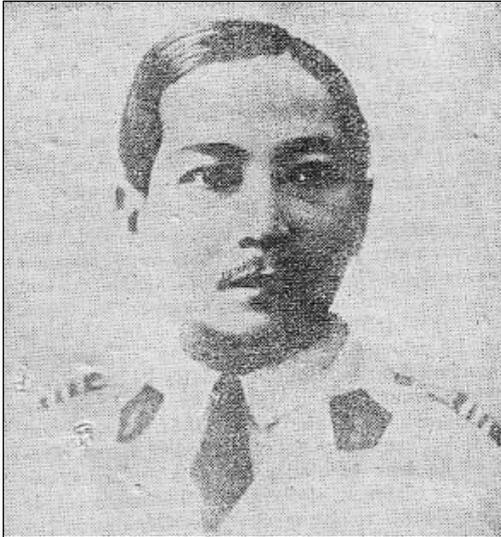


Đỗ Hữu Vị, le premier aviateur vietnamien

Par G.N.C.D. JJR 65



Il n'y a pas si longtemps, deux villes éloignées de 12 000 kms l'une de l'autre avaient chacune une rue baptisée du nom d'un Vietnamien, Đỗ Hữu Vị : Casablanca au Maroc, et Saigon. Et une école portait ce nom à Hà Nội. C'était à la mémoire d'un Vietnamien tué en Europe durant la guerre de 1914-18, pionnier de l'aviation en France, au Maroc, et dans son pays natal, le Viet Nam.

Au début du 20^è siècle, l'ancien maire de Chợ Lớn – ville maintenant englobée dans Saigon – se nommait Đỗ Hữu Phương. Sa famille avait accepté de travailler avec les Français en Cochinchine devenue territoire français car cédée par la Cour de Huê en vertu des 2 traités de 1862 puis 1867 signés du côté vietnamien par Phan Thanh Giản. Chrétien, Phương a fait élever ses enfants (Vị était le 5^è fils) de manière stricte. Et c'est ainsi que Vị, né le 17 février 1883, alla au collège (devenu lycée plus tard) Taberd, à 200 mètres de la Cathédrale de Saigon.

Ce fils
y fit –

comme ses frères - des études brillantes. Tellement brillantes qu'il fut envoyé en France pour y passer son baccalauréat, ce qui coûtait une fortune à l'époque ; l'ancien maire de Chợ Lớn en avait les moyens, car grand propriétaire foncier. Đỗ Hữu Vị réussit son baccalauréat en France, après quelques années au collège catholique Sainte Barbe à Paris. L'influence française eut une conséquence: Vị choisit la voie militaire. Rappelons-nous qu'en ce temps-là, dans la bourgeoisie française chrétienne pratiquante (et le père, Đỗ Hữu Phương., était chrétien et citoyen français), le futur pour des fils, hors la fonction publique, était le choix entre le sabre ou le goupillon : militaire ou prêtre. On « servait ». Đỗ Hữu Vị intégra l'Ecole Spéciale Militaire de St Cyr, pour en sortir sous-lieutenant en 1906.

L'armée française avait à cette période deux priorités : « la ligne bleue des Vosges », due à la perte de l'Alsace-Lorraine en 1870 au profit de l'Empire allemand, et l'expansion coloniale. Venu d'un pays lointain, Đỗ Hữu Vị choisit naturellement les grands espaces d'outre-mer : il alla servir au 1^{er} régiment de la Légion Etrangère au Maroc, se battant entre 1907 et 1910, dans la région d'Oudjda, puis près de la frontière algéromarocaine. Rappelons également que cette frontière était fixée de manière alors arbitraire, l'Algérie n'étant à l'origine qu'une excroissance lointaine de l'Empire Ottoman, conquise par la France. D'où des troubles récurrents entre le Sultanat du Maroc, déjà sous emprise française, et les départements devenus français d'Algérie.



L'AVIATION AU MAROC.
L'arrivée à Marrakech du premier aéroplane
pilote par le lieutenant Đỗ-huu-Vị
(Photo du lieutenant Louis Raymond).

Le jeune lieutenant Vj y trouva l'exutoire à son ardeur de jeune militaire, et s'y signala par son courage visible.

Entretemps, en 1909, un certain Louis Blériot avait réussi l'exploit aléatoire et inimaginable de franchir la Manche par avion. L'opinion publique s'enthousiasmait pour l'aviation. Đỗ Hữu Vj fit de même et décida que l'avenir pour lui passera par l'aviation. Il présenta sa candidature à l'École de Pilotage Militaire et à l'Aéro-Club de France, et fut reçu. Il obtint son brevet de pilote en 1911 et fut le 649^e pilote diplômé en France, le 1^{er} pilote vietnamien diplômé, et le 2^e en provenance du Vietnam après Roland Garros, un autre pilote d'aviation célèbre, également d'origine saïgonnais, et tué en 1914-18 comme lui. Mais n'anticipons pas.

La France, comme toutes les puissances occidentales de l'époque, n'imaginait pas encore le rôle futur et massif de l'aviation militaire. « Du simple sport », disait Joffre, futur commandant en chef français de 1914 à 1916. Or, Vj voulait de l'action. Il s'arrangea pour être affecté dans l'une des premières unités françaises d'aéroplanes servant à l'observation aérienne, qui fut, heureux hasard pour lui, expédiée au Maroc, terrain connu pour Vj. Il s'agissait de repérer les groupés armés de Marocains n'acceptant pas le protectorat français sur le Maroc. Et cela dura d'ailleurs jusque dans les années 1920. Pour sa part, Vj servit ainsi deux ans, jusqu'en 1913. Il « épata » aussi bien les Français que les Marocains : rarissimes étaient les aviateurs basés au Maroc, d'où son nom donné à une rue de Casablanca après sa mort. Car ce fut lui qui effectua la première liaison aérienne Casablanca-Marrakech, atterrissant le 14 décembre 1912 dans la plaine du Guéliz, maintenant devenu le quartier des hôtels de luxe de Marrakech (l'avenue Mohamed VI actuelle), stupéfiant les Marrakechis qui n'avaient pratiquement jamais vu encore d'avion.

Maroc 1912- D H Vj en uniforme sombre à côté du Lt De Lafargue

Son temps d'affectation au Maroc fini, il fallait choisir entre le retour au pays natal ou servir en France. Il décida de retourner au Viet Nam en juin 1914, sa famille lui manquant énormément (cf lettre de Vj à son frère, plus bas), et un objectif formidable se présentant : étudier l'utilisation d'hydravions sur le Mékong au sud et la Rivière Rouge au nord du Vietnam, ce qui n'était pas pour lui déplaire. Mais à peine revenu à Saïgon, la guerre éclata en Europe. Son sang de militaire ne fit qu'un tour : enfin, se battre vraiment et non plus contre des guerrillas, et dans l'aviation ! « Pas question », lui répondit-on, « on a besoin de vous ici, il n'y pas assez d'aviateurs en Indochine, et de plus vous devez expérimenter l'usage des hydravions sur les fleuves ». C'était mal connaître Đỗ Hữu Vj. De bureau militaire en résidence supérieure,



« râlant » partout, il finit par être reçu par le Gouverneur Général de l'Indochine, Van Vollenhoven. La discussion peut être résumée en ces termes : « Monsieur le Gouverneur, vous êtes Français d'origine hollandaise, et vous servez ici, car vous êtes utile ici. Moi, Français d'origine vietnamienne, je serai utile auprès de mes camarades aviateurs, au front » (1). L'argument fit mouche, et Đỗ Hữu Vj prit le bateau pour la France.

Vj arriva sur le front en octobre 1914. Commencèrent alors les missions, à bord de la première génération d'aéroplanes militaires volant péniblement à 120 km/h. De 1914 à 1915, l'aviation fut une arme supplétive, chargée surtout de repérer les travaux d'avancement des tranchées ennemies, car le front s'était stabilisé très vite en France après l'arrêt des Allemands sur la Marne en septembre 1914. Quand deux avions belligérants se rencontraient au début de la guerre, les pilotes (et leurs observateurs quand il y en avait) se tiraient dessus à coups de...carabine et de pistolet. La mort - ou une blessure grave du pilote - signifiait ipso facto la chute de l'avion et la mort assurée lors de l'écrasement au sol : il n'y avait pas encore de parachute. Đỗ Hữu Vj n'en a cure, et poursuit ses missions. Ce ne fut qu'à partir de 1915 que l'aviation devait commencer à être organisée en vraies unités de chasse, de bombardement, et d'observation, toutes armées de mitrailleuses.

Đỗ Hữu Vj décolla un jour de début 1915 sous une météo exécrationnelle en direction des lignes ennemies ; il y effectua les repérages demandés, au vu des tranchées des deux côtés. Au retour, une bourrasque violente de vent déséquilibra son aéroplane qui s'écrasa au sol, heureusement en territoire ami. Extrait péniblement des débris de l'avion, il fut expédié à l'hôpital militaire du Val de Grâce à Paris, dans le coma pendant une semaine : bras gauche déchiré, fractures de la mâchoire et de l'occiput. Et chevalier de la Légion d'Honneur à titre militaire. A peine remis sur pied et désormais dans l'incapacité de piloter à cause de son bras, il obtint d'être réintégré dans l'aviation, mais comme observateur, dans le 1^{er} groupe aérien de bombardement. L'escadrille était basée sur le front Est, ce qui lui permit de survoler profondément avec son pilote l'espace aérien allemand à diverses reprises.

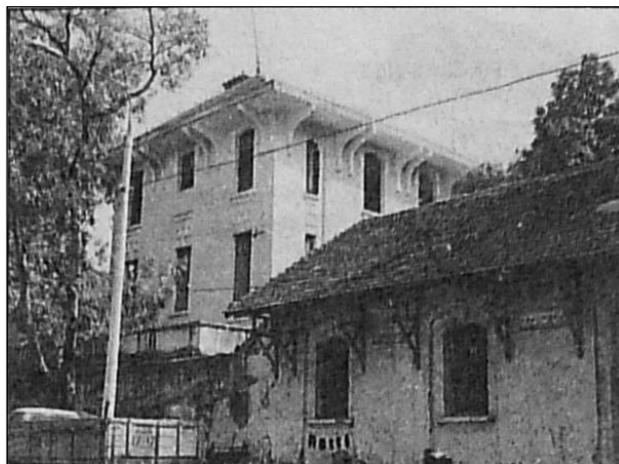
Son infirmité du bras l'empêchait de se « battre vraiment » ; ceci le fit réfléchir, et il accepta finalement de combattre à terre, dans l'infanterie, au sein de son ancien corps la Légion Etrangère. Désormais capitaine, il prit le commandement d'une compagnie dans le secteur de la Somme, à la jonction des armées anglaise et française. C'est là, lors d'une attaque menée en juillet 1916, qu'il tomba tué, criblé de balles, à la tête de sa compagnie. Son corps put être ramené derrière les lignes : vieille tradition de la Légion Etrangère, qui cherche toujours à ramener ses morts. Il fut enterré à Dompierre, sur la Somme. La nouvelle connue, ce fut l'émotion à Saigon : le premier aviateur vietnamien venait d'être tué ! Son « collègue » saïgonnais tout aussi célèbre, Roland Garros, allait être tué 2 ans après, en octobre 1918, peu de temps avant la fin de la guerre.

Il faut noter pour la vérité historique que Đỗ Hữu Vĩ a bien été le premier aviateur vietnamien, mais que durant la guerre de 1914-18, il fut suivi par un certain nombre d'autres, tels Phan Thát Tao, Cao Đắc Minh, et surtout Félix Xuân Nhã, qui fut tué à bord de son avion en 1917, assailli par 4 avions ennemis. Ces aviateurs là ne connurent pas la célébrité, car précédés largement par le flamboyant Vĩ.

Ancienne Ecole Đỗ Hữu Vĩ à

Hà Nội, devenue plus tard le lycée Phan Đình Phùng à

Le deuxième aviateur vietnamien célèbre n'allait en fait être connu que 30 ans après la mort de Đỗ Hữu Vĩ : le lieutenant-colonel d'aviation Nguyễn Văn Hinh, plus tard général commandant l'armée vietnamienne, puis général chef d'état-major adjoint de l'Armée de l'Air française



Les hostilités terminées, le colonel Đỗ Hữu Châm, frère de Vĩ et qui avait aussi opté pour la voie militaire, fit transférer en 1921 les restes de Đỗ Hữu Vĩ. Ramenés à Saigon, ces restes furent ré-inhumés près des tombes ancestrales, dans un terrain familial jouxtant Chợ Lớn. Đỗ Hữu Vĩ n'avait jamais oublié sa famille, et adorait sa mère.

β Timbre édité en 1943

Cette piété filiale se retrouve dans cet extrait d'une lettre écrite en 1914 à son autre frère Đỗ Hữu Trí, alors qu'il rejoignait le front : « *Pauvre Mère, plus je m'éloigne d'elle et plus je me sens ingrat, et je me demande même comment j'ai pu briser ce cœur tant aimé sans sourciller... En souvenir de toutes les gâteries et des préférences que tu m'as toujours témoignées, je te demande de faire l'impossible pour consoler maman...* »

Extrait de la planche d'images d'Epinal sur Đỗ Hữu Vĩ éditée après sa mort



De nos jours, en 2010, la rue de Saigon qui porta jusqu'en 1955 le nom de Đỗ Hữu Vĩ s'appelle la rue Hùynh Thúc Kháng. Elle va de la place du marché central (chợ Bến Thành) au Vieux Marché (Chợ Cũ). Du souvenir de Đỗ Hữu Vĩ ne restent qu'une planche d'images d'Epinal, ancêtre populaire de la bande dessinée, ainsi qu'un timbre édité en 1943 en Indochine, outre quelques articles dans des revues d'anciens militaires. Peu de choses pour celui qui restera à jamais le premier aviateur vietnamien.

G.N.C.D.

Renvoi : (1) article de Phạm Quỳnh, in « Indochine » N° 180 du 10-02-1944