

RAPPORT du S/Lieutenant X pilote,
de l'E.R.O.M. n° 00/080.

Accident survenu le . . . en zone rebelle.

Aussitôt après le décollage je mets le cap sur . . . ,
annonce le début de ma mission à . . . et reste sur Channel 4.
J'effectue la reconnaissance à vue le long de la route . . .

En A je reprends de l'altitude pour me rendre, au cap,
en B.

A hauteur du relief, je perçois deux claquements du
moteur. J'accomplis immédiatement les manœuvres de décrassage
prévues et le moteur fonctionne normalement. Les pressions et
températures sont normales. La "booster pump" fonctionne.

Une minute à peine après la première alerte - altitude
1500 pieds environ au-dessus du relief - le moteur claque à nou-
veau et de plus en plus rapidement. De fortes vibrations secouent
l'avion. En vain, je cherche un régime pour les atténuer. De
grosses bouffées de fumée blanchâtre sortent des pipes d'échap-
pement. C'est alors que j'annonce :

- C. CONTROLE, ICI X, J'AI DES DIFFICULTES.

Le moteur claque et vibre de plus en plus fortoment.
Je décide de couper et lance le dernier appel suivant :

- ICI X, A TOUT AVION QUI M'ENTEND, JE SUIS EN DIFFICULTE
ET ME CRASH AU SUD DE D. (La fin de ce message ne sera pas en-
tendue).

Je me dirige vers une petite vallée boisée et effectue
l'atterrissage forcé - contacts coupés - habitacle ouvert. Il
est environ 13 h.35. Coordonnées présumées : . . .

13 h.50 : Je reprends connaissance, me libère de la
cabine, rassemble trousse de jungle et carabine et m'éloigne
rapidement de l'avion dont le moteur git à une vingtaine de mè-
tres.

Je réalise alors que je suis blessé à la tête et à la
face. Parcourant une centaine de mètres en direction du sommet
d'une colline couverte de hautes herbes, je pansé mes blessures
qui ont assez abondamment saigné. Au sommet de la colline je
décide d'attendre, jusqu'à la fin du jour, la venue de secours
rapides dans le cas où mon dernier appel aurait été entendu.

Mon plan est de rejoindre la vallée de la rizière Noire,
voie naturelle pour arriver au delta contrôlé.

Le lendemain. Me croyant plus au Nord je progresse, cap 060, pensant gagner rapidement la rivière Noire. Je dois me frayer un passage au coupe-coupe. La progression est lente. Mes efforts pour trouver de l'eau restent vains. La sève des tiges des bananiers sauvages et la rosée me permettent d'épargner, dans une faible mesure, les boîtes d'eau que contient ma trousse KIT F.I.

Dans l'après-midi j'aperçois un Dakota et deux Bristol mais, du fond de la forêt, mes appels de miroir sont faibles et ne sont pas remarqués.

Le surlendemain. Après avoir passé la nuit au pied du piton rocheux situé en ..., je décide d'atteindre le sommet pour mieux explorer la région et être en mesure de faire des signaux aux nombreux avions qui passent au-dessus de la région. Commencé à 8 h.00, l'ascension se termine à 14 h.00 tant la végétation est dense.

Endormi, je me réveille brusquement vers 17 h.00 en entendant un Dakota qui survole la région Nord de ma position. A l'aide de l'héliographe je lui fais des signaux que le chef de bord aperçoit aussitôt puisque l'avion décrit plusieurs virages circulaires, ma position occupant le centre.

A 18 h.00 un second Dakota se joint au premier et parachute deux containers de vivres et boissons. L'un d'eux tombe assez près de moi pour être récupéré une demi-heure plus tard.

4^e jour. A 14 h.00 un hélicoptère tente de s'approcher de ma position. Le vent est violent et souffle par rafales. Au-dessus, plusieurs F.S.F., Dakota et B.26 assurent la protection. L'hélicoptère abandonne pour refaire ses pleins.

A 17 h.00 un second hélicoptère me repère facilement grâce à la bâche (côté jaune) que j'étale près de moi. Il s'immobilise à 4 mètres environ au-dessus de ma tête et largue une échelle de corde qui me permet de monter à bord où me reçoit un médecin.

18 h.30 - Arrivée à ... - Je suis aussitôt amené à l'infirmerie du camp pour recevoir les premiers soins.

21 h.00 - Retour et arrivée à ...

La trousse KIT F.I, dans sa composition actuelle, m'a été d'un grand secours durant les trois jours passés dans la jungle. Les objets de première nécessité ont été : les boîtes d'eau l'héliographe, le coupe-coupe, la trousse médicale française et la bâche (côté jaune très visible).

Dans le cas particulier d'accident en région sèche,

les rations alimentaires de la trousse KIT F.I ne sont guère utilisables. Le goût très sucré et la consistance des barres de pâte de fruit ne permettent pas leur absorption lorsque la réserve d'eau est faible ou inexistant.

Les nombreuses chutes m'ont fait craindre de briser le miroir qui était suspendu à mon cou. Etant un des meilleurs moyens de signalisation, un second héliographe - en réserve dans la trousse pendant la marche - permettrait de parer à la perte ou au bris de celui qui est exposé pendant la progression.

La combinaison de vol dont j'étais équipé ne semble pas être le vêtement idéal. Les poches, fermées par un simple bouton ne conservent pas les objets que l'on peut y glisser (porte du couteau et du livre de consignes en langue française).

Signé : ILLISIBLE.

Compte-rendu du repérage de la position
du S/Lt. X..., le Lundi 18 Janvier par
l'équipage du C.47 n° ... du G.T. 2/64
"ANJOU". -

Le lundi 18 Janvier 1954, j'étais Commandant d'avion
du C.47 n° ... "Fox-Golf-Coca", pour l'exécution de la mission...

Mon équipage se composait du S/C P..., navigateur, du
Sergent P..., radio, du S/C S..., mécanicien. J'avais en outre,
à bord le Sergent L... et le Sergent C... que j'avais pris comme
observateur supplémentaire.

Tous les équipages avaient la consigne depuis deux jours
d'observer attentivement une région définie par les opérations,
en vue du repérage éventuel du S/Lt. X..., ou de tout indice pou-
vant donner quelques renseignements.

Après avoir décollé de ... à 15 h.40, nous nous trou-
vions à 16 h.25 par le travers de ..., sur notre droite, au cap
compas 263, à 8.500 pieds d'altitude et en excellente vue du sol.
Le Sergent L... me signala à ce moment une lucur extrêmement
brillante qu'il avait aperçus dans notre 3/4 arrière gauche (7h.30)
Je me mis aussitôt en virage lent à gauche pour essayer de repérer
la source de cette lucur.

Après avoir effectué deux virages complets, c'est-à-dire
au bout de 10 minutes environ, nous n'avions pu encore rien voir.
Je fis alors un carré pour essayer de me placer entre le soleil et
l'emplacement recherché, et au bout de cinq minutes environ, le
Sergent L... revit la lucur et nous pûmes la situer. Je commençais
à descendre tout en prévenant le GATC sur la fréquence opération-
nelle de ce que j'avais vu et de ce que j'allais faire. En restant
entre le soleil et la position qu'il occupait, le S/Lt. X... a pu
nous faire continuellement des signaux avec son héliographe, nous
aidant ainsi beaucoup.

Ayant mon appareil avec moi, je pris une photo de sa po-
sition à 6 000 pieds environ, pour aider plus tard à son repérage.

Je fis deux passages au niveau de la hauteur qu'il occu-
pait, 4 000 pieds environ, voyant parfaitement le S/Lt..., en com-
binaison de vol claire. Je pris une autre photo et remontais à
6 500 pieds pour transmettre ... mes observations et rendre compte
de la situation. Je reçus l'ordre d'orbiter discrètement la posi-
tion, pour ne pas donner l'éveil à l'ennemi, en attendant l'arri-
vée d'un autre C.47 chargé de parachuter du ravitaillement et des
instructions.

Pendant cette attente, je signalais qu'à 4 ou 5 Kms, se
trouvait une vallée assez large et dégagée qui pourrait servir de
D.Z. pour un parachutage éventuel ou un posé d'hélicoptère.

.../...

Lorsque le second C.47 arrive sur les lieux, nous pri-
mes contact sans aucune difficulté. Je lui demandais de se placer
derrière moi, perdais mon altitude dans un large virage autour de
la position et passais sur celle-ci en configuration parachute.
Le guidage se fit ainsi très facilement, le S/Lt X... continuant
à envoyer des signaux à l'héliographe et facilitant ainsi gran-
dement notre tâche.

Je pris une troisième photo et repris le cap du retour,
après avoir signalé . . . la présence d'un village à 4 Kms envi-
ron de la position, où les habitants semblaient s'être rassemblés
en nombre.

Capitaine R ...
G.T. 2/64 "ANJOU".-