

par M. JARDIN (49)

SOUVENIRS DE LA VIE COURANTE D'UN PILOTE DE RECO EN INDOCHINE (1953-1954)



Pas de pressing à D.B. PHU (collection M. Jardin).

Nous partîmes à trois pilotes de la 33^eER au début de juillet 1953, sans prendre de congé de départ car l'EROM (1) 80, notre unité d'affectation, avait un besoin urgent de renfort.

Munis d'un passeport civil, nous fîmes cependant le trajet Orly - Saïgon sur le DC-4 de l'Armée de l'air, avec un arrêt de quelques jours à Nicosie (Chypre) à cause de problèmes sur un des moteurs. À Saïgon,

(1) EROM : Escadrille de reconnaissance outre-mer.

(2) C-47 : Dakota DC-3.

(3) G.C. : Groupe de chasse.

comme c'était le début du week-end, nous attendîmes le lundi pour commencer le circuit arrivée.

Départ pour Haïphong le mercredi matin sur un avion civil. Arrivée en début d'après-midi. Là, le régulateur interarmées (Terre, en fait) nous apprit que le C-47 (2) de l'A.A. qui faisait la navette avec Hanoï était complet. Fort mécontents de cette « urgence » qui se traînait depuis bientôt deux semaines, nous réussîmes à téléphoner à l'EROM et à embarquer comme équipage de complément.

À Hanoï, la dizaine de pilotes de l'EROM 80 logeait dans une villa, à 200 mètres du « Petit lac ». Chacun y avait une chambre, moustiquaire et ampoule de 40 W dans l'armoire contre l'humidité. Il y avait au deuxième étage une salle d'eau alimentée par un réservoir dans le toit que la « boyesse », chargée du ménage et du linge, remplissait assez régulièrement. Le modeste salaire de cette femme était à notre charge. Nous prenions nos repas de midi au mess officiers de notre base, Bac Maï, et nos repas du soir à l'amical mess des officiers du G.C. (3) local, situé dans leur grande villa au bord du « Petit lac ». Certains prenaient en guise de petit déjeuner une soupe chinoise, assis sur le trottoir avec les coolies. La villa de l'EROM avait au rez-de-chaussée une salle de repos, bien équipée : réfrigérateur... et gérée par un des plus jeunes pilotes (les sous-officiers et les H.D.R. logeaient, comme partout, sur la base).

On apprit qu'en Indochine il n'y avait pas de charges aéronautiques, ni de frais de déplacement. Le tout était compensé par la gratuité des « logements » et par une solde équivalant à 1,6 fois celle de France : une partie déléguée à l'épouse, une autre perçue en piastres et une dernière versée sur un compte d'épargne à 1 %, qui ne pouvait être clos qu'au retour en France (le pécule !). On perdait la couverture de la S.S.M. et la garantie du Fond de prévoyance. On découvrit et on s'affilia donc à la S.N.M.E.V.O.A.A. et au G.M.P.A. (merci à eux). Le régime de travail était, en principe, de cinq jours sur la base suivis d'un

jour de liberté ou d'astreinte à la villa. Les distractions en ville étaient rares et hors de portée de nos bourses. Avec de la chance, au cours du séjour de dix-huit mois on pouvait aller faire un stage de repos dans un camp de l'A.A., à Dalat, sur les hauts plateaux, dont le climat reconstituait les globules rouges.

Pour faire les trajets de quelques kilomètres entre la villa et la base, les pilotes de l'EROM 80 pouvaient utiliser deux véhicules sans chauffeur. En sortant pour la première fois de la base, au volant non assisté du 4x4 (camionnette de l'U.S. Army à deux ponts), j'ai manqué de peu le carrosse du Générchal au Tonkin dont, exceptionnellement, les motards d'escorte avaient éteint leurs sirènes. Allant faire une course en ville avec la jeep, j'avais oublié les papiers et j'étais « en civil ». Je fus intercepté et ramené par deux Harley Davidson de la Police militaire dont le P.-V. finit au panier comme les autres. Hanoï fourmillait aussi de cyclo-pousses pas chers. Souvent, il pleuvait dru et on pouvait voir après l'orage des poissons de rizières échoués sur la chaussée menant à la base.

Je ne fus officier de garde qu'une seule fois en six mois passés à Hanoï. Il y avait heureusement trois adjudants-chefs qui assuraient une solide permanence. Le plus inattendu fut d'avoir à faire à pied, la nuit, le tour des postes du périmètre de défense de la base. Parfois, il fallait prier certains occupants de faire moins de tapage et donner des coups de pied dans la porte pour faire ouvrir certaines autres.

Par contre, les sentinelles marocaines surgissaient de nulle part pour demander le mot de passe, d'un air menaçant. J'ai participé une seule fois au service de garnison qui se faisait à pied la nuit, suivi d'un sous-officier, de quatre soldats et d'une camionnette avec chauffeur. Il s'agissait de relever les infractions au règlement de la place et de ramener à la citadelle les hommes trop éméchés. Pour éviter une demande de sanction à mon égard, même si elle devait finir au panier, je me suis posté dès l'aube à l'entrée de l'E.M. interarmées et j'ai pu ainsi remplir le quota (*sic*) de PV



1954. Base aérienne de Bach Mai. En haut à gauche, parking de l'EROM 80 à côté des NC 701 de l'ELA 42 (collection SHAA).

(à l'encontre des combattants en quartier libre, je m'étais contenté d'une remarque ou de les ramener à leurs corps respectifs quand ils étaient ivres et isolés, ce qui ne fut pas fréquent).

Nos équipements individuels de vol étaient sommaires : une seule combinaison, donc lavée tous les six jours, une paire d'écouteurs, et soit un laryngophone qui favorisait la borbouille mais permettait le port du masque à oxygène, soit un micro-moustache qui provoquait de petites décharges électriques sur les lèvres jusqu'à ce que nos braves mécanos bricolent des protections tampons en plexiglas. On touchera ensuite des combinés écouteurs/micro-potence et enfin des casques *jet*. Pas de gants, pas de chrono PN. On achetait en ville des pataugas et une casquette en toile que le vendeur chinois agrémentait d'un couvre-nuque. On a eu longtemps des parachutes-sièges fort inconfortables. On avait aussi un poignard de commando, une trousse de premier secours, un miroir de signalisation et une pochette de pièces d'argent, démonétisées, prisées par les Thaï et par les Méos, paraît-il. On percevait, seulement avant d'aller à l'avion, car la ville était sûre, un P.A. *Herstall* de 7,5 mm avec un seul chargeur. Déjà qu'on avait du



mal le matin à se raser, la chaleur devenait redoutable à basse altitude avec un *Bearcat* (4) et ses 2100 CV devant les pieds. Malgré l'absorption systématique de pastilles de sel, on engloutissait au moins un litre de soda après l'atterrissage.

Pendant mon affectation à l'EROM 80, il n'y eut qu'un seul détachement et quelques échanges de *RF-8F* avec le parc de Bien Hoa près de Saïgon. J'y fus corneaqué par un camarade de promo du G.C. local. Nous allâmes le soir au « Grand Monde » perdre quelques piastres à un jeu mystérieux. J'ai inauguré le détachement reco à Dien Bien Phu où se trouvaient quatre *Bearcat* du G.C. d'Hanoï. Les OPS étaient déjà enterrées, le mess mixte air aussi, mais seulement recouvert d'une toile de tente. La cuisine était en plein air et heureusement améliorée grâce aux camarades du transport. On logeait encore dans les tentes U.S. Pour le bain, il y avait l'eau courante dans le Nam Youm qui traversait le camp. Ce dernier était une ruche poussiéreuse et déjà encerclée. On y finissait le remontage des chars *Chaffee* (5) et la relève de la plupart des unités de paras. J'y rencontrais beaucoup de condisciples du Prytanée (6). Il y avait aussi de nombreux visiteurs très importants. La fin du jour était marquée par des tirs de réglage des mortiers de 120 mm, installés derrière nos tentes. Le soir de Noël, peu avant ma relève, la messe de minuit chantée par les légionnaires, sous les étoiles, fut magnifique. Mon mécano photo et moi-même fûmes conviés à partager fraternellement le réveillon des chasseurs.

À Tourane, les quatre pilotes de l'ERP (7) 2/19 (ma dernière unité d'affectation) disposaient d'une toute petite villa assez isolée qu'il faudra évacuer une nuit en rampant sous les tirs qu'échangeaient, de loin, des Viets au contact d'un poste et les F.T. (8) de soutien (merci la parabole). Le mess officiers de la base était le restaurant réquisitionné d'un hôtel situé sur le port à un kilomètre de la villa. Les équipements individuels de vol furent les mêmes qu'à l'EROM 80, sauf que l'on avait deux combinaisons, un parachute dorsal et un P38 de 9 mm à disposition. Sur *RB-26* (9), beaucoup moins sauna qu'un *Bearcat* par construc-

tion, on pouvait porter un chapeau de brousse au lieu de la casquette, avant de toucher des casques jet.

Du fait de la proximité de la mer, le climat était meilleur qu'à Hanoï et on réussissait à aller parfois se baigner. La seule jeep de l'escadrille qui tournait plutôt à l'huile suffisait à tout avec un peu d'organisation. Parfois, un camarade du Prytanée, lieutenant artiller, passait me prendre avec sa jeep neuve et son chauffeur. On voyait très peu les pilotes du G.C. local situé à l'autre bout du terrain : visite d'arrivée et courts contacts le temps de remplir le cahier d'ordres pour un de nos deux *Bearcat* qu'ils entretenaient. La ville était petite, une seule rue commerçante avec quelques restaurants chinois. Ma cantine y a passé plus de temps que moi, car on était souvent en détachement.

De ce fait je n'ai été qu'une seule fois en neuf mois officier de garde. On n'avait en charge que le service intérieur, pas la défense. Je ne pus toutefois pas fermer l'œil de la nuit tellement il y avait de messages « flash » échangés avec l'USAF. La pause bienvenue était la bière offerte par la « directrice » du BMC (10) de la base, que l'on devait impérativement fermer à minuit. Anecdote moins volage, la piste était bordée à l'ouest, avant la chaîne annamitique, par une colline d'environ 300 pieds. Les Viets avaient réussi à s'y infiltrer bien qu'elle fût en « zone contrôlée ». Une opération fut montée par les F.T. pour les en déloger. Les aviateurs présents au sol cet après-midi-là purent assister du parking à l'assaut réussi, au cours duquel les chasseurs décollaient, bombardaient ou napalmaient en vent arrière, se posaient, se réarmaient, etc.

Il y avait un *RB-26* détaché en permanence à Cat Bi (Haiphong) au profit du GATAC (11) Nord (Hanoï). On était alors logé dans la villa de banlieue du détachement, également permanent, du G.B. (12) 1/19 et on prenait les repas au mess du G.B. 1/25 situé au centre ville. Les deux problèmes étaient l'éloignement du mess de la base et le manque de véhicules. Les vols de reco étant le plus souvent décalés, on ne pouvait pas toujours profiter des transports de la base et des bombardiers. Le pic du problème de véhicule fut atteint quand le mécanicien photo dut traverser la piste à pied et faire un kilomètre pour apporter des films spéciaux (qui ne pouvaient être traités sur place) à un avion de liaison d'Hanoï, prévenu par radio sur le trajet de retour de mission et attendant, moteurs tournants, sur le parking de l'escadre. Le grade peu élevé du P.C.A. (13) reco, par ailleurs ne relevant d'aucune hiérarchie opérationnelle locale, pesait peu.

- (4) F-8F, RF-8F : *Bearcat*, *Bearcat* de reconnaissance.
 (5) Char *Chaffee* : M-24, 19 tonnes, un canon de 75 mm.
 (6) Prytanée militaire de La Flèche.
 (7) ERP : Escadrille de reconnaissance photo.
 (8) F.T. : Forces Terrestres.
 (9) *RB-26* : B-26 *Marauder* de reconnaissance.
 (10) BMC...
 (11) GATAC : Groupe aérien tactique.
 (12) G.B. : Groupe de bombardement.



1953-54 - F8F Bearcat de l'EROM 80 (collection SHAA).

Dès ma première mise en place, je fus désigné comme officier de garde, « comme tout le monde ». Le message de disponibilité pour le lendemain, envoyé aussitôt, mis fin dans l'élan à cette décision aberrante (Avion : 1/1 - Pilote : 0/1, service intérieur).

Il y eut aussi quelques *Overnights* monastiques à Saïgon, quelques escales techniques à Nhatrang et un séjour bienvenu d'une semaine à Dalat (feu de cheminée et chandail!). Grâce à un camarade de promotion dont le C-47 était immobilisé pour cause d'eau dans les circuits de carburant, à côté du *Bearcat* que j'allais utiliser, et qui se trouvait toujours là au retour de mission, j'ai pu, C.R. de mission rédigé, faire avec lui un vol de liaison sur l'île de Culaore, base arrière de G.C.M.A. (14). Magnifique spectacle que ce petit volcan éteint, minutieusement cultivé par des pêcheurs-paysans indigènes. Au retour, il y avait de tout dans le *Dak*, y compris des mémés et leurs petits cochons destinés au marché.

J'ai fait un détachement de quelques jours en RB-26 à Vientiane (Laos) pour photographier les D.Z. d'une colonne de recueil qui n'arrivera pas à temps à portée de Dien Bien Phu. Il y avait déjà des B-26 de Tourane qui effectuaient de l'appui direct à basse altitude au profit du camp retranché, en posture

finale. On logeait dans une école désaffectée, obscurité ou bruit du groupe électrogène au choix. La météo étant souvent défavorable à la photo, on put se promener en ville le long du Mékong en croisant des tas de bonzes mendians en robe safran. Visite d'un temple bouddhique orné d'un phallus d'au moins dix mètres de haut. Achat d'un *sarong* brodé d'or entrevu par la porte ouverte d'un commerçant indigène qui, comme c'était généralement le cas, ne connaissait pas le rôle d'une vitrine.

Une nuit, peu avant le début de l'attaque sur Diên Biên Phu, j'étais à Haïphong quand on nous fit rallier dare-dare la base qui venait d'être attaquée par un commando viet. Tout était d'ailleurs terminé quand nous arrivâmes sans avoir subi le « coup des pompiers ». Une patrouille de paras de Bigeard qui effectuait un cross de nuit sur la base avait surpris à l'improviste le commando, mais n'avait pas pu empêcher la dizaine de MS-500 (15) du G.A.O.A. (16) et deux B-26, les plus éloignés, d'être détruits au prix d'un seul mort viet gisant encore sur le parking. Au petit matin, on vit repasser les paras, la queue basse. Mais la nuit suivante, quand les Viets sortirent de leurs planques, ils se trouvèrent face à face avec d'autres paras restés eux aussi sur place et perdirent une douzaine d'hommes. Bravo les Bigeard !

En fait, j'ai débuté mon affectation à l'ERP 2/19 par un (seul) détachement en RF-8F à Seno (Laos). Les FT. s'y étaient repliées autour d'une piste (NO-SE), hâtivement agrandie devant une offensive viet, cap au sud. Le reflux avait déjà commencé quand j'arrivai pour relever mon commandant d'escadrille.

Le mess air, situé dans une des rares pailotes sur pilotis restée debout, manquait de tout. On logeait

- (13) P.C.A. : Pilote commandant d'avion.
 (14) G.C.M.A. : Groupe de commando mixte aéroporté.
 (15) MS-500 : *Morane Saulnier 500*, *Fieseler Storch*.
 (16) G.A.O.A. : Groupe aérien d'observation d'artillerie.



dans des chambres à deux lits superposés, aux paillasses douteuses. Les cuves d'eau de la salle de douche étaient remplies une fois par jour par un camion-citerne, et tant pis pour ceux qui se posaient quand elles étaient vides. Le coiffeur, indigène, était à une vingtaine de kilomètres dans un petit village de pêcheurs au bord du Mékong, Savannakek. Avec un camarade du Prytanée retrouvé alors qu'il commandait sa batterie de canons située derrière la baraque des OPS (bonjour les ondes de choc), j'ai visité le très grand camp des F.T. Le général nous offrit sportivement une bière alors que, apercevant par la porte ouverte d'une paillote un comptoir et un barman en veste blanche, nous étions entrés sans le savoir dans son mess privé.

Le jour de la signature de l'armistice, je fus réexpédié illico de Haïphong à Tourane. De là je partis pour Séno, car les dates de cessez-le-feu variaient suivant les zones. Aucune mission photo n'y fut possible, au grand dam du commandant artilleur qui devait nous accompagner comme observateur (?). Décollage pour Saïgon avec un crochet au-dessus d'Angkor Vat, que nous ne trouvâmes pas digne d'une photo de plus. À Saïgon, j'ai eu à faire une ultime mission photo très importante, une sorte de terrain de football (D.Z. ?) situé à moins de dix minutes de vol. Le plafond étant de 300 pieds notre observateur (?), encore un commandant artilleur, n'a pas apprécié ce vol acrobatique plein de g.

*
* *

Je restai quinze jours à Saïgon sans voler, conformément aux clauses de l'armistice, comme la dizaine de bombardiers desserrés de Tourane à tout hasard. On logeait au fameux camp (de transit) des Mares, mais on put déjeuner et dîner au cercle de garnison enfin découvert. La première fois nous fûmes répartis dans la salle car toutes les tables étaient réservées aux « habitués » et aux « habituées ». Le « chize » que la douzaine que nous étions à mener fit que le lendemain on nous réserva une table. On put enfin flâner en ville. Boulevard Catinat il y avait des vitrines. L'hôtel Continental avait une terrasse comme à Paris. On alla aussi au cinéma, climatisé s'il vous plaît.

Le séjour des PN ayant été peu avant ramené à quinze mois (progressivement), il ne me restait que moins de trois mois à tirer. Heureusement, car on ne pouvait faire que de l'entraînement géographiquement restreint et peu motivant. En outre, le repli des unités de combat du Tonkin entraînait un entasse-

ment incroyable sur la base de Tourane. Heureusement, la camaraderie suppléait au confort et à l'intimité. On vit beaucoup de Yavaika, Iloraifalukon et autres stratèges ou tacticiens tardifs.

La bienveillance attentionnée de mon commandant d'escadrille m'a permis de participer *in extremis* à un échange de RB-26 avec l'USAF au Japon, où j'ai pu passer trois jours de permission à Tokyo. Je n'ai pas manqué le DC-4 de retour en France comme le craignaient les copains prêts à se sacrifier à ma place. À Saïgon, j'ai eu juste le temps, entre les formalités de départ, d'acheter une lampe en ivoire aperçue au cours du séjour précédent.

À l'issue de ce séjour plutôt du style camping non étoilé (ou internat sans les activités intellectuelles), je fus mis en congé de fin de campagne mais rappelé peu après pour partir vers ma nouvelle affectation le 24 décembre. J'ai refusé, mais j'ai dû obtempérer le 31. L'Armée de l'air me doit donc encore près de deux mois de congé, mais cette pensée me remémore plutôt les cinq pilotes de l'EROM 80 qui ont eu droit à un repos éternel prématuré (sans compter, pour 35 affectations sur Bearcat en opérations, 6 crashes ou parachutages bien récupérés, merci aux hélicos, et 3 blessés graves). □



Insigne (non homologué) de l'EROM 80, dont la symbolique rappelle qu'il fut doté de NC 701 Martinet lors de sa création en 1949.