

GRANDEURS ET MISÈRES DE NOTRE AVIATION EN INDOCHINE (1940-1945) par Georges HLOURY

LA GUERRE AÉRIENNE DANS L'EMPIRE

GRANDEURS ET MISÈRES DE NOTRE AVIATION EN INDOCHINE par Georges HLOURY (*Les Ailes*, 16 février 1946, p. 2)

I. — Préliminaires. Des débuts de la guerre en septembre 1939 jusqu'à l'agression siamoise

Un de nos anciens correspondants, Georges Héloury, qui a toujours résidé en Indochine, fait actuellement, pour raisons de santé, un séjour dans la métropole. Dans un long et substantiel rapport, il nous présente les étranges vicissitudes qu'a connues là-bas, de septembre 1939 à mars 1945, l'Aviation française. Les faits sont exposés dans l'ordre chronologique, en toute objectivité. C'est en définitive, en même temps qu'une confirmation des massacres et des crimes qui ont déshonoré l'Armée japonaise, un bel hommage au courage, au cran, au patriotisme de nos équipages.

SEPTEMBRE 1939... La France, entraînée dans une nouvelle guerre, appelle tous ses fils dispersés aux quatre coins de son Empire. L'Indochine répond à cet appel et l'Aéro-Club de Cochinchine, qu'animait magnifiquement le chef-moniteur Lucien Toulza, mobilise sa flotte pour hâter l'instruction et l'entraînement. Deux de ses pilotes accourent en France, Jacques Leguyader, tué en mission, et Jacques Leprovost, l'un l'autre titulaires de cinq victoires homologuées.

La tragique nouvelle de nos revers attrista profondément la population française de l'Indochine. La signature de l'armistice la consterna. Elle allait, durant cinq années, dans un premier contact avec ce « péril jaune » si longtemps redouté, attendre la Libération sans jamais désespérer,

LA RUÉE JAPONAISE

Voilà ce péril arrivé jusqu'aux portes de l'Indochine, à la frontière sino-tonkinoise ! Le monstre nippon, à l'affût, guettait depuis longtemps sa proie. Il va mettre à profit la situation cruelle de la France, pour se ruer sur le Tonkin, prétextant que l'Indochine ravitaillait le maréchal Tchang-Kaï-Chek, en utilisant le corridor du fleuve Rouge et la ligne de chemin de fer du Yunnan et qu'elle reniait ainsi ses engagements de neutralité dans le conflit sino-japonais. Il donne l'assaut par la côte à l'Est et par la porte de Lang-Son au Nord-Ouest, cependant que son aviation bombarde les installations du littoral, le port de Haïphong, la ville de Hanoï, ainsi que les admirables ouvrages d'art de la voie ferrée du Yunnan, afin d'en finir au plus vite avec ces Français qui gênent ses ambitions.

Le commandement japonais se heurte à une résistance tenace, inattendue. La Légion étrangère tient rudement ses positions en dépit de faibles effectifs et d'un ravitaillement précaire, et met hors de combat vingt mille Japonais en trois jours. Mais la marée jaune déferle sur le Tonkin. Entre-temps, le Gouvernement de Vichy ordonne de cesser le feu en vertu d'un accord laissant au Japon des bases stratégiques du Nord de l'Indochine et d'un traité de commerce assaisonné de promesses de « bon voisinage ». Le Japon mène son jeu perfide en détournant l'attention mondiale et en déchaînant une vite propagande antifrançaise. Ses appétits grandissent en raison de ces succès faciles. Il veut toute la Péninsule. Il excite notre voisin à l'est, le Siam, contre l'intégrité territoriale de notre Empire. Contre la poussée thaïlandaise, l'Indochine reprend les armes.

LE MATÉRIEL ALLEMAND DE L'AVIATION SIAMOISE

Nos ressources militaires sont cependant bien maigres en face du Siam pourvu de matériel moderne et de carburant. Que lui oppose notre aviation ? Des Potez-25, puis un pauvre matériel de l'Aéronavale, d'archaïques Gourdou, Cams et Loire-130. Comme flotte lourde, deux Potez-54 bimoteurs, et deux quadrimoteurs Farman. Enfin, comme couverture, quatre ou cinq Morane-406 pour assurer l'interception et la protection des missions !

Avec ces faibles moyens, nos équipages accomplirent cependant une besogne écrasante, dans une lutte inégale avec les Heinkel, Messerschmitt, Junkers-88 et autres appareils modernes de la flotte adverse. À celle-ci, l'incontestable habileté manœuvrière de nos pilotes infligea des pertes sévères, exploitant au mieux l'insuffisante combativité des Siamois. Par ses audacieux bombardements de nuit sur les arrières ennemis, notre aviation paralysa l'effort adverse. La surface du Tonlé-Sap ou Grand-Lac cambodgien fut maintes fois ridée par la course légère des redans de nos Gourdou et de nos Cams, glissant sur cette immense base pour s'envoler à la faveur de l'obscurité, sans le secours de la moindre balise (en raison du « black-out ») pour s'enfoncer courageusement dans le ciel ténébreux.

Les Siamois, eux, éprouaient à voler de nuit une véritable terreur, de telle sorte que pour ce genre d'opérations, l'initiative nous appartient pour obtenir le maximum d'efficacité avec le minimum de pertes, ce qui ne fut pas un mince résultat en raison de l'impossibilité de remplacer les avions détruits.

Malgré ces efforts, il fallut céder du terrain. Pour mettre un terme à un conflit qui retardait ses projets, le bon « protecteur », fidèle à ses soucis de « bon voisinage », dépêcha en Indochine un ambassadeur extraordinaire pour une offre de médiation dans le conflit franco-siamois. La situation sans issue dans laquelle nous nous trouvions en mars 41 nous obligeait à entamer des négociations. Le Japon joua alors son deuxième acte en obtenant du Gouvernement de Vichy, à titre de « contribution », l'utilisation intégrale des bases stratégiques de la Péninsule. Il s'engageait, en échange, à protéger le territoire indochinois, en liaison avec les Forces françaises et à garantir son intégrité.

On sait ce qu'il advint. Le Japon poursuivit sa politique d'intimidation et d'annexion « pacifique », afin de mettre dans, son jeu les atouts nécessaires pour se lancer dans la grande aventure et mener à bien sa guerre-éclair.

Le voilà donc en possession d'une immense plateforme de départ et d'un grenier inestimable où il pourra puiser sans compter et à bon marché, pour ses troupes, sans oublier d'autres richesses et l'avantage de garder les mains libres.

Alors, en toute hâte, fébrilement, il transforme l'Indochine en un vaste bastion défensif, où il accumule rapidement et en toute quiétude son matériel de guerre...

LES JAPONAIS SUR SAÏGON

Et un triste soir de décembre 1941, alors que la nuit baignait dans un lourd silence, les Saïgonnais arrachés au sommeil par l'épouvante d'un immense bourdonnement, perçurent au-dessus de leurs têtes la menace d'innombrables bombardiers japonais en

formations compactes, visibles par leurs feux d'échappement et jetant dans l'angoisse la population tout entière.

Le premier acte de la guerre du Pacifique commençait. Quelques heures plus tard, les appareils de l'Armada nipponne larguaient leurs premières bombes sur les Philippines, les Indes Néerlandaises, les îles sous-le-Vent et la Birmanie.

Laissons un instant les Japonais livrer leur bataille à l'extérieur de l'Indochine et examinons la position de l'Aviation française durant ce temps-là et quelle fut son activité dans ses différents domaines en Indochine.

Commençons notre tour d'horizon par l'Aviation privée. En 1939-40, son activité montait en flèche, les pilotes et élèves-pilotes de l'Aéro-Club de Cochinchine s'entraînant fiévreusement en vue de leur mobilisation dans les formations aériennes de la Colonie. Le terrain de Tan-Son-Nhut, près de Saïgon, connu de beaux jours, d'autant mieux que l'Aviation militaire de Biênhoà, à trente kilomètres de Saïgon, estima plus commode de s'installer à Tan-Son-Nhut où elle édifia de vastes hangars dans l'angle S.-O., agrandit les pistes d'envol, et en créa d'autres d'une orientation parfaite.

Elle réalisa là un magnifique aérodrome que les Japonais ne tardèrent d'ailleurs pas à s'approprier au cours du second trimestre de 1941.

En 1940, l'armistice avait coupé bras et jambes à l'Aviation privée qui disparut. Les avions privés et la flotte de l'Aéro-Club de Cochinchine furent dirigés sur le terrain rocailleux de Biênhoà et parqués dans les hangars de l'Armée. Ils y sont encore.

II. — Comment, malgré l'oppression japonaise, l'Aviation militaire et commerciale parvint à réaliser les liaisons intérieures essentielles

(*Les Ailes*, 23 février 1946, p. 5)

TOURNONS la page et passons à l'Aviation commerciale. Jusqu'à l'armistice, Air-France eut le mérite d'assurer régulièrement les liaisons avec l'Indochine malgré les pires difficultés. Lorsque la capitulation de la France fit naître entre elle et l'Angleterre une certaine tension, le service aérien dut cesser, et un des Dewoitine demeura immobilisé en Indochine. Il servit aux liaisons intérieures entre Saïgon et Hanoï, avec escale à Phu-Baï, aérodrome de Hué, en Annam. Au moment des pourparlers engagés entre l'Indochine et le Japon (en vue de régler le conflit dont nous avons précédemment exposé l'évolution), ce Dewoitine, confié au remarquable pilote que fut Lacaze, et retiré du service Hanoï-Saïgon, fut mis à la disposition des membres d'une Mission franco-japonaise devant se rendre à Tokio pour ces négociations.

L'ASSASSINAT DE LACAZE

C'est au cours de ce voyage que devait prématurément finir la brillante carrière de Lacaze. L'appareil volait vers Tokio et, au delà du Golfe du Tonkin, allait s'engager sur le territoire de Kouang-Tchéou-Wan (dont Fort-Boyard est la capitale) lorsqu'une grêle de projectiles de D.C.A. s'abattit sur lui tout d'un coup, déclenchée par les batteries côtières. Atteint dans ses œuvres vives, l'avion s'abîma dans les flots sans laisser de survivants.

Ce tragique incident causé par les batteries japonaises, fut considéré par celles-ci comme une « erreur », encore qu'elles eussent délibérément ouvert le feu (dans le dessein évident de faire échouer les tentatives de négociations) en dépit des ordres reçus et du signalement préalable de l'appareil français et de l'avis de son passage.

Certains diplomates et chefs militaires nippons désiraient, en effet, l'échec des négociations dont ils redoutaient l'aboutissement.

La nouvelle de ce drame émut profondément l'opinion française en Indochine qu'une juste colère anima. Dans les milieux aéronautiques de la Colonie, on conserva pieusement le souvenir de Lacaze et de l'équipage disparu. Le Gouvernement nippon,

soucieux d'atténuer l'effet de cette « méprise », offrit à l'Indochine, en dédommagement, un bimoteur commercial Mitsubishi, servile copie du Douglas D.-C.-2, construit sous licence au Japon, et dont la carrière éphémère montre que le Japon ne nous avait pas envoyé le « dessus du panier ». Après des essais confiés à Capillon, cet avion se révéla, en effet, comme le meilleur « veau à cinq pattes » qu'il ait jamais piloté et l'on jugea plus prudent de le laisser dormir dans son hangar de Bac-May.

Il fallut, néanmoins, maintenir la liaison Saïgon-Hanoï, dans un pays d'une superficie de 740.000 km. carrés, liaison qui, indépendamment de la route Mandarine et du Transindochinois, constitue la « colonne vertébrale » économique du pays. Celui-ci éprouvait de multiples vicissitudes pour son ravitaillement, de plus en plus difficile à cause de la rareté des moyens et des voies de communication, surtout par le Laos et la région du Haut-Tonkin.

AVIATION MILITAIRE, AVIATION DE SECOURS

C'est pour parer en partie à cette carence, que l'Aviation militaire française (inactive en ce sens qu'elle ne pouvait accomplir de missions) apporta son concours alors que l'Indochine, au travers d'une guerre qui se prolongeait, éprouvait des difficultés croissantes, qu'aggravaient l'usure du matériel et les destructions alliées de plus en plus fréquentes. Il faut signaler, en outre, le grave danger que courait notre maigre flotte marchande à naviguer le long de la côte indochinoise dans la mer de Chine — exposée à l'arraisonnement et aux torpillages qui ne lui manquèrent point — afin d'acheminer vers le Tonkin l'énorme tonnage que le rail et la route ne pouvaient transporter dans une mesure convenable. L'Armée japonaise imposait d'ailleurs une pesante, incessante utilisation des chemins de fer pour ses troupes et son matériel.

Nous parlons en connaissance de cause, ayant pérégriné durant trente mois le long des 1.800 kilomètres de voie ferrée côtière qui serpente de Saïgon à Hanoï et inversement, et pouvant apprécier le volume des besoins japonais, dans les deux sens.

Pour améliorer cette situation, l'Aviation militaire apporta pacifiquement son aide à l'Aviation commerciale tombée en léthargie, faute d'appareils. C'est ainsi qu'un des deux quadrimoteurs Farman, désarmés par les Japonais, reçut des aménagements de fortune pour un service commercial.

Il servit surtout au transport des passagers, du fret et d'un faible tonnage de denrées périssables, mais n'y pouvait suffire à lui seul, et d'autant moins que les interventions toujours attendues de l'Aviation américaine dans ce secteur imposaient de larges détours, et, par suite, une plus grande charge de combustible. Les Japonais se montraient précisément avarés au sujet des carburants, pour éviter sans doute que l'avion ne franchisse les frontières. On en vint ainsi à n'user que d'un service de nuit, ce qui ne semblait pas meilleur, du strict point de vue de la sécurité, pour un avion de 18 tonnes, disposant d'une infrastructure précaire et exposé à des atterrissages forcés dans une vaste étendue encombrée d'une végétation luxuriante.

LE DERNIER FARMAN

L'inévitable se produisit au début de 1944. Le lourd Farman piloté par Capillon, roulait pour l'envol sur le terrain de Biênhoà, en Cochinchine, pour rallier Hanoï. Arraché au terrain caillouteux par son habile pilote, l'appareil amorçait un palier lorsque subitement, baissa le régime des quatre moteurs. Situation critique : Capillon savait ne trouver devant lui, dans l'obscurité, qu'une plantation d'hévéas, bordant le terrain au Nord... Il n'hésite pas : il se pose droit devant lui dans la plantation. Fracas épouvantable. Appareil détruit. Les passagers, qu'un virage eût menés à la tombe se trouvent fort heureux de s'en tirer avec de légères contusions et remercient le pilote. Capillon avait eu déjà l'occasion de prouver sa maîtrise avec le même appareil en essais au-dessus de Bac-Mai, et affligé d'une avarie au train d'atterrissage. Il évita la

destruction le l'avion qui s'affaissa sans grand dommage et qui fut pourvu grâce à l'ingéniosité des mécaniciens, d'un train Dewoitine qui, en vérité, n'était nullement fait pour l'adaptation à un Farman.

Savez-vous, alors, comment le Gouvernement de Vichy récompensa Capillon après le deuxième accident relaté plus haut ? Par une radiation pure et simple du personnel navigant ! Mesure d'autant plus injuste que Capillon ne pouvait répondre de ses moteurs.

Il nous révéla, en effet, que ces moteurs n'étaient plus, depuis longtemps, alimentés avec de l'essence-Aviation, ni même avec de l'essence ordinaire, mais avec de l'alcool-carburant, tiré de la canne à sucre et de l'alcool de riz !. Dans ces conditions, une panne ne semble pas surprenante !

Détracteurs de notre Aviation, et vous, ingénieurs de tous les pays, méditez ces lignes qui mettent en évidence la valeur de notre production aéronautique trop souvent dénigrée !

D'autres exemples vont vous apporter la consécration du génie français sous tous les azimuts.

LE « SYSTEME D » À L'HONNEUR

L'accident précité nous prive donc d'un précieux appareil, mais nous ne nous avouons pas battus. Nous utilisons quelques vieux Potez-25 des escadrilles de Saïgon, Hué et Hanoï, d'où ils ne peuvent d'ailleurs s'éloigner, en dehors de quelques missions spéciales. Du Potez-25, ils ne conservent plus guère que le nom, car, totalement dépourvus de pièces de rechange, nos ateliers militaires réalisèrent le miracle de mettre des appareils en état de marche, en récupérant des carcasses d'appareils hors d'usage et en mobilisant les ressources du pays en bois, toiles, enduits et peinture d'une qualité souvent illusoire. Une belle part revient aux mécaniciens, dans ce miracle, mécaniciens de bord ou du sol dont l'ingéniosité persévérante réussit à faire avaler aux moteurs un carburant-alcool et à les lubrifier à l'aide d'un produit végétal raffiné par d'extraordinaires procédés.

Certains avions purent ainsi relier le Tonkin à la capitale de l'Annam. D'autres poursuivirent en silence leurs relevés topographiques devant assurer, plus tard, la paix revenue, une pénétration plus profonde dans l'hinterland laotien et la vallée du Mékong. Toute cette besogne s'accomplit avec un matériel de réalisation « acrobatique », monté par de valeureux équipages s'accommodant de moyens dérisoires et tirant le maximum du « Système D ».

Et les moteurs tournaient... et les avions volaient...

Mais revenons à nos « moutons » jaunes qui, depuis octobre 1944, luttent désespérément contre l'assaut irrésistible des Américains aux Philippines, et l'inévitable étreinte du Lion britannique dans la jungle birmane.

Il n'est plus question de guerre-éclair. La Bête, traquée de toutes parts, va jeter le masque, en mars 1945, sachant qu'elle ne pourra plus compter sur le concours des Français et que les Alliés vont prendre pied, d'un coup, dans la Péninsule. Le Japon, par une agression brutale, annexe toute l'Indochine et redore son blason qui se ternissait dans le crépuscule d'anciennes victoires trop faciles, dont les populations indigènes faisaient des gorges-chaudes.

UN HÉROS, PILOTE DU MORANE-406

La base aérienne de Biênhoà, en Cochinchine, où stationnaient encore, en réserve, deux ou trois Morane-406, subit dans la nuit l'assaut d'éléments japonais qui tentent de ravir ce matériel. Nos aviateurs mis en éveil depuis deux jours avaient, en secret, préparé les « taxis » et le combustible, afin de rejoindre la base alliée la plus voisine. Au moment de l'attaque nipponne, le 9 mars 1945, et sous la faible protection des éléments demeurés à la base, ils tentèrent de s'envoler sous le nez des Japonais qui attaquaient.

Mais ceux-ci déclenchèrent un feu nourri, abattant deux appareils. Le troisième, atteint aussi, poursuivit son vol un instant pour aller se briser dans un fourré voisin. Le pilote attendit l'ennemi, l'accueillit, par des rafales de mitrailleuses avant de tomber lui-même sous les balles japonaises.

À travers toute l'Indochine, se déroulèrent de semblables incidents et certains de nos équipages favorisés par la proximité de la frontière chinoise, purent rejoindre la Chine, à bord de deux Potez-25, heureux de se trouver enfin libres !

Les autres, militaires de toutes armes, cloués sur place, furent internés par les Japonais et vécurent en captivité jusqu'à leur libération en septembre 1945.

Telle fut l'histoire des ailes françaises en Indochine. On sait comment, par la suite, les Forces Françaises ne purent recevoir la reddition des Japonais et que l'honneur de défilé dans Saïgon libéré revint aux troupes anglaises.

Ce qu'il convient, cependant, de dire, en épilogue, c'est que la position de la France n'est nullement désespérée dans les cinq pays de l' « Union Indochinoise » qu'elle a placés sous son intelligente et généreuse protection.
