

UNE CATASTROPHE A BORD !

Ce 19 janvier 1954, le Porte-avions ARROMANCHES croise dans le GOLFE du TONKIN, les Flottilles 3-F avec ses HELLDIVER et 11-F et ses HELLCAT ne vont pas tarder à apponter.

Seuls trois ou quatre avions étaient restés à bord, pour entretien ou réparation, le gros des deux formations ayant été mis à terre afin de gagner du temps sur les zones d'opérations; en effet, opérant à partir du P.A., il fallait calculer pour assurer aux avions trente minutes d'essence pour, en cas d'incident sur le pont, pouvoir faire demi-tour et aller chercher refuge sur la Base de CAT-BI près de HAÏ-PHONG, ce qui bien évidemment réduisait d'autant le séjour sur une zone sensible comme l'était, justement, une plaine qui allait devenir tristement célèbre : la "CUVETTE" de DIEN-BIEN-PHU.

La 33-F avait son « affectation » à terre sur la Base de l'Armée de l'Air BACH-MAÏ près de la capitale HANOÏ, alors que la 11-F avait la sienne à Cat-Bi, plus loin de Dien mais plus près de l'Arro.

Pour simplifier nos échanges, un vocabulaire simplifié était en usage : l'Arro pour l'Arromanches, Dien pour Dien-Bien-Phù, P.A. pour Porte-avions...

Dans le sud de l'Annam, près de NHA-TRANG, la Légion, en « contact » avec deux régiments Viets a demandé l'appui de l'aviation ! C'est loin du Tonkin et des bases disposant des moyens nécessaires ; le P.A. étant une...base mobile peut approcher ses propres avions des lieux de combat : c'est pourquoi il fait des « ronds dans l'eau » en attendant de pouvoir regrouper à son bord les deux Flottilles au complet et mettre cap au sud.

Etant plus près, la 11-F se présente en premier, son Commandant, le Lieutenant de Vaisseau de CASTELBAJAC (ULYSSE en opérations) menant son dispositif de douze avions. La 3-F suit de quelques minutes, menée par son Commandant, le Lieutenant de Vaisseau ANDRIEUX .

La mer est calme, le vent semble juste assez fort pour que le bateau n'ait pas à trop forcer ses machines pour assurer les 33 nœuds souhaités en vent relatif, nécessaires pour des appontages aisés.

Pour assurer un espace de temps nécessaire à la réception des avions : appontage, roulage vers le « parking » à l'avant du pont, relevage des barrières, les 12 avions de la 11-F se répartissent par groupes de quatre. Après avoir défilé par le travers tribord, le leader de chaque groupe, ayant pris une distance suffisante sur l'avant du P.A, quitte ses équipiers par un large virage à gauche qui l'amène en vent arrière, en route parallèle à celle du bateau, les autres suivant, chacun une trajectoire identique un court moment après son prédécesseur.

Etant le n° 2, je prends la suite du Commandant et le surveille pour ne pas arriver trop près, ni trop loin, après lui. Arrivé par le travers de l'arrière du P.A j'amorce le virage qui doit m'amener au point où le batman (officier d'appontage) va me prendre en charge pour me guider avec ses raquettes. !

Mais je vois mon prédécesseur virer sur sa gauche et reprendre de l'altitude : appontage refusé !

J'arrive au point d'où j'aperçois le batman lever ses raquettes et les mettre en position de guidage.

Je suis les indications des raquettes, scrupuleusement, et, arrivé en bonne position sur l'arrière, je « reçois » le « cut » (signe par lequel l'accord d'appontage est donné). Aussitôt, j'applique la procédure : je réduis complètement les gaz en faisant baisser rapidement le nez de l'avion pour bien apprécier ma position sur l'axe du pont, reprenant aussi rapidement la position de cabré qui doit mettre l'avion en contact avec le pont, autant que possible les trois roues en même temps !

J'ai l'impression d'être bien présenté...le contact avec le pont se fait mais un choc violent donne un énorme coup de frein suivi d'une accélération de l'avion ! que s'est-il passé ? la première barrière approche rapidement ! ma tête, alourdie par le casque, « part » en avant ! le « coup du lapin » en sens inverse ! groggy, je me rends quand même compte qu'il se passe quelque chose de grave ! je veux couper les contacts : ma main gauche parvient à atteindre la clé des magnétos et à la tourner, alors que la droite rate le petit levier de la batterie ! Et c'est un deuxième grand choc ! L'avion percute la première barrière : l'aile droite et le moteur se prenant dans les câbles en acier alors que l'aile gauche percute le montant de bâbord de la barrière !celui-ci découpe l'aile sur tout son travers mais sa première branche est sectionnée et l'autre pliée à 180 ° !

Mes pieds, qui étaient tombés des pédales du palonnier dès le premier choc car je n'étais plus en état de les contrôler, dans ce deuxième choc sont passés sous les pédales dans lesquelles butent... le bas de mes tibias, peut-être sauvés de la fracture par la position... providentielle de larges poches au devant du bas des jambes de la combinaison ! Celle de gauche contenant une belle trousse à pansements, celle de droite ayant mon étui à lunettes de soleil, qui prend la forme du bas de la pédale, et un Donald en caoutchouc envoyé par mes parents pour mon Noël ! il en a perdu la voix !

Par la suite, j'ai regretté que ces grandes poches ne soient plus devant !

Vous pensez bien que je mets beaucoup plus de temps à raconter cet accident qu'à le vivre !

Quelques secondes hébété, mais en partie conscient, je réalise quand même qu'il me faut sortir de là ! Me désangler du siège et du parachute, débrancher le cordon radio, et, comme il y avait une « obstruction » à gauche (l'aile rabattue sur le cockpit !) je sors par la droite, devant sauter sur le pont, plus haut que d'habitude ! Quelqu'un s'approche et me demande de le suivre, je reconnais l'un des médecins ; il me fait entrer en salle d'alerte de la flottille située au niveau du pont et munie d'un hublot donnant juste en face de l'avion ! il me donne une cigarette (je fumais, hélas !), me la fait allumer et me dit « je te défends de regarder par là ! » en me désignant le hublot ! et s'installe juste devant, me bouchant la vue sur le pont !

Ma VALISE ! dans la soute de l'avion ! mes cartes et le plateau de navigation ! vite, j'éteins la cigarette et, discrètement, sors de la petite pièce ! évitant de passer par la petite coursive menant tout de suite sur le pont, donc tout près du hublot, je vais sortir un peu plus loin, par la coursive de la passerelle ! Et je peux aller à l'avion, demander au mécanicien présent de sortir ma valise pendant que je vais récupérer mes « outils » au poste de pilotage !

Il m'a été raconté que le médecin obstruteur-de-hublot n'a pas réalisé immédiatement, mais que, sans doute me trouvant une... ressemblance avec son « protégé », il s'est retourné vers la salle et a bien été obligé de comprendre que ce n'était pas une ressemblance !

Plus tard on m'a raconté que des morceaux de l'hélice sont passés juste au-dessus de l'ilot (où se trouve la passerelle, domaine du Commandant du bateau, et différent service), que l'aile découpée s'était dressée et avait entamé une chute vers l'avant du bateau et, au moment de tomber sur le poste de pilotage, donc sur moi, s'était mise à plat en touchant l'avion : j'ai eu chaud ! et ne m'en étais pas aperçu !

Une grande chance qu'il n'y ait pas eu le feu ! le réservoir supplémentaire fixé sous l'avion était complètement écrasé !

Non seulement le pont était « engagé » pour un long moment mais du fait de la mise hors service d'une barrière, le porte-avions était indisponible ! Tous les avions venant embarquer ont du faire demi-tour, se poser à Cat-Bi pour y déjeuner (bien !) refaire les pleins et partir vers Nha-Trang avec escale à TOURANE .

Une heure après, j'étais dans un autre Hellcat, pour rejoindre ma flottille, avec les deux ou trois autres avions restés à bord : ils sont partis sans moi ! mon avion étant tombé en panne totale dans les circuits électriques : je n'avais plus aucun instrument valide !

L'après-midi, comme j'errais, tristement, sur le pont, j'aperçois les deux médecins qui causaient, et, réalisant qu'après un accident, parfois même bénin, il ne m'avait pas été ordonné de me présenter à l'infirmerie ! Alors, je me dirige vers les médecins qui m'accueillent en me demandant, avec le sourire, « avez-vous des problèmes ? », je leur réponds « non ! mais je m'attendais à être convoqué pour un contrôle ! » . Savez-vous ce qu'ils m'ont répondu ? sur le pont, en acier, du porte-avions ! :

- « ce n'était pas la peine ! on voit bien que vous avez les pieds sur terre ! » .

C'est très désagréable de ne pas pouvoir revoler après un accident ! j'ai du attendre plusieurs jours avant d'en avoir la possibilité et de voir l'ARRO reprendre pleinement ses activités (la pièce de rechange se trouvant à...SAÏGON ! Il a fallu des camions, un Dakota et une péniche pour la mener jusqu'en Baie d'Along où le P.A avait jeté l'ancre.

ici, le 11-F-3 est en position de point-fixe : moteur en route, essais de fonctionnement, de la radio, contrôle des indications des instruments. Les hommes des cales et saisines sont prêts à libérer l'avion pour le roulage vers le décollage.

Le réservoir supplémentaire est ce « cigare » accroché sous l'avion.



appontage normal : la crosse a bien pris un brin.
on distingue un des supports escamotables qui permettent de lever les brins de 20 cm environ au-dessus du pont pour faciliter la prise.



zone entre les supports babord des deux barrières :
- on peut voir, à gauche, le montant glissant vers l'avant (à droite) de la première barrière : il est attaché à un « sabot » qui, en glissant vers la droite fait rabattre la barrière sur le pont, libérant le passage des avions et véhicules de servitude : tracteurs et grue mobile.
- à droite : le montant rabattant de la deuxième barrière, il ne fait que tourner autour d'un axe fixé à son pied.
Des supports identiques aux extrémités tribord, contre l'ilot.



sa crosse arrachée, l'avion a continué sa course, animé par une énergie cinétique importante, au vu des dégâts occasionnés sur l'avion et sur la barrière et son support babord. L'hélice est au-dessus de l'eau.

Pour saisir cette vue le photographe a dû s'installer sur un mat d'antenne de radio, rabattue hors du pont !



vue prise entre l'ilot et l'avion, l'aile gauche, arrachée, s'est d'abord dressée puis en pivotant se rabattait sur l'avion, le bord d'attaque vers le cockpit (où se tient le pilote !) pour, au dernier moment re-pivoter et prendre contact ... à plat ! sans pénétrer dans l'habitacle !



la coupure est...nette !
le support de la barrière a eu sa branche pivotante sectionnée et la branche glissante a été pliée !

ères qui sont levées :
dont la branche

visible repose sur un « sabot » qui, glissant vers l'avant (la droite) permettra l'abaissement de la barrière, libérant le passage des avions, et autres véhicules comme les tracteurs et la grue mobile.

- à droite : la branche avant du support de la deuxième barrière qui ne fera que se rabattre selon la branche glissante.



la branche glissante du support babord de la première barrière : il a fallu une certaine puissance pour modifier ainsi ces pièces en acier !
l'autre branche a été sectionnée net !



dans un cas analogue, pour permettre les appontages à suivre, cet avion, irrécupérable, aurait été poussé à la mer (avec ma valise!), mais là, le porte-avion étant indisponible, il a pu être procédé à la récupération des pièces pouvant être réutilisables (et au sauvetage de mes propres affaires !).



le déshabillage a pu être largement effectué...il ne reste plus grand-chose, ni dessus, ni dedans !



triste fin d'un avion !
j'avais de l'amitié pour ces « outils » qui me permettaient de faire ce métier de pilote qui me passionnait et j'avais horreur de leur faire du mal ! C'est bête ! mais...



Le HELLCAT 11 - F - 3 disparaît dans le
GOLFE DU TONKIN fin janvier 1954.



