

# Avec les Thorny en Indochine Avec les Thorny en Indochine

# Le matériel

En 1945/46, le matériel encore chaud de la guerre en Europe (et bien usé) fut acheminé et distribué tant bien que mal aux diverses unités du corps expéditionnaire français en Indochine.

L'armée de l'air ayant déjà des avions (usés eux aussi), elle dut se contenter du matériel anglais récupéré de Birmanie, d'Inde, de Libye. Ainsi naquit la légende du fabuleux camion Thornycroft, uniquement réservé à l'armée de l'air à raison de 180 véhicules.

# Le camion Thornycroft

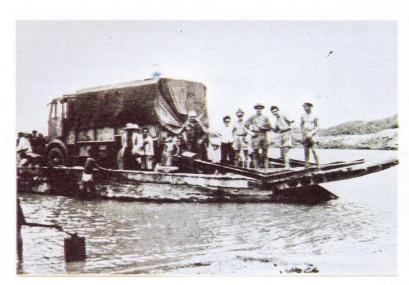
Fin 1946, le traquenard du port de Haiphong, à trente kilomètres de Hanoï, mené conjointement par le Vietminh, les Japonais et les Chinois venait de sonner le début de l'embrasement en Indochine. Les Thorny (pour les amis), peu nombreux pour servir de la frontière de Chine jusqu'à la Thaïlande, ont été de toutes les missions avec efficacité.

## Qu'étaient-ils?

John Thornycroft, installé dans la région de Londres, produisit pour l'armée en 1936 un curieux camion spécialement conçu pour les pays tropicaux.

Tout terrain, 4 roues non jumelées, il connaîtra des heures de gloire en Birmanie, Libye et surtout en Indochine malgré son vilain aspect. Et c'est sous le nom de « Nubian », qu'il va se tailler pendant dix ans (1945-1955) une réputation de serviteur fabuleux. En tous temps, en tous lieux, en tous chocs, il se créera une légende héroïque : fiable, robuste, aussi rapide que puissant. Tous ceux qui l'ont conduit – et ils sont nombreux – en gardent encore un souvenir admiratif et respectueux. Finalement, on le trouva beau et sympathique comme certaines vedettes de cinéma cascadeuses !

Totalement atypique ou plutôt anglais, son moteur 4 cylindres à régime lent et ses démultiplications dans chaque moyeu de roue lui permettaient de se sortir de toutes les situations. Le transfert de ponts situé très haut émettait un bruit épouvantable qui ressemblait à un barrissement d'éléphant et s'entendait à des kilomètres semant l'étonnement, pour ne pas dire la terreur. D'où la création de l'insigne des CTA (compagnie de transport air) : une tête d'éléphant dans une roue dentée.



#### La vie en Indochine

Les routes, ou plutôt les chemins, y étaient si défoncés que certaines unités préféraient les emprunter à dos d'animal. Toutefois, les Thornycroft craignaient moins cette « infrastructure » que l'artillerie japonaise et les bombardiers américains avaient détruite!

Les fleuves et rivières d'Indochine ont de très nombreux deltas, aussi beaucoup de liaisons s'effectuaient avec des bacs ou ce qu'il en restait. Il y avait souvent des plongées dans le Mékong, mais les Thornycroft s'en sortaient toujours.

Durant les grandes inondation de Bien-Hoa, les Thornycroft ont pris une large part à l'évacuation de toute la population.

Il restait à ce roi du désert et de la boue de faire ses preuves en altitude. Il s'en est tiré à merveille sur les hauts plateaux d'Annam, avec l'admiration du peuple Moï, nos amis.

#### Mission spéciale

Octobre 1951, un avion de chasse type «Bearcat » est touché par des tirs du Vietminh et se pose en catastrophe sur une rizière asséchée en zone rebelle. Le pilote refuse d'abandonner son appareil. Il fut décidé de remplacer le moteur sur place. Mission exceptionnelle pour un Thorny et pour l'équipe du sergent Roland L. Le camion avec le moteur de dépannage fut chargé sur un bac au milieu d'échanges de tirs entre la Légion et le Vietminh qui ne pouvait s'approcher.

En quittant le bac en fin de traversée du fleuve, la surpuissance du Thorny génère la rupture du câble relié à la rive. Le camion tombe par l'avant dans la vase, s'y enfonce jusqu'à son moteur et reste suspendu par les roues arrière. Le sergent Roland L., resté fidèle à son poste, entendait les cris des copains « sauvez le moteur, sauver le moteur! » (quant à lui...?)

Après que le câble fut renoué en travers d'un fort courant et quelques manœuvres, le Thornycroft s'en est sorti tout seul.

L'échange du moteur fut mené à bien malgré les tirs isolés en bordure de la rizière, des pièges et mines placés un peu partout. La protection était assurée par la mise en place de grilles de piste métalliques.

Le pilote fit quelques acrobaties pour remercier l'équipe des jeunes « barjos » un peu téméraires de 22-25 ans, cela au risque de se faire « descendre » une seconde fois.

## Mission hors tumulte (par le sergent Robert L.)

En 1953, lors d'une liaison entre Saïgon et Seno, à Savannakhet au Laos, II y avait le passage du bac à Stuntrang, près de l'embouchure de la rivière qui se jette dans le Mékong : 900 km de route en très mauvais état ; on roulait en 2° et 3° vitesse à une moyenne de 15 à 20 km/heure. L'état des routes ou pistes n'autorisait pas de plus grandes vitesses sans risque de tout casser, en commençant par l'équipage du Thorny. Les étapes étaient de 200 à 250 km/jour pour une durée de 10 à 12 heures de conduite. Heureusement, nous étions jeunes et solides pour supporter de telles expéditions. La mission aller/retour variait entre 10,15,20 heures et même plus en fonction de la détérioration des ponts sur les arroyos par les « Viets » ; il fallait attendre que le Génie nous fasse un passage au bas du pont détruit , à coups de Bull et mette des arbres dans le fond de l'arroyo pour que nous puissions passer. Il était fréquent que nous participions au travail du Génie afin de gagner un peu de temps.

(...)

Il était fréquent que nous allions à Dalat, car nous avions toujours un camion de service au centre de repos. J'avais donc accepté pour la énième fois de faire la mission. Pour ne pas rouler à vide, j'avais chargé, chez les religieuses, du matériel et un baudet pour les sœurs qui s'occupaient des lépreux à Djirnin, village perdu entre Saïgon et Djiring à environ 80 kms de Dalat. Le bourricot, qui n'avait rien bu ni rien mangé pendant trois jours, s'est restauré d'une pile de nattes qui était destinée aux lépreux!

J'aimais bien ce genre de mission car on s'arrangeait pour être chez les sœurs à l'heure de midi et de ce fait, elles nous offraient à déjeuner de superbes beefsteaks de biche, un délice que nous apprécions. Un jour, c'est une sœur vietnamienne qui nous a accueillis, nous demandant si nous buvions du vin. A notre réponse affirmative, elle s'est empressée de nous ouvrir une bouteille : c'était du Martini! Pour ne pas la vexer, nous avons déjeuné au Martini...

Nous allions aussi au « couvent des oiseaux » près de Dalat où nous étions très bien accueillis par les religieuses et les orphelines eurasiennes qui étaient aux grands soins pour nous. Avant de

partir, la supérieure nous recevait dans son bureau et nous proposait mariage. Ce qui ne nous intéressait pas dans l'immédiat mais que, peut-être, par la suite...

#### Une embuscade

Le 17 novembre 1949, un convoi de ravitaillement avait été formé, partant de Saïgon pour rejoindre le Laos. Il était composé de 8 Thorny et autant de véhicules civils escortés par une auto mitrailleuse. Arrivé au niveau du village de Soctrang, le Thorny de tête saute sur une mine, en même temps que le dernier de la colonne.

Cette attaque du Vietminh devait déclencher la ruée de bandes rebelles très bien armées (mitraillettes Thompson, fusils d'assaut chinois). Du côté français, à part les fusils mitrailleurs 24/29 et les dérisoires mitraillettes Sten, la lutte était inégale.

Tout ce que le convoi comptait d'armement entreprit aussitôt une résistance exemplaire, d'autant plus que les jeunes étaient peu aguerris...

L'alerte ayant pu être donnée à temps, une brigade de la Légion arriva sur les lieux en un temps record, ce qui évita un massacre surtout du coté des civils. Mais le sergent du 1<sup>er</sup> camion était grièvement blessé ainsi que d'autres convoyeurs et des légionnaires, outre quelques morts.

C'est l'exemple type des attaques subies par les convois presque chaque jour et dans toute l'Indochine pendant 10 ans. Malgré les embuscades, ils sont presque toujours rentrés à leur base, mais dans quel état ? Bien sûr, c'était la guerre, il fallait se défendre tant bien que mal.

## La fin

Durant toutes ces années, ces missions et ces sacrifices, tout n'a pas été toujours tristes : il y a eu les repos à Dalat, les tournées Boulevard Gallieni , au « parc à buffles » à Saïgon-Cholon.

Qui étaient donc ces « Thorny-boys » ? Encore des gamins, ni des anges, ni des chevaliers ; mais avec les Thorny ils sont vite devenus des hommes. Enfin, ceux qui sont rentrés.

Après la paix, en 1955, tous les Tornycroft ont été réformés. Mais il ne sont pas morts pour autant. Des touristes prétendent en avoir encore vu rouler au Cambodge...

Ils se prennent à rêver de Paris-Dakar qu'ils seraient sûrs de gagner, et pourquoi pas quelques kilomètres sur une belle autoroute bien lisse, bien dégagée ?

Bravo et merci les Thorny!





Les récits « Avec les Thorny en Indochine, la Mystérieure Indonésie et Narvirk 1940 », parus dans la Charte (Organe de la Fédération Nationale André Maginot) en mai-juin 2008 ont été proposés par QUIJOU Michel, adhérent n°84.

L'autorisation de publication a été donnée par la Charte et les auteurs.