

## Gunshot at Kratié

Vendredi 8 mai 1970, n'étant pas programmé ce jour là sur les ordres de vol, j'avais du temps devant moi aussi je décidais d'aller jeter un coup d'œil dans le baraquement du G.L.T (Groupe de liaison et de transport) pour voir s'il n'était pas possible de partir en mission plutôt que de rester à attendre que le temps passe. Arrivé dans le baraquement, je vis inscrit sur le grand cahier, une mission de largage, destinée à ravitailler un poste militaire qui était encerclé par l'ennemi à quelques kilomètres de Kratié.

En regardant la composition de l'équipage, j'essayais de voir si je ne pouvais me glisser à bord. Le commandant de bord était le capitaine Leng Doeun, l'ingénieur mécanicien le capitaine Nouth Saras et l'officier navigateur le lieutenant Chim Bantoum. Bantoum était mon camarade de promotion, lui aussi était passé en même temps que moi par la base aérienne de Toulouse Francazal en France. Je me souviens encore des facéties de Bantoum, alors que nous allions nous promener dans les rues de Toulouse.

Connaissant bien le capitaine Doeun, nous volions ensemble à Air Cambodge où il avait commencé à m'entraîner pour voler sur SE210 (la fameuse Caravelle), aussi j'allais le voir.

- mon capitaine, je vois que vous n'avez pas de copilote,
- non, les ordres sont d'économiser les équipages, car nous sommes peu nombreux, et comme tu le sais, il n'est pas rare que nous fassions quatre à cinq tours d'opération par jour en attendant, que nous ayons pu accélérer la formation des jeunes pilotes.
- oui, je le sais mais je ne suis pas bien enfermé sur la base, aussi j'aimerais bien participer à cette mission. De Phnom Penh à Kratié, il faut compter environ une heure de vol, aller retour cela fait deux heures, plus une vingtaine de minutes pour le largage, cela ne m'empêchera donc pas, de faire ma liaison pour le compte d'Air Cambodge.
- Ok, je vois que tu as tout prévu, je n'aime pas cela, mais je vais voir s'il est possible que tu viennes avec moi. Dans ce cas tu conduiras la mission.

Puis, après une petite pause, le capitaine ajouta :

- Cela te fera de l'entraînement, car je sens, que dans les mois à venir nous en aurons besoin. Bon, je vais régler cela avec les opérations. Prend ton parachute, ton armement individuel, tes unités de feux et direction la salle de briefing. Tu feras le briefing, l'équipage et les paras nous y attendent.
- A vos ordres, mon capitaine.

Ouf ! J'allais pouvoir prendre l'air et oublier que nous étions dans un univers presque concentrationnaire. Il faut dire, que l'Etat Major Général, par mesure conservatoire avait placé, un peloton de blindés à l'entrée de la base. Celui-ci était chargé d'assurer la sécurité et de contrôler les entrées et les sorties du camp militaire.

La journée, était magnifique, une vraie tempête de ciel bleu. Mon vieux C47 -Tango Golf, attendait sur le parking ; il étincelait sous le soleil. Le chargement de vivres et de munitions avait été solidement arrimé dans la carlingue. Tout se passait comme à l'exercice, d'abord le tour de l'avion, vérification des ailerons, puis de la gouverne de profondeur, celle de direction. Je passais mon pied sous le fuselage, pour vérifier si la roulette de queue n'était pas trop écrasée par le chargement. Je savais que si j'avais pu placer mon pied à cet endroit le chargement était acceptable, tout comme le centrage des colis.

Allez ! Embarquez, les visages étaient beaucoup plus graves qu'à l'accoutumer. Peut être étions-nous entrain de prendre conscience que le temps du plaisir était fini. Je ne sais pourquoi, à cet instant je mis à fredonner, les premières mesures d'une vieille chanson française : « *Au bar de l'escadrille, parmi les rires et les trilles... puis les rires se sont tus* » Ce bref instant de rêverie s'arrêta là, je pris place dans le cockpit. Je me sentais bien, dans cet habitacle, haut perché dans le nez de l'appareil. Il si était étroit, qu'il était impossible de faire un mouvement sans se cogner dans une manette, nous étions si près les uns des autres qu'il était facile de communiquer entre nous, même sans la radio. Je réglais mon siège, pendant que Bantoum s'installait à son poste de navigateur. Je pouvais le voir, du coin de l'œil, allumer sa radio et étaler ses cartes devant lui. Il avait déjà préparé notre navigation et il regardait la mine grave la route qui devait nous emmener à pied d'œuvre. Le capitaine Doeun avait pris la place de copilote et Sarras, notre ingénieur mécanicien s'était quant à lui mis entre nous deux et avait commencé à faire la check liste avant la mise en route.

Elle me sembla durer une éternité, enfin nous étions prêts pour le sacro saint rituel.

- Personne devant !
- Personne !
- Moteur numéro deux prêt,
- Contact !

Une pétarade, suivie de volutes de fumées blanches très vite dispersées, et déjà nous lancions le moteur numéro un. Actions vitales avant le roulage ! Au fur à mesure que j'égrenais celles-ci, chacun de nous effectuait la part de contrôle qui lui incombait. L'atmosphère était au sérieux ce jour là, peut être encore plus qu'un autre jour. Les check listes prenaient une dimension nouvelle. Il était important de les exécuter le plus rapidement possible et avec toujours autant de précision. Elles n'étaient pas encore terminées, que nous avions déjà commencé à rouler sur le taxiway en direction de la bretelle. Là, il nous fallut nous arrêter et attendre qu'un chasseur T28 se soit posé et ait dégagé la piste.

- Phnom- Penh Tower, Tango Golf demande l'alignement/décollage ?
- Tango Golf, vous pouvez vous aligner et décoller
- Tango Golf, rogers.

J'augmentais légèrement la puissance, lâchais doucement les freins pour engager T.G sur la piste de décollage. Par un léger virage à gauche, j'alignais le C47, lourdement chargé, pour pouvoir décoller en piste 23. Pendant ce temps là, le lieutenant Sarras et le capitaine Doeun continuaient la check liste avant le décollage. Une dernière vérification pour voir si nous étions bien alignés, dans l'axe de la piste. Suivant notre vieille expression : « *Debout sur les freins* », j'augmentais progressivement les gaz jusqu'à obtenir la puissance nécessaire au décollage. Doeun, les mains sur les manettes, accompagnait la mise en puissance.

- Phnom Penh Tower, Tango Golf décollage
- Tango Golf

Je lâchais les freins, l'avion commença à rouler, rouler. Je lui fis prendre de la vitesse jusqu'au moment où il m'était possible de le déjauger.

Le silence régnait parmi l'équipage. Le vrombissement des moteurs et les vibrations du fuselage étaient les seuls bruits qui emplissaient nos oreilles. Nous étions tous concentrés, l'exécution d'un décollage est toujours une manœuvre délicate. Le Dakota est une superbe machine, robuste, très fiable que j'affectionne tout particulièrement, cependant il est connu que malgré toutes ses qualités, il a un gros défaut : la panne moteur au décollage, c'est le « *tapis garanti* » Alors avec la cargaison qui était la nôtre, il y avait en plus un feu d'artifice garanti.

Ouf ! Nous poussons un léger soupir de soulagement. Ca y est nous avons décollé et commencé notre ascension.

Check liste après le décollage

- Train rentré
- Train rentré et verrouillé
- Volets rentrés
- Volets rentrés

Arrivé à l'altitude de sécurité, je réduis la puissance des moteurs et nous commençons à grimper. Un dernier contact avec la tour de contrôle :

- Phnom Penh Tower, autorisation de monter dans le stack.
- Tango Golf Autorisé
- Au revoir et merci, je passe sur la fréquence militaire.
- Bonne route Tango Golf,

Après, un bref contact avec le P.C opérationnel, c'est le silence radio. Il n'y aura plus de contact jusqu'à la fin de la mission.

Pendant ce bref moment de répit, je me laisse envahir par l'immense ciel bleu, sans un nuage, qui s'étend devant nous. Il est une invite au rêve, je laisse mon regard vagabonder sur une ligne d'horizon si lointaine qu'elle me paraît irréelle. Je goûte cette magie du vol, un moment unique où loin des hommes et de leurs turpitudes, il nous est permis d'oublier que cette terre que nous aimons commence à s'embraser. Nous savions que cela risquait de venir un jour, cette fois nous y sommes bien décidés à faire face. En regardant par le hublot latéral, je vois la campagne khmère ; elle entoure la capitale endormie sous le soleil. Une fois de plus la nature, dans sa générosité nous offre le spectacle d'une ville resplendissante de lumière. Une ville qui se blottit et se laisse caresser par un Ton Lé Sap, qui roulant des eaux limoneuses, paresseusement rejoint le Mékong, juste en face du Palais Royal dont nous voyons briller les tuiles vernissées. Rien ne vient troubler le calme de l'immense plaine. Le soleil brille, il fait frais dans notre habitacle, les moteurs ronronnent, tout va bien et je me surprends à rêver d'un autre ciel et d'un autre soleil à des milliers de kilomètres de là. Je revois une petite maison dans la banlieue parisienne, où j'avais l'habitude d'aller passer le week-end dès le printemps venu. Des images fugaces et pleines de souvenirs des jours heureux défilent devant mes yeux.

Une légère baisse de régime me tire de ma rêverie. Sarras réajuste immédiatement la puissance. La réalité revient au galop, je vois que nous venons de franchir le Mékong. Déjà, nous apercevons, niché dans un méandre du fleuve, la capitale provinciale Kompong Cham. Derrière elle, nous pouvons apercevoir l'immense tache sombre que forme la forêt d'hévéas de la plantation de Chup. Le rêve est bien fini, un bref coup d'œil aux instruments moteurs, tout est en ordre. Sarras a surpris mon regard, il me fait un clin d'œil pour me faire comprendre que tout va bien. Ce vieux Tango Charlie, ne nous a jamais lâché, il ne le fera pas non plus aujourd'hui. Bantoum au milieu de ses cartes, veille à ce que nous soyons bien sur route au bon cap et à la bonne vitesse. J'échange un sourire un peu crispé avec lui, c'est un vieux camarade de la 5/1 promotion, « *la meilleure comme nous le disions en plaisantant* » Il lève son pouce pour me faire signe que tout va bien. Le capitaine Doeun est un de nos anciens, il est lui aussi très sérieux. Fini le temps, où après le décollage en Caravelle, il sortait sa flûte traversière, pour nous charmer par intermède musical de sa composition, destiné à nous faire évacuer le stress du décollage. Nous sommes concentrés, un peu perdu dans nos pensées. Je me plais à imaginer qu'eux aussi sont entrain de penser que cette passion que nous avons pour le vol, peut brutalement devenir un vrai cauchemar.

Les minutes s'écoulent inexorablement, et voilà que Kompong Cham est, à son tour laissé derrière nous. Nous sommes à la bonne altitude, le cap est bien au 030, la vitesse est correcte 130MPH, les moteurs ronronnent, cependant la tension commence à monter dans l'habitacle. Nous avons le sentiment que les minutes s'écoulent plus vite et que notre objectif se rapproche de plus en plus rapidement. Dans le lointain, nous apercevons déjà la ville de Kratié encore un coude du Mékong à franchir et nous serons à la verticale de notre cible. Le calme règne dans le cockpit, Sarras surveille les machines, Bantoum prépare ses cartes. Il a déjà tracé la route pour le retour. Nous ne perdons pas des yeux la petite tache que nous savons devoir être notre cible. Nous venons de couper pour la deuxième fois le Mékong, nous réduisons la puissance et entamons notre descente pour être à la bonne altitude de largage. Nous savons que la position est encerclée sans autres précisions sur les positions ennemies. Il nous faudra larguer les colis le plus bas possible pour que l'ennemi ne les récupère pas. Doeun demande au caporal chef de parachutiste, responsable du largage, de se tenir prêt à larguer. Le largage doit être exécuté le plus rapidement possible, tout doit être terminé, avant que l'ennemi ne se rende compte que nous n'avons pas de chasseurs pour nous protéger.

Nous continuons notre descente, le sol se rapproche de plus en plus vite. Soudain, sur la droite, nous apercevons un sentier sur lequel une femme vêtue d'un corsage rouge et d'un sampot de soie noire se déplace lentement en direction du nord, un panier en équilibre sur la tête. Non loin du chemin, en plein milieu d'une rizière nous apercevons une croix blanche, les assiégés ont pu baliser la dropping zone. Immédiatement, je réduis la vitesse à 109mph, je sors un dixième de volets pendant que Sarras vérifie les paramètres moteurs. Doeun suit et accompagne la manœuvre. J'ai brutalement la sensation que nous nous traînons, que le temps s'est ralenti. Ma bouche devient sèche, il n'y a plus de place pour les états d'âme. Il y a une mission à remplir, point final.

Au loin, sur le bord des berges du fleuve qui bordent la ville de Kratié, nous voyons des hommes en noirs qui s'agitent et montent dans des pirogues comme pour venir à notre rencontre. Doeun me les montre du doigt et me dit « Il va falloir faire vite, ils sont entrain de nous envoyer un comité d'accueil » J'acquiesce d'un hochement de tête, Sarras, lui aussi les a vus. Il serre un peu plus fort les manettes des moteurs, si fort que je vois les jointures de sa main devenir blanches. Pendant ce temps là Doeun demande à Bantoum les caps de retour.

Une dernière vérification, nous sommes bien dans l'axe, nous sommes bas, très bas, si bas qu'il est possible de voir les fruits des palmiers à sucre qui bordent la dropping zone. Nous sommes tendus,

concentrés, nous ne pensons à rien, tels des mécaniques bien huilées plus rien ne compte que de réussir la manœuvre et de dégager au plus vite. Soudain le capitaine Doeun allume la lampe verte et simultanément le klaxon retentit. Le premier largage vient d'être fait, j'exécute un virage par la droite pour revenir vers la D.Z, le klaxon m'écorche les tympans, d'autres colis quittent l'aéronef. Je vois leurs corolles de soie camouflées s'épanouir au ras du sol, les colis sont arrivés à destination. Le chef largueur vient nous avertir qu'il reste encore quelques colis, par manque d'entraînement, ils n'ont pas réussi à tout larguer en deux passages. Faire un troisième passage est risqué. C'est aussi vouloir tenter le diable ; d'autant plus qu'un fait étrange nous met sur le qui vive. Nous n'avons vu personne se précipiter pour ramasser les premiers colis tombés sur la D.Z. Nous savons que les soldats encerclés ont besoin de notre aide, ils n'ont plus de vivres, ni de munitions. Peut être sont-ils à couvert et n'osent pas sortir pour le moment ?

Pas de temps pour discuter du sexe des anges, la décision est vite prise, en avant pour un troisième passage. A peine sommes nous arrivés à la verticale de la zone de largage que nous sommes accueillis par un tir nourri de D.C. A. Cela claque de tous les côtés, nous sentons le souffle des balles. Bon Dieu !!! Nous sommes en plein dans un nid de frelons. Un virage par la gauche pour nous dégager de ce pétrin, c'est alors qu'une rafale de mitrailleuse plus précise que les autres nous atteint. Je vois ma jambe droite se décoller du siège, une balle vient de me fracasser le fémur droit et deux autres m'entaillent le gras du mollet de la jambe gauche. Un réflexe « *à toi les commandes* » Avant que de pouvoir prononcer cette phrase salvatrice, j'entends Doeun me crier « *j'ai les commandes* » et en même temps il m'appuie sa main gauche sur la poitrine pour me maintenir contre mon siège alors que je porte mes deux mains à ma cuisse droite pour bloquer les os brisés et les empêcher de percer les chairs. Choqué j'ai l'impression que rien ne va plus. Le sang gicle en abondance par la plaie béante. Doeun déboucle ma ceinture, Sarras et Bantoum malgré les balles qui sifflent de toutes parts, me tirent dans l'habitacle pour m'y allonger, avant de reprendre immédiatement leur poste.

Mon évacuation du poste de pilotage n'a duré quelques secondes, cependant Bantoum, sacré vieux frère, a eu le temps de me faire un oreiller avec des sacs à parachute. Entre temps, Doeun avait redressé Tango Golf in extremis, effectué les actions vitales, mis l'hélice en drapeau, car le moteur gauche était sérieusement touché. Nous sommes passé au ras des arbres, avec un seul moteur, échappant ainsi aux tirs ennemis. Un vrai miracle, car dans l'urgence de la situation, Sarras après avoir coupé le moteur touché, au lieu de sélectionner la pompe hydraulique sur le moteur restant, avait actionné le levier de sortie du train d'atterrissage. Le train sorti nous plongions vers le sol. L'ennemi surpris, arrêta le feu, alors rentrant au dernier moment le train Doeun a réussi à éviter la catastrophe en leur passant au ras des moustaches. Il nous a permis d'échapper aux griffes de l'ennemi et à un sort peu enviable. Nous savions que les pilotes qui tombaient entre leurs mains n'avaient aucune chance de survie, encore heureux s'ils ne vous décollaient pas la tête pour en faire un trophée. La chance cela existe, qui sait ce qui se serait passé sans cette erreur de manœuvre. Une erreur de manœuvre, qui j'en suis persuadé-elle aussi, a eu un rôle pour nous sauver la vie.

Malgré la rapidité des évènements, je n'avais rien perdu de ce qui se passait dans l'habitacle ; comme mon sang s'écoulait à flots, et que nous n'avions pas la moindre trousse de secours à bord, j'attrapais les suspentes d'un parachute et commençais à les couper avec ma baïonnette pour me faire un garrot. Soudain je vis le sergent chef, qui commandait le largage, un tout jeune sous officier (fraîchement sorti de son camp d'entraînement et pour qui cela devait être la première mission sur le front) se mettre au garde à vous tous en me saluant malgré les balles qui continuaient à siffler.

- Mon lieutenant, vous ne pouvez pas couper les sangles du parachute !
- Pourquoi ? lui répondis-je interloqué,

- Comment vais-je pouvoir justifier de la détérioration du parachute ?
- Ne t'inquiète pas, tu auras une décharge.

Sans nul doute satisfait et rassuré par ma réponse, il retourna à l'arrière pour larguer dans la nature les quelques colis qui étaient restés à bord, il fallait délester au maximum Tango Golf.

Je savais qu'avec un seul moteur, il était impossible d'espérer reprendre de l'altitude et j'étais salement mal en point. En état de choc, la mort me paraissait comme un simple avatar et je me laissais doucement aller dans ses bras, quand une image s'imposa à mon esprit embrumé. Je vis mon fils, ce gros bébé joufflu, dont les grands yeux noirs me regardaient d'un air étonné. Je décidais alors de me raccrocher à cette image pour ne pas perdre conscience. Toutes les demi-heures, je relâchais la tension du garrot pour laisser s'écouler un peu de sang, j'étais obsédé par une possible gangrène. Il faut dire que très souvent les balles ennemies étaient trempées dans des excréments pour provoquer une infection aussi virulente que foudroyante. De temps en temps, Bantoum jetait un regard dans la carlingue pour m'encourager et voir si je tenais le coup.

J'étais conscient que l'équipage et son commandant étaient confrontés à une difficile décision. Il y avait à mi-chemin, sur la route de retour, le terrain d'aviation de Kompong Cham, un terrain lui aussi encerclé. Doeun pouvait s'y poser, mais il savait que l'on ne pourrait peut-être pas m'évacuer vers un hôpital militaire et attendre qu'un hélicoptère vienne me récupérer le lendemain c'était me condamner à mourir, j'avais déjà perdu trop de sang.

Le capitaine *Doen* décida de continuer jusqu'à la base de Pochentong, il savait qu'en prenant ce risque il me donnait la seule chance que j'avais de m'en tirer vivant. Pas un des membres de l'équipage n'émit la plus petite remarque pour contester cette décision. La dernière chose dont je me souviens : c'est qu'arrivé à l'hôpital, alors qu'allongé sur un brancard, baignant dans mon sang, je vis notre chef d'Etat Major de l'Air le Général So Satto qui était là avec quelques officiers. Je le revois se pencher sur moi pour me dire quelques mots d'encouragement. Je m'entends encore lui dire cette phrase qui pour moi résumait bien la situation : « Mon général, ils m'ont eu . Puis sous l'effet de la morphine je sombrais dans le néant.

Le capitaine Doeun fut convoqué, le lendemain à l'Etat Major de l'Air, où un officier lui reprocha d'avoir pris la mauvaise décision. Une décision qui selon la vision du monde de ce technocrate avait augmenté le risque de faire perdre un aéronef aux forces aériennes khmères.