constellation d'Air France (champagne et petits gâteaux !) qui nous déposa à Tokyo après 10 heures de vol. Une bonne nuit japonaise et nous voilà prêts pour la traversée du Pacifique .

Après Air France, c'est un double pont Strato Clipper de la Pan American Airways qui nous accueille à son bord. Première escale à Wake Island, un atoll situé au nord des îles Marshall. Lors de l'étape suivante, ayant franchi le 180^{ème} méridien d'ouest en est, nous nous sommes offert le luxe de vivre deux fois de suite le même jour !

A notre descente à Honolulu, chacun de nous fut accueilli, comme le veut la coutume, par un superbe collier de fleurs.

Le lendemain, nous arrivions à San Francisco, visite de la ville et ses environs avant de descendre, via Los Angeles, vers San Diego où nous sommes restés deux semaines. Sur la Naval Air Station, un nombre impressionnant de Privateer étaient sagement alignés dans l'attente d'acquéreurs éventuels.

Le nôtre fut immédiatement baptisé 28F-7. A noter que nous avions quitté la 8F !

Durant ce séjour, chacun des deux équipages effectua un vol technique et un vol dit de consommation dont on en reparlera plus tard.

San Diego étant situé tout près de la frontière du Mexique, j'eus l'occasion avec des amis d'y faire quelques escapades qui eurent pour effet, par ces allers-retours, de désorienter quelque peu les services

de l'immigration des Etats-Unis. Quelques mois plus tard, de retour à Saigon, ils s'inquiétaient toujours de ma position.

Je me souviens aussi d'avoir causé quelques soucis à mes amis, lors de nos soirées « bars », car je n'avais pas encore 21 ans et n'était pas libre de consommer de l'alcool, notamment !

Le 7 juillet, nous avons rejoint la Naval Air Station d'Alameda, à San Francisco pour préparer notre vol de retour vers la Cochinchine.

Le dimanche 12 juillet, le 28F-7 prit son envol à 6 h 52 et s'est fait tout de suite remarquer par sa vitesse de croisière plutôt pépère et sa consommation anormale.

Les autorités américaines nous avaient pourtant conseillé, semble-t-il, de bien respecter la courbe de consommation et de faire demi-tour le cas échéant.

Bref, on est parti, pas question de faire demi-tour !

N'empêche que, si les dieux du Pacifique n'avaient pas été avec nous ce jour-là pour porter et déposer doucement notre bon vieux bombardier sur la piste d'Honolulu, c'est à la nage que nous aurions terminé l'étape !

Malgré tous les Mayday que nous avons pu envoyer et la mise en attente de tous les appareils aux alentours, un moteur s'arrête à droite : mise en drapeau. Un autre moteur s'arrête à gauche : mise en drapeau. Enfin la piste sur deux moteurs « jaugeurs à zéro partout ». Ouf ! Total 13 h 50 de vol. Record battu.

Après une journée de tourisme à Honolulu pour nous remettre de nos émotions, nouveau départ vers l'est pour l'île de Johnston, 900 mètres de long sur 150 de large, un bon porte-avions !

Le jeudi 16 juillet, départ pour l'île de Kwajalein, tout près de Bikini. Retour à la case zéro avec le passage d'est en ouest du 180^{ème} méridien : on se retrouve le vendredi 17 juillet !

Quelques ennuis mécaniques, fuites d'huile, etc., nous permettent d'aller pêcher des coquillages et jouer au Bingo avec les Américains et j'en oublie ma casquette au CPO club (Chief Petty Officer).

Dernières étapes à Guam, Manille et enfin, ou déjà, Saigon où nous atterrissons sains et saufs le 23 juillet accueillis avec photographe et champagne à, vous l'avez deviné,... la 28F.

Ainsi s'achève un périple de 38 jours qui restera dans mes meilleurs souvenirs et que j'ai croqué à belles dents !

L'équipage :

Pilotes : LV Le Roy, EV1 Manfanovsky, SM Sauvageot, SM Le Chalony.

Mécaniciens : Mtre Refloch, Mtre Bouyssou, SM Warin, SM Deniel.

Radios : PM Jamet, SM Bizec, SM Adam, SM Sommier.

Navigateurs : EV Ambrosini, EV Robaut.

Armuriers : SM Keromnès, SM Cornic.

Radariste : SM Viret.

NOVEMBRE 1953, CARNETS DE GUERRE
Henry Chappotteau,
enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe, pilote.

La base habituelle des Privateer de la 28F est Saigon-Tan Son Nhut mais, depuis septembre, ces appareils ont été le plus souvent aux ordres du GATAC Nord (Groupement aérien tactique de l'armée de l'Air) Nord. Cela explique qu'ils ont de plus en plus été utilisés à partir de la base de Haïphong-Cat Bi où existe une piste de dimensions et résistance suffisantes pour les opérations nécessitant un décollage à masse élevée.

Dans ce cadre, le 16 novembre, nous effectuons la liaison Saigon-Haïphong en 4 h 35 avec le 28F-6 pour mise en place à Cat Bi.

Les deux premiers jours de la bataille de Diên Biên Phu

Le 20 novembre au matin, le Privateer 28F-2 (chef de bord EV1 Laugier, copilote SM Grandjean, nav EV Robaut, Mt Lorfeuvre, SM Warin, SM Ruello, SM Lacrosse, SM Catherin, SM Gaubert) décolle vers Diên Biên Phu tandis qu'un Dakota s'envole de Gia Lam muni des postes radio devant permettre d'assurer toutes les liaisons de commandement. A noter que ce DC-3 a pour passagers plusieurs généraux à qui il appartient de déclencher ou annuler l'opération CASTOR prévue par le général Navarre.

Ces appareils arrivent sur le site de Diên Biên Phu et, après la dissipation des brumes matinales, l'opération d'implantation est commencée.

Le 21 novembre

Un coup de téléphone de l'état-major basé à Hanoï demande d'urgence un appareil à long rayon d'action disponible pour assurer la fonction de PCIA (poste de commandement interarmes) à Diên Biên Phu.

De Hanoï, les Dakota doivent assurer le transport de paras, vingt-quatre par appareil. De plus, ils ne peuvent demeurer longtemps sur la zone à cause de la distance Hanoï - Diên Biên Phu et de leur autonomie. Il n'y a donc pas de DC-3 prévu pour faire le PCIA.

Le scénario d'implantation rapide sur le site n'est pas achevé. Il existe une certaine résistance viêt-minh. Déjà, en seconde phase de l'opération CASTOR, des renforts de paras doivent être envoyés sous le commandement du général Gilles.

Après la mission de la veille, le 28F-6 et son équipage (le même sauf SM Ouary en remplacement du SM Conry) se trouve de bonne heure sur le terrain de Cat Bi. Devant l'urgence de régler le trafic au-dessus de la cuvette, il nous est demandé d'effectuer ce travail. En catastrophe, le capitaine Marcouf et le sergent Gao nous sont adjoints pour assurer les liaisons avec le sol. C'est ainsi que nous décollons à destination de Diên Biên Phu avec un minimum d'instructions de la part du commandement. Ce dernier nous assure de pouvoir

communiquer sur place les informations nécessaires grâce à nos moyens radio.

Curieux destin qui fait que, contrairement au jour précédent, avec le Dakota et ses généraux, le PCIA est aujourd'hui entre les mains d'un capitaine de paras et d'un enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe de réserve de vingt-cinq ans !

Dans la matinée de ce jour, notre équipage avec le 28F-6 (EV1 Chappotteau, SM Le Ponne, EV Tourel, Mt Refloch, SM Stéphan, SM Vidal, SM Conry, PM Despas, SM Gauthier) est requis pour une mission de bombardement en appui des trois bataillons qui viennent d'être parachutés. C'est un vol de 4 h 55 car Diên Biên Phu n'est pas proche du delta tonkinois. Déjà, donc, tout ne se passe pas sans combat pour cette première phase d'installation dans cette cuvette naturelle choisie par le commandement. Arrivés après un vol sans encombre au-dessus de Diên Biên Phu, nous nous mettons, pour près de cinq heures, en virage à gauche constant au-dessus de la cuvette.

Nous observons alors peu d'activité visible au sol. Notre capitaine para, installé en observateur dans la tourelle avant, établit la communication avec les troupes à terre. Nous apprenons que des positions viêt-minh ont été repérées après des tirs sur nos unités. Des blessés devraient être évacués mais il n'y a pas de piste utilisable.

Cependant, nous n'avons pas le contact prévu avec les autorités d'Hanoï, la HF ne passant pas.

A nous de gérer tout ce qui arrive. Des B-26, puis des Helldiver de la 3F, se présentent pour des passes d'attaque. Puis s'annoncent les DC-3 aux ordres du général Gilles. Nous rendons libre la zone pour le parachutage de trois nouveaux bataillons de paras.

Nous avons appris par la suite que, par sécurité, ils n'avaient été informés du lieu de parachutage qu'une fois embarqués. Précaution inutile car en ville, à Haïphong, la population était déjà au courant de l'opération.

Je garderai toujours le souvenir de ce spectacle étonnant et magnifique de ces corolles blanches qui descendaient vers leur destin. Combien d'hommes en sont-ils revenus ?

Des B-26 se présentent à nouveau alors qu'à notre surprise s'annoncent deux Fairchild Packet des Tigres volants du général Claire Chennault. Ces derniers demandent la voie libre pour un parachutage important. Nous faisons alors dégager l'axe pour cette manœuvre nouvelle.

Au top, le largage s'effectue. Nous voyons les grands champignons des parachutes qui descendent lentement, tandis que les Packet nous quittent. Notre officier para interroge le sol. Stupéfaction ! Il s'agissait d'un bulldozer. Il est enfoui maintenant à plusieurs mètres sous terre, le brélage des parachutes ayant cédé avant l'atterrissage.

Malheureux événement qui retarde le nivellement de la piste et les évacuations sanitaires.

Après quelques interventions des B-26 et le jour déclinant, nous quittons la cuvette pour rentrer vers la base. Notre Privateer se pose à Haïphong Cat Bi après 9 h 25 de vol. Nous pensons à tous ceux que nous laissons là-bas à Diên Biên Phu sans imaginer alors la fin tragique que cette opération CASTOR allait engendrer. Quelques données complémentaires :

Le 20 novembre les généraux Bodet, Dechaux et Gilles sont parmi les passagers du Dakota PCIA.

Le 21 novembre, le parachutage des trois bataillons représente le passage d'une cinquantaine de DC-3.

Le général Gilles saute ce jour avec ses hommes.

A cette date, le général Cogny commande à Hanoi. Le général Navarre commande depuis Saigon.

Le 20 novembre quatre missions de Privateer ont été effectuées, deux par le 28F-2 avec le même équipage, un avec le 28F-6 et un autre avec le 28F-7, équipage : LV Leroy, SM Pagès, EV Demarche, Mtre Lebouché, SM Coupée, SM Aubry, SM Marty, plus deux observateurs de l'armée de Terre, les Lt Guillemain et Tarot. La feuille de mission comporte la mention : PCIA, durée 7 h 20.

★★★

1953-1955, SAIGON - BAN TAN SON NHUT Guy Prado, second maître mécanicien moteur à la 28F (avril 1953-août 1955)

Les obscurs

Dans l'histoire de l'Aéronautique navale, on parle rarement des obscurs, les mécaniciens, électriciens, armuriers, radaristes, c'est-à-dire les *Rampants*, tout ce monde qui œuvre à la bonne marche d'une flottille, d'une escadrille, en assurant maintenance et dépannage des aéronefs.

C'est eux que je voudrais évoquer ici en racontant notre vie quotidienne à la flottille 28F sur la base de Tan Son Nhut.

A Tan Son Nhut, le hangar de la 28F est une véritable ruche. Il fait chaud, on transpire beaucoup, mais tout le monde s'active et chacun fait son travail consciencieusement, sous l'œil attentif et connaisseur du premier maître Parnet, dit Pitou. Sur le parking, très déformé aux aires de stationnement des Privateer, il faut sans cesse déplacer les appareils. Des emplacements consolidés sont en effet prévus pour le chargement des bombes.

Des appareils rentrent de mission, d'autres partent. Le parking est petit, gare aux collisions. Il faut avoir l'œil pour le guidage au sol. Heureusement, les pilotes sont disciplinés. Que dire, quand nous avons la visite d'une flottille de Corsair et autres avions de chez nous, un vrai casse-tête pour caser tout le monde.

Et cette épreuve se renouvelait tous les trois jours, service par tiers oblige. Les soirées se prolongeaient souvent très tard. Ravitaillements en essence, dépan-

nages et déplacements de tous les avions vers la ligne de hangars pour les éloigner du réseau de barbelés, afin d'éviter une attaque.

Sur le parking il fallait parfois calmer des sentinelles énervées. Un changement de moteur se poursuivait souvent toute la nuit. Au petit matin, l'eau étant coupée, on se baignait, pour se laver, dans les bassins du père Le Sang, le chef du service intérieur qui fulminait. Mais, pas vu, pas pris.

Que dire des compensations de compas effectuées sur un parking éloigné, sous un soleil de plomb. On rêvait d'une bière ruisselante de sa propre sueur, ce qui maintenait le moral. Désappointement et colère en arrivant au bar, travail terminé : plus de bibine, ce qui était le plus souvent le cas.

Les baraques en bois dans lesquelles nous vivions, très bruyantes, n'étaient pas faites pour faciliter le repos et les rats les affectionnaient particulièrement.

En distraction, une destruction massive était quelquefois organisée le dimanche, dans le ruisseau qui bordait les baraques et la cuisine des officiers marinières. A grand renfort d'essence d'avion injectée dans les trous du talus, puis enflammée, nous arrivions à éliminer quelques-unes de ces bestioles indésirables. Il y avait même un sergent de l'armée de l'Air voisine qui venait avec son python pour lui offrir un repas gratuit. Très souvent les Grumman Goose de la 8S nous amenaient des blessés et des morts et nous rappelaient à la réalité de la guerre. De temps en temps une mission de bombardement et de mitraillage nous sortait de la monotonie du travail.

Une petite sortie de parachutage avec le Junkers 52, le Ju, était également appréciée. En 1955, la guerre est terminée depuis plusieurs mois. On souffle un peu. Des sorties sont programmées, comme ce voyage à Singapour avec le croiseur *Montcalm*. Les Pingouins apprécient. En mai 1955, escapade à Tourane au moment de l'évacuation du Tonkin. Nos avions sont simplement en alerte. Donc, loisirs à gogo. La plage dite des Espagnols est très fréquentée.

Du 10 au 17 juillet 1955, voyage à Hong-Kong avec les Privateer pour des exercices franco-anglais. Séjour très chargé en travail, mais tout le monde est décontracté. A signaler un certain lendemain de 14 juillet plutôt pénible après les réceptions de la veille. Bien sûr, visite de l'île de Hong-Kong, mais qu'avons-nous admiré le plus ? Les paysages enchanteurs de l'île ou les Chinoises particulièrement jolies ? Après ce séjour, que nous avions trouvé trop court, retour à Saïgon. Petit à petit, les anciens rentrent en métropole. L'ambiance change, n'est plus la même.

47 ans après, la nostalgie aidant, on ne se rappelle que des bons moments de la camaraderie qui prévalait au sein de la 28F, dans ce pays, l'INDOCHINE, qui n'a laissé personne indifférent.

★★★

24 JUILLET 1953, FOUTUS BLISTERS À BORD DU 28F-6

Claude Adrien, second maître radio volant

Extrêmement impressionnants ces blisters !

Différemment des autres tourelles dont les mitrailleuses se déplacent horizontalement et verticalement autour d'un affût fixe, ils sont équipés d'un affût mobile qui peut basculer sur 155 degrés dans l'axe vertical, soit 60° au-dessus de l'horizontale et 95° au-dessous. D'où la possibilité, lorsqu'ils sont en positions extrêmes, de croiser leurs tirs à 100 pieds au-dessous de l'appareil.

Positions inconfortables pour les servants qui se retrouvent cul par-dessus tête, le dos à l'extérieur de l'appareil, protégé du vide par un mince rideau métallique.

- Pilote à l'équipage. Sur zone dans 15 minutes. Armer les tourelles. Le radio au blister gauche ! »

Je devais m'y attendre ! Je suis ce radio, et c'est ma première mission du genre. L'enseigne de vaisseau Leroy, chef de bord, a certainement pour consigne de m'éprouver.

J'apprendrai plus tard que le blister gauche est régulièrement dévolu aux radios.

Je prends mon ventral, seul type de parachute pouvant être utilisé à bord, quitte le siège du radariste où j'étais installé et pars vers l'arrière. Ouary, premier radio, assure la veille et reste à son poste. Il affiche un large sourire et gueule, pour couvrir le bruit des moteurs :

- Veinard, tu vas t'éclater ! Fais un carton pour moi.

Plaisanterie que je n'apprécie guère. J'ai une pétoche pas possible. Il le sait et ça le fait marrer. Quel c.. !

Je descends dans la soute à bombes, qu'il faut traverser pour rejoindre le poste arrière. Le passage est une passerelle de 30 centimètres de large, murée de chaque côté par les bombes pendues, les unes au-dessus des autres, sur leurs supports de largage. Le numéro d'équilibrisme se termine sur deux marches qui me ramènent au niveau du plancher de la carlingue, à deux pas des blisters.

Le patron armurier m'attend près du blister gauche. C'est lui qui va aider à s'installer le néophyte que je suis, et lui prodiguer « toutes recommandations utiles » avant d'aller lui-même armer la tourelle de queue. Il est un peu pressé et ça se sent.

- Allez Adrien, magne-toi ! Laisse ton pébroque là !

Il désigne un support fixé sur une nervure de la carlingue. J'y pose mon pépin et le sangle avec des sandows. Précaution nécessaire si je veux le retrouver à sa place... en cas de besoin.

- Bon, j't'explique !

Penchés en avant, nos têtes à se toucher dans l'espace limité du lieu, il me rappelle les façons de procéder.

- Tu mets le bouton rouge sur « On » pour mettre sous tension les moteurs de manœuvre et organes de tir. A partir de là tu peux déplacer les canons à droite et à gauche, et basculer ton affût vers le bas ou le haut. Pour le viseur, on t'a expliqué au sol ?

Hochement de tête affirmatif. Effectivement on m'a montré les deux repères, une croix noire et un cercle rouge, qui s'inscrivent sur le viseur et matérialisent la ligne de mire lorsqu'on les amène l'un sur l'autre. Ligne de mire qu'il faut faire coïncider avec la cible. Pas évident quand l'avion et le paysage bougent constamment.

- Au commandement du chef de bord, tu tireras sec sur les leviers d'armement pour engager la première cartouche. Pour faire feu tu appuies avec l'index sur la détente. Tire, légèrement en avant de l'objectif, en rafales courtes et guide toi sur les traçantes. O.K. ?

- O.K. !

- Allez, installe-toi et n'oublie pas de serrer ton brélage si tu veux garder le cul sur ton siège.

S'introduire dans cette boîte relève du contorsionnisme. Je connais quelques collègues plus *balaises* que moi, dont je me demande comment ils font pour réussir à s'installer entre le dossier du siège, d'autant plus rigide qu'il est blindé, et les poignées de commande du blister et des armes.

D'abord la jambe droite... non la gauche ! C'est décidément la droite qu'il faut introduire en premier, baisser la tête, ramener la gauche et... Ouf ! Ça y est, je suis assis. Je me sangle serré... et ne peux plus me tourner suffisamment pour atteindre la poignée de fermeture du rideau de protection.

- T'occupe, me dit le patron, je verrouille derrière toi. Et me voilà enfermé dans cette bulle de plexiglas, pratiquement à l'extérieur de l'avion.

Heureusement le téléphone me retransmet les conversations du bord, me rappelant que je ne suis pas seul dans la nature.

- Pilote aux mitrailleurs. Essais des tourelles !

Bouton rouge sur « On », je tourne les poignées à gauche. Trop, sûrement, car je me retrouve face à l'extrémité du plan fixe arrière. Il me faut manœuvrer plus lentement et manier la commande avec douceur.

Je balaie, cette fois plus lentement, l'horizon de gauche à droite et revient en position initiale. Bon ! Essayons le déplacement vertical. D'abord vers le haut. Ça marche, et je bascule lentement en arrière, dos vers le sol. Comme je ne le vois pas, je ne suis pas impressionné. Retour en position neutre.

A présent il s'agit de pointer les armes vers le sol. J'incline la tourelle, doucement. 20, 30, 40, 60 degrés. Tête en bas, fesses en haut, je pends dans mes bretelles et me félicite de les avoir souquées. Il faudrait que je continue à descendre mais la tourelle remonte et vient se stabiliser au point neutre.

Non, ce n'est pas une panne ! C'est bien moi qui suis à l'origine de la manœuvre. C'est bien moi qui viens de mettre sur « Off » le bouton rouge, bloquant la tourelle à l'horizontale. C'est moi qui tremble et ruiselle de sueur. La panique grand modèle !

- Pilote aux mitrailleurs. Confirmation essais.

- Tourelle avant, parée ! Tourelle arrière, parée !

- Dorsale avant, parée ! Dorsale arrière, parée !
 - Blister gauche... euh !... paré !
 Claude, tu déconnes ! Tu te dégonfles ! T'auras l'air malin, à la verticale de l'objectif, si l'on te commande de « strafers ». Tu pourra dire adieu aux Privateer !
 - Pilote aux mitrailleurs. Essais de tir. Une courte rafale vers le ciel !
 Tir de la tourelle avant, puis les deux dorsales et de la tourelle arrière... Rien au blister !
 J'ai pourtant appuyé sur la détente, sans résultat. Merde ! J'ai oublié d'armer les mitrailleuses.
 - Oh... blister ! Qu'est ce qui se passe ? T'as une couille ?
 - J'sais pas. Défaut d'armement. J'refais un essai.
 Levier d'armement, gâchette... et voilà une vraie rafale d'au moins quinze coups.
 - Eh ! Adrien, j't'ai dit des rafales courtes ! Si tu continues à tirer comme ça faudra retourner faire le plein de munitions avant la fin du premier passage. T'es pas au stand, mais en mission. Tâche de t'en souvenir !
 Pas content, le patron mitrailleur. Sûr, je vais me faire jeter au retour.
 - Pilote à l'équipage. Objectif devant ! Vous allumez la plus grande des cagnas, au bord de l'arroyo, et les deux jonques mouillées devant. Je descends à 300 pieds !
 - Premier passage dans une minute.
 Pour moi, c'est la minute de vérité !
 Le bouton rouge est bien sur « On », mitrailleuses armées. Je dirige la tourelle sur l'avant de l'appareil et bascule vers le sol. Je suis en position basse maximum, tout seul... sous l'avion.
 Les arbres qui bordent les rives se précipitent sur moi. J'ai l'impression que leurs branches vont fracasser mon fragile habitacle. L'arroyo que nous survolons disparaît dans un coude, derrière un bouquet d'arbres. Léger virage à plat et il réapparaît, dans l'axe.
 Je vois à présent, grandissant rapidement dans mon viseur, les baraques annoncées, les jonques et l'espèce de hangar qui les précède. Des hommes en sortent, qui courent vers le village proche ou sous le couvert des arbres.
 Bien qu'arrivant à basse altitude, un quadrimoteur fait suffisamment de bruit pour que sa présence soit perçue et limite l'effet de surprise.
 - Objectif droit devant. Feu !
 L'ordre me claque aux oreilles et commande, par réflexe, mon index qui appuie sur la détente. Vite je relâche, appuie, relâche. Mes rafales sont courtes, mais je serais bien en peine de savoir où elles vont. La tourelle, secouée par le recul des armes, me laisse craindre qu'elle ne se « décroche ». L'odeur de la poudre brûlée me pique les narines. J'agis dans un monde irréel. Je suis dans une autre dimension.
 Premier passage terminé. Eloignement puis virage serré sur la gauche. N'ayant pas anticipé le basculement de l'avion sur son axe, je vois le sol défiler en diagonale et me retrouve, armes dirigées vers le ciel,

à l'extérieur du virage. Je fais vraiment n'importe quoi, et en prendre conscience me met en rogne ! Rogne qui, prenant le pas sur la peur, m'entraîne malgré moi à commander efficacement la tourelle.
 Virage accompli, l'avion est à nouveau à l'horizontale et moi en position de tir, hangar dans le viseur, paré pour le second passage.
 Je fais corps avec la tourelle, suis devenu une pièce de ce système d'armes. Le bruit, les odeurs, les vibrations qui, tout à l'heure, nourrissaient mes craintes, entretiennent à présent une sorte de griserie d'où émerge une seule pensée, obsédante : Détruire l'objectif !
 Même les petits vermiseaux rouges qui montent du sol ne m'inquiètent pas. Pour le moment du moins. Il n'en sera pas de même, rétrospectivement, lorsque les « anciens » me confirmeront que c'étaient les balles traçantes de mitrailleuses viets qui nous rendaient la monnaie des nos pièces.
 Les passages se succèdent. Le hangar et l'une des jonques brûlent.
 - Halte au feu !
 Cet ordre du pilote nous signale que la mission est terminée. Les tourelles sont désarmées. Nous retournons à nos postes respectifs. L'avion se dirige vers un autre objectif qui, lui, sera bombardé. Le bilan est plutôt positif : un bâtiment en dur et six paillotes détruits ; douze jonques et huit sampans coulés.
 Mission terminée. Nous rentrons !
 Je vais encore devoir payer une tournée pour arroser mon premier « mitraillage ». Quant à mon aptitude à être opérationnel et membre d'équipage, à part entière, il me reste à être lâché de nuit.
 Et c'est pour ce soir !

★★★

AOÛT 1953, ESCAPADE À HONG KONG Didier Vidal, second maître radio volant

Au mois d'août 1953, je suis désigné avec mes camarades de l'équipage pour convoyer le 28F-4 vers Hong Kong. Les ateliers civils de Kaytak prenaient en charge les visites de mille heures de nos Privateer, puis nous ramenions un autre appareil sortant de ces ateliers.
 Hong Kong, cité mythique avec son port à l'activité grouillante, à la réputation sulfureuse. La Chine communiste toute proche lui confère une position délicate et à la fois avantageuse car l'empire du Milieu, prisonnier de sa politique totalitaire n'a pas d'autre débouché sur le monde libre que celui de Hong Kong. Encore faut-il que les Anglais, maîtres des lieux, ferment bien les yeux sur les trafics maritimes transitant par la rivière des perles depuis Canton.
 Après un vol de cinq heures et quart, le 28F-4 se

présente dans le circuit de Kaytak dont la difficulté est bien connue des pilotes. La procédure d'atterrissage demande toute leur adresse pour s'engager entre deux montagnes et ne voir la piste qu'en courte finale. Pendant l'approche, la chaleur devient presque intolérable dans cette carcasse métallique. Nous avons hâte de pouvoir ouvrir les trappes supérieures pour respirer un peu d'air. Kaytak, un peu comme Tan Son Nhut, doit partager son unique piste entre les compagnies civiles et la Royal Air Force.

Cette dernière nous hébergera pendant les cinq jours de notre mission. Nous sommes reçus au mess des *Petty officers* qui ressemble beaucoup à un club très british de Calcutta ou de Bombay. La comparaison avec notre *poste des bœufs* nous fait prendre conscience que la France nous oublie beaucoup. Le service du breakfast et du five o'clock est assuré par des maîtres d'hôtel indous en veste blanche et enturbannés. Je prends vite goût au tea, aux eggs and bacon et au porridge.

Avant notre départ, dont toute la base est au courant, il y a de la part de nos camarades des commandes à rapporter de ce pays de cocagne où l'or, les bijoux en jade, les appareils photos, les cannes à pêche, les cigarettes blondes et les services à thé en porcelaine sont vendus à des prix défiant toute concurrence. Le taxi nous débarque dans Nathan Road, grande avenue de Kowloon, la sœur continentale de Hong Kong où les magasins regorgent de toutes ces merveilles.

En ce mois d'août, la chaleur accompagnée d'une humidité à 95 % est assez pénible.

Heureusement, des climatiseurs équipent la plupart des lieux publics, magasins, bars, cinémas, coiffeurs. Tout cela est nouveau pour nous car l'Indochine n'a pas encore été conquise par le modernisme *made in USA or Japan*. Conservatisme franchouillard !

Mon grand plaisir est d'aller me confier aux mains d'un barbier chinois où, d'entrée, une charmante hôtesse nous offre cigarette, coca-cola et vous conduit vers un fauteuil qui, d'un coup de pédale, vous met à l'horizontale. Une autre charmante chinoise vient vous préparer en vous appliquant sur le visage des serviettes chaudes parfumées afin d'adoucir la barbe. Le maître raseur peut ensuite officier et, d'une main sûre et légère, transformer un visage poilu en petites fesses de bébé. Pendant ce travail, une troisième jeune femme me papote les doigts pour une séance de manucure.

Avant de me lâcher, quelques instants de vibromasseur sur la poitrine et la nuque me laisse dans un état semi-comateux très proche de la sieste. Tout cela pour la modique somme de cinq dollars HK, représentant en France l'équivalent d'un verre de limonade ou à peu près.

Pour faire quelques emplettes sur l'île Victoria, il faut encore, à l'époque, prendre les navettes maritimes effectuant des traversées de la rade. Comme nos journées à Kaytak sont consacrées aux vols d'essai de

l'appareil sortant de révision, les courtes soirées se passent à Kowloon où aucun des agréments et plaisirs ne manquent. Nous pouvons visiter, à quelques minutes de la base, restaurants et magasins de toutes sortes.

Tout l'équipage fait ses achats comme je les fais moi-même et nous entassons les services à thé, cartouches de Craven A, cannes à pêche, appareils photos, dans les soutes et dans toutes caches disponibles de l'appareil à convoier en retour vers Saigon, en priant le bon Dieu que les douaniers ne viennent pas y mettre leur nez. Notre bombardier se transforme en charter de contrebande. En ces temps troublés, la douane ferme les yeux et notre escale sur l'aire de transit de Tan Son Nhut ne dure que le temps d'un paraphe et d'un tampon au bas d'un formulaire. Ouf !

★★★

NOVEMBRE 1953 À MAI 1954 Didier Vidal, second maître radio volant

Désigné pour un autre appareil, le 28F-6, les missions deviennent fréquentes. La guerre qui se déroulait en bas dans la rizière comme je l'avais connue à mon premier séjour aux flottilles amphibies, me semble lointaine. Je ne bois plus l'eau du fleuve additionnée de permanganate, mais une bonne bière au retour ; je ne dors plus sur une civière mais sur une couchette ; je ne mange plus à la sauvette dans une boîte de conserve, mais au mess, servi à table dans des assiettes propres ; je prends ma douche matin, midi et soir et sors avec mes amis au restaurant ou au dancing. Nous bombardons et mitraillons l'ennemi dans ses cantonnements du haut de nos grands oiseaux puissamment armés, sans réaction notoire. Jamais de plomb dans l'aile. Cette impression de puissance sans le danger amène les équipages à relâcher les consignes de sécurité à bord.

Les parachutes et les harnais restent dans leurs sacs entassés sous la tourelle avant ou dans un coin de l'arrière. Je fais équipage avec mon vieux camarade Jean Carpentier, armurier de son état. Il est le seul ou à peu près à garder sur lui en permanence son harnais et son parachute toujours à proximité. Ce qui lui vaut quelques plaisanteries dont il n'a cure. Et il aura bien raison.

Avec le mois d'octobre, la saison sèche arrive dans le sud alors que la mousson sévit au nord. L'activité viet-minh se fait de plus en plus pressante autour du delta du fleuve Rouge et des villes de Hanoï et Haïphong, ce qui amène les états-majors à envisager une opération du style de celle de Na San en novembre 1952 pour fixer les régiments de Giap plus au nord avec l'espoir, comme disent nos généraux, de « casser du Viet ».

A partir de l'automne 1953, un détachement de trois,

voire quatre appareils, est stationné en permanence au Tonkin sur l'aérodrome de Cat Bi près d'Haiphong pour effectuer des bombardements sur les voies de communication afin d'empêcher le ravitaillement des régiments viêt-minh. Le 19 novembre, un grand briefing réunit tous les équipages présents de l'armée de l'Air et de l'Aéronavale pour la mise en place d'une des plus importantes opérations aéroportées du conflit indochinois. Son nom est CASTOR, son objectif la cuvette de Diên Biên Phu dans le Haut-Tonkin à la frontière du Laos et son objectif est d'y établir un camp retranché capable de barrer la route de Giap vers le Laos et fixer ses régiments dans les montagnes plutôt que dans le Delta. Le 20 au matin, je décolle avec le 6 pour une mission de coupure de route le lendemain 21. Notre mission est de coordonner les opérations aériennes et de parachutages en tournant sans arrêt au-dessus de la cuvette où une noria d'avions de transport larguent hommes, matériel et munitions sans discontinuer.

J'assiste au largage, qui tourne plutôt mal, d'un bulldozer depuis un avion cargo. L'engin, arrimé sur une plate-forme, devait descendre suspendu par des parachutes fixés à chaque extrémité. Mais, peu après le largage, les parachutes ne s'ouvrent que d'un seul côté par rupture des sangles, entraînant la chute brutale de l'ensemble qui vient s'encaster de plusieurs mètres dans le sol. Un autre bulldozer est largué cette fois sans problème et mis aussitôt au travail pour l'aménagement d'une piste d'atterrissage.

A partir de cette date, les jours de repos seront très rares. Chaque matin ou chaque nuit un ou deux Privateer décollent pour bombarder les voies de communication viets ou les abords de Diên Biên Phu alors que les Bôdois commencent à se masser dans les collines environnantes.

Les hommes, équipages et mécaniciens au sol, donnent toute leur énergie pour que les avions puissent décoller en temps et en heure à la demande du GATAC (groupement aérien tactique). Lorsque, le 13 mars au soir, Giap déclenche une offensive générale sur le camp retranché après une violente préparation d'artillerie, la garnison française, surprise par ce déluge de feu, perd un point d'appui qui ne peut résister au déferlement humain des Viêt-minhs dont les pertes sont également très lourdes.

Nous avons dès lors un rythme de vol que notre autorité ne peut imaginer possible. Chaque équipage totalise deux, parfois trois missions de trois heures et demi minimum dans les vingt-quatre heures à des altitudes de plus de 14 000 pieds dans le froid et le manque d'oxygène. Le temps souvent exécrable dans le haut pays tonkinois n'arrange pas la durée du trajet et les orages violents secouent l'avion comme fêtu de paille. Arrivé sur l'objectif, une autre épreuve nous attend, le feu d'artifice de la DCA nous prend les tripes lorsque les traçantes des 20 mm montent en se dandinant comme des vermicelles de toutes les couleurs vers

notre appareil pour finalement passer tout près et se perdre dans les nuées. Moins impressionnants, mais sûrement plus dangereux, les petits flocons noirs des 37 mm qui nous encadrent mais que nous n'entendons pas avec le bruit des moteurs. Parfois on sent l'appareil faire un petit bond, résultat du souffle d'un éclatement plus proche.

La passe de bombardement reste l'instant le plus critique car, lorsque le navigateur-bombardier donne le cap au pilote, l'avion doit conserver celui-ci pendant plusieurs minutes sous ses ordres, laissant aux artilleurs d'en bas le temps de nous aligner.

- Pilote de navigateur, annonce la voix dans l'interphone.

- Venez deux degrés sur la droite. Comme ça.

- A 30 secondes de l'objectif.

- Ouvrez les trappes. Pour une passe de quatre bombes.

- Bombes larguées, on refait une passe.

Celui qui viendrait me dire qu'il n'a pas eu peur dans ces moments-là serait un vantard ou un inconscient. Nous avons, à chaque mission et surtout à l'approche de l'objectif, l'estomac serré et le trouillomètre à zéro... Est-ce pour cette raison que je fais une bonne jaunisse ? Toujours est-il qu'au cours d'une mission, au poste du blister gauche, je suis pris de nausées et vomissements qui me laissent complètement groggy jusqu'au retour à Cat Bi. Je suis rapatrié à Saigon où l'hôpital Grall m'accueille pour une dizaine de jours pendant le mois de mars 1954.

Pendant mon hospitalisation, se déroule la grande offensive sur le camp retranché. Radio Saigon ne donne que des informations très limitées sur les opérations en cours, mais nous nous doutons, mes camarades et moi, qu'il se passe quelque chose de grave pour nos combattants.

A ma sortie d'hôpital j'ai droit à quelques jours de convalescence au centre de repos de Dalat sur les hauts plateaux moïs. Je profite, pour y monter, d'un convoi de ravitaillement doté d'une voiture blindée à l'avant et une à l'arrière pour notre protection car cette route peu sûre a été le théâtre de plusieurs attaques qui firent de nombreux morts. Mais, une fois arrivé, je découvre le paradis. La station d'altitude nous offre une température d'Auvergne ou d'Alsace dans une forêt de sapins où serpentent des torrents parsemés de cascades fraîches où nous allons nous baigner. Dans les jardins poussent tous les fruits et légumes de France que nous allons déguster dans les petits restaurants locaux. J'ai encore le souvenir d'agapes de steak-frites agrémenté d'une superbe salade de laitue, avec des fraises en dessert. Ce n'est peut-être pas original, mais nous nous retrouvons un peu dans le climat de notre patrie lointaine en oubliant, et c'est humain, la bataille qui se déroule au nord.

Mes forces revenues me permettent de reprendre la route de Saigon après deux semaines de ce régime,

pour retrouver mes camarades qui eux n'ont pas chômé pendant ce temps avec l'intensification des combats.

Le 20 mars, je rejoins Cat Bi avec le 28F-10 pour retrouver mon « 6 » et mes camarades de l'équipage habituel. Les missions sur Diên Biên Phu et les voies de ravitaillement viêt-minh ont pris une ampleur jamais atteinte.

Nous manquons de sommeil, les équipages mangent ce qu'ils peuvent, quand ils peuvent. Petit déjeuner à 4 heures du matin, déjeuner en vingt minutes à 10 heures, dîner à minuit ou pas de dîner pour aller s'écrouler sur la couchette de la baraque Fillod car nous avons l'habitude d'un réveil à 3 heures qui nous amène à l'aube pour une autre mission.

Au cours du mois d'avril, le camp retranché s'est réduit comme peau de chagrin, les points d'appui tombent les uns après les autres en livrant chaque fois des combats désespérés souvent au corps à corps.

La DCA viêt-minh est devenue très dense depuis quelques jours avec des pertes très sensibles pour l'armée de l'Air et pour ceux de l'aviation embarquée. Des avions sont abattus, c'est un tournant dans cette guerre où, jusqu'à présent, seuls quelques impacts de balles de tireurs adroits ornaient les plumes d'un appareil un peu trop bas sur la rizière. Ce qui donnait l'occasion de fêter l'événement le soir au mess en débouchant une bouteille. Ce n'est plus la guerre heureuse comme l'appelait Lucien Bodard.

Le 12 avril, la nouvelle s'abat comme un coup de tonnerre : le 28F-4, chef de bord EV1 Manfanovsky, est abattu, touché pendant une passe de largage au nord du camp retranché. Nous ne connaissons jamais les circonstances de ce drame. Ce que l'on peut supposer, c'est qu'à l'instant redouté, le plus long pour l'équipage, le plus mauvais moment, celui où le pilote est aux ordres du navigateur bombardier, que le drame s'est produit. Cette fois, les traçantes ne se sont pas perdues dans le ciel !

Dans la baraque Fillod, des lits sont vides. Neuf d'un coup. Quelques vêtements traînent encore ça et là pour nous rappeler nos camarades disparus, Gauthier, Chaigne et Giuliano, Bourson dit Nounours, Paumier depuis peu en Indo, Puyjalinet le mécano conteur de blagues. Nous dormons peu, nous blaguions encore ce matin... et puis le non-retour.

Jusqu'à présent, la flottille avait eu de la chance, aurait-elle tourné ? A qui le tour maintenant ?

La fin d'avril n'amène pas encore le beau temps qui permettrait de meilleures conditions pour les bombardements, mais les missions se succèdent cependant à un rythme plus soutenu.

Les Viêts accentuent leur pression aussi bien sur les hauts plateaux que dans le Delta. Un commando a même réussi à s'infiltrer de nuit sur la base et à saboter plusieurs appareils de l'armée de l'Air.

7 mai 1954, Cat Bi

Pour détendre l'atmosphère, le LV Tanton, notre chef de détachement, nous accorde une journée de repos pour une partie des équipages. Nous nous empressons de déguerpir avant que l'on nous rappelle pour une nouvelle mission. Nous décidons de faire une escapade à Do Son, la station balnéaire, le Saint-Trop du Tonkin. C'est une joyeuse bande qui roule à moto vers la mer, oubliant la fatigue, les disparus. Nous sommes vivants et cet intermède nous regonfle le moral, bien bas à vrai dire.

Nous nous amusons comme des gamins dans les vagues. Avec la petite caméra 8 mm que j'ai fait venir de France en même temps que mon camarade Bouyssou, je filme les ébats des deux copains retrouvés, Carpentier et Kéromnès, le Grand K. Avec eux nous appartenons à l'équipage du 28F-6 depuis bientôt six mois. Une solide équipe, l'ambiance est bonne, nous aimons notre machine et, bien sûr, nous sommes les meilleurs de la flottille !

Le soir à notre retour nous apprenons la nouvelle, c'est fini à Diên Biên Phu.

Nous savions pourtant depuis des jours qu'une issue fatale était inévitable pour les combattants de la cuvette. L'information nous plonge dans un état de grande tristesse. Nous restons hébétés, sans réaction. Que dire ? Que penser de ce désastre ? Après des mois de combats acharnés, les armes se sont tues, là-bas. Des milliers de morts pourrissent dans la boue d'un coin de terre indochinoise détrempeée par le crachin de l'hiver. Serait-ce pour rien ?

Nous, les Pingouins, nous nous sentions solidaires de nos camarades légionnaires, paras, marsouins et tous les volontaires de toutes armes qui ont sauté jusqu'au dernier instant de la bataille, sachant même celle-ci perdue.

Nous avions une pensée pour eux dans les tranchées, dans la boue, sous la mitraille des mortiers, alors qu'au retour de mission, nous retrouvions le confort d'un lit sec, une bonne douche, une table servie au mess et parfois quelques instants pour aller voir les filles. C'était injuste, alors que nous nous prenions pour de petits héros lorsque parfois une DCA nous taquinait un peu.

8 mai 1954, Cat Bi

La guerre continue. Briefing des équipages pour César 6 et César 8. Mission : coupure de route. Toujours la RP 41 aux points sensibles, noms de code BRANTÔME, MELCHIOR, MERCURE. Nous commençons à connaître la route par cœur. Mais à peine un cratère de nos 1 000 livres a-t-il creusé la chaussée qui ravitaille les régiments de Giap, que des centaines de coolies se mettent au travail et rebouchent, nivellent, dament des mètres cubes de pierre pour le passage des camions Molotova. Et tout est à recommencer !

Comme chaque jour, je monte à bord avec Lacrosse, le second radio, pour une visite avant vol. Avec les 95 % d'humidité qui règnent ici, les contacts des boîtes de commutation sont souvent défectueux. Un petit essai avec la tour en V.H.F. et un autre en graphie avec le P.C., tout est OK pour la radio. En passant au poste avant, je vérifie mon sac de vol. Le parachute est là, la fermeture coulisse bien. On ne sait jamais. Mais je le laisse là, car je ne connais pas encore la place que j'occuperai pendant la mise au poste de combat où l'un des radios est affecté comme mitrailleur dans l'une des deux tourelles latérales à l'arrière. Nous nous partageons ces postes avec les deux armuriers, Carpentier et Keromnès.

Ma visite est à peine terminée qu'un matelot arrive tout essoufflé pour m'annoncer :

- Le capitaine vous demande à son bureau immédiatement.

C'est bien le moment, juste avant le décollage. Les pilotes sont déjà à leur poste pour la check-list, le groupe électrogène est branché pour la mise en route des moteurs. J'arrive en courant devant le bureau de Tanton, la porte est ouverte, il m'invite à entrer.

Je rectifie la position dans un garde-à-vous assez décontracté car avec lui, c'est le travail bien fait qui compte et non les manifestations militaristes.

- Vidal, me dit-il, vous êtes un ancien sur le 6, je sais que vous formez une bonne équipe, mais nous manquons un peu d'effectif, les nouveaux arrivent qu'il faut former. Vous débarquez, pour prendre le 3 en main.

- A vos ordres, Capitaine, mais puis-je faire cette dernière mission, mes affaires sont à bord ?

- Pas question. D'ailleurs, le 3 est en panne radio et doit décoller cet après-midi. C'est Hoog qui vous remplace.

Je fais demi-tour, un peu déçu de devoir quitter mes camarades si brutalement. Mais le temps presse. Les moteurs du 6 tournent pour le réchauffage. Les trappes à bombes sont fermées, je dois faire signe au pilote, l'EV1 Monguillon, de les rouvrir pour aller récupérer mon armement, parachute, harnais et le Colt 45 restés dans le sac de vol. Dans l'avion, je salue tous les copains étonnés de me voir repartir avec mes affaires.

Au passage, j'administre une grande claque sur l'épaule de Hoog, l'Alsacien, pour le féliciter de sa promotion de premier radio. Nous étions du même cours de volant à Agadir en 1951. C'est un garçon réservé, très intelligent, parlant peu, mais parfois plaisantant à froid, sans sourire. Il pratique le tricot, sa marotte, pendant les heures d'attente entre deux missions. Ou bien il joue aux échecs, c'est un passionné. D'ailleurs, une partie avec son copain Keromnès est restée en plan pour reprendre après la mission.

A peine descendu, les trappes se referment derrière moi et les quatre moteurs du lourd bombardier rugissent pour quitter le parking et virer vers le chemin de

roulement. Le souffle des hélices m'oblige à lui tourner le dos en tenant ma casquette d'une main et mon sac de l'autre. Je reçois quelques graviers et poussières projetés du sol qui me piquent à travers la chemise. Et j'attends là, pour voir avec un peu de nostalgie, « mon 6 » décoller, puis s'éloigner cap à l'ouest en prenant lourdement de l'altitude, comme un gros pélican.

Mon barda installé sur le 3, je me mets au travail. Une panne de téléphone assez vite repérée, le relais d'une boîte, oxydé, c'est courant. Comme pour le 6, je fais les essais avant vol. Un contact en graphie avec le GATAC et, pendant que j'y suis, un petit BJRVX (bonjour vieux) à mon camarade Hoog.

Il est maintenant bientôt 13 heures, le 6 devrait être sur le chemin du retour. Le manipulateur crépète les trois lettres HOG de VDL, nos indicatifs, très courts car évidemment strictement interdits. Pas de réponse. Je recommence, toujours des appels brefs, mais mon récepteur reste muet. Je vérifie le calage, c'est bon. Cette fois, j'appelle avec l'indicatif complet de l'avion et j'entends la station au sol faire de même avec insistance, demandant une position qu'il aurait dû transmettre depuis plus d'une heure.

Je m'accroche au manipulateur, tant pis pour les batteries et l'engueulade du patron mécano. Au bout d'une vingtaine de minutes, il faut renoncer, se rendre à l'évidence : ou c'est la panne radio totale ou... mais non, ce n'est pas possible, le 6 est indestructible. Il n'a jamais eu de plomb dans l'aile, même pas une égratignure.

Vers 13 h 30, le 8 rentre seul à la base. Tout le détachement se précipite aux nouvelles. Avec une autonomie d'essence de 5 heures et demie environ, le 6 devrait être rentré ou bien il a fait un atterrissage de fortune après une panne. Une chose est sûre maintenant, il ne rentrera plus. C'est la consternation, la brutale réalité, la disparition de neuf des nôtres, d'un seul coup, comme pour le 4. Dix-huit en quelques jours, c'est le choc.

Et puis, je réalise en un éclair, une pensée me laisse tremblant d'une peur rétrospective, je suis rescapé par omission, vivant, grâce à un ordre de mon supérieur. Est-ce une coïncidence ?

Les deux avions sur lesquels j'ai pratiquement fait cette deuxième campagne sont au tapis. La destinée, le pot, la baraka. Mektoub, comme disent les Arabes, c'est écrit.

Dans l'après-midi, je décolle avec le 28F-3 comme prévu. Après la mission, nous effectuons des recherches sur le secteur de Tuan Giao, Diên Biên Phu, dernier point de contact radio avec César 6. Mais nous rentrons bredouilles, aucune trace de nos camarades dans cette forêt épaisse du Haut-Tonkin.

Le soir, au mess, d'autres tables sont vides. Les visages sont graves, pas d'éclats de voix comme à

l'accoutumée, pas de plaisanteries paillardes. On pense aux amis, là-bas. Y-a-t-il des rescapés ? Nous ne pouvons nous résoudre à retrouver d'autres lits orphelins dans la baraque Fillod. Nous restons très tard dehors, dans la chaleur qui vient de s'installer avec l'été naissant. La bière coule à flot et, finalement, étourdis par l'alcool, fatigués, écœurés, nous nous couchons silencieux en essayant de ne pas penser à cette sale guerre qui n'a plus de sens, qui n'en a certainement jamais eu que pour quelques pouvoirs ou intérêts dont tous ces morts auraient pu demander des comptes.

★★★

**24 DÉCEMBRE 1953,
ET LA CHASSE CHINOISE ?
Pierre Boulier, enseigne de vaisseau pilote**

Après avoir été détaché pendant un mois à Tourane, je l'ai été à Cat Bi à partir du 26 novembre 1953 avec des missions habituelles, assez tranquilles à cette époque, lorsque, le 23 décembre, j'ai été envoyé à un briefing de Comar Haïphong au cour duquel le CV Maggiar nous a fait part des préoccupations de l'état-major : les Chinois avaient des chasseurs basés sur l'île de Haïnan, comme le montrait l'attaque d'un DC-4 de la British Airways qui venait de Singapour et qui n'avait dû son salut qu'à des nuages bienveillants et un déroutement plein sud avant de rejoindre Hong Kong. D'où la brillante idée suivante : pour savoir si les Chinois avaient des radars de guidage de la chasse basée à Haïnan ou des chasseurs tous temps, pourquoi ne pas leur mettre sous les dents un Privateer, à l'époque le seul appareil de l'Aéronautique navale doté d'un détecteur de radar et de moyens d'autodéfense en principe non négligeables. D'où la mission qui s'en suit : faire le tour de l'île du nord-ouest au nord-est en ouvrant tout grands nos yeux et nos oreilles électroniques mais ne survoler en aucun cas les eaux territoriales ou le territoire de la Chine, comme l'indiquait le trajet tracé par l'état-major sur une carte aéronautique, qui vous fait passer à plus de douze nautiques de la côte chinoise.

Le 24 décembre, le 28F-6 décolle à 08 h 00, avec à son bord Boulier, Tourel, Weber, Desjean (un radariste venu spécialement de Tan Son Nhut), Bouyssou, Ouary, Viret, Vidal, Gauthier et Carpentier. Nous commençons la mission à 09 h 00 à l'extrémité ouest du détroit de Haïnan. De gros nuages bordent fort à propos la côte de Haïnan et nous nous y prélassons, guidés au radar, en faisant tout le tour de cette grande île jusqu'à l'extrémité est du détroit. Les tourelles sont armées en permanence (au cas z'ou !) et pendant ce temps Desjean et les radios surveillent attentivement radar et ECM... sans rien voir d'anormal si ce n'est,

au sud de l'île pendant quelques minutes, des échos rapides... Peut-être des chasseurs ?

Brutalement, en arrivant à l'extrémité est du détroit, l'avion sort des nuages et, dans un ciel pur, devant nous, l'immensité de la Chine mais - horreur - sous nos ailes des tas d'îles et d'îlots indubitablement chinois, que nous sommes en train de survoler ! Inutile de préciser que jamais un Privateer n'a fait un 180 degrés aussi rapide pour aller se réfugier dans les nuages protecteurs, le silence à bord n'étant rompu que par des paroles acides échangées entre le radariste, le navigateur et le chef de bord ! Trois heures plus tard, sans autre incident, la mission se termine et nous nous posons à 14 h 15 à Cat Bi pour fêter un Noël de guerre. Au débriefing à l'état-major, les stratèges sont restés silencieux quand ils se sont aperçus que le trajet prévu sur la carte aéronautique nous faisait passer sur des îles et des îlots non indiqués mais qui figuraient sur les cartes marines que nous ne possédions à bord !

Question : les Chinois avaient ils des chasseurs à Haïnan ? Et s'ils en avaient doté le Viêt-Minh pendant la bataille de Diên Biên Phu ?

★★★

**24 DÉCEMBRE 1953,
UN NOËL DE GUERRE
Claude Adrien, second maître radio volant**

Après les préparatifs et transbordements, devenus maintenant habituels, le Ju 52 F-YAMB (indicatif radio international), lourdement chargé, prend lentement sa vitesse de décollage, s'arrache en bout de piste, s'élève péniblement vers les 4 000 pieds de son altitude de croisière. Cap sur les postes de Réam et Lem Dam, pour un nouveau ravitaillement. Il n'y aurait rien à dire de cette mission, qui n'est que la répétition des précédentes, si elle n'avait lieu la veille de Noël.

En plus des caisses habituelles, nous avons embarqué quelques colis aux dimensions plus réduites, emballés de tissus sous lequel se devine un rembourrage souple. Ils doivent être largués sans parachute. Deux espèces de sacs, hauts d'environ 1,60 m, sont arrimés verticalement à côté de la porte arrière.

Après nous avoir fait bader de curiosité, abandonnant enfin son air mystérieux, notre para-largueur consent à nous dévoiler ses secrets. Les petits colis renferment quelques gâteries, notamment champagne et cognac, pour égayer le réveillon des occupants des postes, coupés du monde depuis plus d'un mois.

Attention puérile, mais combien chaleureuse, les sacs contiennent deux mannequins habillés en Père Noël qui seront parachutés à l'issue de chacun des ravitaillements. C'est lui, ce dur-à-cuire, ce guerrier, ce

modèle-type des parachutistes que certaines presses, en France, désignent comme des mercenaires assoiffés de sang, c'est lui qui, avec son cœur « grand comme ça » a eu l'idée, l'a fait admettre à ses supérieurs et a obtenu le feu vert pour cette opération Père Noël, ainsi reportée sous ce nom dans mon carnet de vol.

Contact phonie établi avec le radio de Réam. Procédure d'approche. Parachutage.

- Réam de Junker. Nous avons encore deux colis que nous allons dropper. Prochain passage au raz des pâquerettes. Attention dessous !

- De Réam, bien reçu. Dégageons la zone.

Virage, moteurs réduits, descente sur l'axe d'approche; altitude cent, cinquante, trente, vingt mètres stabilisés. Verticale cinq secondes : Largage !

- Bravo Junker ! En plein dans le mille !

Ressource, nouveau virage serré sur la gauche, pour voir les gars se précipiter vers les trois colis qui ont atterri près du mât d'antenne.

- Réam de Junker. En montée vers niveau de croisière. Prendrons cap sur Lem Dam à votre verticale.

Sans prévenir le poste, à trois cents mètres pour lui laisser le temps d'une descente remarquée, le premier mannequin est poussé hors de l'appareil. Tension de la S.O.A., ouverture correcte.

- Junker de Réam. Qu'est-ce que... Bon Dieu ! C'est pas vrai !

Silence radio. On n'entend plus, au travers du bruit de fond d'un micro resté ouvert, que des exclamations lointaines, incompréhensibles, mais apparemment joyeuses. Sous une corolle, aux couleurs de camouflage, dérivant à peine dans le vent faible, le Père Noël se balance au-dessus d'une troupe d'individus pris de frénésie, courant, sautant et, comme nous le confirme la radio toujours sur émission, hurlant de joie.

Le spectacle de tous ces jeunes hommes, redevenus pour un moment les gamins qu'ils étaient hier encore, oubliant un instant la gravité de leur situation et la précarité de leur existence, abandonnant l'incrédulité pour l'émerveillement, est porteur d'une charge émotionnelle qui nous étreint. Gorges serrées, yeux humides. L'émotion est à son comble lorsque le chef de poste, un tout jeune lieutenant, prend le micro et, ne sachant trop que dire, lance sur les ondes, d'une voix où roulent des sanglots :

- Merci, Père Noël !

Un peu plus tard, alors que nous faisons route vers la prochaine mission, dans un message que le radio me passe en graphie, le chef de poste nous assaille de remerciements et demande de transmettre ses félicitations aux responsables du colisage: Pas de casse. Toutes les bouteilles sont intactes.

D'autres mots, mais la même émotion à Lem Dam que nous ravitaillons un peu plus tard.

Il fait nuit lorsque nous arrivons à Tan Son Nhut. Sous nos ailes, mille lumières percent l'obscurité qui a englouti Saigon. Jaunes et fixes pour les éclairages, intermittentes et multicolores pour les enseignes,

mouvantes pour les véhicules, elles sont le symbole de la vie et une invite à nous joindre à une foule trépidante et insouciant qui se prépare à fêter joyeusement Noël.

A trois cents kilomètres de là, dans l'illusoire protection d'un poste perdu dans la noirceur de la rizière, des hommes narguent la mort. Assemblés dans une paillote inconfortable, autour d'une table bancale qu'éclairera chichement une lampe-tempête, ils mangeront et boiront les victuailles reçues cet après-midi. Des rires, bien sûr ! Quelques chants, peut-être, agrémenteront le banquet. Puis ils partiront relever les copains aux postes de veille et rêveront d'autres réveillons... jusqu'au moment où le silence, qui soudainement remplace le tumultueux coassement des crapauds-buffles, signalant une présence insolite, ne les ramène à la réalité.

Nous ressentons tous comme une espèce de honte à être attablés là devant quelques bières bien fraîches, quand, nous retrouvant au mess, nous évoquons la mission qui vient de s'achever.

Compassion de courte durée !

Permissionnaires, nous allons nous précipiter vers la ville, nous fondre dans la foule, courir les bars, s'encanailler dans les *boîtes*, ou simplement retrouver nos amis. Nous participerons, sans remords, chacun à sa manière, à la célébration de la Nativité. Le recueillement mystique n'a que peu à voir avec la frénésie qui régnera tout au long de cette nuit.

Noël est une fête païenne !

★★★

**FÉVRIER 1954,
LE MASSACRE N'A PAS EU LIEU
Jean Carpentier, second maître armurier volant**

En février ou mars 1954, nous avons décollé de Haïphong Cat-Bi pour rejoindre Saigon. Sur le trajet nous devons bombarder un village où une DCA était signalée. Le chef de bord est l'enseigne de vaisseau Boulouyer. Quinze minutes avant l'arrivée sur le village, le chef de bord rejoint la basse altitude pour ne pas être repéré et ainsi surprendre la DCA. Le navigateur donne des indications au chef de bord pour le guider vers le village. Au point estimé, les trappes de la soute à bombes sont ouvertes, le cap d'attaque est pris et maintenu à vitesse constante. J'étais dans le blister droit, armé de deux mitrailleuses de 12,7 mm.

Les bombes larguées, le chef de bord effectue un virage à gauche, toujours à basse altitude et se dirige vers un bosquet qu'il laisse à droite, de mon côté. En quelques secondes apparaît un groupe d'une trentaine de villageois composé en majorité de femmes et d'enfants. Je les ai dans mon collimateur, les doigts sur les détente des mitrailleuses. J'ai très peu de temps pour

prendre une décision : tirer ou non ? Manifestement, ils ont été surpris et restent figés en regardant l'avion. Ce doit être la première fois qu'ils voient un avion de cette taille aussi bas et aussi près. Ils n'ont aucune chance de s'en sortir si j'ouvre le feu. Sur les femmes et les enfants je ne peux pas tirer ! Boulier, qui a vu le groupe sans apprécier sa composition tant tout est rapide, annonce dans le micro : « On refait une passe » et il évolue de façon à laisser de nouveau le groupe de mon côté. Cette fois, l'avion étant un peu plus loin, j'ai le temps de voir nettement. Les femmes se sont accroupies, protégeant les enfants de leur corps. Quelques-unes regardent l'avion, je devine leur angoisse. Je baisse les mitrailleuses et me retrouve plus en vue de l'extérieur de l'avion. Je leur adresse un signe de la main, un mouvement spontané que je n'ai pu réprimer, comme pour les rassurer.

Boulier termine son virage et prend le cap vers Saigon en reprenant de l'altitude.

A l'arrivée au parking, moteurs arrêtés, il y eut un petit débriefing au pied de l'avion. Boulier me demande si c'était moi qui étais au blister droit et m'entraîne un peu à l'écart. Face à moi, il me demande si tout va bien, si je n'ai rien à signaler.

- Non, Lieutenant...

Il me pose la main sur l'épaule et me dit :

- C'est bien, merci Carpentier.

Je pense qu'au premier passage, il n'avait pas eu le temps de voir la composition du groupe. Mais, comme me l'a confirmé Royssat son copilote, au second passage il avait eu le temps de mieux voir et il avait apprécié que je ne tire pas sur ces femmes et ces enfants.

Il n'y avait rien à ajouter. Nous nous étions compris. C'était réconfortant.

Jean Carpentier sera fait prisonnier avec son camarade Jean Keromnès le 8 mai 1954 après avoir pu évacuer le 28-F6 abattu par la DCA viêt-minh..

★★★

7 MAI 1954, ADIEU DELTA BRAVO PAPA ! André Digo, maître armurier volant

Les montagnes toujours ont fait la guerre aux plaines. Les Burgraves. Victor Hugo.

Le 7 mai 1954, à 12 h 30, le Privateer 28F-7 décolle de l'aérodrome de Cat Bi, près de Haïphong, à destination de Diên Biên Phu (Delta Bravo Papa en langage radio international) avec son chargement de 12 bombes « frag » de 225 kg armées de fusées VT.

Depuis la première attaque des forces viêt-minh durant la nuit du 13 mars et la perte du point d'appui (P.A.) Béatrice noyé sous un déluge d'obus d'artillerie et de

mortier, DBP vit son 56^{ème} jour d'incessants et meurtriers combats. Coïncidence, notre équipage entame sa 56^{ème} mission au-dessus du camp retranché.

Le ciel est clair et les nuages, qui ont tant gêné nos vols précédents, ont disparu, c'est la fin de la mousson. Le soleil baigne toute la cuvette qui apparaît de très loin, flanquée de massifs montagneux sur les pentes desquels l'ennemi a disséminé son artillerie lourde et sa défense antiaérienne. Des gradins qu'ils occupent, tels des spectateurs de jeux de cirque antique, ils ont une vue plongeante sur ce gigantesque amphithéâtre où des gladiateurs s'affrontent jusqu'à la mort sur une aire de 50 km². Du plus loin que l'on puisse voir, elle est criblée de cratères d'obus, labourée, retournée de mètre en mètre et sillonnée de réseaux de tranchées enchevêtrées, enclavant toutes nos défenses. Image de désolation vue de là-haut, elle a l'apparence d'une mer grise, houleuse.

L'approvisionnement des défenseurs, en vivres et munitions, tombé du ciel ces derniers jours, constelle de corolles blanches la zone de parachutage située entre l'extrémité de la piste d'aviation nord et le centre de défense, la transformant en champ de marguerites. D'autres voilures flottent au fil de l'eau, accrochées aux méandres de la Nam Youm, cette rivière limoneuse qui traverse la plaine du nord au sud.

En l'absence de tirs d'artillerie ennemie, il règne un calme insolite à peine troublé, loin au nord, d'une haute colonne de fumée blanche au-dessus d'un hameau en feu. Comme d'habitude, nous devons attaquer des batteries de DCA situées sur les hauteurs au nord-nord-est de la piste d'aviation sud. Sur les lieux, deux Helldiver de l'Aéronavale, mission accomplie, grimpent en zigzaguant pour éviter les tirs ennemis. Soute à bombes ouvertes, nous suivons trois B-26 Invader de l'armée de l'Air qui sont en phase finale de bombardement du même objectif que nous.

Il est 17 heures lorsque, à trente secondes du largage de nos bombes, Torri Rouge clame par radio :

- César 7, Stand by !

Nous insistons pour poursuivre notre mission mais le contrôle au sol nous confirme que son ordre est impératif. Surpris et inquiets nous nous dirigeons vers Son La pour traiter, une fois de plus, le point sensible Mephisto sur la RP 41.

En approche, nous repérons cinq camions Molotova dans un des lacets de franchissement du col. Dans la précipitation et maîtrisant mal la dérive due au vent, nos bombes tombent à 500 mètres sue la gauche dans une partie boisée. Raté ! Vexé, notre patron d'appareil, Lorfeuvre, interpelle à l'interphone le chef de bord, l'enseigne de vaisseau Monguillon.

- Pilote de mécano, on les strafe ?

Sans répondre, le pilote met le cap sur Haïphong. Pressentiment ? Le lendemain, au même endroit, ayant accepté le mitraillage d'un convoi ennemi, il périra aux commandes du Privateer 28F-6 ainsi que six membres de son équipage.

Il n'y aura que deux survivants qui réussiront à sauter en parachute de l'avion en feu après avoir été touché par la DCA, les seconds maîtres Carpentier et Keromnès. Ce dernier, à son retour de captivité, nous dira que, fait prisonnier lors de son trajet pour interrogatoire au PC ennemi installé au sommet d'un piton, il avait dénombré une trentaine de canons de 37 mm ainsi que plusieurs canons de 40 mm, un véritable guet-apens.

Dès l'atterrissage à 19 h nous sommes informés que les derniers défenseurs du camp retranché ont cessé le combat à 18 h 30. Sans nous le dire, nous nous doutions de cette issue du combat et comprenions les raisons de cet ultime message qui mettait fin à notre mission devenue inutile.

Plusieurs témoignages émanant de l'équipage du 28F-7 ont fait l'objet de commentaires avec chacun des sentiments identiques en écoutant le dernier message de Torri Rouge. Chacun à sa façon, avec son cœur, exprime sa peine, sa colère, son incompréhension devant cette fin tragique.

★★★

8 MAI 1954, LA FIN DU 28F-6 Jean Kéromnès, second maître armurier volant

Le 6 mai 1954 au soir, l'enseigne de vaisseau Monguillon, chef de bord du Privateer 28F-6, nous annonce pour le 7 une journée de repos accordée à tout l'équipage ; nous la passerons à la station balnéaire de Do Son.

Le 8 mai, à partir de 8 h, tout l'équipage est au terrain; réchauffage des moteurs, plein de bombes, en alerte, prêt à décoller. Nous comprenons immédiatement, en voyant l'équipe de piste, que Diên Biên Phu est tombé. Peu après 9 h 30, l'alerte est donnée. Je passe au magasin pour vérifier que les deux parachutes qui manquaient sur l'appareil étaient de retour du contrôle ; hélas toujours rien. Le maître Rigaud me signale qu'il y a là deux parachutes non contrôlés. Tant pis, je les embarque et me précipite vers l'avion. J'explique la situation à Carpentier, mon collègue armurier, en lui précisant qu'en cas de coup dur, son pépin sera disposé le plus bas et le mien le plus haut. Un dernier contrôle de la soute à bombes, du viseur de bombardement, des différentes tourelles : *Poste arrière paré !* Vers 10 h, le 28-F 6 s'aligne sur la piste et décolle au cap 270°. Mission : traiter la brèche Melchior.

Quarante-cinq minutes plus tard, nous sommes sur le point à traiter. J'ai désigné Carpentier pour effectuer le bombardement avec le navigateur Le Coz.

Après une première passe de deux bombes, nous

effectuons encore trois ou quatre passes. L'objectif en a pris un coup ! Il y aura des trous à reboucher sur la route qui s'est effondrée sur une bonne longueur. Avant la fermeture des trappes, je constate qu'il est resté une bombe accrochée sur le rail et je demande au chef de bord de reprendre l'alignement pour un largage à la main que j'effectue juché sur la poutrelle directement au-dessus du vide. Ce n'est pas la première fois que ce genre d'incident se produit. Le matériel est usé, abîmé, et il n'y a pas de pièces de rechange.

En nous rendant sur l'objectif, nous avons repéré des convois de camions faisant déjà route vers le Delta. Nous assurons une veille et soudain quelqu'un annonce des camions « à 2 heures ».

- Armez les tourelles ! ordonne le chef de bord qui amorce une descente vers la vallée, plus bas que les sommets.

Je plonge dans mon blister, je ne verrouille pas le siège (les fermetures fonctionnaient très mal), l'avion se met légèrement sur la tranche et les dix mitrailleuses crachent. Nous ajustons le tir grâce aux balles traçantes. Au-dessous. ça n'a pas l'air d'être la fête. Tout à coup, j'aperçois des flocons, ils se rapprochent. Une secousse !

L'avion se met à vibrer. À l'interphone, une voix :

- Chef, vous pouvez dégager !

À ce moment, j'aperçois devant l'avion la piste de Na San. J'essaie de prévenir le chef de bord. Il n'y a plus d'émission. C'est grave !

Je redresse le blister pour le remettre dans l'axe. Le circuit hydraulique fonctionne. En quelques secondes, je suis dehors. J'ouvre la porte d'accès à la soute à bombes; une fumée très dense apparaît et des flammes me viennent à la figure. Je repousse la porte du pied, je sens à mes côtés la présence de Carpentier. Je jette un coup d'œil par le blister droit : l'aile droite est en feu. Des morceaux de capot de moteur se décrochent. Je crie à l'arrière : « Il faut sauter ! » Je me saisis d'un parachute comme prévu, l'accroche à mon harnais et enjambe la trappe arrière que je viens d'ouvrir. Je me rappelle les consignes apprises : la main sur la poignée d'extraction du parachute, je m'accroupis et pivote dans le vide. L'avion est déjà en piqué. Je tire avec force la poignée au moment où j'ai le ventre en l'air ; me voilà suspendu dans le vide. L'avion continue son piqué. Soudain une explosion; l'aile droite se détache, c'est la vrille. Le Privateer 28F-6 percute le sol.

Je demande à Dieu d'accueillir mes camarades infortunés. Au-dessous de moi, j'aperçois une corolle blanche. La descente semble interminable, sauf les derniers mètres. Je traverse les fourrés.

La réception au sol n'est pas terrible. Je me relève ; apparemment rien de cassé. Je coupe le parachute, il pourra peut-être me servir pour me signaler à un avion venant éventuellement à notre recherche.

J'entends les cris des Viets qui, sans nul doute, sont à ma recherche ; les cris se rapprochent. Je possède un

revolver et le carnet des différents chargements de bombes du 28F-6. Je décide de m'en débarrasser. J'aperçois un petit trou; je les enterre et je m'éloigne rapidement de cet endroit.

Arrivé au sommet de la petite colline où avait eu lieu mon atterrissage, j'entends les Viets qui se rapprochent, ils ne sont plus qu'à une dizaine de mètres. Je me redresse en levant les bras. Devant moi, des gamins de douze à quinze ans. L'un d'eux tient un fusil braqué sur moi, il tremble de tout son corps. Un deuxième tient une grenade à la main. Je ne dis mot. Je pense à mes camarades, mes parents, ma fiancée. Elevé dans la foi, je prie.

Les cris des jeunes s'intensifient, je ne comprends rien. Tout à coup, un des gamins sort un rouleau de fil électrique. En quelques secondes, me voilà saucissonné, les bras liés dans le dos, les pieds entravés, le canon du fusil entre les épaules. Je comprends qu'il faut que je marche et suive les gamins. Il doit être environ 13 heures.

Extrait du livre *Les soldats perdus* édité par l'ANAPI.

Jean Kéromnès marchera pendant des jours, dans des conditions épouvantables, vers les camps où il restera prisonnier jusqu'après la fin des combats du 20 juillet 1954. Il y retrouvera son camarade Carpentier. Il sera libéré le 19 août pour rejoindre Hanoi, puis Saigon avant d'être rapatrié en France.

★★★

**AOÛT 1954, PERMIS DE CONDUIRE
À SAIGON, UNE RUDE ÉPREUVE !
Théodore Kharitonoff,
second maître navigateur-contrôleur**

C'était en août 1954, j'étais de service au PC OPS de la BAN Tan Son Nhut ; mon chef de service, le LV Coedès, arrive en jeep et la laisse devant l'entrée. C'était une jeep classique sans clé de contact, ouverte à tous les vents. J'étais second maître, j'avais 20 ans, n'avais jamais conduit de ma vie, étais très peu monté dans des voitures, mes parents n'en n'ayant pas, et surtout natif de Paris où, le métro simplifiant la vie, permettait un déplacement sûr et efficace.

Il est donc 12 h 30, il fait chaud, la sieste va bientôt commencer, pas de Privateer en l'air. Je sors du PC OPS, remonte la capote de la voiture pour ne pas me brûler les mains sur le volant, m'installe sur le siège du conducteur. Ouille ! qu'il est chaud ! Je me remémore les gestes vus dans de nombreux films, appuie sur les trois pédales plusieurs fois. Contact, démarreur, le moteur tourne. Comme j'avais vu faire mon capitaine, je débraye, passe la marche arrière (mais c'est la

première qui passe), lâche le débrayage doucement et, comme la jeep était adossée au trottoir, je cale... Laissant la vitesse enclenchée, démarreur, le train avant monte sur le trottoir. Calé.

Ayant la main sur le levier de vitesses, je me rends compte de l'existence du point mort. Je vois le schéma des vitesses sur une petite plaque devant moi. Le moteur arrêté, je passe les vitesses sans débrayer, sauf la marche arrière. Je débraye, elle passe. Contact, démarreur, débrayage, je passe la marche arrière, descend du trottoir, braque à droite, passe la première. JE ROULE ! Je reste sur la même vitesse, fais le tour du PC OPS une fois, deux fois, passe devant le poste des officiers marinières, fais le tour du bananier, reviens après 10 minutes de conduite toujours en première. Remets la voiture à sa place. Assez pour aujourd'hui. Personne ne m'avait vu.

Ce petit manège recommence une dizaine de fois ; devenant de plus en plus entreprenant, je décide de faire un tour sur le parking. Le pacha m'interpelle alors :

- Kharitonoff, vous avez votre permis militaire ?

- Non, Commandant, répondis-je du tac au tac, le civil seulement.

- Vous devez savoir que pour conduire un véhicule militaire, vous devez avoir le permis militaire !

- Non, Commandant, je pensais que le permis civil suffisait.

- Allez vous inscrire auprès du CSI pour le passer !

Après m'être inscrit, j'avais plus de 3 semaines devant moi avant la prochaine session.

J'ai alors expliqué à ce brave LV Coedès qu'il devait me prêter sa jeep car, n'ayant pas conduit depuis mon départ de France et devant passer mon permis militaire, je devais retrouver mes automatismes de conduite !

M'étant persuadé que j'avais mon permis civil, je roulais dans la base de mieux en mieux ; le personnel du garage me faisait le plein quand nécessaire, la vidange, etc.

Le jour de l'examen, j'arrive au garage avec la jeep jaune « Follow Me » du contrôle aérien. L'examineur, un vieux second maître de 1^{ère} classe, mécano du service général, me demande :

- Tu me montres ton permis civil ?

- Je l'ai laissé en France, chez ma mère.

- Bon, je te vois toujours conduire, laisse-moi ton dossier, rendez-vous au bar ce midi pour arroser ton permis.

Une demi-heure plus tard, j'arrive au PC OPS, retrouve mon capitaine, le remercie de m'avoir prêté sa jeep, lui annonce la bonne nouvelle. C'est ainsi que j'ai pu transformer mon faux permis civil en permis militaire à Saigon.

J'ai toujours une faiblesse avec les panneaux routiers.

★★★

**OCTOBRE 1954 À NHA TRANG,
LE VIÊT-MINH GENTLEMAN
Michel Jouan, second maître radio volant**

Dans la nuit moite d'une case végétale, je dors d'un sommeil sans rêve. Ne pas baisser la garde. Garder l'écoute. Une voix. Je me réveille instantanément. Un homme parle... en vietnamien.

La jeune femme allongée à mes côtés s'est, elle aussi, réveillée. Elle me regarde, pose un doigt sur ses lèvres et chuchote dans un souffle presque inaudible : « Chhh, Viêt-minh. »

Dans ses yeux, la peur. Dans mon corps s'insinue l'effroi qui tétanise.

La fille se lève d'un bond et, saisissant une béquille au passage, appuie cette béquille sur son épaule droite contre le panneau de paille qui sert de porte. Elle n'a qu'une seule jambe. Son corps frêle et mutilé est un barrage dérisoire entre un Vietnamien que j'imagine aguerri, et moi, jeune membre d'équipage du 28F-6, Français, désarmé.

Notre équipage est composé d'une dizaine d'hommes dont la moitié sont des gamins d'une vingtaine d'années, les autres sont des vieux de vingt-six, vingt-sept ans, souvent mariés et pères de famille.

La veille, après le dîner à la base, la plus jeune moitié de l'équipage dont je fais partie décide d'aller faire un tour. Nous avons certainement l'autorisation pour la nuit, je ne sais plus exactement, en tous cas, nous allions sacrifier aux exigences hormonales de notre tranche d'âge.

Vers 19 h 30, nous nous mettons en marche pour parcourir les trois ou quatre kilomètres qui séparent la base d'un hameau d'une vingtaine de cahutes, quelques cases rudimentaires en paille de riz. Les portes, quand il y en a, sont faites de panneaux de fibres tressées, à claire-voie. Pour fermer, on soulève le panneau et on le pose sur deux crochets.

Nous arrivons sur le coup des 21 heures. Direction le bistrot ; c'est la plus grande cahute. Les clients sont souvent des militaires et on y sert de la bière Hommel. Les filles qui sont là travaillent à la capsule. Nous entrons. Aïe, pas de sèches. Bougez pas les gars, le temps d'aller chercher un paquet de Lucky et j'arrive. Retour au bar. Evidemment, les gars ont tous une Congaï assise à leur côté. Il n'en reste plus qu'une pour Bibi et, ma parole, c'est la plus belle de toutes les nanas. L'amitié dans l'Aéro, c'est quand même quelque chose. Je m'assois à côté d'elle. On boit une bière. Tiens, il y a des béquilles sur la cloison. On discute, tout ça... Des béquilles ? Ça y est, j'ai compris. C'est à ma jolie Vietnamiennne. Une jolie Vietnamiennne unijambiste.

Je suis gentilhomme. La France exportait son armée et parfois ses bonnes manières... Je suis ma jolie boiteuse jusqu'à la plus éloignée des habitations, une petite cagna en paille, comme les autres. En décrochant le panneau d'herbes sèches qui tient lieu de

porte, je lève le nez au ciel : brandissant son disque, la lune se prépare au combat, cernée par une armée d'étoiles innombrables. Hugo aurait dit ça mieux que moi... quelle nuit somptueuse !

Tueuse aussi parfois. Je suis nu comme l'enfant qui vient de naître et à peu près aussi vulnérable. Ma vie tient à mon silence, à mon immobilité, et à la puissance des arguments d'une pauvre fille. Si l'homme entre et me tue, sa vie à elle ne vaudra pas cher face à un équipage vengeur. Elle discute, s'accroche. Le ton est sec et se veut persuasif.

Sacrée femme. Les rayons de lune qui filtrent à travers la paille des cloisons jouent sur sa peau, soulignent d'ombres laiteuses son corps nu. Elle me rappelle les statues de bronze de l'Opéra Garnier. Même incomplète, elle dégage une grâce indiscutable. Elle doit avoir mon âge et peser dans les quarante, quarante-cinq kilos. Au fait, combien ça pèse une jambe ?

Nous avons laborieusement échangé quelques paroles. Elle m'avait fait comprendre qu'elle devait sa mutilation au passage d'une *Veuve Noire*. Soignée trop tard, la gangrène avait gagné toute la jambe gauche et il avait fallu amputer sous la tête fémorale.

Des bribes de ma vie m'assaillent, en vitesse accélérée : mon enfance, mes parents, la communale... Une discussion que j'avais eue avec Laurent, quelques jours auparavant.

- Tu sais, Jouan, nous sommes partis à quatre d'Agadir, et nous venons de perdre Marc Chaigne et René Lacrosse. Je ne veux pas être le troisième.

- Ben, t'as peut-être gagné Laurent ; le troisième, ça risque bien d'être moi.

Ce type va me sauter dessus, me planter.

Survivre à l'enfer de Diên, et terminer comme un poulet qu'on égorge, dans une cabane en paille avec une hétaïre, je trouve ça quand même un peu déshonorant. Même si je sais que le courrier aux parents portera la mention « mort au champ d'honneur »...

- Mais attends voir, Laurent, tout n'est pas joué et j'aime autant te dire que je vais tout faire pour ne pas y rester.

La discussion s'éternise, le gars s'accroche. Je sens la panique m'envahir. D'autres flashes lézardent mes pensées : le collège, l'entrée dans la Marine... Pense à ta peau, pas à ta vie, bon Dieu.

Je guette la porte dans la pénombre. S'il la bouscule, je prends... je prends quoi ? Coup d'œil rapide sur la pièce : mes fringues dans un coin, une lampe-pigeon, un tabouret, pas grand chose qui puisse servir d'arme de fortune. Pour entrer, il devra prendre la porte dans les bras. J'aurai l'avantage de la surprise. Je fonce dessus et je cours. Jouable.

Et puis... Et puis le type finit par s'en aller, à regret j'imagine. Pourtant, il aurait pu exiger de lui parler face à face, enlever le panneau ou même seulement passer la main au travers. Pour être sûr. Mes bonnes manières ont failli me coûter la vie, ses bonnes manières à lui me l'ont sauvée. Un gentleman, ce Viêt-

minh. Il est parti. Elle a gagné. Du rab de vie. Pour elle... et pour moi.

Elle revient vers le lit. Je ne dis pas un mot. D'ailleurs, elle me fait signe de me taire. Nous craignons qu'il ne soit resté alentour. Elle aussi a eu très peur. Epuisés, nous attendrons le lever du jour dans un silence prudent, attentif et respectueux d'une mort qui n'est pas passée loin.

Aux premières lueurs de l'aube, quand je peux lire l'heure sur ma montre, j'ouvre enfin le vantail. Elle jette un œil dehors, ne voit personne et m'indique le chemin à prendre.

- Je te dois une fameuse chandelle. Merci... merci.

J'ai ouvert mon portefeuille et lui ai donné tout ce que j'avais. J'avais peu.

Bon sang, je lui devais tellement plus. Ma vie, pour sûr, et la sienne sans doute aussi.

La Veuve Noire qui lui avait emporté la jambe était un de nos appareils...

**Agadir* : où se trouvait l'école du personnel navigant

★★★

LA HAUTE RÉGION **Texte tiré des souvenirs de campagne** **du Commissaire en chef de 1ère cl.** **Pierre Castagnos**

Evidemment, je ne la connais pas. Le point extrême où je suis allé sur le Fleuve Rouge est Viétri où j'ai rencontré pour la première fois l'amiral Salmon, à l'époque Commandant Fleuve Rouge, qui vient de nous quitter. Un chef qui, selon l'expression qu'il appliquait à ceux qui le méritaient, « n'avait pas froid aux yeux ».

En revanche, et mis à part mon unique vol au-dessus de Diên Biên Phu dont je vous ai parlé, j'ai effectué deux ou trois sorties avec les Privateer de la glorieuse 28F sur la région de Sapiet sur la rivière Noire, et plus loin encore sur celle de Tuan Gian, à une vingtaine de kilomètres au nord de Diên Biên Phu. Il s'agissait d'attaquer des points déterminés par où passait le ravitaillement viet le quel, dans le deuxième cas, était en route vers les assiégeants du camp retranché.

Un mot du Privateer. C'est un dérivé du Liberator de la guerre, bombardier lourd quadrimoteur. On l'a reconverti en appareil de surveillance maritime, puis bombardier à nouveau, ce qui ne l'empêche pas de faire à l'occasion de la Surmar.

Un autre mot de ce que j'ai vu de la haute région. Allons-y pour le cliché, c'est l'enfer vert. Dans cet enfer circulent des pistes où les fourmis viêt-minh (enfin viet comme moi, car ces coolies sont réquisitionnés d'office) cheminent inlassablement en poussant des vélos surchargés.

Les avions sont aussi visibles que bruyants mais ce n'est quand même qu'in extremis que les hommes abandonnent leur chargement, se mettent à couvert pendant que les bombes de 500 livres transforment la piste et son voisinage en décor lunaire. Pour le spectacle, je me suis offert le balcon à l'invitation des copains de l'Aéro : cela consiste à s'asseoir juste à l'avant de la soute à bombes, ce qui permet d'assister à son ouverture puis de voir, comme au cinéma, les engins descendre lentement. Après quoi on a droit aux soubresauts de l'appareil au moment de l'éclatement. On a droit aussi à voir s'allumer dans la verdure les courtes flammes des mitrailleuses viets qui nous canardent.

- Allez-y, hurle le chef de bord, foutez-leurs en plein la gueule ! (sic)

Et l'avion vibre aux départs de ses tourelles doubles de 12,7 (il en a six dont quatre battantes vers le bas). Cette débauche de munitions est sans effet pour les deux Privateer et certainement pas plus pour les Viets, mais ça entretient le moral de part et d'autre. On vire de bord et, en s'éloignant, on voit très bien (même moi) les petits hommes qui sortent des fourrés pour reformer leur convoi.

Il aurait fallu y aller de nuit car le trafic était évidemment beaucoup plus intense avec des camions Molotova sur les pistes les plus larges, mais je crois bien me souvenir que les Privateer, seuls appareils capables d'aller si loin, n'avaient pas de viseur de nuit !

Un détail badin, comme aurait dit le cher Codi 4 de 1953, c'est-à-dire le cher commandant de la Dinassaut n° 4 en 1953 : l'un des retours s'est fait en bonne partie sur trois moteurs, le quatrième après quelques manifestations étincelantes, fort visibles dans le crépuscule, s'étant définitivement « mis en drapeau » autrement dit au repos.

- C'est « justic » disait le chef de bord qui, pour porter un nom slave [Il s'agit vraisemblablement de l'EV Manfanovsky], n'en était pas moins familier des formules bretonnes. Naturellement on s'est posé à Cat Bi sans problème, c'était seulement « un peu justic ».

★★★

LA PERLE DE L'ORIENT **Yves Puchouau, second maître radio volant**

Saigon, c'est... des sons, des odeurs, un grouillement de monde. Un monde qui marche en faisant résonner sur les trottoirs ses milliers de sandales à semelle de bois. Un monde qui porte sur l'épaule, qui tire des charrettes, des pousse-pousse, qui roule à bicyclette dans un carillon de clochettes. Un monde qui passe la plupart de son temps assis sur les talons pour le commerce du trottoir. Des petits chevaux ornés de

quelques plumes multicolores sur la tête et d'un collier de grelots, sont attelés à des sortes de boîtes d'allumettes montées sur des grandes roues à rayons cerclées de fer, où l'on s'assoit jambes repliées. Ces singuliers attelages parcourent la ville en complément des autobus ou des tramways toujours bondés. Et, pour dégager la voie, le cocher frappe la caisse du plat de sa main d'où le nom de « tacatacs ».

Ici, tout se fait par un effort du corps. On entend peu de bruits de moteurs dans les boutiques des artisans. Le bruissement de la ville est profond. Il fuse dans le pullulement des marchands ambulants qui distillent une foule de parfums, relents du poisson sec venu des grands lacs du Cambodge, pâte de crevettes de la région de Camau, nuoc-mam de Phu-Quôc et de Phan-Thiêt, effluves de soupe chinoise, d'épices, de gingembre, de menthe, de camphre, de durians (gros fruits épineux, délicieux au goût, malodorants mais très prisés des *opiumen*), de gâteaux cuits dans l'huile de coco ou roulés dans du piment, d'odeur un peu fade des poissons vivants qu'on tripote dans les grands paniers en bambou tressé, rendus étanches par un mélange de bouse de vache et de résine.

Autour du marché se passent des scènes étonnantes. Accroupi devant son patient, un arracheur de dents lui masse la gencive à l'aide d'une pâte noire. Puis, il saisit la molaire au fond de la bouche, entre le pouce et l'index, tient ferme la tête avec l'autre main. appuie de tout son corps et arrache la dent qu'il dépose dans un petit panier plein de chicots arrachés de la même manière, sans autre chose que sa pâte magique et ses doigts de fer. Il tamponne ensuite la gencive avec le bout de chiffon qui pend à sa ceinture, hache finement une pincée d'herbes tirées d'un coffret, en fait une boulette miracle et l'applique sur l'alvéole. L'autre se relève en se tenant la joue, paie une piastre et s'en va, assurant qu'il n'a plus mal.

Un peu plus loin, un groupe très bruyant commente un combat de poissons batailleurs. Ils sont deux, longs comme le petit doigt, dans un flacon à gros goulot, et se portent des coups furieux. On dirait des éventails de poupée avec leurs nageoires immenses aux couleurs extraordinaires allant du rouge au bleu violet, arc-en-ciel de feu. Posées par terre autour de la bouteille, les piastres des paris. Après quelques minutes de combat féroce, un poisson commence à virer au gris, puis retombe inerte au fond du bocal. Le propriétaire du perdant le retire de là et distribue des piastres à ceux qui ont gagné leur pari. Tous les enfants connaissent ce jeu un peu cruel, pour avoir capturé ces chatoyants poissons dans les ruisseaux d'alentour.

Sur un coin de trottoir, une grosse marchande évente le foyer de son fourneau en terre cuite. Dans la marmite posée dessus, elle fait bouillir des œufs. Trois coolies accroupis autour de la marmite dégustent l'un des mets les plus recherchés. Ce sont des œufs où le poussin est dedans, plus ou moins formé selon le goût désiré. Délicieux paraît-il avec un peu de sel, de

piment et de quelques herbes aromatiques. Les œufs de poule coûtent deux fois plus cher que ceux de cane. A la sauvette, des enfants vendent des tortues porte-bonheur en terre glaise, grosses comme l'ongle, avec une mouche vivante à l'intérieur pour faire bouger les pattes taillées dans un éclat de bambou. De jour comme de nuit, chaque marchand ambulant, chaque corporation a son appel particulier, reconnaissable entre tous.

Le cric-crac, strident comme un chant de cigale produit par les claquettes en bambou des marchands de soupe chinoise, les situe avec précision au coin de n'importe quelle rue. La corporation des masseurs aveugles s'annonce par une résonance bien à elle, tout comme celle des poissonniers, des arracheurs de dents, des diseurs de bonne aventure, des écrivains publics. Aux bords de l'arroyo, on peut contempler les jonques de toutes sortes. Les plus étonnantes viennent de la côte d'Annam. Seuls les bordés du haut, ainsi que l'étrave et l'étambot, sont en bois. Tout le reste de la coque est en bambou tressé, enduit d'un mélange de bouse de vache, de résine et d'huile de bois, comme les paniers à poissons du marché. Elles arrivent ici, poussées par l'alizé de nord-est avec un chargement de nuoc-mam fabriqué à Phan-Thiêt, et repartent vers le nord au début de la mousson de sud-ouest, bourrées de riz, pour le Tonkin.

Saigon, appelée encore Perle d'Orient, est renommée par sa vie nocturne. C'est le moment propice des jeux, un vice ancestral de l'Annamite. On entend partout le brassage du majong, des éclats de voix dans les tripots, dans les restaurants de plein air où l'on vous sert des mets succulents, où la cuisine est en même temps spectacle de jonglerie d'ustensiles et de couteaux.

Un des lieux le plus prisé est la Pointe des Blagueurs, située au bord de la rivière, à l'aboutissement du boulevard Charner. C'est le rendez-vous des amoureux, des affaires, et aussi des complots. On y prend le frais en dégustant une bonne bière Larue avec des crevettes grillées et des abats de cochon fumés comme amuse-gueule. Les aventures sentimentales y sont plus opportunes qu'ailleurs.

Autour du marché, des groupes d'hommes et de femmes, assis en cercle sur leurs talons, jouent aux cartes ou à d'autres jeux de hasard où l'on voit, dessinés à même le trottoir, des carreaux avec des génies, des animaux bizarres, des caractères chinois, des croix et des losanges. Partout on lance des dés, on bat les cartes, on déplace des bâtonnets en bambou marqués de signes noirs, rouges, bleus, jaunes. Les petits tas de piastres posés par terre changent de main et les discussions éclatent, souvent avec des injures.

Puis arrive le nouvel an du calendrier lunaire. C'est la fête du Têt. Alors Saigon devient délire pendant une semaine. Les gigantesques feux d'artifice durent des nuits entières au-dessus d'une foule immense qui fait déborder les rues de la ville en liesse. Semaine du Dragon de la lune neuve, ce dragon lumineux qui

danse et danse au son du tam-tam, des cymbales de bronze et des milliers de pétards jaillissant de partout. Dragon pour les pauvres et Dragon pour les riches . Ceux-là peuvent grimper à trente, quarante mètres de haut, avec des grelots tout le long du corps. En ouvrant leur énorme gueule sous le balcon d'un commerçant prospère, ils avalent des chapelets de pétards et un paquet de piastres porte-bonheur.

Saïgon... c'est aussi un immense verger courant au long des maisons. Presque toutes les rues sont bordées d'arbres fruitiers, manguiers et surtout tamariniers. Il y en a partout, la ville en est couverte et l'on pourrait se promener des heures en restant toujours à l'ombre d'un tamarinier. Ce sont des grands arbres dont les feuilles minuscules semblables à celles de l'acacia et de la sensitive, donnent une ombre douce et se referment le soir comme pour dormir.

Leurs gousses servent à la préparation de confitures et autres ingrédients de la cuisine asiatique. Il y a aussi de grands parcs où les gamins s'entraînent à viser la queue des mangues mûres pour les faire tomber de l'arbre sans abîmer le fruit. Des aigrettes et des sarcelles évoluent en liberté autour des étangs de lotus dont les graines donnent aux gâteaux leur parfum subtil. Tous les jours à travers la ville, quelques éléphants circulent en file indienne. Une petite foule suit ce cortège, attendant patiemment la chute des grosses crottes pour y tremper leurs pieds nus crevassés par le mauvais traitement. Il paraît que c'est un onguent extraordinaire pour ce genre de bobo. Aux enfants pas sages, on les menace de les faire manger par le Ông côp, le tigre du zoo.

Aujourd'hui, le cœur serré, je pense à ce Saïgon de mon enfance, de ma jeunesse, qui allait doucement disparaître dans une guerre révolutionnaire.

★★★

AVRIL 1956, 33 OU 45 TOURS

Jean-Claude Deniel, second maître radio volant

Lors de mon second séjour en Indochine en 1956, je suis affecté à l'escadrille 8S qui a quitté la base de Cat Laï pour emménager ses Goose à Tan Son Nhut. Les Privateer sont partis.

Notre mission consiste à transporter les membres de la commission internationale de contrôle composée de Polonais, d'Indiens et de Canadiens sur les différents points de contrôle du Sud Vietnam et au Cambodge. Dans le cadre de ces missions, nous nous rendons assez fréquemment dans un village nommé Tan Chau. Amerrissage sur la rivière, amarrage à la bouée implantée au milieu du courant, débarquement de nos passagers par un sampan-navette et quelques instants de repos avant de repartir.

Nous passons ces moments de détente chez le Chinois, seul commerçant installé au centre du village. Véritable institution dans beaucoup de villages vietnamiens, le Chinois vend tout ce qui est commercialisable. Il est bar, restaurant, épicier, marchand de tissus, de chaussures et de tas d'autres produits dont certains moins recommandables. Nous nous arrêtons donc chez notre Chinois pour nous rafraîchir, la chaleur est souvent torride.

A chacune de nos visites, notre hôte nous fait l'honneur de sonoriser son magasin-bar à l'aide d'un tourne-disques d'un âge avancé. Il nous passe chaque fois le même disque, peut-être n'en a-t-il pas d'autre. A première ouïe, la mélodie semble chantée avec cette voie de tête qu'ont les chanteuses vietnamiennes. Je ne reconnais cependant aucun des instrument traditionnels.

J'ai eu un jour la curiosité de regarder ce disque de plus près et là -surprise, que dis-je stupeur - c'était une chanson de Georges Guétary, mais passée à une vitesse tellement supérieure à celle qui était prévue que les paroles étaient incompréhensibles et que la voix ressemblait à s'y méprendre à celle d'une chanteuse du pays.

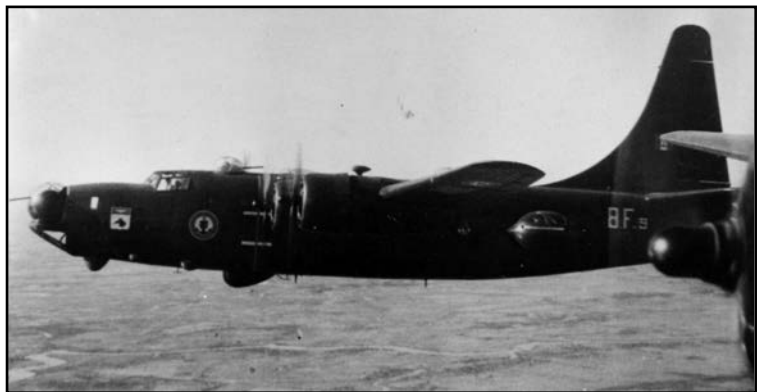
Bel hommage à notre ami Georges qui était certainement loin de se douter d'un succès aussi inattendu.

★★★



Décembre 1950
à Tan Son Nhut.
Livraison des Privateer
par l'US Navy.
Fraternisation avec
les officiers de la 8F.
(Dubois)

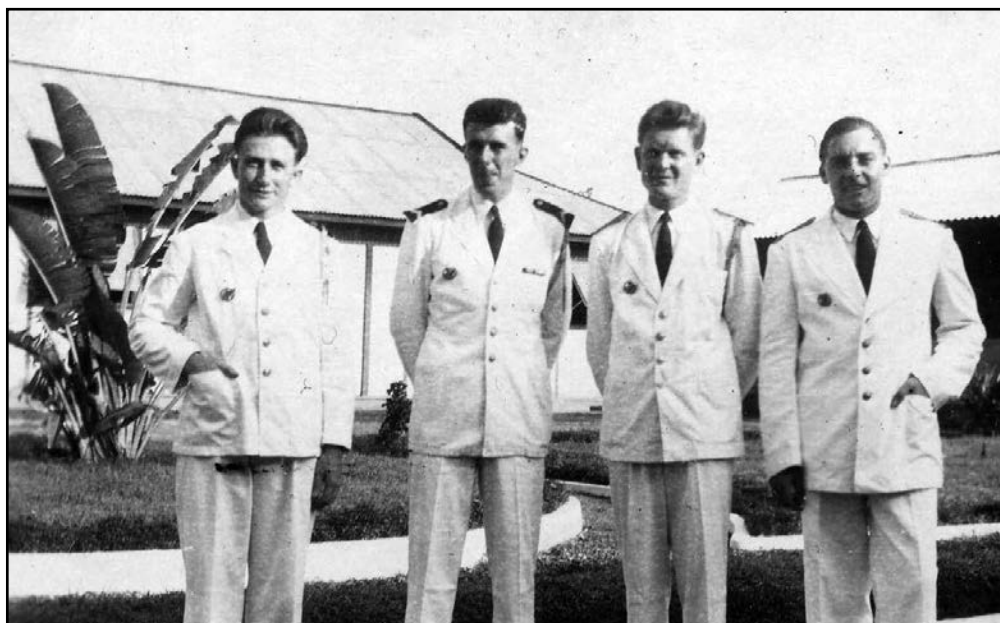
Avril 1951.
le 8F-9 en vol de section.
(Guérin)



Juin 1951.
Patrouille des 8F-3 et 8F-8.
(Chappotteau)

1951. Nez du 8F-6
et 8F-2 plus loin.
(Alan Carey)





Mai 1953. SM radvo Larvor et Viret, SM mecvo Warin, SM radvo Adrien de la 8F. (Warin)



Juin 1953.
Campement armé
sur le terrain de Tourane.
(Chappotteau)

1953. Le 8F-2 voisine
avec des B-26 de l'armée de l'Air.
(Sauvageot)





1953. La piste d'atterrissage
vue de la tourelle dorsale
avant d'un Privateer.
(Sauvageot)



1953.
Bombardement d'un pont.
(Sauvageot)

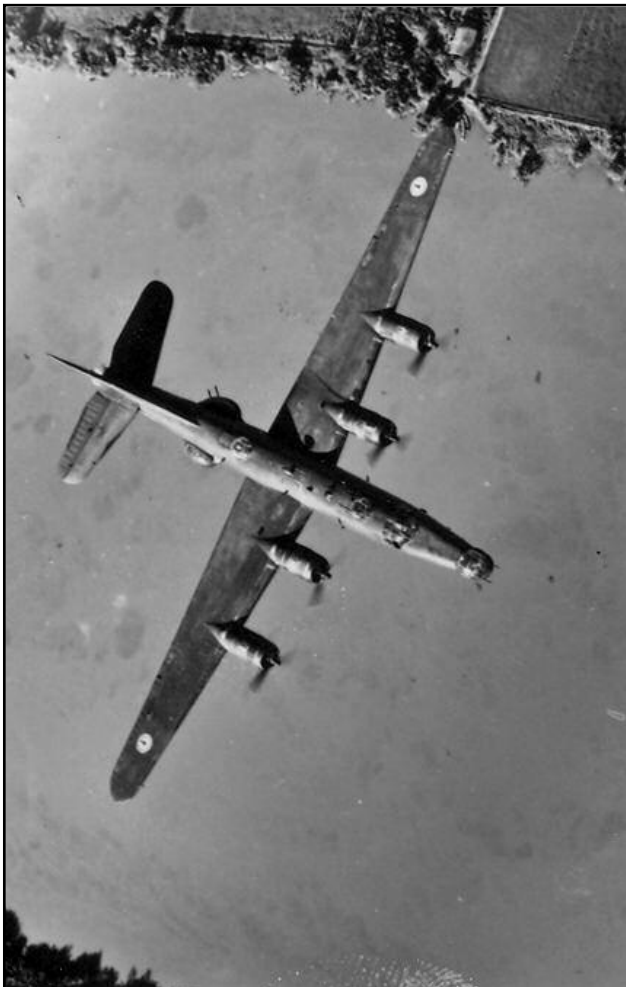


Juillet 1953 à Hong Kong.

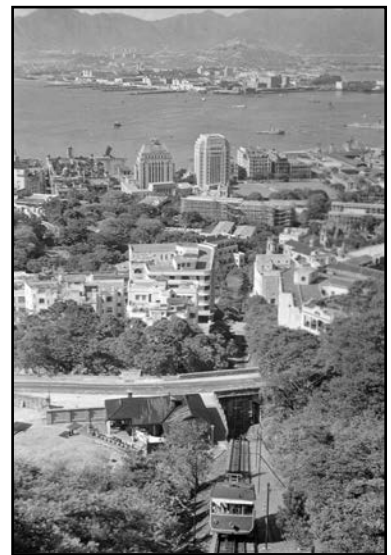
Ext g : Mtre mecbo Le Roy.
Premier plan : SM Bourson
Derrière : Le Roy un mecbo X.
Dans le fond :
SM radvo Berthomeaux.
Ext dr : SM pilote P. Lelièvre.
(Vidal)



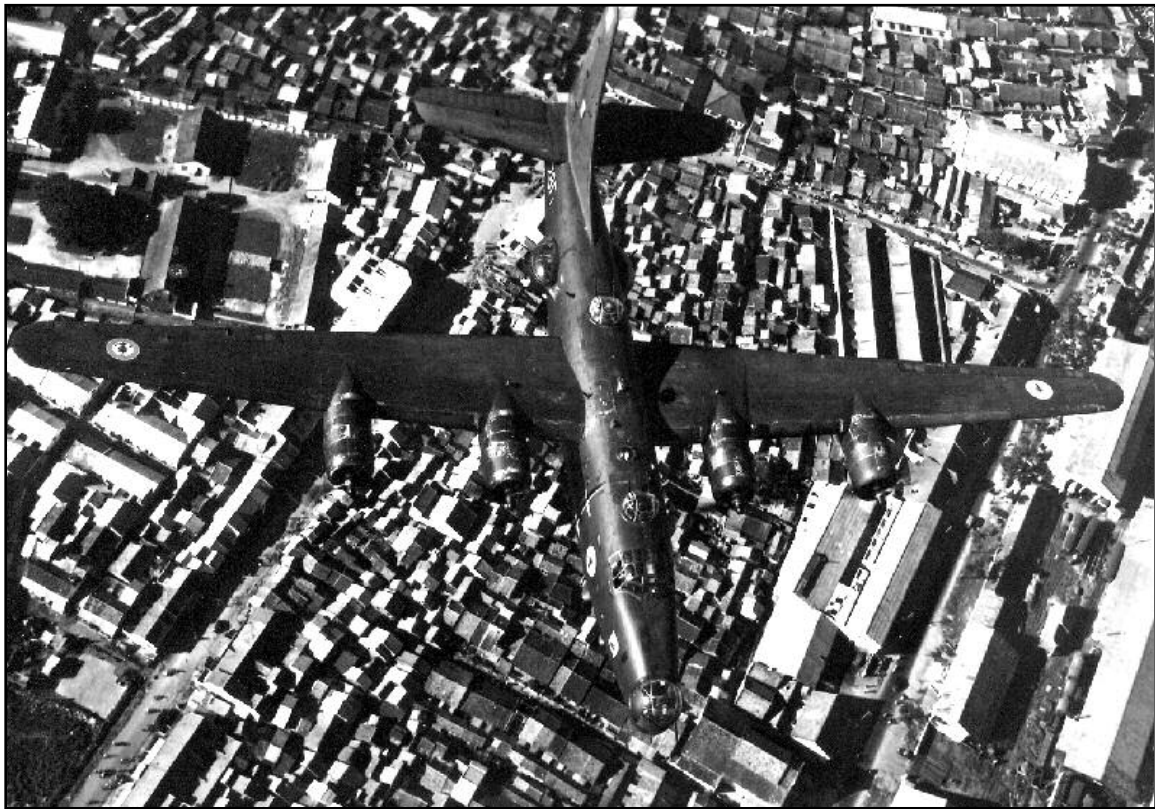
1953 à Cat Lai. Grumman Goose de l'escadrille 8S, hydroplanant. (G. Charmot)



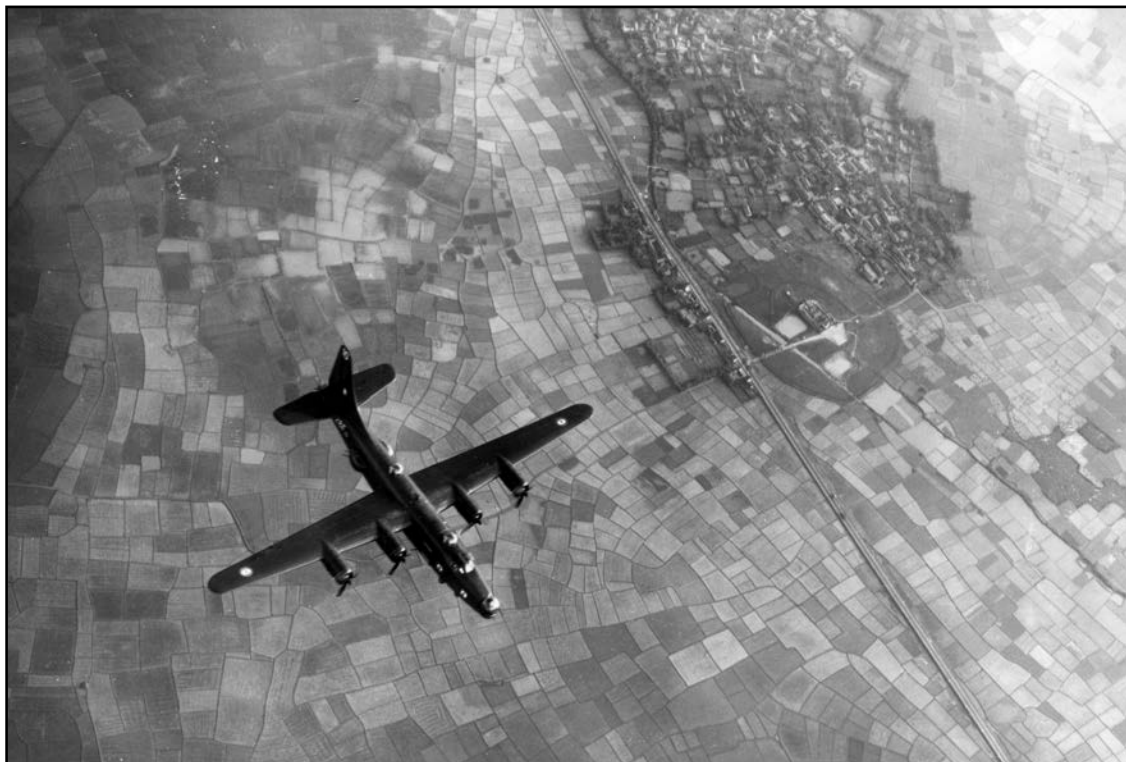
1954.
Privateer au fil du Mékong.
(Bothorel)



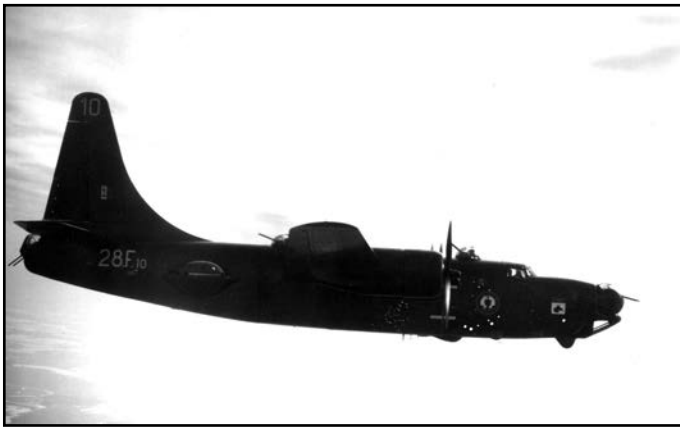
Juillet 1953.
le pic tram de Hong Kong.
(Vidal)



1954. Le 28F-10 "en ville". (Bothorel)



1954. Le 28F-10 au Tonkin. (CA2 Jean Moulin)



1954. Le 28F-10 au Tonkin.
(CA2 Jean Moulin)



1954 au Tonkin.
La *Veuve noire* alias
la *Grande queue*.
(Bruot)



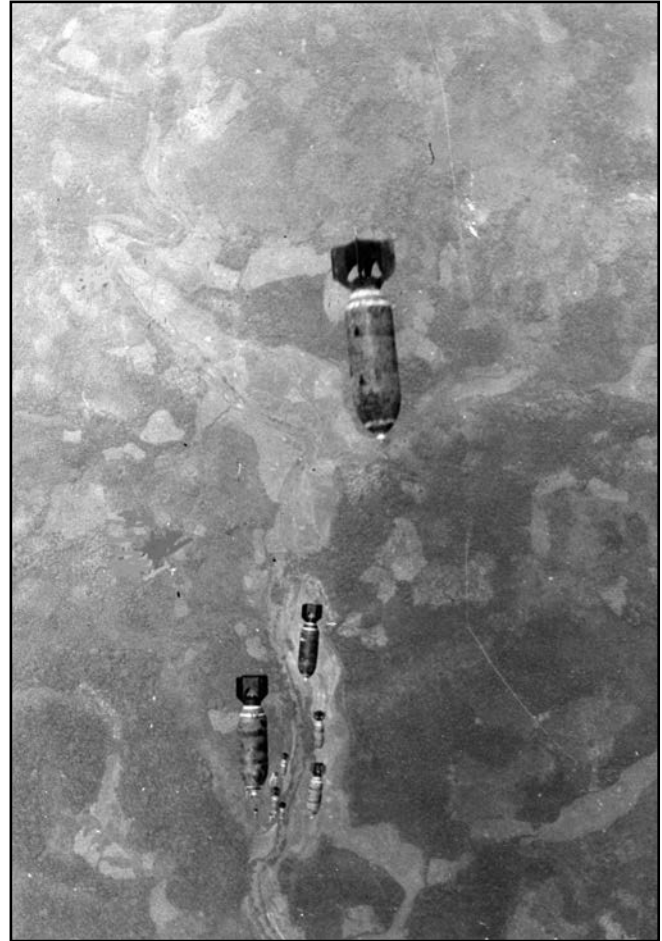
1954.
Privateer 28F-10.
(Sauvageot)

1954.
Survol des jonques du Tonkin.
(Sauvageot)

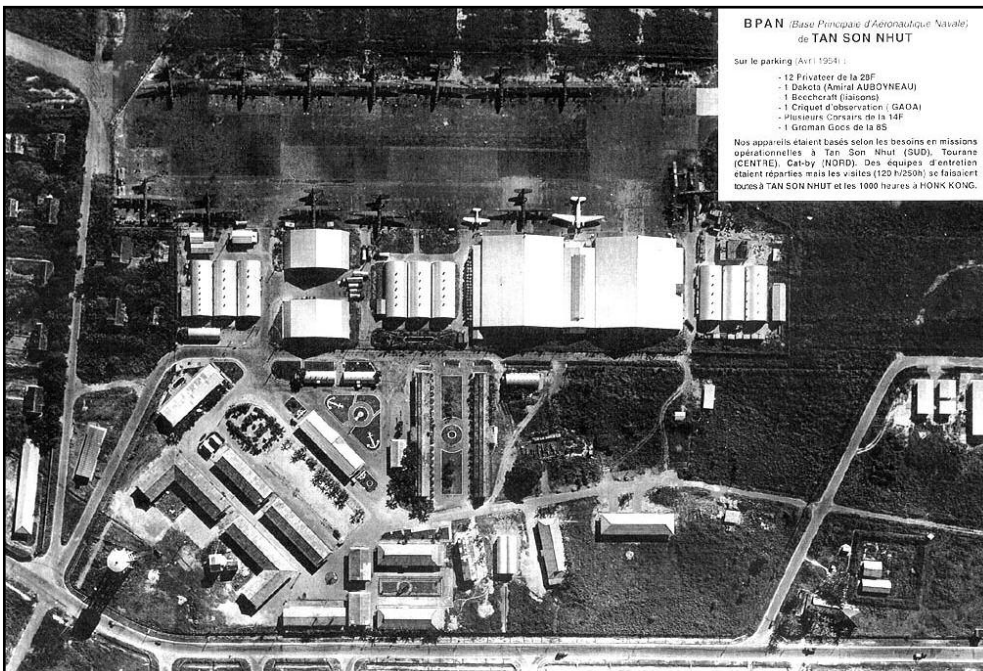




1954.
Largage de 6 tonnes
de bombes par le 28F-9.
(Keromnès)



Avril 1954 sur l'objectif :
Largage des bombes.
(Bruot)



**BPAN (Base Principale d'Aéronautique Navale)
de TAN SON NHUT**

Sur le parking (Avril 1954) :

- 12 Privatier de la 28F
- 1 Dokofo (Amiral AUBOYNEAU)
- 1 Beechcraft (liaisons)
- 1 Criquet d'observation (CAOA)
- plusieurs Corsair de la 14F
- 1 Griman Gocis de la 85

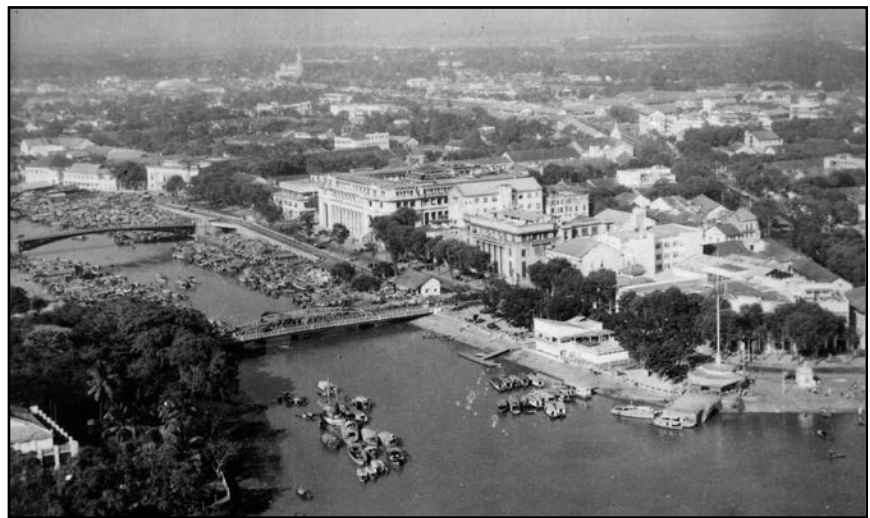
Nos appareils étaient basés selon les besoins en missions opérationnelles à Tan Son Nhut (SUD), Tourane (CENTRE), Cat-oy (NORD). Des équipes d'entretien étaient réparties mais les avions (120 h/250h) se faisaient routes à TAN SON NHUT et les 1000 heures à HONK KONG.

1954.
Vue aérienne
de Tan Son Nhut.
(Vidal)



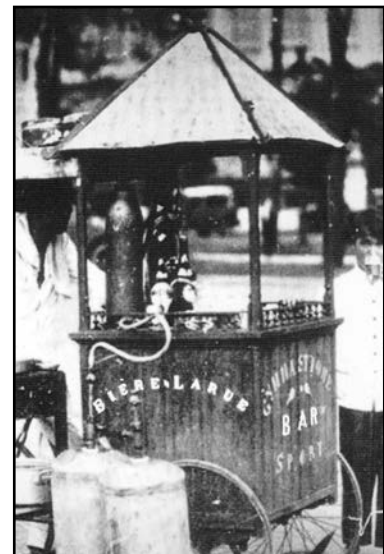
1954. Entrée de la BAN de Tan Son Nhut. (Vidal)

1954. Port de Saigon. (Bruot)



1954. Hôtel Continental rue Catinat. (Vidal)

1954. Marchand de soupe ambulante, à l'enseigne des bières Larue. (Vidal)





Avril 1954 à Cat Bi.
Alignement de Privateer.
Les 28F-9, 2, 8, 5 et 10,
puis C-119 USAF.
(Boulier)



Avril 1954 à Cat-Bi.
Le 28F-9 au parking
en compagnie
des 28F-10, 5, 8, 2 et 3.
(Bruot)



Avril 1954 à Cat Bi. Le vent a tourné. Privateer 28F-10 et 5. (Boulier)



Avril 1954 à Cat Bi.
Au décollage.
(Boulier)



Avril 1954 à Cat Bi.
Pneus sur plaques
perforées.
(Boulier)



1954.
Un Privateer faisant
face aux 28F-5, 8 et 2.
(Bothorel)



Avril 1954 à Cat Bi.
Mécanicien moteur au travail.
(Boulier)

1954.
Le 28F-8 est bien gardé
par nos tirailleurs.
(Sauvageot)



1954. Propagande viet
sur son artillerie de 37 mm.
(Vidal)

12 avril 1954.
L'épave du 28F-4
fouillée par les Viets.
(Le Roy)





Avril 1954 à Cat Bi.
Le LV pilote Le Mentec
et son équipage.
A gauche
le SM mecvo Stephan,
MPLF sur le 28F-6.
(Bruot)

12 février 1954 à Diên Biên Phu.
Sur le toit du PC du GONO :
Cdt Guérin, chef du PCIA,
Col de Castries, cdt gpt ops NO,
Col Gaucher, cdt 13^{ème} DBLE,
IMP Thenin de l'EM AN Indo,
LV Leclercq-Aubreton, cdt 28F.
(Yoyotte)



Avril 1954.
A bord du Privateer :
SM radvo Bothorel à gauche
et SM mecvo Dumarest.
(Bothorel)

Avril 1954.
SM radvo Jean-Claude Deniel
au poste radar APS 45.
(Keromnès)





Avril 1954. SM armvo Digo
dans une tourelle de Privateer.
(Bothorel)

1954. EV1 pilote Boulier,
chef de bord.
(Vidal)



Avril 1954.
SM armvo Lagrée
et SM radvo Bothorel en clin d'œil.
(Bothorel)

Avril 1954.
SM mecvo Coupée au poste mécanicien.
(Keromnès)



Avril 1954.
SM radvo Bothorel.
(Bothorel)



Avril 1954.
Le Mt mitbo Arramy en tourelle.
(Boulier)



1954. Carte postale du Cap Saint-Jacques. (Vidal)

1954.
Le 28F-5 en maraude.
(Bruot)



Janvier 1955 à Tourane.
Les 28F-16, 1, 3, 15 et 19.
Les grands chiffres sont les transfuges
de la 24F. (Valcalda)

Février 1955.
SM pilote André Bruot
à droite.
(Bruot)





Avril 1955. SM volants de la 28F.
 Debout à partir de la gauche SM armvo Guellerin, SM pilote Bruot.
 (Bruot)

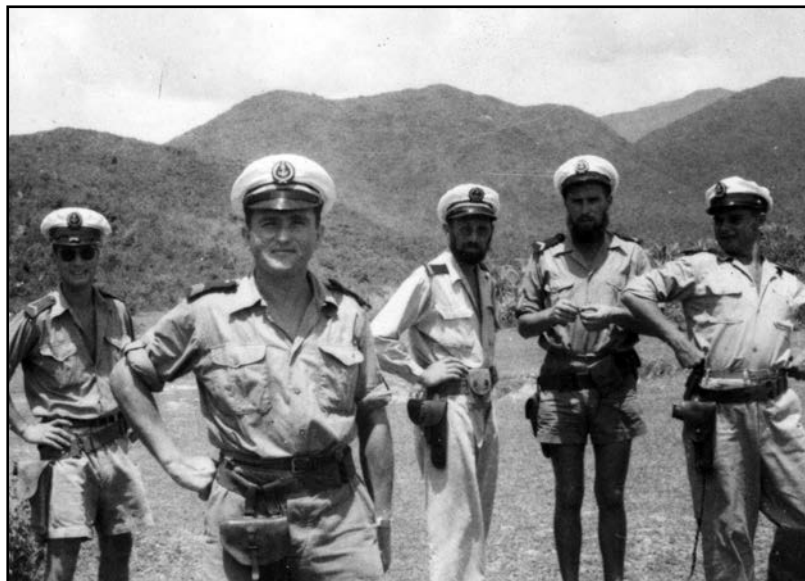


1er juin 1955 à Tan Son Nhut.
 Groupe de six volants.
 En haut :
 SM armvo Guellerin, xx, SM pilote Tabarly.
 En bas :
 PM Valcalda, SM mecvo Jezequel,
 SM mecvo Lorenzon.
 (Valcalda)



Juillet 1955.
De g à dr : Mtre armvo Abarnou,
Mtre armvo Digo, xx,
Mtre armvo Dron, PM mecbo Valcalda.
(Valcalda)

Juillet 1955 à Tan Son Nhut.
Mécanos en plein labeur.
(Valcalda)



1er juillet 1955 à Nha Trang. SM nav Kharitonoff, Mtre mecvo Jezequel,
PM Valcalda, SM armvo Guellerin, SM radvo Seydi. (Valcalda)



15 septembre 1955. Personnel armurier devant le 28F-5. (Le Duc)



18 septembre 1955.
PM armvo Désiré Le Vaillant,
venu avec la 24F, passera à la 28F.
(Langlois)

9 décembre 1955
à Tan Son Nhut.
Visites de courtoisie.
(Langlois)



La 28^{ème} Flottille - la plus citée des formations de l'Aéronautique navale - a commencé sa carrière sous l'appellation de 8F durant la Seconde Guerre mondiale. Au cours des années 1944 et 1945 elle effectue diverses missions, notamment de surveillance maritime et lutte anti-sous-marine en Atlantique, puis de repérage de mines en Méditerranée. Elle est affectée en Indochine dès octobre 1945 (voir cahier de l'ARDHAN n° 13 *A la 8F en Indochine*). Equipée d'appareils amphibies Catalina, elle est engagée contre la rébellion naissante du Viêt-Minh.

En décembre 1950 elle reçoit dix quadrimoteurs américains Privateer et prend l'appellation de 28F en juin 1953. Elle participe alors à de très nombreuses opérations et conquerra ses lettres de noblesse lors de la défense des camps retranchés de Na San, puis de Diên Biên Phu où deux de ses appareils seront abattus avec leurs équipages par la DCA viêt-minh.

En conformité avec les accords de Genève de juillet 1954, qui mettent fin à cette guerre meurtrière, la 28F s'envole en mars 1956 pour l'Algérie, où elle va écrire une nouvelle page de sa glorieuse histoire.

Plusieurs membres de la 28F, ayant vécu l'épopée indochinoise, ont mis sur le papier certains de leurs souvenirs. Nous avons rassemblé dans ce Cahier, des histoires vécues au cours de cette longue campagne en Cochinchine, en Centre-Annam ou au Tonkin. Récits tragiques ou anecdotes plaisantes, dévoilent diverses facettes de cette aventure qui a marqué, à jamais, le personnel de la flottille. Certains ne sont plus là et les vétérans se font rares !

Quelques-uns de ces textes sont tirés d'un ouvrage plus dense, intitulé *Ces gros pélicans* édité par l'Amicale des anciens de la 8F/28F.

Nous gardons une pensée émue pour nos camarades disparus qui ont laissé leur empreinte dans la grande et la petite histoire de la 28^{ème} Flottille.

Nous remercions les auteurs de ces pages. Ils y retracent, humblement, l'ambiance d'une unité combattante de notre Aéronautique navale.

Amicale des anciens de la 28F 15, allée des Bengalis 83400 HYERES
Didier VIDAL, Président - Claude ADRIEN, Secrétaire

ADRIEN Claude , SM radvo	DE SAINT-PHALLE Thibaut , Agent U.S.	POTTIER Marcel , SM radvo
BOULIER Pierre , EV1 pilote		PUCHOUAU Yves , SM radvo (8S)
CARPENTIER Jean , SM armvo	DIGO André , Mtre armvo	PRADO Guy , SM mecmot
CASTAGNOS Pierre , Commissaire	DENIEL Jean-Claude , SM radvo	SOMMIER Clément , SM radvo
CHAPPOTTEAU Henri , EV1 pilote	JOUAN Michel , radvo	VIDAL Didier , SM radvo
	KHARITONOFF Théodore , SM nav	

LES CAHIERS DE L'ARDHAN

- n° 1 - *Pacha de Lann-Bihoué (avril 1968 - décembre 1969)*, VA2 Vercken ; 1999 ; édité comme Gazette n° 50.
- n° 2 - *Mémoires (1938-1950)*, CVh Fernand Rullier ; 2000.
- n° 3 - *Essais en vol*, VA2 Michel Mosneron Dupin ; 2000.
- n° 4 - *Biographie de Marcel Destrem*, OCEh Henri Robin ; 2001 ; édité comme Gazette n° 53.
- n° 5 - *Les voyages de 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)*, Dr 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 - *1955-2005 - 50 ans d'Aviation navale à Dugny-Le Bourget*, CF Alain Quentric ; 2005
- n° 12 - *Santiago Bleu - Souvenirs d'Aéronautique navale (1945-1958)*, Georges Picchi ; 2005
- n° 13 - *A la 8F en Indochine (1945-1958)*, Elie Charmot, Alexis Rialland ; 2006
- n° 14 - *Aéronautique navale - Formation des pilotes d'hélicoptères depuis 1951*, Jean San ; 2007
- n° 15 - *Jean Surzur (1919-1951), Pilote d'Aéronautique navale*, Franck Loiseau ; 2007
- n° 16 - *L'escadrille 5B2 au Maroc*, Lucien Morareau ; 2008
- n° 17 - *Souvenirs de Pingouin - 1*, 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)*, Joseph Gérard ; 2010



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

