

## LE MATERIEL PARACHUTE

en

### INDOCHINE

Je suis arrivé en Indochine en octobre 1949. Affecté au service de MATERIEL en Extrême Orient comme "Inspecteur Technique" des matériels aéroportés.

- Breveté parachutiste - Breveté Réparation Entretien et Pliage de parachutes.

La guerre en Indochine fut essentiellement de parachutistes, soumis à de rudes combats parfois meurtriers, contre un adversaire (le viet) qui collait au terrain où la nature entière était à son avantage.

Je n'en connais plus les effectifs, mais de nombreux bataillons (métro - coloniaux - légions et indigènes : vietnamiens, cambodgiens et laotiens) y étaient engagés.

Activité opérationnelle intense et permanente où plusieurs milliers de tonnes de matériel et de vivres furent parachutées, sur des postes fixes ou troupes en opération.

#### ORGANISATION DES TROUPES AEROPORTEES

Le commandement était à SAIGON.

Deux bases aéroportées : - l'une au sud (TAPS) à SAIGON pour aérodrome TAN SON NHUT.

- l'autre au nord (TAPN) à HANOÏ (Tonkin) pour aérodromes BAC MAI et GIA LAM.

Chaque base avait sa propre "section d'entretien et pliage de parachutes" (SEP), composée de PFAT plieuses de parachutes.

D'autre part : une compagnie de ravitaillement par AIR (du TRAIN)

- l'une à SAIGON avec un détachement à TOURANE (centre Annam)  
- l'autre à HANOÏ avec un détachement au LAOS à VIENTIANE, qui possédait en plus une petite maintenance de 700 parachutes à personnel.

Ces compagnies pliaient leurs parachutes à matériel et confectionnaient les colis à larguer.

Les matériels, vivres, comme le personnel para étaient parachutés avec des avions de l'armée de l'AIR (JU 52 au début, puis Dakota C 47 qui prirent le relai, et C 119 US sur la fin, au moment de DIEN BIEN PHU.

## LE MATERIEL

### Organisation du soutien

Un atelier de réparation de parachutes à l'ERGM de SAIGON pour la BAPS.

Un atelier de réparation de parachutes à l'ERM d'HANOI pour la BAPN.

Le personnel était composé de spécialistes parachutes - officiers chef d'atelier et PFAT réparatrices (couturières en somme).

Moyens techniques supplémentaires : une tour de séchage des parachutes.

Et puis : un Inspecteur Technique très qualifié qui a la charge de contrôler l'ensemble de l'entretien des matériels parachutes et donner des directives techniques sur leur conservation et la réparation le cas échéant. Prononcer la réforme de matériels n'offrant plus une sécurité d'emploi suffisante.

L'inspecteur technique doit être un spécialiste en la matière, et si possible breveté parachutiste afin d'avoir la considération des TAP auprès desquelles il doit apparaître à la fois comme un technicien et un utilisateur.

Personnellement, j'étais appelé pour des enquêtes de tous genres (défectuosité du matériel parachute, ou accident de personnel au saut). J'effectuais moi même des sauts d'entraînement, d'expérimentation et même une opération.

En plus, pendant mes inspections du matériel je m'associais aux équipages du ravitaillement par air pour m'assurer du bon comportement du matériel et de son entretien.

Pour certains parachutages de matériel lourd (moteur de jeep, ponts de GMC, etc...) j'étais parfois appelé pour la confection du colis et l'arrimage de plusieurs parachutes (grappe de 3 ou 4 voilures) ce que j'avais appris moi même au cours de mon stage de parachutiste à PAU, alors que j'étais déjà breveté "réparation entretien et pliage de parachutes" donc destiné à devenir un technicien complet.

Il m'est arrivé de me faire parachuter seul sur des zones de parachutage (DZ) au cours d'un ravitaillement par air, pour m'assurer de la bonne récupération et du stockage provisoire des voilures, surtout pour donner des conseils aux bénéficiaires du parachutage.

J'eus la certitude que le service du MATERIEL aéroporté était bien considéré par les TROUPES AEROPORTEES D'INDOCHINE.

Une anecdote durant mon séjour

Enquête d'un accident mortel en cours de saut d'un para du 6° BCP au TONKIN.

Au cours d'un saut d'entraînement, le parachute s'est mis en "torche" et le para s'est écrasé au sol, tué sur le coup. (le parachute avait été mis sous cèlée en attendant ma visite).

Je fus appelé pour l'enquête.

Vérification minutieuse de la voilure (un peu déchirée et maculée de sang) - Pesée précise, et aération et séchage à l'atelier de l'ERM d'HANOI.

Différence de poids après 24 heures : plus de 1 kg donc pliage voilure humide difficilement décelable sur le nylon.

D'autre part, à la SEP l'officier commandant avait sanctionné sévèrement la plieuse de ce parachute l'accusant de malfaçon au pliage. C'était très grave !!

Pour lever le doute : après ma vérification en atelier, le fis replier ce parachute tel quel par la même plieuse (en pleurs) et demanda de m'inscrire pour le saut le lendemain.

Le Colonel DE ROQUIGNY commandant la BAPN informé répondit : le capitaine TARRIDE est un technicien en la matière, il prend ses responsabilités, je ne puis lui refuser.

Le saut fut parfaitement réussi, le parachute s'ouvrit normalement.

J'en informais moi même la plieuse qui à ce moment là pleurait de reconnaissance, et donnais mes conclusions au colonel commandant la base.

Ma conclusion : ce parachute avait été plié sans aération suffisante préalable, peut être même sans nettoyage ni brossage et l'humidité (plus de 1 kg d'eau dans la voile) au cours du saut lors de l'extraction de la voile du sac, celle ci était restée collée ce qui n'avait pas permis son épanouissement dans les 2 premières secondes et la pression extérieure de l'air dans la descente l'avait mise en torche.

L'enquête du commandement par la suite, a confirmé ma conclusion. Ce parachute faisant partie d'un lot provenant d'un saut opérationnel, et vu les besoins immédiats de parachutes pliés, il n'avait pas suivi le cycle normal de sa préparation avant le pliage.

La sanction disciplinaire s'est retournée cette fois sur le lieutenant commandant la SEP responsable de l'entretien des voiles avant le pliage.

Le pliage d'un parachute est chose sérieuse

1°/ la voile doit être sèche et très propre avant le pliage.

2°/ la durée du pliage est réglementée en fonction de l'hygrométrie de l'air (cette durée était fixée par moi même selon les saisons et la région, allant de 15 jours à 1 mois maximum).

Le contrôle : chaque parachute possède un petit carnet de pliage dans une pochette sur le sac, sur lequel il est inscrit : le nom du plieur ou de la plieuse et la date du pliage.

NOTE personnelle

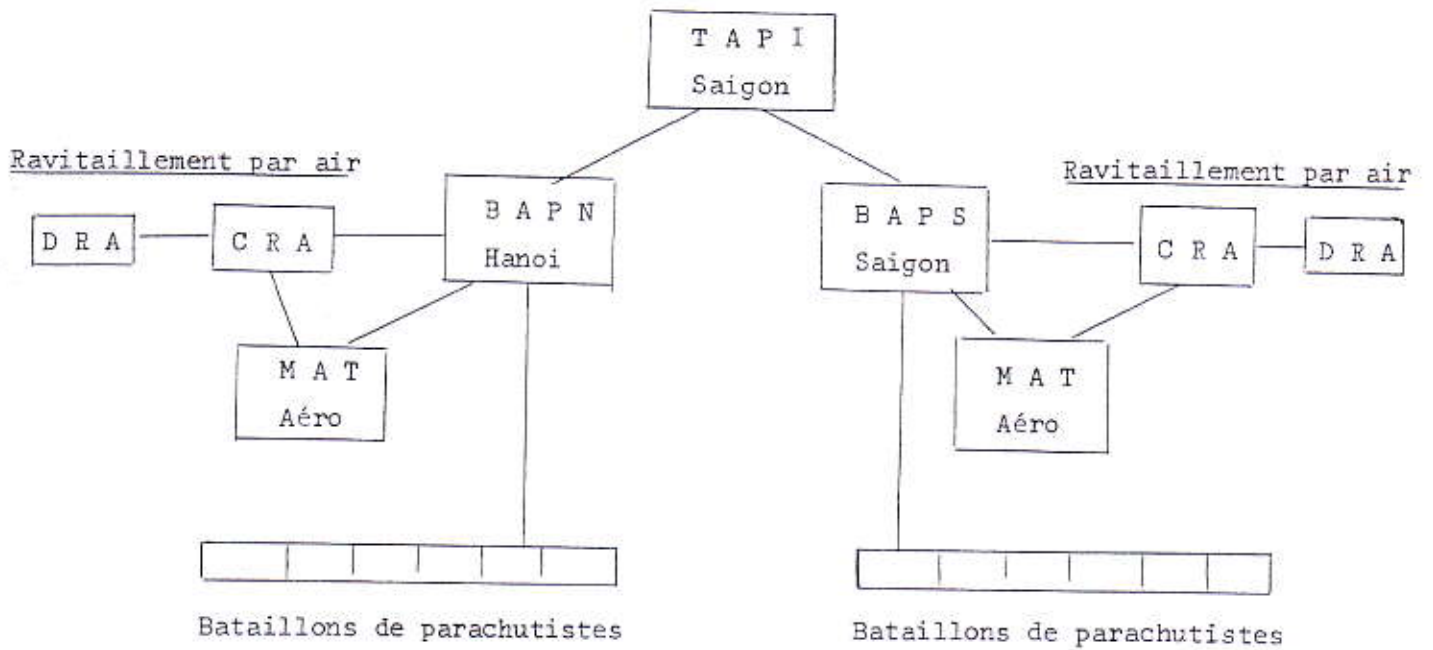
Mon passage dans les troupes aéroportées fut relativement court : trois années seulement mais marquées par le séjour en Indochine. Je totalise 79 sauts dont 50 en Indochine.

J'étais "fana" et mon affectation à la BETAP à PAU après mon séjour, me destinait à faire le stage de moniteur para quand je fus rappelé dans la spécialité ALAT que je possédait déjà.

J'ai laissé parmi les PARAS de nombreux copains dont certains sont tombés là bas !

VOILA POUR LE MATERIEL "PARACHUTISTE"

ORGANIGRAMME DES TAP EN INDOCHINE



AUTRE ANECDOTE

La SOA de Vientiane (LAOS)

Lorsque, de mémoire vécue, j'ai écrit que le Détachement de la Cie de Ravitaillement par AIR de VIENTIAINE détenait, en plus de ses parachutes à matériel une petite maintenance de 700 parachutes à personnel, c'est pour un petit incident peu banal.

Si pour le contrôle d'utilisation des voilures pour les parachutes à personnel il y avait, et il y a toujours je pense, le petit carnet de pliage ; pour les sangles d'ouverture automatique (SOA) j'avais fait coudre sur le dessus du sac attachant à la SOA, une petite étiquette sur laquelle devaient être pointés le nombre de fois qu'elle avait été utilisée pour le saut.

Lors d'une inspection de ce détachement, je demande au MDL chef LACARRIERE (du TRAIN) chargé du magasin parachutes si toutes les étiquettes étaient cousues.

Réponse : Oh oui mon Capitaine.

Tout était bien rangé sur des étagères. J'en prends une au hasard : pas d'étiquette ! Je n'insiste pas. Le sous-officier responsable se rend à l'évidence et ça s'arrête là.

Douze années plus tard, alors que j'étais à l'ESALAT de DAX, Directeur technique et logistique de l'Ecole, vint vers moi un A/C, pilote d'hélicoptères, qui se présente : A/C LACARRIERE et me dit : vous vous souvenez de la SOA de Vientiane ?...

Oui je lui réponds.

Et bien mon Commandant les 700 SOA ont été contrôlées après votre départ et c'était la seule qui n'avait pas d'étiquette.

Nos retrouvailles amicales du hasard, firent l'objet d'un "pot" au bar de l'Ecole.

L'adjudant chef LACARRIERE breveté para et devenu pilote d'hélicoptères, prit sa retraite et nous apprîmes quelques temps plus tard qu'il s'était tué accidentellement en Savoie, pilote d'hélicoptères dans une société civile. Il avait accroché une ligne à haute tension en temps de neige.

LE HASARD et LE DESTIN !

Mes dix années d'Inspecteur technique du MATERIEL (aéroportés et ALAT) furent passionnantes et enrichissantes au contact des hommes au combat car ce furent les trois quarts du temps sur des théâtres opérationnels. J'étais un "technicien" reconnu, mais aussi un soldat, qui me valait d'être aussitôt intégré dans l'arme où j'éprouvais toute la confiance.

Je me souviens de la "devise de l'inspecteur technique" que m'avait donnée le commandant DUMÉZ, vieil inspecteur technique lui-même - auto-chars - des années 1945-1950 :

"Ni éloge ni blâme - Constater et conclure".

Je pense en effet qu'il faut être avant tout un conseiller technique à la hauteur !! pour être bien considéré.

FICHE PARTICULIERE

sur l'historique du soutien technique et  
logistique des parachutes en Indochine

-----

Pour répondre à votre question : qui pliait les parachutes à personnel en INDOCHINE : unités parachutistes ou SEP ?

L'organisation finale du soutien, définie dans mon texte, est celle qui avait évolué au cours des années précédentes au fur et à mesure de l'augmentation des effectifs de troupes et en matériel, qui correspondait à la réorganisation des TAP à l'arrivée du Général DE LATTRE en 1951.

Le pliage des parachutes à personnel s'est effectué soit : par le parachutiste lui-même - soit par des spécialistes dans les unités et par des SEP des bases selon les périodes évolutives de cette guerre.

Reprenons un peu l'historique succinct sur ce sujet dès le début des hostilités en Indochine en 1945.

En 1945 : au début des combats contre les viets et les japonais qui s'y étaient déjà implantés, faisaient l'objet de parachutages de "commandos de la jungle" (type anglais) de faible effectif faute de moyens aériens de transport, et très dispersés sur le territoire.

C'était des paras de la 1/2 brigade parachutiste SAS du Lt Colonel DE BOLLARDIERE (ancien SAS anglais de l'opération d'ARNEM 1943 ?)

Après le saut en opération, le parachutiste n'avait pas le droit d'abandonner son parachute (il n'y avait pas de section de récupération après le saut) et il pliait le parachute lui-même.

1946 : après l'arrivée de la 9<sup>e</sup> DIC et 2<sup>e</sup> DB (Général LECLERC) il fut question de créer un "service technique des unités parachutistes" (STUP) dans le sud à SAIGON.

Ce STUP avait pour travail, d'assumer à la fois :  
- l'entretien, le pliage, la réparation des parachutes et d'assurer l'instruction et l'entraînement des parachutistes formés, en plus le ravitaillement par air - Ces spécialistes étaient des personnels masculins coloniaux, les premiers provenaient de la 1/2 brigade SAS.

Mais parfois sous la pression des besoins logistiques, il y eut des prélèvements de personnel au profit direct des bataillons éloignés des bases, pour plier les parachutes (donc pliage dans les unités dans certains cas).

Les opérations s'étendant dans le nord au Tonkin, en plus du STUP de SAIGON, il s'en créa (à effectif réduit) à HANOI, VIENTIANE et TOURANE.



1947 : La guerre s'étant bien installée sur l'ensemble du territoire et les effectifs en combattants et en matériel augmentant, à l'arrivée de la 25<sup>e</sup> division aéroportée (entièrement métropolitaine) venant de FRANCE, il fut créé les sections d'entretien et pliage (SEP) avec des plieuses spécialisées appartenant à l'Arme, pour rendre le personnel masculin disponible dans les bataillons. Les parachutes étaient pliés et entretenus dans les SEP. Une SEP par base principale SAIGON et HANOI.

1948-1949 : Je pense qu'à ce moment là, en partant du STUP de SAIGON fin 1948 début 1949, le service du MATERIEL métro commença à prendre en charge la réparation des parachutes avec son propre personnel .

Les premiers stages, en ma connaissance eurent lieu vers cette époque à l'ERGM de MONTAUBAN.

Le stage officiers, dont je me trouvais, eut lieu au MATERIEL à FONTAINEBLEAU début 1949 avec comme instructeurs : le Lt Colonel DE ROFFIGNAC (décédé) et le Lieutenant GODRON. Stagiaires : moi même, le Lt LLOSE de Montauban, le Cne MACE (SMBC) devenu chef d'atelier de réparation à HANOI. Fin 1949 mon prédécesseur un Capitaine colonial dont je ne me souviens pas du nom, m'avait bien parlé du STUP, mais déjà nous avions un atelier de réparation de parachutes à l'ERGM de SAIGON avec du personnel féminin formé à MONTAUBAN.

La SEP de la BAPS était installée à GIA DINH banlieue de SAIGON, anciennement STUP je pense.

1949-1952 : Ce fut la période où le soutien technique et logistique des TAPI fut complètement assumé par le MATERIEL, avec pas mal de difficultés pour l'équipement technique relatif à l'aération et au séchage des voilures, ainsi que le stockage des parachutes.

Voilà une bonne information je pense.