

Départ pour l'Indochine...

Mai 1946, Nanterre c'est fini !

Après 7 mois de stage à Nanterre, école provisoire dans l'attente de la reprise de l'école de Rochefort bloquée par la résistance allemande à Royan, je quitte cette école des mécaniciens de l'air avec, en poche, le brevet élémentaire de mécanicien aéronautique.

Après avoir pris connaissance des résultats et du choix des affectations, j'ai choisi l'Indochine.

• 17 mai 1946, départ pour l'Allemagne, direction Friedrichaeffen où se trouve en instance de départ la 2^e escadre de chasse. Je suis affecté au groupe « Cigognes », où s'illustra le capitaine Guynemer durant la 1^{re} guerre mondiale. Je suis heureux du choix.

• 30 juin, nous partons pour Marseille où nous arrivons le 3 juillet après un voyage chaotique dans des wagons à bestiaux. A notre arrivée à Marseille, un petit incident survient, le wagon transportant la cuisine roulante a déraillé. Dans l'attente de l'équipe de dépannage S.N.C.F., nous rassemblons le matériel et nos affaires, prêts à embarquer à bord des camions qui nous attendent pour nous conduire au camp Ste Marthe. Sinistre ! Nous couchons sur des bat-flancs d'une hygiène douteuse.

Dans l'attente du grand départ, nous faisons connaissance avec les pilotes ainsi qu'avec les patrons : le capitaine Marchelidon, commandant du groupe, le capitaine Trulla, commandant en second, le lieutenant Richard, officier mécanicien et l'adjudant-chef Aimerie, chef d'atelier.

• 15 juillet : préparatifs d'embarquement. Le capitaine Marchelidon nous explique que nous devons assurer la relève de la 1^{ère} Escadre de Chasse, en place depuis novembre 1945.

Les avions Spitfire ont été transportés par bateau dans des caisses ainsi que les pièces de rechange.

• 17 juillet : réveil à 4 h 30. À 5 h rassemblement dans les camions. A 10 h arrivée au port où nous montons à bord du Pasteur.

Le navire lève l'ancre et nous quittons le port de Marseille à 20 h 30, direction le canal de Suez. J'ai le cœur bien gros de quitter ceux que j'aime, je regarde les côtes françaises s'estomper petit à petit jusqu'à ne plus former qu'un point sombre dans la nuit tombante.

• 18 juillet : en vue des côtes d'Italie, nous assistons aux caprices du Stromboli crachant le feu. Le Pasteur a mis le cap sur Port-Saïd où nous attendons l'autorisation de pénétrer dans le canal, direction Suez. A mi-parcours, deux navires de guerre français, le Trouville et l'Emile Bertin, sont amarrés dans un bassin permettant le passage aux autres navires engagés dans le canal de circuler, à notre passage ils attaquent le Chant du Départ : instant émouvant.

Après Suez, nous gagnons la mer Rouge où nous voyons des poissons volants qui font des bonds de plus de 20 mètres !

• 24 juillet : le navire se dirige vers le port d'Aden où nous faisons une courte escale afin de procéder au ravitaillement.

• 25 juillet : la mer est démontée, le tangage et le roulis se font sentir de plus en plus ; les passagers font grise mine ; le soir tombant, la tempête semble se calmer.

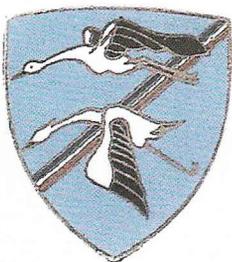
• 28 juillet : le port de Colombo est en vue, nous y passons la nuit. Le ravitaillement terminé, nous reprenons la mer vers 8 h du matin.

• 1^{er} août : le navire longe l'île de Sumatra aux rivages verdoyants. Le détroit de Malacca se resserre, Singapour apparaît ; le navire stoppe pour embarquer quelques passagers.

• 2 août : la terre Indochinoise est en vue, vers 12 h nous passons le cap Saint Jacques. Le navire stoppe à l'embouchure du Mékong. Le débarquement est prévu pour le lendemain.

• 3 août : nous embarquons sur une péniche et nous arrivons vers 16 h au port de Saigon.

Les camions nous attendent pour rejoindre la base aérienne située à Ton Son Nhut (base aérienne civile et militaire). Après 17 jours de navigation, nous sommes heureux de retrouver la terre ferme.



A 1053
Escadron de chasse 1/2
« Cigognes »
Dijon

La base est déserte, nous apercevons un bâtiment pas très engageant : ni fenêtres, ni portes, ni toilettes, ni électricité... Un gradé nous explique que le « château » est à notre disposition ! Quelques gars sont désignés pour les corvées et l'installation des lits « picot ».

Nous avons rendez vous avec le chef d'atelier de la 1^{re} Escadre pour notre prise en compte de matériel de rechange et outillage. Nous apprenons qu'une escadrille est basée à Hanoi, la deuxième étant à Phnom Penh au Cambodge.

Nous ne rencontrons aucun des militaires que nous devons relever. Vers 13 h 30, un camarade me propose de me ramener des cigarettes du village voisin ; j'accepte et lui donne de l'argent. A 15 h, il n'est toujours pas de retour lorsque tout à coup une Jeep surgit avec à bord des paras, mitrailleuse au poing : nos camarades sont morts affreusement mutilés.

Notre activité se résume à peu de choses ; essentiellement des gardes de nuit. Nous attendons les premiers avions.

- 18 décembre : nous apprenons par radio que les militaires en quartier libre doivent regagner leur caserne.

- 19 décembre : nous apprenons l'attaque de Hanoi par les viêt-minh. Hô Chi Minh se déclare pour l'indépendance du Tonkin, c'est la guerre.

- 14 janvier 1947 : nous partons en urgence pour Hanoi, rejoindre la base aérienne de Cat-Bi nous plions bagage vite fait et rejoignons la piste où nous attend un Dakota, direction Haiphong-Hanoi. A notre arrivée nous sommes mis en alerte suite à l'activité étrange des viêt-minh.

Nous sommes logés sous tente et dormons dans des lits « picot », près d'une mare dont l'eau sert à tout : cuisine, toilette, etc.

Par rapport à Saigon, ici il fait froid et humide.

- 17 janvier : vers minuit, je suis réveillé par des rafales de mitrailleuse ; je cours vite au petit poste situé au bord des pistes et que j'avais repéré dans la journée. L'attaque dure une heure.

C'est un commando viêt qui s'est infiltré dans la base, objectif les « Spit », 7 avions sont bien touchés mais aucune partie vitale ne semble atteinte. Nous commençons les réparations le jour même, nous jouons de la riveteuse Flaubert. Seuls restent disponibles 9 avions. L'attaque a coûté cinquante morts

et blessés, des cadavres viêt-minh jonchent encore le terrain.

Ça promet pour l'avenir.

Nous attendons avec impatience 6 avions qui sont arrivés à Saigon, sortant des usines des Mureaux (Nord Aviation).

- 25 mai 1947 : nous avons ordre d'évacuer Gia-Lam, suite aux pluies incessantes les digues en bout de piste menacent de rompre sous la pression des eaux. Nous gagnons donc la base aérienne de Cat-Bi (Haiphong), la piste elle-même a besoin de réparations. Nous reprenons notre activité rapidement.

Après les contrôles des avions, je me mets à l'abri pour signer les ordres lorsque j'entends un bruit étrange, je réagis un peu tard et me retrouve coincé, écrasé par le toit de la paillote. Je suis transporté à l'hôpital d'Haiphong où je reste une dizaine de jours, suivis de quelques jours de repos à Vat-Chai Haiphong où je demeure une dizaine de jours, suivis de dix autres jours à Vat-Chai dans la baie d'Along.

Je suis de retour à Gia-Lam où nous attendons toujours l'arrivée des six avions en cours d'assemblage à Saigon.

Malheureusement, les mauvaises nouvelles vont commencer à venir.

Le premier Spitfire en cours d'essai, piloté par le lieutenant Meunier, s'est crashé sans raison apparente.



Heureusement le pilote a pu être récupéré grâce au sang froid du capitaine Carpentier qui, avec un Piper a réussi à se poser sur une bande de sable et redécoller. Le mauvais sort continu.

C'est au tour de l'adjudant-chef Genestet de disparaître ; puis le sort s'acharne sur le lieutenant



Meunier qui n'a pas de 2^e chance et disparaît. Puis c'est au tour du lieutenant Goode de se crasher mais qui, à son tour, a pu être récupéré. Le sabotage est flagrant ; toutes les pannes surviennent au bout de 4 à 5 heures de vol. Grâce aux dernières paroles du lieutenant Meunier, qui a signalé un feu à hauteur du réservoir d'essence, nous localisons l'origine de la panne : sabotage du carburateur. Malheureusement, un seul a pu échapper au sabotage exécuté par les amis de Staline.

Malgré tout, la vie continue. Nous entretenons au maximum nos « Spit » ; les journées sont longues. Il arrive que pour changer un joint SPI d'hélice, trois

dépotes de cette hélice soient nécessaires...

La situation matérielle ne s'améliore pas : l'outillage est restreint, les pleins d'essence se font à la pompe Japy, à la main, car nous n'avons plus de camion citerne, seul un Thornycroft transporte l'essence nécessaire par fûts de 200l ; ce qui demande plusieurs aller-retour Hanoi-Gia-Lam. La série des pépins continue : au cours d'un décollage, une bombe s'est détachée et a explosé à hauteur d'un camion, tuant un militaire. Une autre fois, c'est une mitrailleuse de « Spit » qui, sous la chaleur s'est déclenchée, décapitant le toit d'un transfo. Sans autre dégât technique. La situation matérielle ne s'améliore pas, mais le système à la française est bien connu.

Je ne voulais pas terminer ce récit sans une petite note d'humour en parlant de la nourriture :

Petit déjeuner : riz

Déjeuner : riz

Dîner : riz

Et pour changer de l'ordinaire : ration anglaise

Tout un programme...mais compensation les fruits : bananes, ananas ...

Septembre : la relève est proche ; en octobre, nous rejoignons Saïgon où nous restons quelques jours.

Nous embarquons enfin sur le paquebot « Félix Roussel » direction Marseille, où nous débarquons après 26 jours de mer et deux escales, à Colombo (Ile de Ceylan) et Djibouti.

Ces quelques lignes ont fait surgir en moi beaucoup de souvenirs et de nostalgie car elles sont le reflet de la mémoire de mes 20 ans.

René Caron
Haute-Normandie

