

## Les C119 Fairchild Packet à Dien Bien Phu



**Par Pierre GUIN** : *St Cyr, Promotion Général LECLERC (46/48) – EAT Tours – Affecté à la CRA 1 à Khel (Allemagne) – 2 séjours en Indochine – Retour à Khel – Affecté en Algérie à l'Etat-major 3<sup>ème</sup> bureau - Il démissionne de l'Armée en 1962.*

Ancien de la Livraison par air (Khel, Cat Bi, Toulouse, Blida); Participation aux Expéditions Polaires du Groenland, ponts aériens de Berlin et Dien Bien Phu (base aéroportée nord) 5<sup>ème</sup> Compagnie de livraison par air

Breveté Parachutiste n. 37863 en date du 1<sup>er</sup> déc : 1949

- Chevalier de la Légion d'honneur
- Croix de Guerre des T.O.E (3 citations : 2 étoiles argent / 1 de vermeil)
- Croix de la Vaillance du Vietnam (1 citation : 1 étoile d'argent)
- Chevalier de l'ordre du Million d'Eléphants (Laos)
- Chevalier du mérite civil Tai
- Chevalier de l'Orde royal du Muniseraphon (Cambodge)
- Médaille Coloniale
- Médaille commémorative de la Campagne d'Indochine
- Médaille commémorative des opérations de sécurité et de maintien de l'ordre en AFN
- Croix du Combattant

En 1951, quand je débarquais venant d'une Compagnie de Ravitaillement par Air de métropole, les activités de ravitaillement par air portaient de deux aérodromes, tous deux situés dans la banlieue de Hanoi :

- celui de GIA-LAM, par avions militaires et civils (Aigle-Azur, Cati, Air Outre-mer)
- celui de BAC-MAI par avions militaires uniquement.

En dehors et au nord du Delta jusqu'à la frontière de Chine, de nombreux postes isolés d'importance variable étaient disséminés. Les plus importants, et lorsque le relief le permettait, disposaient d'une piste

d'atterrissage : là était pratiqué le « posé ». Au profit des plus petits, il fallait parachuter ou dropper ( le riz par exemple qui était mis dans deux sacs ; à l'impact le sac intérieur se déchirait).

Fin novembre 1953, une section de Ravitaillement par Air, dont j'étais le responsable, est mise en place à la base aérienne de CAT-BI à HAIPHONG, commandée par une « figure » de l'Armée de l'Air, le Colonel BRUNET.

Elle comprend deux groupes : 1 groupe de conditionnement, 1 groupe de largage.

Les procédures alors en usage, largage de colis de 80 kg maxi, par la porte latérale des DC4 ou Junker, vont changer d'échelle avec l'arrivée simultanée de C119 de l'US Air Force, du matériel de largage lourd et de conseillers venant de la 8081 ST Air Supply basée à ASHIYA au Japon, 12 hommes voués au conditionnement et commandés par le Capitaine Donald FRAZER.

Nos sous-officiers venus de la 1<sup>ère</sup> CRA de KHEL prennent sans peine le relais des conseillers US.

Les pilotes sont mixtes :

- de notre Armée de l'Air, commandés par un homme exceptionnel, le Capitaine SOULAT, décédé en 1995.

Pendant tout le pont aérien, ils voleront de jour (et parfois de nuit).

- Des FLYING TIGERS (du Civil Air Transport), créés par le Général CHENAULT.



- Le risque est leur métier et le pilote « lambda » totalise entre 20 et 30.000 heures de vol. En général ils volent de nuit. L'un d'eux Mc GOVERN, par suite d'un mitraillage sur un moteur, devra crasher son avion dans la jungle et ne reviendra pas. A noter que dans la soute un sous-lieutenant du « Ravitaillement par Air », arrivé de France deux jours plus tôt et dont c'était la première mission. L'arrivée avec les C119, des matériels adaptés à la mission nous laissent pantois : parachutes G12 d'environ 400 m<sup>2</sup>, porteurs d'une tonne, surtout utilisés pour les gaines contenant des obus de 105, parachutes G11 d'environ 700m<sup>2</sup> porteurs de deux tonnes, plateformes métalliques autoporteurs, kits de conditionnements pour canon de 105, plateformes en bois de différentes tailles, manilles, sangles

toutes résistances, estropes,...et bien sûr parachutes de sécurité, pendant le vol, à ouverture commandée, sans oublier les chemins **de** roulement, les chaînes d'arrimages, la dernière sangle à dégrafage rapide et les parachutes extracteurs de charge.

Un déluge de matériels permettant toutes les variantes possibles comme nous le verrons plus loin. Nous larguons une moyenne de 120 à 130 tonnes par jour et chaque jour ou presque, se posent des gros porteurs ayant fait escale à la base de CLARK FIELD aux Philippines qui déversent des matériels neufs.

Sur notre parking réservé sont alignés de 12 à 15 C119 entretenus par les mécaniciens de l'US Air Force et une « baraque de chantier » bourrée d'appareils radios.

Les Viets, une nuit, attaquent le parking mais il est repoussé. Par la suite chaque avion sera individuellement gardé. Un soldat vietnamien de faction gravera avec un clou son nom sur une pale d'hélice (rectangulaire et très longue, en matériau composite) qu'il faudra changer....

Le 4<sup>ème</sup> bureau des FTNV ( Capitaine VERNET) m'avise un jour qu'un bulldozer va être livré et devra être parachuté. Le Capitaine VIAL, du Génie, nous guide pour séparer les éléments du bloc-moteur-chenilles. Deux plateformes G.P sont utilisées. Celle portant les éléments détachés est utilisée en autoporteuse, son parachutage ne pose aucun problème. Celle du bloc-moteur-châssis est utilisée en version roulement, les

parachute  
s étant  
reliés  
directement  
au  
bulldozer.



Dans l'histoire militaire mondiale, parachuter un bulldozer d'environ 6 tonnes ne s'est jamais produit. Nous préparons le conditionnement ( Mdl-chefs TORCATIS et PHEULIN, anciens de la 1 ère CRA) sans penser un instant au danger représenté par l'éjection. « Et si la charge était sortie trop lentement ou s'était coincée en travers de la soute !!!.....le cabrage de l'avion était certain, aussi certain que la chute de l'appareil. ».

Il est évident que vu le poids de la charge et la résistance proverbiale des engins TP, vu aussi le volume du bulldozer augmenté du volume des parachutes, tout conditionnement visant à diminuer l'impact au sol n'était qu'illusoire. De simples coussins parallélépipédiques en feutre furent placés sous le châssis.



Comme  
précisé

plus haut, la plateforme GP était rouleuse et non porteuse, des sangles (4t de résistance chacune destinées à supporter le châssis furent reliées à une manille gros modèle et entre la manille et les parachutes porteurs une « estrope ». Imaginez environ 10 sangles cousues ensemble, collées pour former un cercle d'environ 50cm de diamètre (environ 40t de résistance).

Au choc à l'ouverture occasionné par le déploiement de 3 parachutes G11, soit 2000m<sup>2</sup> de voilure, un freinage se produit sous l'effet d'une charge de 6 tonnes !! Il n'est pas d'une extrême violence mais d'une puissance qui sans valoir  $\frac{1}{2}$  de  $mv^2$ , s'en approche. Et la seule « estrope » de près de 35t de résistance à la traction a cédé.

Le bulldozer a connu la joie de vivre à 250 km/h et l'exploit de faire un trou dans le sol. Une manille peut se déformer, elle ne casse pas.

Pour la préparation du 2<sup>ème</sup> bulldozer, dont j'avais fait une affaire personnelle, (SOULAT aussi...) apporta son moment d'émotion car il fallut près de deux minutes au parachute extracteur pour sortir à bonne vitesse la charge. Le cabrage craint n'arriva pas.

Le largage des matériels axiaux, par l'arrière, offrait et offre toujours des opportunités inattendues. Le Colonel BRUNET, chasseur intrépide, n'avait pas digéré l'attaque de sa base et voulait punir le village d'où étaient partis les viets. Il avait l'idée d'utiliser les C119 pour larguer...du napalm. Ce liquide fut mis en touques de 25 litres, chacune étant équipée d'un allumeur et les touques positionnées sur des plateformes en bois confectionnées à la demande. Restait à trouver le système d'activation des allumeurs, après réflexion, j'ai pensé que les touques tomberaient en chute libre, mais que le plateau en bois, par sa surface et sa légèreté, flotterait dans l'air ; les systèmes d'activation des allumeurs furent donc attachés au plateau de bois.

Comme pour le largage du bulldozer, ce largage de napalm était une première : l'avion arrive à la verticale du village ( coordonnées = X 562 476), les plateaux sortent par un léger cabrage de l'avion, d'un bout à l'autre du village, je n'ai jamais vu, au cours de ma vie, une vision aussi dantesque. Plus tard... j'imaginai la vie de ces habitants vivant paisiblement ( mais se transformant la nuit en guérilleros tueurs ) se montrant du doigt un avion au dessus du village. Un B52 n'aurait pas fait mieux.

Nous sommes en 1997 et retraités, nous avons, à nos âges gagné en expérience et sommes en mesure d'analyser et donc de tirer des leçons. D'abord, que sommes nous allés faire dans cette cuvette ? Pourquoi les patrons de l'époque n'ont-ils pas voulu tenir compte du génie logistique de GIAP (ancien élève de mon beau-père) ?

Il n'a jamais été un grand stratège mais un logisticien hors pair utilisant les moyens dérisoires d'un peuple nombreux et motivé. J'ai sauté en opération au nord de NGHIA-LO et rejoint le 2<sup>ème</sup> REP parti vers l'est sur le piton. La nuit fut une révélation : brusquement, à des kilomètres, les vallées se peuplèrent de « chenilles » éclairées, circulant sur le flanc des vallées, il y avait plus de 10.000 porteurs....

Sur CAT-BI au bureau de renseignement, s'étaient tous les matins les photographies aériennes. Imaginez un point d'appui autour de la cuvette, un matin vous voyez sur la photo un trait se dirigeant vers le point

d'appui, on pense à une erreur de l'appareil de prise de vues et le lendemain, c'est un Y, et puis un Y sur la branche droite, un Y sur la branche gauche : des tranchées dans lesquelles s'engouffraient des centaines d'hommes.

Pourquoi alors s'étonner que les Viets aient pu creuser le sommet des collines et que 200 ou 300 hommes aient réussi à y hisser des canons de 105. Nous n'avons pas su ( les USA non plus ) nous adapter à cette guerre.

Enfin je dois parler du matériel utilisé à CAT-BI : simple, solide, mise en œuvre aisée, réapprovisionnement à profusion. Depuis 1954 ou plus exactement 1962, fin de l'épopée algérienne, avons-nous réussi à mettre au point et à stocker des milliers de parachutes, des plateformes de tous modèles, des kits ?

Pour y avoir été affecté, je suis resté en contact avec le Centre Aéroporté qui prépare les matériels. Sur le bulletin de liaison on parle de « belles charges ». Quand on participe à une chaîne logistique, on ne joue pas l'intellectuel assis au Fouquet's, il n'y a pas de « belles charges », il y a des charges conditionnées à partir de matériels adaptés, simples et nombreux.

Enfin, l'expérience a prouvé que sur une base, la symbiose aviateur-ravitailleur par air est totale. Six mois après la chute de Dien Bien Phu, le Pentagone s'inspirant de l'expérience de CAT-BI a détaché le Ravitaillement Par Air de la Terre pour l'affecter à l'Air.

Merci au Colonel VIAL du Génie, à TORCATIS, à PHELIN, à l'adjudant-chef MAESTRATI moniteur-chef des largueurs, au Colonel BERTIN pour son livre « Packet sur Dien Bien Phu » et à la mémoire du Colonel BRUNET, du Capitaine SOULAT et aux milliers d'autres.....