

MISSION B 26 EN PAYS THAÏ

F. AUBRY (47)

Article paru fin 1953 dans le journal du corps expéditionnaire français en Extrême-Orient.

Depuis trente minutes, nous survolons une belle mer de nuages qui me rappelle le meilleur temps du transport ; dans un trou minuscule, j'aperçois la cuvette de Hoa-Binh ; c'est tout au fond, bien loin, et l'ennui, c'est que dans peu de temps il faudra se débrouiller pour se retrouver dessous. Sur tout le cours de la Rivière Noire, il y aura bien un trou assez large pour que je puisse m'y faufiler. Déjà par moments la couche semble se désagréger : le tout est, pensai-je, que le trou coïncide avec un élargissement de la vallée qui me permette de virer en descendant.

Mais le navigateur à côté de moi s'agite : « Il faudrait percer à présent, pilote ! » Je m'en doute bien ; ça fait même un moment que je cherche le « trou de service ».

Je balance l'avion de droite et de gauche pour y voir un peu ; les moteurs très avancés du B 26 me cachent peut-être le trou possible.

Le voilà ! Il a l'air assez grand, mais qu'y a-t-il dessous exactement ? Je le survole prudemment, carte en main ; c'est Van-Yen ; il y a la place d'évoluer.

Le virage se faisant à gauche – une manie qu'ont tous les aviateurs –, encore faut-il l'amorcer du bon côté de la cuvette. Mais autant il faisait beau au-dessus de la couche, autant au-dessous c'est brumeux : par les déchirures, je devine les pentes abruptes sur le fleuve, tout est grisâtre, sans couleur ni beaucoup de relief. Six kilomètres à la minute, visibilité du même ordre, je n'ai qu'une minute d'avance sur les événements. Il est vrai qu'en soixante secondes on peut penser à des tas de choses, par exemple : remonter rapidement en



Vol de groupe au-dessus du pays thaï.

cas de nécessité ; mais le B 26 n'a pas beaucoup de voilure – il s'agissait de faire un avion rapide en vol horizontal, non un grimpeur – et cette minute, pour moi, vaut 400 mètres.

Pour être honnête, je dois dire que, tous ces calculs, je les avais déjà faits avant de décoller ; à chaque mission c'est un peu le même genre de problèmes qui se pose ; ces chiffres, je ne les ai pas tellement dans le cerveau que dans le corps lui-même ; certainement il existe un sens spécial ou un instinct que notre métier aiguise.

*

* *

C'est donc avec l'état d'esprit d'un piéton sur du verglas que nous nous retrouvons en dessous. À présent que la transition est opérée, en vue du sol sans hypothèque, je retrouve un domaine connu : il ne reste plus qu'à se rendre sur l'objectif prévu, et avec l'air supérieur du chef de bord maître de la situation, j'en profite pour glisser un coup d'œil sur notre passager : un camarade de l'armée de Terre qui voulait « voir d'en haut » les coins où il avait précédemment « ripatonné ». J'espérais lui découvrir un visage légèrement ému ; mais nous nous faisons toujours des illusions ; il n'y a pas de raisons pour qu'un camarade venu en touriste,

RÉCITS

sans avoir creusé auparavant nos problèmes particuliers, puisse avoir les nerfs tendus exactement aux moments qui conviendraient du point de vue professionnel. Il se contente d'admirer le relief qui impose le respect.

*
* *

Mais nous arrivons au rendez-vous du Criquet. Après la prise de contact en phonie, nous sommes prévenus : « Grenade dans deux minutes. » Un virage légèrement en descente nous permet de garder le Criquet constamment en vue et bientôt une fumée blanche monte d'un sommet boisé tandis que l'observateur enchaîne :

— « L'objectif est au nord de ma grenade ; c'est une croupe de 400 mètres de long dirigée est-ouest. »

L'explication paraît claire ; je m'adresse pourtant au navigateur, assis à côté de moi : « Vous avez compris ? » C'est presque machinalement que j'ai posé cette question parfaitement inutile ; mais elle me laisse le temps de regarder l'objectif et de prendre mes repères. J'entends encore la voix grésillante de la radio qui précise : « Les amis les plus proches ne sont qu'à 800 mètres au sud de ma grenade. »

À présent, j'ai tous les éléments nécessaires au bombardement ; je choisis un axe d'attaque dans le sens de la longueur de l'objectif, c'est le plus favorable et je ne risque pas de toucher les amis si mon tir n'est pas correct du premier coup. Reste à mettre tous les gaz et à prendre de l'altitude pour me présenter convenablement. Un coup d'œil pour vérifier que je n'ai pas oublié l'un des quelques boutons de sélection de bombardement.

Les trappes en s'ouvrant découvrent la menace que nous portons au flanc, tandis que l'avion bascule, nez haut dans le ciel ; près de la perte de vitesse – l'avion va s'accélérer rapidement dans un instant – je laisse retomber toute notre masse comme dans un gouffre. J'ai dû être un peu brutal dans ma manœuvre car nous

avons tous décollé de notre siège une fraction de seconde, juste le temps pour les patients de chercher avec leurs mains à préciser les contours de leur siège qui semble être évanoui. L'altimètre affolé a déjà fait trois tours de cadran ; nous sommes presque à l'altitude de largage ; j'essaie de maintenir rigide la trajectoire de ce bolide qui veut glisser à droite ; les commandes sont terriblement durcies par la vitesse, plus de 500 km/h ; je verrouille l'avion, bille au milieu, ailes horizontales. Le navigateur me tape sur l'épaule ; il est temps de redresser, nous ne sommes plus qu'à 700 mètres au-dessus du sol ; dans la ressource nous en perdons près de 300 et il faudra remonter rapidement avant que les éclats de nos propres bombes ne nous rejoignent en altitude.

Je suis à nouveau plein ciel ; inclinant l'avion tout en montant, je peux voir sous mon moteur gauche les explosions des deux premières bombes larguées : je devrai corriger au prochain passage.

La ronde continue ainsi plus de dix minutes. Le navigateur marque les coups, impassible comme à l'école, tandis que notre passager,

élevé dans le dogme des coordonnées cartésiennes, a du mal à démêler un horizon et une verticale dans cette succession de collines basculées, de rivières remontent vers leur source, d'arbres couchés par un typhon démesuré dans des paquets de nuages pas à leur place.

« Il ne reste que deux bombes », annonce le mitrailleur arrière séparé de nous par la soute à bombes et que seule sa voix rattache à nous par le téléphone de bord.

Le bombardement se termine et le Criquet, en vieil habitué, a déjà préparé à notre intention un objectif de strafing où diriger le feu de nos mitrailleuses.

La sarabande de piqués et de chandelles recommence. Quelques traçantes, ricochant sur des cailloux, remontent vers nous. Je goûte toute la jouissance de ces courbes décrites dans l'espace et qui s'achèvent en un train de feu inscrit sur la terre sèche.

À chaque virage, le mitrailleur profite de l'inclinaison de l'avion qui lui découvre le flanc gauche pour placer son tir sur des départs de coups montant du sol : une mitrailleuse viet qui nous tire dessus. Ils nous visent



Briefing avant la mission.

pendant le dégagement, pensant sans doute que nous ne sommes dangereux pour eux que de face, comme les chasseurs ; mais notre mitrailleur veille et couvre bien notre retraite. Bientôt devant l'inefficacité de leur tir et le danger de se faire repérer plus précisément, la position de D.C.A. se tait. Sa présence prouve tout de même que l'objectif était bon : nous n'aurons pas l'impression de taper dans le vide comme il arrive si souvent, car nous sommes aveugles et, sans les Criquets, notre travail serait bien moins efficace.

Encore quelques passes et le Criquet satisfait nous libère : mission terminée. Le reste est simple : on recalc sa navigation, on choisit un axe dégagé pour reprendre de l'altitude et nous voilà à nouveau au-dessus de la couche nuageuse. Enfin on réduit les moteurs à un régime plus calme avec toute l'affection que l'on peut témoigner à une bonne machine qui n'a pas lâché quand on lui demandait un effort soutenu. Pression d'huile, consommation habituelle : en tout cas, leur D.C.A. ne nous a pas fait beaucoup de mal. Le B 26 rentre à sa base.

Je sais que peut-être ceux d'en bas aimeraient nous voir plus longtemps sur leur tête. Mais nous n'avons plus beaucoup de munitions ; il y a aussi d'autres missions qui se préparent et finalement tourner en rond pour rien est inutile.

*
* *

Détente à bord ; c'est l'heure où le vol redevenant un simple problème de navigation classique, on commence à tirer une cigarette de sa poche de combinaison, le navigateur remplit son compte rendu : 10 bombes larguées, 8 au but, 200 mètres court.

Un coup de coude dans les côtes me fait sortir de mes réflexions. C'est le navigateur qui réclame un léger

changement de cap et prévoit l'arrivée à la base dans sept minutes, très exactement. Une observation plus attentive du sol m'aide à reprendre contact avec le présent ; il y a bien un quart d'heure en effet que nous sommes sur le Delta, tellement familier que je n'avais pas enregistré sa rentrée en scène. Je suis frappé comme jamais auparavant, par le contraste entre ce Delta où les rivières s'attardent, laissant souvent leurs eaux s'écouler au hasard, contournant d'innombrables villages où l'on devine une population grouillante et la haute région que nous survolons il y a peu de temps, lorsque nous nous glissions entre ses chaînes calcaires, entrecoupées de gorges profondes, bordées de pentes abruptes d'où descendent quelques pistes, liens presque invisibles de trop rares villages.

Une légère pression sur le manche, et docile, l'avion accentue sa descente. Maintenant on aperçoit mieux la colline de Kien-An, porte aérienne de l'aérodrome de Cat-Bi.

« Break dans trente secondes. » Le B 26 décrit une dernière courbe que j'espère gracieuse pour les camarades peu charitables qui guettent mon retour ; les 240 km/h restant au moment de la prise de contact des roues avec le sol font miauler les pneus sur le ciment ; il n'y a plus qu'à laisser courir l'avion pour qu'il perde cette vitesse en l'aidant un peu aux freins – doucement sur les freins ! c'est une chanson connue chez nous... – queue haute, l'avion roule rapidement jusqu'au parking où déjà citerne à essence et chariot porte-bombes sont prêts à fournir le prochain repas du fauve.

*
* *

Tout en coupant les contacts et en défaisant les bretelles de mon parachute, je regarde le passager, assez curieux de savoir ce qu'il peut

penser de notre genre d'activité. Il a l'air très content de sa ballade, pas du tout fatigué par les évolutions, comme il arrive à d'autres au cœur moins bien accroché ; il a du mal, par contre, à s'extirper de son siège inconfortable dans une cabine étroite ; il s'étire, non sans s'accrocher à toute cette mécanique qu'il trouve bien compliquée. Du sol, on lui indique où poser ses pieds pour redescendre de l'aile, à quatre mètres au-dessus du sol, sans se casser une jambe. Devant l'avion qu'il regarde une dernière fois avant de partir, il s'arrête un instant ; tout à l'heure en grimpant dans l'avion, il n'avait pas remarqué cet écusson peint sur le nez de l'appareil : « Groupe 1/25 Tunisie », aux couleurs vives bleu et orange, les mêmes qui composent l'étrange casquette de jockey dont sont affublés les membres de l'équipage.



Malgré cette note humoristique, il n'a pas l'air tout à fait d'accord avec nous :

— « Je ne comprends pas que vous fassiez une telle confiance à toute cette mécanique. Je préfère cent fois ma section de tirailleurs dans la rizière : au moins un PM, si j'appuie sur la détente, je suis sûr que la rafale partira ; si je tombe dans un piège, je n'ai à m'en prendre qu'à moi qui n'ai pas pris toutes les précautions. Merci quand même ! »