

Baptême du feu à la 14e Flottille

Clément Langevin

10 avril 2004

Samedi 10 Avril 2004, une date qui me plonge dans les souvenirs de cinquante ans en arrière. C'est effectivement le 10 Avril 1954, qu'en compagnie de mon ami Serge Petitfour, nous sommes convoqués chez le commandant de la 15ème flottille pour apprendre qu'à ce jour nous sommes mutés à la 14F pour un départ imminent en Indochine, il s'agit de compléter l'effectif pilotes de cette formation. Ainsi, en puisant un pilote à la 12F et six à la 15F, nous nous sommes retrouvés à vingt-quatre dont le quart avec une expérience plutôt réduite sur CORSAIR. Pour ma part, avec 55 heures de vol sur cet appareil, je n'ai jamais utilisé les armes; une mission d'entraînement bombes, roquettes et canons a été programmée le 13 Avril, mais non exécutée à cause de la météo.



Langevin, Durand, Petitfour, Mouchoux, Berger chez Jean - rue Catinat, Saïgon 1954.

Le 15 avril, après un report de 24 heures (encore la météo), nous voilà embarqués à Tunis sur un SE 2010 ARMAGNAC pour Saïgon via Beyrouth, Karachi, Calcutta et 26 heures de vol. Officiellement, nous avons des passeports de fonctionnaires civils en transit, le but étant de ne pas trahir la neutralité des pays à certaines escales. Arrivée à Saïgon le 17 Avril en début de matinée, nous sommes accueillis par les autorités locales, et aussitôt embarqués dans un BRISTOL FREIGHTER, plutôt bruyant, qui nous dépose 2 heures 30 plus tard sur la base aérienne de Tourane (Danang aujourd'hui).





Départ de Bizerte, pour embarquement sur Armagnac à Tunis, destination Saïgon: Mann, x, Langevin, x, x, Bourdon, Berger, Thomas, x, x.

18 Avril, dimanche de Pâques, le porte-avion américain USS SAÏPAN, venant de Yokosuka (Japon) est en baie de Tourane et catapultes 25 AU1 qui nous sont destinés. Du travail en perspective pour les mécanos et les armuriers, mais pour eux, F4U7 ou AU1, c'est toujours un CORSAIR! 22 Avril, enfin un vol d'entraînement bombardement et straffing.



L. V. Menettrier commandant 14F, Bach-Mai 1954

son cap et annonce PAT n°2, 10 degrés à gauche, PAT n°2, 20 degrés à droite et PAT n°3, 10 degrés à droite, et enfin TOP pour la montée. Oh surprise, à l'issue de cette montée, nous nous sommes rendus compte que les patrouilles 3 et 4 se sont croisées dans les nuages, silence radio total, et c'est seulement quelques jours plus tard que le S. M. Thomas, l'équipier n°4, donc le plus bas, nous a avoué avoir vu le croisement des huit avions.

23 Avril, grâce à leur compétence, les techniciens ont réussi à expédier 16 CORSAIRS sur Hanoï—Bach-Mai. Le dispositif est conduit par le commandant L. V. Menettrier et composé de 4 patrouilles n°1 le pacha, n°2 O. E. Nicodémo, n°3 E. V. Pioger et n°4 S. M. Vuillermoz. J'appartiens à la n°4 . Avant l'arrivée à Hanoï, alors que nous volons entre deux couches de nuages, le Pacha donne l'ordre de monter au dessus de la deuxième couche, afin de préparer la percée Gonio par patrouille, il précise



29 Avril, les choses sérieuses commencent, c'est la première mission en haute région près de Sonla, bombardement (coupure de route) puis reconnaissance à basse altitude le long de la route principale 41, accueil par la DCA, immédiatement le Pacha ordonne la mise en place pour le straffing.

01 Mai. Mission sur Dien Bien Phu à trois avions. Bombardement sur position DCA 37mm. Armement 4 bombes de 500 lbs + canons. Pas facile du tout pour le non initié que je suis. Á l'aide de la carte 1/25000e, il faut identifier l'objectif (le lieu car la batterie ne se montre pas). Première difficulté, j'ai dû faire deux piqués sans largage, mais deurement pour identifier l'objectif. Au cours du troisième piqué, je largue ma première bombe, je suis donc en retard de deux tours sur les autres avions. Je plonge pour le quatrième piqué, au début duquel j'entends : VIOLET 3 (c'est moi) larguez tout maintenant et qu'on en finisse (ou quelque chose comme ça). J'ai donc largué les trois bombes restantes, au même instant, j'ai réalisé que l'ordre ne venait pas du header mais du numéro 2. Il est vrai qu'avec tous ces flocons noirs qui apparaissent autour de nous et avec le recul, je comprends que ce n'était pas le lieu idéal pour faire du tourisme, mais au contraire déguerpir au plus vite. Les bombes utilisées pour ce vol étaient munies de fusées spéciales imposant le largage d'une seule bombe par piqué.

Encore une mission à Dien Bien Phu, deux à proximité et voilà la chute du 7 Mai. Après quoi la 14F a continué son activité opérationnelle dans le delta et sur les grandes voies d'accès au delta jusqu'au 20 juillet 1954. 26 juillet, vol de retour sur Saïgon via Tourane. En écrivant ces quelques lignes, j'ai une pensée très forte pour nos deux pilotes :

- O. E. . Nicodemo abattu le 26.05.54;
- S. M. . Lestourgie abattu le 07.07.54.



Jean-Baptiste Nicodemo, Bach-Mai 1954.



Les 25 AU1 livrés à Tourane ont été utilisés en Corée (1952-53) par les VMA 212, 323 et VMF 225. Après l'utilisation par la 14F d'Avril à Octobre 54, 6 ont été détruits et 19 rendus à l'Amérique. Sur ces 19, 16 sont revenus en France entre 1957 et 1958 et seulement quatre ont résisté jusqu'à la fin de la 14F en septembre 1964. Le 129367 sur lequel j'ai fait cette première mission D. B. P. puis un vol en France le 18 Avril 1963. Deux mois plus tard, le 22 juin 1963, mon ami Jean-Claude Marion s'est crashé en mer, côte est de la Sardaigne, suite à une panne moteur.

C. LANGEVIN

liens

- <http://dienbienphu.soforums.com/t902-Le-Corsaire.htm>
- <http://astro-notes.over-blog.fr/2015/07/actualite-aerospatiale-et-astronautique-civile-et-militaire.html>
- <http://www.aeronavale.org/almana/almanac54.htm>