

Mission terminée ; le cœur léger, je reprends le cap Sud. Tour de piste, atterrissage. Autour de moi, les mécanos se taisent.

— « Et bien quoi, tout va bien, Popaul est sain et sauf, je l'ai vu avec les paras. »

— « Vous ne savez pas ? Coste s'est tué à l'atterrissage. »

Coup de massue.

Le soir, sur les trois chambres réservées aux pilotes de Tourane, une seule est occupée, la mienne. Il y a des jours où l'on se sent vraiment seul.

Hubert MOUTIN (42)

### *Avant-propos*

**L**es deux aventures que je vais raconter vous sont connues ; elles ont été enjolivées, font maintenant partie du folklore de la promo et même de quelques anciens de l'Armée de l'Air ; je n'en tire nulle gloire, tout autre que moi se trouvait dans mon cas et ayant un bon instinct de survie en eût fait autant.

Mais il convient maintenant de les ramener à leur juste valeur et de les démystifier.

### **PROMENADE SUR LES HAUTS PLATEAUX MOÏS**

*Ce récit est écrit en souvenir de l'Adjudant-Chef Marcel Coste, chef de patrouille à la 2<sup>e</sup> escadrille du G.C. 2/3 Champagne, mort au champ d'honneur à Nha Trang le 20 février 1950.*

Les documents officiels, retrouvés au service historique de l'Armée de l'Air, concernant cette aventure, sont extrêmement laconiques :

— Extrait du journal de marche du 1<sup>er</sup> B.C.C.P. de la base aéroportée sud de Tan Son Nuth :

« Le 20 février 1950, un détachement de 43 parachutistes commandés par le Lieutenant Gildas Lebourrier effectue un saut opérationnel sur la D.Z. à l'est de Djama (Annam). »

— Extrait du journal de marche du 4<sup>e</sup> B.M.E.O. (Bataillon de Marche d'Extrême-Orient) :

« 20 février 1950, un Spit s'écrase à 10 km E. Plei Sro. Le pilote saute en parachute ; retrouvé quelques heures après par section para de Saigon et patrouille de

24 février 1950, arrivée à Pleiku, venant de Cheo Reo, du Lieutenant pilote du Spitfire, blessé à De Sro, et de 4 parachutistes blessés en sautant à De Groi.

23 février 1950, le Lieutenant Couderc part en O.P.E. sur De Krap avec la section parachutiste. »

— Extrait de mon carnet de vol :

« 20 février 1950, un saut en parachute ouverture commandée, 15 km S./S.-E. de An Khe, hauts plateaux. »

Tout cela est peu pour m'aider à me souvenir d'une aventure vieille de plus de trente ans.

Nous étions partis de Tourane pour amener 3 Spit à Nha Trang, base de commandement du G.C. 2/3 Champagne et en ramener 3 autres — chef de patrouille Lieutenant Hubert Moutin, 1<sup>er</sup> équipier Lieutenant Laurence, 2<sup>e</sup> équipier Adjudant-Chef Coste, vieux chef de patrouille d'une fiabilité à toute épreuve, qui avait donné sa place à Hubert, récemment nommé chef de patrouille et volait en équipier. Étant donné la fatigue de nos avions qui rentraient tous les 3 en révision générale, Hubert avait décidé de tracer tout droit sur Nha Trang sans aller chercher quelques sampans ou jonques à tirer dans les criques de la côte d'Annam et Dieu sait s'il y en avait — « on fera la guerre au retour » — merci Hubert, cette décision m'a sauvé la vie.

La patrouille volait sans histoire à une altitude raisonnable, quand je vois passer à droite et à gauche de mon avion deux gros paquets de fumée blanche, en même temps que l'avion est nettement freiné, perd de la vitesse et se laisse distancer par les deux autres — 3 gestes réflexes simultanés : virer à droite, car à gauche la côte est truffée de Viets, vérifier mes réservoirs d'essence et prévenir mon chef de patrouille par une des émissions les moins orthodoxes que j'ai jamais faites de ma vie d'aviateur : « Ici Popaul, j'ai la carafe. »

Je vois Hubert et Marcel Coste breaker vers moi et se mettre à faire de larges cercles autour de mon avion. Pas moyen de remettre le moteur en route, et la température du « coolant » commence à monter. Je descends en plané, le Spit plane bien, cap vers l'ouest, m'éloignant au maximum de la côte. Maintenant le coolant est au maximum et en dessous c'est tout vert, pas question ni même le temps de me crasher, il ne me reste donc que le parachute et il commence à être temps : l'altitude diminue et le moteur commence à fumer. En même temps, Hubert n'arrête pas de me dire au V.H.F. : « Saute en parachute, saute en parachute. » Même sans son ordre, c'eût été fait.

La procédure du saut en parachute, nous la connaissions bien : bretelles et ceintures défaites, ne pas oublier de déconnecter le jack de prise-radio, larguer le cockpit, du flettner en piqué au jugé, manche au ventre puis lâcher net. Le siège éjectable avant l'heure en somme... Ça n'a pas marché tout à fait, et je suis resté accroché quelques secondes de plus que prévu à l'avion, probablement par le cordon-radio, secondes qui m'ont paru très longues, puis je me suis retrouvé en l'air. Mes deux mains ont littéralement rampé vers la poignée du parachute, s'y sont rejointes et ont tiré en même temps. Le choc à l'ouverture déjà connu depuis les sauts à Saigon. En tournant sur moi-même, avant l'ouverture du parachute, l'impression fugitive de voir un poste et un drapeau français. Le parachute est

ouvert, mais la planète n'est pas loin, je tombe où le hasard le veut... dans un bouquet de bambous. Parachute largué, je glisse sans heurt sur le sol.

Dire que j'étais frais et en parfaite maîtrise de moi-même, à d'autres ; mes jambes et genoux tremblaient un vrai charleston. Ça n'a quand même pas duré, d'ailleurs j'allais avoir besoin de mes jambes.

Un peu de réflexion : à l'est les Viets, pas question — à l'ouest, mais à quelle distance ? Le Laos réputé comme plus accueillant. Allons à l'ouest ; avec le soleil, le souvenir du cap tenu en route et une montre, on dégrossit le problème de l'orientation.

Pas très loin, un bruit de branches et de munitions qui éclatent : le Spit brûlait allègrement ; je ne suis pas allé voir.

J'ai laissé le parachute en place pour que ceux qui me rechercheraient en avion, je n'avais aucun doute à ce sujet, aient un repère visible d'en haut. Il y avait la possibilité que les Viets le trouvent aussi, mais comme l'épave du Spit n'était pas loin...

J'ai gardé la mae-west, on en parlera plus tard ; pourquoi ce geste ? je ne sais. Je prépare le P38, cordelière au cou, cartouche engagée et « marche la route ».

Depuis le départ de Tourane, il s'est passé environ 1 h 10 ; c'est en tout cas ce que j'ai noté dans mon carnet de vol. Par la suite, aucune notion du temps.

« Marche la route » — si l'on veut ! Comment raconter le début de cette progression, passer sous des arbres, éviter des épineux ; dans le subconscient on pense également aux serpents, tigres et autres animaux de bonne compagnie. Pas très fier quand même le Popaul. Heureusement un terrain relativement sec.

Puis, chance, je trouve une allure de sentier et j'en trouverai d'autres, je pense marcher plus vite, en gros, soleil aidant, dans la direction prévue comme la bonne. Un petit ruisseau, on peut boire, nous avions été vaccinés à Fried avant le départ contre le T.A.B.D.T. et autres microbes.

Et là, tout d'un coup, une trouille d'une rare intensité : un buffle qui me regarde. Parmi les idées reçues en exo, il me semblait me souvenir que le buffle n'aimait pas l'odeur des Blancs, et qu'il avait le réflexe taurin de les charger. P38 en main... qui sait une balle dans l'œil... mais terminer sous la corne d'un buffle... quelle connerie ! Puis le buffle est parti, mon odeur (je ruissellais dans ma combinaison de vol) a dû lui plaire ou le vent soufflait du bon côté.

En continuant, je débouche sur un rai (clairière de forêt brûlée en vue de cultures) et y trouve une petite hutte, dans la hutte un bas-flanc et une jarre de sel. Ne sachant si c'était destiné à des Viets ou à des habitants locaux, je n'y suis pas resté.

A partir de ce moment, les sentiers ne m'ont plus mené nulle part, je faisais demi-tour et revenais au rai.

Au début de ma marche, j'avais été accompagné un certain temps par le  
78 bruit d'un Spit qui tournait ; par la suite, j'ai appris que c'était celui de

l'Adjudant-Chef Marcel Coste ; les deux chefs de patrouille s'étaient partagés la mission, un qui restait à tourner quelque temps pour me sécuriser, au moins moralement, et l'autre qui partait organiser les secours depuis Nha Trang aussi vite que possible.

Ensuite un DC4 d'Air France, retour d'Hanoi vers Saigon, a tourné longtemps puis a dû aussi partir, mais malheureusement le bruit de ses moteurs était étouffé par la forêt.

De Nha Trang, le groupe, bien renseigné par Moutin, a envoyé sur les lieux un Siebel piloté par l'Adjudant-Chef Navarro qui a fini par me repérer dans ce rai. A ce moment, alors que le Siebel faisait un passage sur moi, j'ai enlevé ma mae-west, l'ai mise sur le toit de la hutte pour être bien repéré, et suis entré me mettre à l'ombre dans cette hutte. Je me suis allongé sur le bas-flanc et suis tombé endormi comme une masse. Par la suite, on m'a dit que pendant qu'on se « le » crevait à me chercher, je n'avais rien trouvé de mieux que de faire la sieste... Ce n'était pas tout à fait cela. Navarro était inquiet, il voyait la hutte, la mae-west, mais ne me voyait pas ressortir.

J'ai été réveillé par un bruit différent de moteurs ; j'ai vu deux Dakota tourner autour du rai et des parachutistes sauter ; le plus dur de l'aventure était du passé. Le premier parachutiste à arriver est le Lieutenant Lebeurrier, une vieille connaissance bien sympathique : il nous avait brevetés parachutistes, le Lieutenant Maillot (promo 44) et moi-même, quelques mois auparavant sur la D.Z. de la plaine des Tombeaux à Saigon. Premier mot toujours historique : « Maintenant tu y crois au parachute ! » Le section se rassemble, il y a une jambe cassée et quelques blessures dues aux arbres et aux épineux. Le Lieutenant Lebeurrier savait où était le poste, et nous voilà partis. Rapidement, nous rencontrons une colonne de soldats français et de supplétifs autochtones, commandée par un lieutenant. Je m'avance pour me présenter, mais il parle le premier : « Ça va bien Laurence ?... » Surprise, et il ajoute : « Voilà ton blouson et ton portefeuille, je les ai trouvés dans l'épave du Spit. Nous avons entendu et vu les 3 Spits, le tien fumait méchamment, il était temps que tu sautes, cinq minutes après la patrouille en armes fonçait sur la fumée de l'avion. Ensuite, mon pisteur a suivi ta trace, on a retrouvé un de tes gants de vol, le voilà, puis on a perdu ta trace ; en finale, on a rallié sur les paras. Dans la forêt, on se croise sans se voir ; je m'appelle... » J'ai retenu, noté, puis oublié son nom que je n'ai réidentifié que ces derniers temps en compulsant les archives du 4<sup>e</sup> B.M.E.O., Lieutenant Couderc.

Retour au poste, messages différents azimuts dont évidemment le groupe de chasse ; commande de ravitaillements divers dont pastis et autres bibines pour arroser les retrouvailles, ce qui sera fait le lendemain par un Dakota venu de Nha Trang ; le gérant du mess avait bien fait les choses.

A la fin du repas, le Lieutenant Couderc me dit : « Maintenant, Laurence, au lit, avec un somnifère, sans quoi tu vas avoir le choc en retour et cauchemarder toute la nuit. » Ordre exécuté et, malgré la sieste, je n'ai pas fait un pli.

Avant de m'expédier au lit, le Lieutenant Couderc avait ajouté : « Demain, je vais vous organiser une fête Moï. »

Le 4<sup>e</sup> B.M.E.O. dont dépendait le poste contrôlait le pays Moï. Les Viets 79

traversaient la région sans vraiment s'intéresser à ces peuplades qui, à cette époque, étaient considérées comme ralliées ; il y avait quand même une activité viet réelle contre nos forces, embuscades, pose de mines, etc.

Le lendemain matin, nous sommes retournés à l'épave du Spit et avons achevé de rendre inutilisable les restes des armes et munitions qui n'avaient pas été totalement détruites dans le crash et l'incendie de l'épave.

Le soir, comme promis, la fête : la fête Moï se passait dans la clairière, sur le terre-plein du poste, avec le rassemblement des tribus du voisinage, de grands feux de bois, des grandes jarres de bière locale, à base d'une graminée fermentée dont j'ai oublié le nom, que l'on buvait en aspirant à l'aide d'un tuyau de bambou. Chaque producteur présentait son cru, et on les dégustait comme des châteaux bordelais en donnant son avis. Je me souviens qu'à l'un d'eux qui, pris de court, avait dû rallonger sa jarre avec de l'eau, le Lieutenant Couderc avait dit un mot à l'oreille et tous les deux avaient souri. Sur ma question, ensuite, le Lieutenant Couderc m'avait répondu qu'il lui avait dit : « Je pense me souvenir des Sons ou que de bout », ce qui voudrait dire approximativement « le cru de la rivière » et qui était, paraît-il, le mot aimable pour juger les bières qui n'avaient pas eu le temps de fermenter.

Et là-dessus, le concert des gongs. Les Moïs tournaient sur le terre-plein, autour des feux par groupes de deux qui se suivaient ; l'un portait sur son dos un grand gong de cuivre d'environ un mètre de diamètre, comme un sac de camping, avec un harnais sur les deux épaules, le suivant qui avait un maillet dans chaque main, tapait dessus ; les différents gongs de la tribu et des autres tribus se répondaient, chacun sur un ton différent, en quelque sorte comme le carillon de nos cathédrales. Dans la nuit éclairée par les feux, le spectacle était extraordinaire.

Cela aurait pu durer longtemps s'il ne m'était arrivé un accident : en reculant pour laisser passer quelqu'un, je me suis planté dans la cheville un bambou pointu, durci au feu, qui faisait partie de la protection du poste. Je puis vous dire que le bambou pointu, ça rentre très bien et ça fait mal ; depuis ce jour, j'ai acquis un respect et une considération inattaquable pour ce matériau stratégique, efficace bien que rustique. Une variante du coup de bambou souvent cité...

Du coup, je ne pouvais plus marcher, et il y avait loin jusqu'à un lieu dit civilisé d'où on pourrait me rapatrier, ainsi que le parachutiste qui avait la jambe cassée, jusqu'à un lieu encore plus civilisé, en l'occurrence Nha Trang et le groupe de chasse.

Faute de mieux, on a installé des brancards de fortune, une toile de tente entre deux grands bambous — le matériau polyvalent de tout l'Extrême-Orient — que portaient des Moïs qui se relayaient par 4. Trop court pour m'allonger, trop bas pour m'asseoir et laisser tomber mes jambes.

Ce fut, à travers les sentiers, un voyage extrêmement inconfortable ; je n'ai, je pense quand même, pas autant souffert que les porteurs. C'est ce que certains ont traduit par : « Popaul ! il est même rentré en chaise à porteurs... »

Enfin, un véhicule à quatre roues, un trajet vers une infrastructure militaire  
80 plus élaborée puisqu'il y avait un embryon d'infirmier, une infirmière qui a

commencé par me refiler une piqûre de pénicilline, alléguant pour cela qu'elle n'était pas sûre que ce bambou pointu ait été stérilisé avant usage et, qu'en tout état de cause, ça ne pouvait pas me faire de mal.

Le 2 mars, je retrouvais à Pleiku le Capitaine Chanet (promo 38) qui était venu me chercher en Siebel et qui m'apprenait que l'Adjudant-Chef Marcel Coste s'était tué en rentrant de sa deuxième mission de protection au-dessus du lieu où j'avais sauté en parachute.

A son arrivée à Nha Trang, l'Adjudant-Chef Coste avait déclaré : « Le Lieutenant Laurence est de mon escadrille et je sais où il a sauté, j'y repars. » Il a donc effectué une deuxième mission de protection et s'est écrasé à l'atterrissage.

## BAIN DE MINUIT DANS LE GOLFE PERSIQUE

*A la mémoire du Commandant Jean-Marie Sladek, ancien compagnon du Colonel de Marmier dans les lignes aériennes militaires de la France Libre.*

Je tournais dans Saigon à la recherche d'un embarquement par avion pour retourner en métropole et d'une procédure pour shunter une liste d'attente assez étoffée, quand je rencontrais René Chesnais à qui je fis part de mes problèmes. Tout le monde connaît sa gentillesse, et vous ne vous étonnerez pas de savoir que, par ses soins, je fus dans les plus brefs délais chargé de convoyer à Paris la valise diplomatique et gratifié d'une place dans le premier DC4 d'Air France à partir.

Premier contact de ma vie avec l'aviation civile. Le confort ne se compare pas avec celui des Dakotas et JU52, sans oublier les soutes à bombes des Halifax et B26 du G.M.M.T.A. utilisés dans des temps plus ou moins anciens. Voyage Saigon-Calcutta-Karachi sans rien à signaler de particulier. A Karachi, nous débarquons, je vois à distance le commandant en grande discussion et nous allons dîner ; je me trouve à la même table qu'un passager que je reconnais de vue pour l'avoir vu au bal de garnison de Tourane le 1<sup>er</sup> janvier dernier ; nous nous présentons, c'est M. René Mus, Inspecteur des douanes de Tourane, conversation banale, un repas qui me semble s'allonger un peu, puis nous embarquons à nouveau avec le même Commandant Sladek.

En remettant ma valise diplomatique dans le rack à bagages, je trouve un petit paquet en matière caoutchoutée ; je regarde : c'est un gilet gonflable, alias mae-west, matériel bien connu. Je le mets dans le rack sur la valise.

Le voyage se poursuit en direction de Bahrein, puis on descend, consignes, ceintures, cigarettes, sortie du train, augmentation du régime moteur, puis un choc qui m'a semblé peu violent et me semble encore un rebondissement, et l'avion s'immobilise. En même temps, je reçois sur la figure quelques embruns salés — bizarre — obscurité dans l'avion, aucune consigne lumineuse ou orale. Quelques secondes ou quelques minutes se passent ainsi ; je défais ma ceinture et quitte sans encombre mon siège, je suis assis dans les 2 ou 3 derniers rangs, côté couloir — avais-je assez regretté cette place, due au fait qu'entré le dernier dans  
81