

WIKIPEDIA

# Opération Frequent Wind

L'**opération Frequent Wind** a été la phase finale de l'évacuation des civils américains et des Vietnamiens « en danger » de Saigon, au Sud-Vietnam, avant la prise de contrôle de la ville par l'Armée populaire nord-vietnamienne du Vietnam (PAVN) à la chute de Saigon. Elle a été réalisé les 29 et 30 avril 1975, pendant les derniers jours de la guerre du Vietnam. Plus de 7 000 personnes ont été évacuées par hélicoptère de divers points de Saigon. Le pont aérien a donné lieu à un certain nombre d'images mémorables.

Les plans d'évacuation existaient déjà en tant que procédure standard pour les ambassades américaines. Début mars, des avions à voilure fixe ont commencé à évacuer des civils de l'aéroport de Tan Son Nhat à travers les pays voisins. À la mi-avril, des plans d'urgence étaient en place et les préparatifs étaient en cours en vue d'une éventuelle évacuation par hélicoptère. Alors que l'effondrement imminent de Saigon devenait évident, la marine américaine a rassemblé la Task Force 76 au large des côtes près de Vũng Tàu pour soutenir une évacuation par hélicoptère et fournir un soutien aérien si nécessaire. En l'occurrence, le soutien aérien n'était pas nécessaire car les Nord-Vietnamiens s'arrêtaient pendant une semaine à la périphérie de Saigon, attendant peut-être que le gouvernement sud-vietnamien s'effondre et évitant une éventuelle confrontation avec les États-Unis en permettant l'évacuation sans opposition des Américains de Saigon. <sup>[1][2]</sup>: 14

Le 28 avril, la base aérienne de Tan Son Nhut (à côté de l'aéroport) a essuyé des tirs d'artillerie et des attaques d'avions de l'armée de l'air populaire vietnamienne. L'évacuation à voilure fixe a pris fin et l'opération Frequent Wind a commencé. Au cours de l'évacuation à voilure fixe, 50 493 personnes (dont 2 678 orphelins vietnamiens) ont été évacuées de Tan Son Nhut. <sup>[3]</sup> L'évacuation a eu lieu principalement depuis l'enceinte du Bureau des attachés de défense, commençant vers 14h00 dans l'après-midi du 29 avril, et se terminant cette nuit-là avec seulement des dommages limités aux armes légères aux hélicoptères. L'ambassade des États-Unis à Saigon n'était destinée à être qu'un point d'évacuation secondaire pour le personnel de l'ambassade, mais elle a rapidement été submergée par les évacués et les Sud-Vietnamiens désespérés. L'évacuation de l'ambassade a été achevée à 7h53 le 30 avril, mais certains Américains ont choisi de rester ou ont été laissés sur place et quelque 400 ressortissants de pays tiers ont été laissés à l'ambassade.

## Opération Frequent Wind

Opération d'évacuation de non combattants durant les derniers jours de la chute de Saigon



Un hélicoptère sud-vietnamien est poussé par-dessus bord de l'USS *Okinawa* pour libérer de l'espace sur le pont.

<b>Date</b>	29-30 avril 1975
<b>Emplacement</b>	<u>Saigon</u> , à 17 milles nautiques (31 km) de la péninsule de Vũng Tàu
<b>Résultat</b>	Évacuation réussie

### Belligérants

<span><span><span></span></span><span> </span></span> États-Unis	<span><span><span></span></span><span> </span></span> Vietnam du Nord Viet Cong
<span><span><span></span></span><span> </span></span> Sud Vietnam	<span><span><span></span></span><span> </span></span>

### Commandants et dirigeants

Vice-amiral <u>George P. Steele</u>	Général <u>Văn Tién Dũng</u>
Général <u>Richard E. Carey</u>	

### Pertes et pertes

Des dizaines de milliers de Vietnamiens se sont évacués par voie maritime ou aérienne. Avec l'effondrement du Sud-Vietnam, de nombreux bateaux et navires, des hélicoptères de l'armée de l'air de la République du Vietnam (RVNAF) et

2 tués	Inconnu
au combat 2	
disparus en mer	

certains avions à voilure fixe ont navigué ou volé vers la flotte d'évacuation. Les hélicoptères ont commencé à obstruer les ponts des navires et finalement, certains ont été poussés par-dessus bord pour permettre à d'autres d'atterrir. Les pilotes d'autres hélicoptères ont été invités à déposer leurs passagers, puis à décoller et à s'abandonner en mer, d'où ils seraient secourus. Dans le cadre de l'opération Frequent Wind, un total de 1 373 Américains et 5 595 ressortissants vietnamiens et de pays tiers ont été évacués par hélicoptère. <sup>[3]</sup>: 258 Le nombre total de Vietnamiens évacués par Frequent Wind ou auto-évacués et se retrouvant sous la garde des États-Unis pour être traités comme réfugiés pour entrer aux États-Unis s'élevait à 138 869. <sup>[2]</sup>: 92

Cette opération a également été le premier déploiement de combat de l'avion F-14 Tomcat.

## Contenu

### Planification

#### Préparatifs sur le terrain

#### Options 1 et 2 : évacuation à voilure fixe

#### Groupe de travail 76

#### Tan Son Nhut attaqué

#### Option 4 – Noël blanc en avril

#### Sécurité et soutien aérien

#### Air Amérique

#### Le composé DAO

#### L'ambassade

#### Chaos en mer

#### Résultats de l'évacuation

#### Victimes

#### Monuments commémoratifs

#### Dans la culture populaire

#### Voir aussi

#### Références

#### Lectures complémentaires

#### Liens externes

Collections d'archives

Autre

## Planification

La planification de l'évacuation des Américains et de leurs alliés sud-vietnamiens du Sud-Vietnam avait commencé avant avril 1975. Lorsque le président américain Gerald Ford a rencontré le Conseil de sécurité nationale le 9 avril 1975, Henry Kissinger lui a dit qu'un maximum de 1,7 million de personnes avaient été identifiées comme possiblement évacuées et que celles-ci

comprenaient: les citoyens américains et leurs proches, le corps diplomatique, la Commission internationale de contrôle et de supervision (ICCS), les ressortissants de pays tiers sous contrat par le gouvernement américain et les employés des États-Unis et leurs personnes à charge (estimées à environ 200 000 personnes). En outre, les parents vietnamiens de citoyens américains et de hauts responsables du gouvernement vietnamien et leurs personnes à charge (environ 600 000 personnes) ont également été identifiés comme évacués potentiels, ainsi que les Vietnamiens anciennement employés par les États-Unis et leurs personnes à charge. <sup>[4]</sup>

The original documents are located in Box 1, folder "NSC Meeting, 4/9/75" of the National Security Advisor's NSC Meeting File at the Gerald R. Ford Presidential Library.

Copyright Notice  
The copyright law of the United States (Title 17, United States Code) governs the making of photocopies or other reproductions of copyrighted material. Gerald R. Ford donated to the United States of America his copyrights in all of his unpublished writings in National Archives collections. Works prepared by U.S. Government employees as part of their official duties are in the public domain. The copyrights to materials written by other individuals or organizations are preserved to remain with them. If you think any of the information depicted in the PDF is subject to a valid copyright claim, please contact the Gerald R. Ford Presidential Library.

Procès-verbal de la réunion du Conseil de sécurité nationale du président Gerald Ford le 9 avril 1975, au cours de laquelle les plans d'évacuation ont été largement discutés

Bien que les responsables américains aux plus hauts niveaux de la communauté du renseignement (par exemple, le directeur de la CIA William Colby) étaient certains que le gouvernement sud-vietnamien s'effondrerait, tout le monde dans le gouvernement américain a sous-estimé la vitesse de l'avance nord-vietnamienne pendant l'offensive du printemps 1975 et la rapidité avec laquelle l'armée de la République du Vietnam (ARVN) s'effondrerait. <sup>[4]</sup>

Les plans d'évacuation sont la norme pour les ambassades américaines. <sup>[5]</sup> Le plan de Saigon avait été élaboré sur plusieurs années. <sup>[6]</sup> Initialement nommé « Talon Vise », l'opération a été rebaptisée « Frequent Wind » lorsque le nom de code d'origine a été compromis. <sup>[7]</sup>

En 1975, le plan Frequent Wind visait à évacuer environ 8 000 citoyens américains et ressortissants de pays tiers, mais il n'a jamais été en mesure d'estimer le nombre de Sud-Vietnamiens à inclure. <sup>[6]</sup>: 8 Il y avait environ 17 000 Vietnamiens à risque inscrits sur les listes des ambassades, ce qui, en utilisant une moyenne de sept personnes à charge par famille, signifiait que le nombre de personnes nécessitant une évacuation était de 119 000. Pris avec d'autres catégories de Vietnamiens, le nombre a rapidement dépassé les 200 000. <sup>[6]</sup>: 40 Le plan Frequent Wind prévoyait quatre options d'évacuation possibles : <sup>[6]</sup>: 9

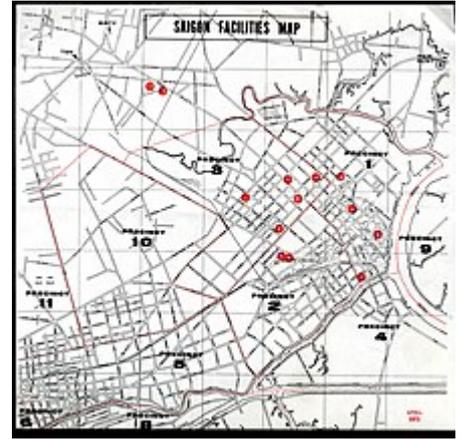
- Option 1 : Évacuation par transport aérien commercial de Tan Son Nhut et d'autres aéroports sud-vietnamiens, au besoin
- Option 2 : Évacuation par pont aérien militaire de Tan Son Nhut et d'autres aéroports sud-vietnamiens, selon les besoins
- Option 3 : Évacuation par ascenseur maritime du port de Saigon
- Option 4 : Évacuation par hélicoptère vers les navires de la marine américaine en mer de Chine méridionale

Avec l'option 4, l'évacuation par hélicoptère devrait être similaire à l'opération Eagle Pull, l'évacuation aérienne américaine de Phnom Penh, au Cambodge, le 12 avril 1975. <sup>[8]</sup>

## Préparatifs sur le terrain

Le 1er avril, un centre de contrôle d'évacuation tenu par l'armée américaine, la marine américaine, l'US Air Force (USAF) et le corps des Marines des États-Unis (USMC) a commencé à fonctionner dans l'enceinte du Defense Attaché Office (DAO) sur des quarts de travail de 12 heures, passant à des quarts de 24 heures le lendemain. <sup>[6]</sup>: 22 Toujours le 1er avril, le Plan Alamo a été mis en œuvre pour défendre le complexe DAO et son annexe afin qu'il puisse servir de zone d'attente pour 1 500 évacués pendant cinq jours. <sup>[6]</sup>: 27 Le 16 avril, Alamo était complet : de l'eau, des rations C, du pétrole, de l'huile et des lubrifiants avaient été stockés ; des générateurs d'électricité de secours avaient été installés; les installations sanitaires ont été achevées; et le fil concertina protégeait le périmètre. <sup>[6]</sup>: 35

Le 7 avril, le pilote d'Air America Nikki A. Fillipi, avec le lieutenant Robert Twigger du Corps des Marines des États-Unis, affecté au DAO en tant qu'officier de liaison de la marine américaine, a inspecté 37 bâtiments de Saigon comme zones d'atterrissage possibles (LZ), en sélectionnant 13 d'entre eux comme aptes à l'emploi. <sup>[9]</sup> Des travailleurs de Pacific Architects and Engineers ont visité chacune des 13 LZ pour enlever les obstacles et peindre les H de la taille d'un hélicoptère UH-1 Huey. <sup>[6]</sup>: 37 Le président Ford, dans un discours au public américain le 11 avril, a promis d'évacuer les civils vietnamiens de diverses catégories. La 9th Marine Amphibious Brigade (9th MAB), qui devait fournir des hélicoptères et une force de sécurité pour l'évacuation, a envoyé une délégation pour consulter l'ambassadeur Graham Martin sur les plans actuels le 12 avril. Martin leur a dit qu'il ne tolérerait aucun signe extérieur que les États-Unis avaient l'intention d'abandonner le Sud-Vietnam. Toute planification devrait être effectuée avec la plus grande discrétion. Le brigadier-général Richard E. Carey, commandant du 9th MAB, s'est envolé pour Saigon le lendemain pour voir l'ambassadeur Martin; il a déclaré plus tard : « La visite a été froide, peu productive et semblait être un irritant pour l'ambassadeur ». <sup>[9]</sup> Treize Marines du détachement des Gardes de sécurité maritime (MSG) ont été déployés dans le complexe DAO le 13 avril pour remplacer huit gardes des Marines qui avaient fourni la sécurité après leur retrait des consulats fermés de Da Nang et Nha Trang. <sup>[6]</sup>: 35



Carte des points de rassemblement pour le personnel américain à Saigon

Fin avril, des hélicoptères d'Air America effectuaient plusieurs navettes quotidiennes de la TF76 au DAO Compound pour permettre au 9th MAB de mener des préparatifs d'évacuation au DAO sans dépasser la limite de 50 militaires américains au Sud-Vietnam des Accords de paix de Paris. Le gouvernement américain continuait de respecter ses obligations en vertu des accords, malgré l'invasion nord-vietnamienne. <sup>[10]</sup>: 178 Fin avril, les Marines du MSG ont reçu l'ordre d'abandonner Marshall Hall/Marine House, leur billet au 204 Hong Thap Tu Street (maintenant 204 Nguyen Thi Minh Khai Street), et de s'installer dans la zone de loisirs dans l'enceinte de l'ambassade. <sup>[3]</sup>: 86

Les deux principaux points d'évacuation choisis pour l'opération Frequent Wind étaient le complexe DAO à côté de l'aéroport de Tan Son Nhut pour les civils américains et vietnamiens évacués, et l'ambassade des États-Unis à Saigon pour le personnel de l'ambassade. <sup>[10]</sup>: 196 Le plan d'évacuation comprenait le stationnement d'autobus et de chauffeurs de bus civils américains dans 28 bâtiments de la métropole de Saigon. Les bus suivraient l'un des quatre itinéraires d'évacuation prévus du centre-ville de Saigon vers le DAO Compound, chaque itinéraire portant le nom d'un sentier de l'Ouest: Santa Fe, Oregon, Texas, etc. <sup>[6]</sup>: 38 <sup>[10]</sup>: 178–179

## Options 1 et 2 : évacuation par avion

À la fin du mois de mars, l'ambassade a commencé à réduire le nombre de citoyens américains au Vietnam en encourageant les personnes à charge et le personnel non essentiel à quitter le pays par des vols commerciaux et par des avions C-141 et C-5 du Military Airlift Command (MAC), qui apportaient toujours des fournitures militaires d'urgence. <sup>[6]</sup>: 20–21 Fin mars, deux ou trois de ces avions mac arrivaient chaque jour et servaient à évacuer des civils et des orphelins vietnamiens. <sup>[6]</sup>: 24 Le 4 avril, un avion C-5A transportant 250 orphelins vietnamiens et leurs escortes subit une décompression explosive au-dessus de la mer près de Vũng Tàu et effectue un atterrissage en catastrophe alors qu'il tente de retourner à Tan Son Nhut; 153 personnes à bord sont mortes dans l'accident. <sup>[6]</sup>: 30–31

La cause de l'accident étant encore inconnue, la flotte de C-5 a été clouée au sol et le pont aérien du MAC a été réduit à l'utilisation de C-141 et de C-130. Plutôt que de charger autant de personnes évacuées que possible, chaque évacué devait avoir un siège et une ceinture de sécurité, ce qui réduisait le nombre de passagers pouvant être transportés sur chaque vol à 94 dans un C-141 et à 75 dans un C-130. Mais ces restrictions ont été assouplies et finalement ignorées à mesure que le rythme de l'évacuation s'accélérait. [6]: 69 gardes armés étaient également présents sur chaque vol pour empêcher le détournement. [6]: 34 transporteurs commerciaux et contractuels américains ont continué à voler à partir de Tan Son Nhut, mais avec une fréquence décroissante. En outre, des avions militaires en provenance d'Australie, d'Indonésie, d'Iran, de Pologne, du Royaume-Uni, de France et d'autres pays sont arrivés pour évacuer le personnel de leur ambassade. [6]: 34

Tout au long du mois d'avril, l'« éclaircie » s'est déroulée lentement, en grande partie parce que le gouvernement sud-vietnamien a été lent à publier des documents permettant aux Américains d'emmener avec eux des personnes à charge vietnamiennes, de sorte que les avions du MAC partaient souvent à vide. [6]: 44 Enfin, le 19 avril, une procédure simple a été mise en place pour d'éclaircir l'enchevêtrement de la paperasse et le nombre de personnes évacuées a considérablement augmenté. [6]: 46 La chute de Xuân Lộc le 21 avril et la démission du président Nguyễn Văn Thiệu le 21 avril ont provoqué une plus grande affluence de foules cherchant à se faire évacuer vers le complexe de la DAO, car il est devenu évident que les jours du Sud-Vietnam étaient comptés. Le 22 avril, 20 vols de C-141 et 20 C-130 par jour transportaient des évacués de Tan Son Nhut à la base aérienne de Clark [6]: à environ 1 000 milles aux Philippines. Le 23 avril, le président des Philippines, Ferdinand Marcos, a annoncé qu'aucun des 2 500 Vietnamiens évacués ne seraient autorisés à se rendre aux Philippines à un moment donné, ce qui augmenterait encore la pression sur mac qui devait maintenant déplacer les évacués hors de Saigon et déplacer quelque 5 000 évacués de la base aérienne de Clark vers Guam, l'île de Wake et la base aérienne de Yokota. [6]: 62 Le président Thiệu et sa famille ont quitté Tan Son Nhut le 25 avril à bord d'un C-118 de l'USAF pour s'exiler à Taiwan. [6]: 67 Le 25 avril également, la Federal Aviation Authority a interdit les vols commerciaux à destination du Sud-Vietnam. Cette directive a par la suite été annulée; certains opérateurs l'avaient ignoré de toute façon. Quoi qu'il en soit, cela a effectivement marqué la fin du pont aérien commercial de Tan Son Nhut. [6]: 66

Le 27 avril, des roquettes PAVN ont frappé Saigon et Cholon pour la première fois depuis le cessez-le-feu de 1973. Les responsables américains ont décidé de cesser d'utiliser les C-141 moins maniables, qui avaient été chargés avec jusqu'à 316 évacués, et d'utiliser uniquement des C-130, qui avaient décollé avec plus de 240. [6]: 69

## Force opérationnelle Task Force 76

Avec la chute imminente de Saigon, entre le 18 et le 24 avril, la marine américaine a assemblé des navires au large de Vũng Tàu sous le commandement de la Task Force 76: [8]

Task Force 76

USS *Blue Ridge* (navire de commandement)

USS *Oklahoma City* (navire amiral de la septième flotte)

Groupe de travail 76.4 (Groupe de transport de mouvement Alpha)

- USS *Okinawa*
- USS *Vancouver*
- USS *Thomaston*



Hélicoptères HH-53 de l'US Air Force sur le pont de l'USS *Midway* pendant l'opération Frequent Wind, avril 1975

- USS Peoria

Groupe de travail 76.5 (Groupe de transport de mouvement Bravo)

- USS Dubuque
- USS Durham
- USS Frederick

Groupe de travail 76.9 (Groupe de transport de mouvement Charlie)

- USS Anchorage
- USS Denver
- USS Duluth
- USS Mobile

Le groupe de travail a été rejoint par :

- USS Hancock
- USS Midway

chacun transportant des hélicoptères de la Marine et de l'Armée de l'air (huit CH-53 du 21<sup>e</sup> Escadron d'opérations spéciales et deux HH-53 du 40<sup>e</sup> Escadron de sauvetage et de récupération aérospatiale <sup>[11]</sup>).

Navires amphibies :

- USS Mount Vernon
- USS Barbour County
- USS Tuscaloosa

Une frégate de missiles guidés :

- USS Worden

et huit types de destroyers pour les tirs navals, l'escorte et la défense de zone, notamment :

- USS Richard B. Anderson
- USS Cochrane
- USS Kirk
- USS Gurke
- USS Rowan
- USS Cook<sup>[12]</sup>
- USS Bausell<sup>[13]</sup>

Les groupes d'attaque de porte-avions USS Enterprise et USS Coral Sea de la Task Force 77 en mer de Chine méridionale ont fourni une couverture aérienne tandis que la Task Force 73 a assuré le soutien logistique.



Carte montrant la disposition des navires de la marine américaine au début de l'opération Frequent Wind



Les navires de la TF 76 attendent au large de Vung Tau le début de l'opération

Le contingent d'évacuation des Marines, la 9e Brigade amphibie des Marines (Groupe opérationnelle 79.1), se composait de trois équipes de débarquement de bataillon (BLT); 2e Bataillon, 4e Marines (2/4), 1er Bataillon 9e Marines (1/9), 3e Bataillon 9e Marines (3/9) et trois escadrons d'hélicoptères HMH-462, HMH-463, HMM-165 ainsi que d'autres unités de soutien du Marine Aircraft Group 39 (MAG-39).

En outre, une flottille de navires du Military Sealift Command (MSC) a été assemblée et ceux-ci ont effectué des évacuations maritimes du port de Saigon, cette flotte comprenait: Remorqueurs:

- *Asiatic Stamina*
- *Chitose Maru*
- *Haruma*
- *Osceola*
- *Shibaura Maru*

et les grands navires de transport suivants:

- *SS American Challenger*
- *SS Boo Heung Pionnier*
- *SS Green Forest*
- *SS Green Port*
- *USNS Greenville Victory*
- *SS Pioneer Contender*
- *SS Pioneer Commander*
- *USNS Sgt. Truman Kimbro*
- *USNS Sergeant Andrew Miller*

## Tan Son Nhut attaqué

Le 28 avril à 18h06, trois A-37 Dragonflies pilotés par d'anciens pilotes de la RVNAF, qui avaient fait défection à l'armée de l'air populaire vietnamienne à la chute de Da Nang, ont largué six bombes Mk81 de 250 lb sur la base aérienne de Tan Son Nhut, détruisant plusieurs avions. Les F-5 de la RVNAF ont décollé à la poursuite, mais ils n'ont pas été en mesure d'intercepter les A-37. [6]: 70 C-130 quittant Tan Son Nhut ont signalé avoir reçu des tirs pavn .51 cal et antiaérien (AAA) de 37 mm, [6]: 71-72 tandis que<sup>des</sup> attaques sporadiques de roquettes et d'artillerie PAVN ont également commencé à frapper l'aéroport et la base aérienne. Les vols de C-130 ont été temporairement arrêtés après l'attaque aérienne, mais ont repris à 20h00 le 28 avril. [6]: 72 À 21h00 le 28 avril, le major-général Homer D. Smith, attaché de défense, a informé le centre de contrôle de l'évacuation que 60 vols C-130 arriveraient le 29 avril pour évacuer 10 000 personnes. [6]: 73



Le RVNAF C-130A brûle à Tan Son Nhut après une attaque à la roquette le 29 avril

À 03h30 le 29 avril, une roquette PAVN a frappé le poste de garde 1 dans l'enceinte de la DAO, tuant instantanément les caporaux de marine McMahon et Judge. Ce sont les dernières victimes terrestres américaines au Vietnam. [14]

À 03h58, le C-130E, #72-1297, piloté par un équipage du 776th Tactical Airlift Squadron, a été détruit par une roquette de 122 mm alors qu'il roulait pour récupérer des réfugiés après avoir déchargé un BLU-82 à la base aérienne de Tan Son Nhut. L'équipage a évacué l'avion en feu sur la voie de circulation et a quitté l'aérodrome à bord d'un autre C-130 qui avait déjà atterri. <sup>[10]</sup>: 182 Ce fut le dernier avion à voilure fixe de l'USAF à quitter Tan Son Nhut. <sup>[6]</sup>: 79 Entre 04h30 et 08h00 jusqu'à 40 obus d'artillerie et roquettes ont frappé autour du complexe DAO. <sup>[6]</sup>: 80

À l'aube, le RVNAF a commencé à quitter au hasard la base aérienne de Tan Son Nhut alors que les A-37, F-5, C-7, C-119 et C-130 partaient pour la Thaïlande tandis que les UH-1 décollaient à la recherche des navires de la TF-76. <sup>[6]</sup>: 81 Certains avions de la RVNAF sont restés pour continuer à combattre l'avancée du PAVN. Un navire de combat AC-119 avait passé la nuit du 28 au 29 avril à larguer des fusées éclairantes et à tirer sur le PAVN qui approchait. À l'aube du 29 avril, deux A-1 Skyraider ont commencé à patrouiller le périmètre de Tan Son Nhut à 2 500 pieds (760 m) jusqu'à ce que l'un d'eux soit abattu, probablement par un missile SA-7. À 07h00, l'AC-119 tirait sur PAVN à l'est de Tan Son Nhut lorsqu'il a également été touché par un SA-7 et est tombé en flammes au sol. <sup>[6]</sup>: 82

Le 29 avril, à 7 heures, le général de division Smith a informé l'ambassadeur Martin que les évacuations à voilure fixe devraient cesser et que l'opération Frequent Wind, l'évacuation par hélicoptère du personnel américain et vietnamien à risque devraient commencer. L'ambassadeur Martin a refusé d'accepter la recommandation du général Smith et a plutôt insisté pour rendre visite à Tan Son Nhut pour examiner la situation par lui-même. À 10h00, l'ambassadeur Martin a confirmé l'évaluation du général Smith et à 10h48, il a contacté Washington pour recommander l'option 4, l'évacuation par hélicoptère. <sup>[6]</sup>: 90 Finalement, à 10 h 51, l'ordre a été donné par le CINCPAC de commencer l'option 4; en raison de la confusion dans la chaîne de commandement, le général Carey n'a reçu l'ordre d'exécution qu'à 12 h 15. <sup>[10]</sup>: 183 À 08h00, le lieutenant-général Minh, commandant de la RVNAF et 30 de son état-major sont arrivés au complexe de la DAO exigeant l'évacuation, signifiant la perte complète du commandement et du contrôle de la RVNAF. <sup>[6]</sup>: 85-87

## Option 4 – Noël blanc en avril

En préparation de l'évacuation, l'ambassade américaine avait distribué un livret de 15 pages intitulé SAFE, abréviation de « Standard Instruction and Advice to Civilians in an Emergency ». Le livret comprenait une carte de Saigon indiquant les « zones de rassemblement où un hélicoptère viendra vous chercher ». Il y avait une page d'insertion qui disait: « Notez le signal d'évacuation. Ne divulguez pas à d'autres membres du personnel. Lorsque l'évacuation est ordonnée, le code sera lu sur la radio des forces armées. Le code est: La température à Saigon est de 105 degrés et augmente. Cela sera suivi par la lecture de I'm Dreaming of a White Christmas. <sup>[15]</sup> Frank Snepp a plus tard rappelé l'arrivée d'hélicoptères à l'ambassade alors que la chanson passait à la radio comme une « époque kafkaïenne bizarre ». <sup>[16]</sup> Les journalistes japonais, craignant de ne pas reconnaître la mélodie, ont dû faire chanter la mélodie par quelqu'un. <sup>[14]</sup>: 63

Après que le signal d'évacuation a été donné, les bus ont commencé à prendre des passagers et à se diriger vers le complexe DAO. Le système a fonctionné si efficacement que les bus ont pu effectuer trois allers-retours au lieu de celui prévu. Le plus gros problème s'est produit lorsque l'unité ARVN gardant la porte principale de Tan Son Nhut a refusé d'autoriser le dernier convoi de bus à entrer dans le complexe DAO vers 17h45. Alors que cela se produisait, une fusillade entre deux unités de l'ARVN a éclaté et a pris les bus les plus à l'arrière dans les tirs croisés, désactivant deux des véhicules. Finalement, le commandant de l'ARVN contrôlant les portes a accepté de permettre aux bus restants d'entrer dans l'enceinte. La menace du général Carey d'utiliser les hélicoptères de combat AH-1J SeaCobra volant au-dessus de leurs têtes a peut-être joué un rôle dans la décision du commandant de l'ARVN. <sup>[10]</sup>: 179-181

## Sécurité et soutien aérien

On ne savait pas si le PAVN et/ou l'ARVN tenteraient de perturber l'évacuation et les planificateurs ont donc dû tenir compte de toutes les éventualités possibles pour assurer la sécurité et le succès de l'évacuation. Le personnel du 9th MAB a prescrit des altitudes, des itinéraires et des points de contrôle pour la sécurité des vols pour l'opération. Pour éviter les collisions en vol, les planificateurs ont choisi des altitudes qui assureraient la séparation du trafic et aussi une capacité de voir et d'éviter la menace de missiles AAA, SA-2 et SA-7 de l'ennemi (6 500 pieds (2 000 m) pour les vols entrant à Saigon et 5 500 pieds (1 700 m) pour ceux sortant de Saigon vers les navires de la marine). Ces altitudes étaient également suffisamment élevées pour éviter les tirs d'armes légères et d'artillerie. <sup>[10]</sup>: 188

Dans le cas où le PAVN ou l'ARVN a abattu un hélicoptère ou qu'un dysfonctionnement mécanique obligeait à effectuer un atterrissage d'urgence en territoire hostile, deux CH-46 en orbite de MAG-39 transportant chacun 15 hommes, des équipes de Marines à réaction rapide du 1er peloton, compagnie A, 1er bataillon, 9e Marines, de l'USS *Blue Ridge*, étaient prêts à atterrir et à assurer la sécurité permettant à un hélicoptère de recherche et de sauvetage de récupérer l'équipage. En outre, deux CH-46 fourniraient des capacités d'évacuation médicale tandis que l'AH-1J SeaCobras volerait à couvert pour les hélicoptères de transport et pour toutes les unités au sol qui demanderaient un soutien. Les SeaCobras pourraient également servir de contrôleurs aériens avancés. <sup>[10]</sup>: 187

Les ailes aériennes de l'USS *Enterprise* et de l'USS *Coral Sea* étaient prêtes à fournir un soutien aérien rapproché et une suppression antiaérienne si nécessaire avec leurs avions d'attaque A-6 et A-7, et fourniraient une couverture de chasse continue sur la route d'évacuation, y compris par VF-1 et VF-2, volant de l'*Enterprise* avec le premier déploiement de combat du nouveau F-14A Tomcat. <sup>[6]</sup>: 98 à 99 avions de l'USAF opérant à partir de la base aérienne de Nakhon Phanom, de la base aérienne de Korat et de la base aérienne d'U-Tapao en Thaïlande étaient également au-dessus de la tête pendant toute la durée de l'évacuation par hélicoptère. Un C-130 Airborne Command and Control contrôlait toutes les opérations aériennes américaines au-dessus de la terre. Les F-4, F-111 et A-7 de l'USAF fournissaient une couverture aérienne pendant la journée, étant remplacés par des AC-130 du 16th Special Operations Squadron la nuit. Les ravitailleurs KC-135 du Strategic Air Command assuraient le ravitaillement en vol. <sup>[6]</sup>: 92



Un F-14A Tomcat de VF-2 est lancé depuis l'USS *Enterprise*, le 29 avril 1975

L'évacuation s'est déroulée sans interférence du PAVN. Les avions volant sur la couverture aérienne pour l'évacuation ont signalé avoir été suivis avec un radar sol-air à proximité de la base aérienne de Biên Hòa (qui était tombée aux mains du PAVN le 25 avril), mais il n'y a pas eu de lancements de missiles. <sup>[6]</sup>: 99 Les dirigeants de Hanoï, estompant que l'achèvement de l'évacuation réduirait le risque d'intervention américaine, avaient apparemment ordonné au général Dũng de ne pas cibler le pont aérien lui-même. <sup>[17]</sup> Les membres de la police de Saigon avaient reçu la promesse d'une évacuation en échange de la protection des bus d'évacuation américains et du contrôle de la foule dans la ville pendant l'évacuation. <sup>[18]</sup> Les troupes mécontentes de l'ARVN ont frappé à plusieurs reprises des hélicoptères américains avec des tirs d'armes légères tout au long de l'évacuation, sans causer de dommages graves. Bien qu'ils aient reçu des tirs sporadiques de PAVN AAA, les avions de l'USAF et de l'USN n'ont effectué aucune attaque sur des sites AAA ou SAM pendant l'évacuation. <sup>[6]</sup>: 111 Cependant, un rapport de l'USAF indique qu'un F-4C Wild Weasel et un F-4D de la 388th Fighter Wing, patrouillaient entre Tan Son Nhut et Bien Hoa vers 16h00 lorsque le Wild Weasel a détecté des émissions radar SAM au nord. Il

s'est immédiatement tourné vers le radar menaçant et quinze à vingt armes antiaériennes se sont ouvertes sur lui et le F-4D. Les quatre membres d'équipage ont estimé avoir reçu plus de 500 obus de 23 mm, 37 mm et 57 mm en l'espace d'une minute. Après avoir reçu la permission du commandant aéroporté, le Wild Weasel a marqué les trois sites de 57 mm avec un missile AGM-45 Shrike et a pris des mesures d'évitement pour échapper aux traceurs qui arrivaient. Ensuite, le F-4D a été autorisé à détruire la batterie de 57 mm et l'a fait avec deux bombes à sous-armes CBU-71 et deux bombes à sous-armes CBU-58, neutralisant le site, à 10 miles (16 km) au nord-est de Saigon, sans endommager aucun des deux avions. <sup>[19]</sup>

Malgré toute l'inquiétude suscitée par ces menaces militaires, la météo présentait le danger le plus grave. Au début de l'opération, les pilotes de la première vague ont signalé que la météo était de 2 000 pieds (610 m) dispersés, 20 000 pieds (6 100 m) couverts avec une visibilité de 15 milles (24 km), sauf dans la brume au-dessus de Saigon, où la visibilité a diminué à un mille. Cela signifiait que des nuages dispersés existaient sous leur trajectoire de vol tandis qu'une solide couche de nuages à plus de deux miles au-dessus de leurs têtes obscurcissait le soleil. Le rideau de brume au-dessus de Saigon a tellement modifié la diminution de la lumière du jour que la visibilité en ligne de mire n'était que d'un kilomètre. Les conditions météorologiques se sont détériorées au fur et à mesure que l'opération se poursuivait. <sup>[10]</sup>: 188

## Air America

Dans le cadre du plan d'évacuation convenu avec le DAO, Air America a engagé 24 de ses 28 hélicoptères disponibles pour soutenir l'évacuation et 31 pilotes ont accepté de rester à Saigon pour soutenir l'évacuation; cela signifiait que la plupart des hélicoptères n'auraient qu'un seul pilote au lieu des deux habituels. <sup>[6]</sup>: 36 Le 29 avril à 8h30, alors que le bombardement de l'aéroport de Tan Son Nhut s'est calmé, Air America a commencé à transporter ses pilotes d'hélicoptères et d'avions à voilure fixe de leurs domiciles à Saigon vers le complexe d'Air America à Tan Son Nhut, en face du complexe DAO. <sup>[20]</sup> Les hélicoptères d'Air America ont commencé à voler vers les LZ sur les toits de Saigon et ont soit transporté les évacués vers le complexe DAO, soit se sont envolés vers les navires de la TF76. <sup>[20]</sup>: 22 À 10 h 30, tous les avions à voilure fixe d'Air America avaient quitté Tan Son Nhut, évacuant tout le personnel non essentiel et autant de Vietnamiens évacués qu'ils pouvaient transporter et se dirigeant vers la Thaïlande. <sup>[20]</sup>: 21 À un moment donné au cours de la matinée, le personnel de la RVNAF a pris cinq ICCS UH-1H Hueys et un Air America Bell 204 de la rampe d'Air America. <sup>[20]</sup>: 20



Des réfugiés sud-vietnamiens arrivent à bord d'un navire de la marine américaine pendant l'opération Frequent Wind.

À 11h00, la situation sécuritaire dans le complexe d'Air America se détériorait car le général Carey ne souhaitait pas risquer ses Marines en étendant son périmètre pour couvrir le complexe d'Air America (LZ 40), de sorte que tous les hélicoptères d'Air America de cette époque opéraient à partir des courts de tennis de l'annexe DAO (LZ 35). <sup>[10]</sup>: 192 <sup>[20]</sup>: 22 Cette décision a créé des problèmes de carburant pour Air America car ils n'avaient plus accès aux approvisionnements en carburant dans leur enceinte et au moins au début, ils se sont vu refuser du carburant par les navires de la TF76. <sup>[20]</sup>: 22-24 Selon les archives navales américaines, à 12h30 un Air America Bell 205 débarque le vice-maréchal de l'air Nguyễn Cao Kỳ, Madame Kỳ, Dorothy Martin (épouse de l'ambassadeur Martin) et d'autres sur l'USS *Denver*; cependant, des rapports contemporains indiquent et des photos montrent que le maréchal Kỳ a piloté son propre UH-1H Huey à l'USS *Midway*. <sup>[20]</sup>: 29

Vers 14 h 30, le Bell 205 d'Air America numéro de série « N47004 » a atterri sur le toit de l'immeuble Pittman au 22, rue Gia Long pour recueillir une source de renseignement vietnamienne de haut rang et sa famille. Le Pittman Building n'était pas un LZ approuvé, mais lorsque le point de ramassage convenu à l'hôtel Lee au 6 Chien Si Circle a été déclaré inutilisable, le chef de station de la CIA, Tom Polgar, a demandé à Oren B. Harnage, chef adjoint de la branche aérienne de l'ambassade, de changer le pick-up pour le Pittman Building, qui était la maison du chef adjoint de la station et avait une cage d'ascenseur censée supporter le poids d'un Huey. Harnage est monté à bord d'un Air America Huey depuis l'héliport sur le toit de l'ambassade et a parcouru la courte distance jusqu'au Pittman Building. Harnage s'est penché hors du Huey et a aidé environ 15 personnes évacuées à monter à bord du Huey depuis l'héliport étroit. <sup>[20]: 27–28</sup> La scène a été filmée par Hubert van Es.



Le air vice-maréchal Ky arrive sur l'USS *Midway*.

Les hélicoptères d'Air America ont continué à faire des ramassages sur le toit jusqu'à la tombée de la nuit, date à laquelle la navigation est devenue de plus en plus difficile. Les hélicoptères ont survolé les LZ désignés pour vérifier qu'aucun Américain n'avait été laissé derrière, puis les derniers hélicoptères (beaucoup à faible consommation de carburant) se sont dirigés vers la TF76, située USS *Midway* ou USS *Hancock* et ont fermé. Tous les vols d'Air America avaient cessé à 21h00. <sup>[20]: 28–29</sup> Avec sa flotte disponible de seulement 20 Hueys (dont 3 ont été saisis, abandonnés ou endommagés à la TF76), Air America avait déplacé plus de 1 000 évacués vers le complexe DAO, l'ambassade ou vers les navires de la TF76. <sup>[20]: 30</sup>

## **Le bureau de l'attaché à la défense (DAO) à Tan Son Nhut**

À 14 h 06, deux hélicoptères UH-1E Huey transportant le général Carey et le colonel Alfred M. Gray Jr. (commandant de l'équipe d'atterrissage régimentaire 4 (RLT4)) ont atterri au complexe DAO. <sup>[6]: 91</sup> Au cours de leur approche du complexe, Carey et Gray ont eu une vue de première main de la puissance de feu du PAVN alors qu'ils bombardaient l'aéroport voisin de Tan Son Nhut avec des tirs au sol, des roquettes et d'artillerie. Ils ont rapidement établi un poste de commandement austère en prévision de l'arrivée des CH-53 des Marines et de la force de sécurité au sol. <sup>[10]: 189</sup>

La première vague de 12 CH-53 du HMH-462 chargés des groupes de commandement « Alpha » et « Bravo » du BLT 2/4, et de la compagnie F et de la compagnie H renforcée est arrivée dans le complexe DAO à 15h06 et les marines se sont rapidement déplacés pour renforcer les défenses du périmètre. Alors qu'ils s'approchaient, les hélicoptères avaient tiré des tirs de fusil et de grenade M-79 des troupes de l'ARVN, mais sans causer de dommages apparents. <sup>[6]: 97</sup> La deuxième vague de 12 CH-53 du HMH-463 a atterri dans le complexe DAO à 15h15 apportant le reste du BLT. Une troisième vague de deux CH-53 du HMH-463 et de huit CH-53C de l'USAF et de deux HH-53 de l'USAF du 40th Aerospace Rescue and Recovery Squadron (tous opérant à partir de l'USS *Midway*) est arrivée peu de temps après. <sup>[10]: 186</sup>

Le groupe de commandement « Alpha », deux compagnies de fusiliers et le peloton de mortier de 81 mm ont été déployés autour du bâtiment du quartier général de la DAO (l'Alamo) et de ses zones d'atterrissage adjacentes. Les compagnies E et F occupaient respectivement les sections nord et sud entre le siège de la DAO et l'annexe de la DAO. Le groupe de commandement « Bravo », composé de deux compagnies de fusiliers et du peloton de fusiliers sans recul de 106 mm, a assumé la responsabilité de la sécurité de l'annexe DAO et de ses zones d'atterrissage adjacentes. La compagnie G occupait la section est de l'annexe, tandis que la compagnie H assumait le contrôle de la section ouest. <sup>[10]: 191-192</sup>

Les HMH-462 CH-53 chargés d'évacués et ont quitté le complexe, ils ont déchargé les premiers évacués livrés par l'opération Frequent Wind à 15h40. [10]: 191 Vers 17 h 30, le général Carey ordonna l'extraction du 3e peloton, compagnie C du BLT 1/9, qui avait été débarqué au complexe DAO le 25 avril pour aider le garde de sécurité maritime. [10]: 196 Entre 19h00 et 21h00, le général Carey a transféré 3 pelotons (130 hommes) de BLT 2/4 dans l'enceinte de l'ambassade pour fournir une sécurité et une assistance supplémentaires à l'ambassade. [10]: 195

À 19 h 30, le général Carey ordonna que les éléments restants qui gardaient l'annexe soient retirés au quartier général de la DAO (l'Alamo) où les derniers évacués attendraient leur fuite. Une fois terminé, le nouveau périmètre défensif n'englobait que LZ 36 et l'Alamo. À 20 h 30, les derniers évacués avaient été chargés sur des hélicoptères. [10]: 197 Une fois l'évacuation des équipes de contrôle de l'atterrissage de l'annexe et d'Alamo terminée, le général Carey ordonna le retrait des forces de sécurité au sol du complexe DAO vers 22h50. [10]: 197 A 23h40 Marines détruisent le terminal satellite, dernier moyen de communication directe du DAO Compound avec le monde extérieur. [6]: 103 Le 30 avril à 00h30, des grenades à thermitte, ayant déjà été placées dans des bâtiments sélectionnés, se sont enflammées alors que deux CH-53 quittaient le parking du DAO transportant les derniers éléments du BLT 2/4. [10]: 197



9ème photo de renseignement MAB du composé DAO avec LZ marqués

9ème carte post-opération MAB du composé DAO et du composé Air America avec LZ marqués

Un Marine assure la sécurité lorsque des hélicoptères atterrissent au complexe DAO

USMC CH-53s à LZ 38



Les évacués vietnamiens montent à bord d'un CH-53 à LZ 39

Photos de reconnaissance aérienne du bâtiment détruit du siège du DAO avec Air America Compound au premier plan

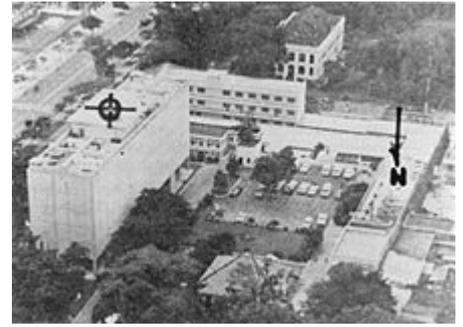
# L'ambassade

Le 25 avril, 40 Marines du 9th MAB à bord de l'USS *Hancock* ont été transportés par des hélicoptères d'Air America en civil vers le complexe DAO afin d'augmenter les 18 gardes de sécurité maritime affectés à la défense de l'ambassade; six autres Marines ont été affectés à la protection de l'ambassadeur Martin. Martin était resté optimiste quant à la possibilité de parvenir à un règlement négocié par lequel les États-Unis n'auraient pas à se retirer du Sud-Vietnam et, dans un effort pour éviter le défaitisme et la panique, il a ordonné au major James Kean, commandant du bataillon des gardes de sécurité marine et commandant de la force de soutien terrestre de l'ambassade des États-Unis, qu'il ne pouvait pas commencer à enlever le tamarinier et d'autres arbres et arbustes qui empêchaient l'utilisation du parking de l'ambassade comme zone d'atterrissage des hélicoptères. <sup>[21]</sup>

Dans la matinée du 29 avril, on estimait qu'environ 10 000 personnes s'étaient rassemblées autour de l'ambassade, tandis que quelque 2 500 personnes évacuées se trouvaient dans l'ambassade et les enceintes consulaires. La foule a empêché l'utilisation de bus pour transporter les évacués de l'ambassade au complexe DAO pour l'évacuation, et les portes de l'ambassade ont été fermées pour empêcher la foule de passer. Les évacués admissibles devaient maintenant se faire connaître des gardes des Marines ou du personnel de l'ambassade qui gardaient les murs et étaient ensuite soulevés par-dessus les murs et dans l'enceinte de l'ambassade. Parmi ceux qui sont arrivés à l'ambassade se trouvaient Phan Quang Đán, ancien vice-Premier ministre et ministre chargé de la protection sociale et de la réinstallation des réfugiés<sup>[14]: 27</sup> et le lieutenant-général Đặng Văn Quang. <sup>[14]: 28</sup>

De 10h00 à 12h00, le major Kean et ses Marines ont abattu le tamarin et d'autres arbres et déplacé des véhicules pour créer un LZ dans le parking de l'ambassade derrière le bâtiment de la chancellerie. Deux LZ étaient maintenant disponibles dans l'enceinte de l'ambassade, le toit pour les UH-1 et les CH-46 et le nouveau parking LZ pour les CH-53 plus lourds.<sup>[21]: 5</sup> 5 UH-1 d'Air America ont commencé à transporter les évacués d'autres points de rassemblement plus petits à travers la ville et à les déposer sur le toit de l'ambassade LZ. À 15h00, les premiers CH-53 ont été aperçus se dirigeant vers le complexe DAO à Tan Son Nhut. Le major Kean a contacté la septième flotte pour l'informer de ses besoins en matière de transport aérien; jusque-là, la flotte croyait que tous les évacués avaient été transportés par autobus de l'ambassade au complexe DAO et que seuls deux hélicoptères seraient nécessaires pour évacuer l'ambassadeur Martin et les Marines de l'ambassade. <sup>[21]: 6</sup>

À l'intérieur de l'ambassade, les évacués avaient trouvé tout l'espace disponible à l'intérieur de l'enceinte de l'ambassade et les évacués et certains membres du personnel ont pris de l'alcool dans les magasins de l'ambassade. <sup>[21]: 6-7</sup> De l'incinérateur flottant sur le toit de l'ambassade flottaient des documents de renseignement et de la monnaie américaine, la plupart carbonisés ; d'autres non. Un responsable de l'ambassade a déclaré que plus de cinq millions de dollars étaient brûlés. <sup>[14]: 30</sup>



Vue aérienne de l'ambassade des États-Unis, Saigon, montrant le bâtiment de la chancellerie (à gauche), le parking (au centre) et le complexe du consulat et Français'ambassade (en haut)



Les derniers membres de la Marine Security Guard atterrissent sur l'USS *Okinawa*

À 17h00, le premier CH-46 a atterri à l'ambassade. Entre 19h00 et 21h00 le 29 avril, environ 130 Marines supplémentaires du 2e Bataillon 4e Marines ont été retirés du complexe DAO pour renforcer la sécurité du périmètre à l'ambassade,<sup>[10]: 195</sup> portant le nombre total de Marines à l'ambassade à 175. <sup>[10]: 196</sup> L'évacuation du complexe DAO a été achevée vers 19h00, après quoi tous les hélicoptères seraient acheminés vers l'ambassade; Le major Kean a été informé que les opérations cesseraient à la tombée de la nuit. Le major Kean a indiqué que la LZ serait bien éclairée et que des véhicules se déplaceraient autour du parking LZ avec leurs moteurs en marche et leurs phares allumés pour éclairer la LZ. <sup>[21]: 6</sup> À 21 h 30, un pilote de CH-53 informa le major Kean que l'amiral Whitmire, commandant de la Force opérationnelle 76, avait ordonné que les opérations cessent à 23 h. Le major Kean a vu l'ambassadeur Martin lui demander de contacter le Bureau ovale pour s'assurer que le pont aérien se poursuivait. L'ambassadeur Martin a rapidement fait part au major Kean que les sorties continueraient d'être effectuées. <sup>[21]: 6</sup> Au même moment, le général Carey rencontre l'amiral Whitmire pour le convaincre de reprendre les vols vers l'ambassade malgré la fatigue des pilotes et la mauvaise visibilité causée par l'obscurité, les incendies et le mauvais temps. <sup>[10]: 198</sup>

Le 30 avril, à 14 h 15, un CH-46 et un CH-53 atterrissaient à l'ambassade toutes les 10 minutes. À ce moment-là, l'ambassade a indiqué que 19 autres ascenseurs complèteraient l'évacuation. <sup>[10]: 199</sup> À cette époque, le major Kean estimait qu'il y avait encore quelque 850 évacués non américains et 225 Américains (y compris les Marines), et l'ambassadeur Martin a dit au major Kean de faire de son mieux. <sup>[21]: 7</sup> À 03h00, l'ambassadeur Martin a ordonné au major Kean de déplacer tous les évacués restants dans le parking LZ qui était le périmètre final des Marines. <sup>[21]: 7</sup> À 03:27, le président Gerald Ford a ordonné qu'aucun ascenseur supplémentaire ne soit autorisé à compléter l'évacuation. <sup>[10]: 200</sup> À 04h30, alors que la limite de 19 ascenseurs était déjà dépassée, le major Kean s'est rendu sur le toit de la LZ et a parlé par radio d'hélicoptère avec le général Carey qui a informé que le président Ford avait ordonné que le transport aérien soit limité au personnel américain. Le major Kean reçut alors l'ordre de retirer ses hommes dans le bâtiment de la chancellerie et de se retirer sur le toit de la LZ pour l'évacuation. <sup>[21]: 7</sup>

Le major Kean retourna au rez-de-chaussée de la chancellerie et ordonna à ses hommes de se retirer dans un grand demi-cercle à l'entrée principale de la chancellerie. La plupart des Marines étaient à l'intérieur de la chancellerie lorsque la foule à l'extérieur de l'ambassade a franchi les portes de l'enceinte. Les Marines ont fermé et verrouillé la porte de la chancellerie, les ascenseurs ont été verrouillés par les Seabees au sixième étage et les Marines ont retiré les cages d'escalier verrouillant les grilles derrière eux. Au rez-de-chaussée, un camion-citerne a été conduit à travers la porte de la chancellerie et la foule a commencé à déferler à travers le bâtiment vers le toit. Les Marines sur le toit avaient scellé les portes et utilisaient *Mace* pour décourager la foule d'essayer de percer. Des coups de feu sporadiques provenant de l'ambassade sont passés sur le toit. <sup>[21]: 7-8</sup>

À 04h58, l'ambassadeur Martin est monté à bord d'un USMC CH-46 Sea Knight, indicatif *d'appel Lady Ace 09* du HMM-165 et a été transporté par vol vers l'USS *Blue Ridge*. Lorsque *Lady Ace 09* a transmis « Tiger is out », les équipages d'hélicoptères qui volaient encore pensaient que la mission était terminée et ont retardé l'évacuation des Marines du toit de l'ambassade. <sup>[22]</sup> Les CH-46 ont évacué l'équipe de débarquement du bataillon à 07h00 et après une attente anxieuse un CH-46 *Swift 2-2* solitaire du HMM-164<sup>[10]: 200</sup> sont arrivés pour évacuer le major Kean et les dix hommes restants des gardes de sécurité maritime, ce dernier hélicoptère a décollé à 07h53 le 30 avril et a atterri sur l'USS *Okinawa* à 08h30. <sup>[21]: 8</sup>

À 11h30, des chars PAVN ont brisé les portes du palais présidentiel à moins de 1 km de l'ambassade et ont hissé le drapeau du Viet Cong au-dessus du bâtiment; la guerre du Vietnam était terminée.

## Chaos en mer

Au cours de l'opération, un nombre inconnu d'hélicoptères de la RVNAF ont décollé de ce qui restait du Sud-Vietnam vers la flotte. Vers 12h00, cinq ou six RVNAF UH-1H et l'un des UH-1H ICCS volés tournaient autour de *Blue Ridge*. Les pilotes de la RVNAF avaient reçu l'ordre, après avoir déposé leurs passagers, d'abandonner leurs hélicoptères et ils seraient ensuite pris en charge par l'un des tenders du navire. Le pilote de l'ICCS volé Huey avait reçu l'avis d'abandonner le quartier bâbord du navire, mais semblait réticent à le faire, volant autour du navire jusqu'à la proue tribord, il a sauté de son hélicoptère à une hauteur de 40 pieds (12 m). Son hélicoptère a fait demi-tour et a heurté le côté de *Blue Ridge* avant de heurter la mer. Le rotor de queue s'est cisailé et s'est encastré dans le moteur d'un Air America Bell 205 qui faisait un ravitaillement à chaud sur l'héliport à l'arrière du navire. Le pilote d'Air America a arrêté son hélicoptère et l'a quitté. Quelques instants plus tard, un RVNAF UH-1H a tenté d'atterrir sur l'héliport, des rotors verrouillés avec la air america bell, le poussant presque par-dessus bord. [20]: 24-25 Un Air America Bell 204 volé a atterri sur *Kirk*, d'où les pilotes de l'US Navy l'ont piloté à *Okinawa*. [20]: 20

Tant d'hélicoptères de la RVNAF ont atterri sur les navires TF76 que quelque 45 UH-1 Hueys et au moins un CH-47 Chinook ont été poussés par-dessus bord pour faire de la place pour plus d'hélicoptères à atterrir. [6]: 118 autres hélicoptères ont déposé leurs passagers et ont ensuite été abandonnés en mer par leurs pilotes, près des navires, leurs pilotes se renflouant au dernier moment pour être récupérés par des bateaux de sauvetage. [23]

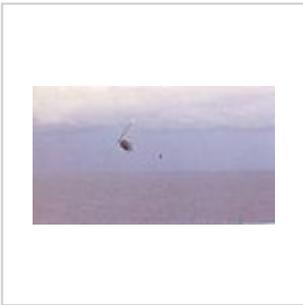
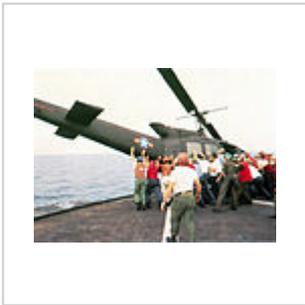


Les étalons de mer de retour du complexe DAO s'approchent de l'USS *Midway*

Évacués déchargés sur l'USS *Midway*

RvNAF Hueys et un CH-47 Chinook arrivent à l'USS *Midway*

RVNAF Huey plein avec des évacués sur le pont de l'USS *Midway*



RVNAF Huey est poussé par-dessus bord de l'USS *Midway*.

Le pilote de la RVNAF saute de son Huey après avoir largué des évacués sur l'USS *Midway*

L'un des événements les plus notables s'est produit à *Midway* lorsque le pilote d'un Cessna O-1 de la RVNAF a laissé tomber une note sur le pont du porte-avions. La note disait : « Pouvez-vous déplacer ces hélicoptères de l'autre côté, je peux atterrir sur votre piste, je peux voler 1 heure de plus, nous avons assez de temps pour bouger. S'il vous plaît, sauvez-moi. Major Buang, épouse et 5 enfants. » Le commandant de *Midway*, le capitaine L.C. Chambers, ordonna à l'équipage du poste de pilotage de dégager la zone d'atterrissage; dans le processus, environ 10 millions de dollars d'hélicoptères UH-1 Huey ont été poussés par-dessus bord en mer de Chine méridionale. Une fois le pont dégagé, le major Buang s'est approché du pont, a rebondi une fois, puis a atterri et s'est arrêté avec de la place à revendre. <sup>[24]</sup> Le major Buang est devenu le premier pilote à voilure fixe de la RVNAF à atterrir sur un porte-avions. Un deuxième Cessna O-1 a également été récupéré par l'USS *Midway* dans l'après-midi. <sup>[6]</sup>: 121



Le major Buang à l'approche finale



Les principaux taxis de Buang s'arrêtent



L'équipage du pont intermédiaire entoure le major Buang et sa famille

En même temps que l'évacuation aérienne, des dizaines de milliers de Sud-Vietnamiens ont fui vers la TF-76 à bord de jonques, de sampans et de petites embarcations. Les remorqueurs MSC ont tiré des barges remplies de personnes du port de Saïgon vers la TF-76. Une flottille de la marine de la République du Vietnam 26 et d'autres navires se sont concentrés au large de l'île de Long Son au sud-ouest de Vũng Tàu avec 30 000 marins, leurs familles et d'autres civils à bord. Dans l'après-midi du 30 avril, la TF-76 s'est éloignée de la côte, ramassant d'autres réfugiés au fur et à mesure. Le 2 mai, la Task Force 76, transportant les évacués de l'opération Frequent Wind et 44 000 évacués en mer, et le groupe de la marine RVN ont mis les voiles pour des centres d'accueil aux Philippines et à Guam. <sup>[8]</sup>

## Résultats de l'évacuation

Au cours de l'évacuation à voilure fixe, 50 493 personnes (dont 2 678 orphelins vietnamiens) ont été évacuées de Tan Son Nhut. <sup>[6]</sup>: 122 pilotes de la Marine ont accumulé 1 054 heures de vol et effectué 682 sorties tout au long de l'opération Frequent Wind. L'évacuation du personnel du complexe DAO avait duré neuf heures et impliquait plus de 50 hélicoptères du Corps des Marines et de l'Armée de l'air. Lors de l'évacuation par hélicoptère, un total de 395 Américains et 4 475 ressortissants vietnamiens et de pays tiers ont été évacués de l'enceinte du DAO<sup>[10]</sup>: 197 et 978 autres ressortissants américains et 1 120 ressortissants vietnamiens et de pays tiers de l'ambassade,<sup>[10]</sup>: 201 donnant un total de 1 373 Américains et 5 595 ressortissants vietnamiens et de pays tiers. En outre, la compagnie Air America et les avions sud vietnamiens ont participé à des évacuations supplémentaires. De nombreux Vietnamiens évacués ont été autorisés à entrer aux États-Unis en vertu de la loi sur l'aide aux migrations et aux réfugiés en Indochine.

Quelque 400 personnes évacuées ont été laissées à l'ambassade, dont plus de 100 citoyens sud-coréens; parmi eux se trouvait le général de brigade Dai Yong Rhee, chef du renseignement à l'ambassade de Corée du Sud à Saigon. <sup>[25][26]</sup> Les civils sud-coréens ont été évacués en 1976, tandis que le général Rhee et deux autres diplomates ont été retenus captifs jusqu'en avril 1980. <sup>[27]</sup> Quarante-neuf Américains, y compris des personnes à charge, ont également été laissés pour compte ou ont choisi de rester à Saigon. Ils ont été évacués à Bangkok le 1er août 1976. <sup>[28]</sup>

Bien que l'opération elle-même ait été un succès, les images de l'évacuation symbolisaient le gaspillage et la futilité ultime de l'implication américaine au Vietnam. Le président Ford l'a plus tard qualifié de « période triste et tragique de l'histoire de l'Amérique », mais a fait valoir que « vous ne pouviez pas vous empêcher d'être très fier de ces pilotes et d'autres qui menaient l'évacuation ». <sup>[29]</sup> La promesse de Paix avec Honneur de Nixon au Vietnam était devenue une défaite humiliante qui, avec le Watergate, a contribué à la crise de confiance qui a affecté l'Amérique tout au long des années 1970. <sup>[30]</sup>

## Victimes

---

Pour une opération de la taille et de la complexité de Frequent Wind, les pertes furent relativement légères. Les caporaux de marine McMahon et Judge, tués dans l'enceinte de la DAO, étaient les seuls membres des forces américaines tués au combat au cours de l'opération et ils étaient les dernières victimes terrestres américaines au Vietnam. <sup>[14]</sup>: 56-7 Un Marine AH-1J SeaCobra a manqué de carburant lors de la recherche de l'USS *Okinawa* et a abandonné en mer, les deux membres d'équipage ont été secourus par un bateau de l'USS *Kirk*. <sup>[10]</sup>: Le CH-46F *Swift 1-4 du HMM-164* de l'USS *Hancock* piloté par le capitaine William C. Nystul<sup>[31]</sup> et le premier lieutenant Michael J. Shea<sup>[32]</sup> s'écrase en mer à son approche du navire après avoir effectué une mission de sauvetage maritime et aérien de nuit. Les deux membres d'équipage enrôlés ont survécu, mais les corps des pilotes n'ont pas été retrouvés. La cause de l'accident n'a jamais été déterminée. <sup>[10]</sup>: 201

## Mémoriaux

---

Lors de la démolition de l'ambassade, l'escalier métallique menant du toit à l'héliport a été enlevé et renvoyé aux États-Unis, où il est maintenant exposé au Gerald R. Ford Presidential Museum. <sup>[33]</sup>

Le Cessna O-1 Bird Dog que le major Buang a débarqué sur l'USS *Midway* est maintenant exposé au National Museum of Naval Aviation de la Naval Air Station Pensacola, en Floride. <sup>[34]</sup> L'USS *Midway* est un navire-musée de San Diego. *Lady Ace 09*, ch-46 numéro de série 154803, est maintenant exposé au Flying Leatherneck Aviation Museum à San Diego, en Californie. <sup>[35]</sup>

## Dans la culture populaire

---

Dans l'après-midi du 29 avril 1975, Hubert van Es, photographe basé à Saigon pour United Press International, a pris la photo emblématique de l'opération Frequent Wind d'un UH-1 d'Air America sur un toit pour ramasser des évacués vietnamiens. <sup>[36][37]</sup> Le bâtiment sur la photo était l'immeuble Pittman Apartment au 22 Gia Long Street (maintenant 22 Lý Tự Trọng Street), qui a été utilisé comme résidence par divers employés de l'ambassade, de la CIA et de l'USAID. Il a souvent été identifié à tort comme l'ambassade des États-Unis. <sup>[38]</sup> La photo d'Hubert van Es est fréquemment utilisée dans les caricatures politiques commentant la politique étrangère américaine. <sup>[39]</sup>

Le deuxième acte de la comédie musicale *Miss Saigon* dépeint des événements qui ont précédé et pendant l'opération Frequent Wind, les principaux protagonistes (Chris et Kim) étant séparés à la suite de l'évacuation. L'écrivain Claude-Michel Schönberg a reconnu que la comédie musicale a été inspirée par des images de l'évacuation. Hugh van Es a estimé que *Mlle Saigon* avait détourné sa photo et a envisagé une action en justice contre l'émission, mais a décidé de ne pas le faire. <sup>[40]</sup>



Le toit du bâtiment situé au 22 Gia Long Street en 2002

Dans *Les Simpson* à la fin de l'épisode 16 de la saison 6, Bart vs. Australia, les Simpson sont évacués de l'ambassade américaine alors que des Australiens en colère se rassemblent à l'extérieur dans une scène qui rappelle la célèbre photo d'Hubert van Es. Homer demande au pilote de l'hélicoptère s'ils sont emmenés sur un porte-avions et on lui dit que « le navire le plus proche est l'USS *Walter Mondale*. C'est un navire de blanchisserie ». <sup>[41][42]</sup>

L'opération a fait l'objet du documentaire de PBS de 2014 *Last Days in Vietnam*. <sup>[43]</sup>

## Voir aussi

- Opération Eagle Pull
- Opération Babylift
- Opération Nouvelle Vie
- Incident de Mayaguez

## Références

Cet article incorpore du matériel du domaine public provenant de sites Web ou de documents du Corps des Marines des États-Unis.

- Summers, Harry G. (1995). *Atlas historique de la guerre du Vietnam*. Houghton Mifflin. p. 202. ISBN 9780395722237.
- Thompson, Larry (2009). *Travailleurs réfugiés dans l'exode indochinois : 1975-1982*. MacFarland & Co. ISBN 9780786445295.
- Drury, Bob; Clavin, Tom (3 mai 2011). *Last Men Out: The True Story of America's Heroic Final Hours in Vietnam*. Simon et Schuster. p. 258. ISBN 978-1-4516-1025-3.
- Réunion du CNS, 9 avril 1975 ([https://commons.wikimedia.org/wiki/File:NSC\\_Meeting,\\_April\\_9,\\_1975\\_%28topic-\\_Vietnam,\\_Cambodia%29%28Gerald\\_Ford\\_Library%29%281552383%29.pdf](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:NSC_Meeting,_April_9,_1975_%28topic-_Vietnam,_Cambodia%29%28Gerald_Ford_Library%29%281552383%29.pdf)), p. 26
- Manuel de campagne de l'armée américaine 90-29: Plan d'action d'urgence de l'ambassade (<http://www.globalsecurity.org/military/library/policy/army/fm/90-29/Ch3.htm>) (consulté le 28 avril 2015)
- Tobin, Thomas (1978). *USAF Southeast Asia Monograph Series Volume IV Monographie 6: Last Flight from Saigon*. Imprimerie du gouvernement américain. ISBN 978-1-4102-0571-1. Cet article incorpore du texte provenant de cette source, qui est dans le domaine **public**.
- Butler, David (1985). *La chute de Saigon: scènes de la fin soudaine d'une longue guerre*. Simon et Schuster. ISBN 0-671-46675-5.
- « Chapitre 5: Le rideau final, 1973 – 1975 » (<http://www.history.navy.mil/seairland/chap5.htm>). history.navy.mil. 2000. (consulté le 24 juillet 2007) Cet article incorpore du texte provenant de cette source, qui est dans le domaine **public**.

9. « *Air America: A joué un rôle crucial dans l'évacuation d'urgence par hélicoptère de Saigon p.1* ». (<http://www.historynet.com/air-america-played-a-crucial-part-of-the-emergency-helicopte-r-evacuation-of-saigon.htm>) Historique Net. (consulté le 29 avril 2011)
10. Dunham, le major George R.; Quinlan, colonel David A. (1990). *U.S. Marines in Vietnam: The Bitter End, 1973–1975 (Marine Corps Vietnam Operational Histories Series)* ([https://www.marines.mil/Portals/1/Publications/U.S.%20Marines%20in%20Vietnam\\_The%20Bitter%20End%201973-1975%20%20PCN%201900310900\\_1.pdf](https://www.marines.mil/Portals/1/Publications/U.S.%20Marines%20in%20Vietnam_The%20Bitter%20End%201973-1975%20%20PCN%201900310900_1.pdf)) (PDF). Washington D.C.: Division de l'histoire et des musées; Quartier général, Corps des Marines des États-Unis. ISBN 978-0-16-026455-9. *Cet article incorpore du texte provenant de cette source, qui est dans le domaine public.*
11. Tilford, Earl (1980). *Recherche et sauvetage en Asie du Sud-Est 1961-1975*. Bureau de l'histoire de l'armée de l'air. p. 143. ISBN 978-1-4102-2264-0. *Cet article incorpore du texte provenant de cette source, qui est dans le domaine public.*
12. « *Opération Frequent Wind : 29-30 avril 1975* ». (<http://www.navalhistory.org/2010/04/29/operation-frequent-wind-april-29-30-1975>) *Blog d'histoire navale*. US Naval Institute – Naval History & Heritage Command. 29 avril 2010. (consulté le 5 avril 2013)
13. « *USS Bausell Operation Frequent Wind* » (<https://web.archive.org/web/20110724082745/http://www.ussbausell.com/page4.html>). Archivé à partir de l'original le (<http://www.ussbausell.com/page4.html>) 24 juillet 2011. (consulté le 11 avril 2011)
14. Pilger, John (1975). *Le dernier jour*. Livres de groupe miroir. p. 56 à 57. ISBN 978-0-85939-051-4.
15. Schudel, Matt (31 mars 2014). « *Thomas Polgar, fonctionnaire de la CIA lors de la chute de Saigon, meurt* ». ([https://www.washingtonpost.com/national/thomas-polgar-cia-official-during-the-fall-of-saigon-dies/2014/03/31/f11d6f36-b6a5-11e3-a7c6-70cf2db17781\\_story.html](https://www.washingtonpost.com/national/thomas-polgar-cia-official-during-the-fall-of-saigon-dies/2014/03/31/f11d6f36-b6a5-11e3-a7c6-70cf2db17781_story.html)) *Le Washington Post*. (consulté le 24 février 2015)
16. « *Entretien avec Frank Snep, 1981* » (<http://openvault.wgbh.org/catalog/openvault:343>). Médiathèque et archives de la WGBH. 14 octobre 1981. (consulté le 3 novembre 2010)
17. Snep, Frank (1977). *Intervalle décent: Un compte rendu d'initié de la fin indécente de Saigon raconté par l'analyste en chef de la stratégie de la CIA au Vietnam*. (<https://archive.org/details/decentintervalin00snep/page/478>) Maison aléatoire. p. 478 (<https://archive.org/details/decentintervalin00snep/page/478>). ISBN 0-394-40743-1.
18. Tanner, Stephen (2000). *Retraites épiques: De 1776 à l'évacuation de Saigon*. Sarpedon. p. 314. ISBN 1-885119-57-7.
19. Hartsook, E.H. (1975). *L'armée de l'air en Asie du Sud-Est La fin de l'implication américaine 1973 - 1975* (<https://media.defense.gov/2011/Mar/23/2001330102/-1/-1/0/AFD-110323-032.pdf>) (PDF). Bureau de l'histoire de l'armée de l'air. p. 126 à 7. ISBN 9781780396521. *Cet article incorpore du texte provenant de cette source, qui est dans le domaine public.*
20. Leeker, Dr Joe F (2009). « *Air America in South Vietnam III: The Collapse* » (<https://web.archive.org/web/20101105213959/http://www.utdallas.edu/library/collections/speccoll/Leeker/history/Vietnam3.pdf>) (PDF). Université du Texas à Dallas. p. 19. Archivé à partir de l'original (<http://www.utdallas.edu/library/collections/speccoll/Leeker/history/Vietnam3.pdf>) (PDF) le 5 novembre 2010.
21. « *Major James H, Kean SSN/0802 USMC, After Action Report 17 avril-7 mai 1975 p. 3* » (<http://fallosaigon.org/orig/final.htm>). Fallosaigon.org. (consulté le 26 mai 2014)
22. Mason, Margie (30 avril 2015). « *Les derniers Marines américains à quitter Saigon décrivent le chaos de la fin de la guerre du Vietnam* ». (<https://www.chicagotribune.com/nation-world/chicagotribune-marines-20150430-story.html>) *chicagotribune.com*. (consulté le 15 août 2021)
23. Bowman, John S. (1985). *La guerre du Vietnam : un almanach*. (<https://archive.org/details/vietnamwaralmana00bowm>) Livres Pharos. p. 434 (<https://archive.org/details/vietnamwaralmana00bowm/page/434>). ISBN 0-911818-85-5.
24. Warren, JO2 Kevin F (juillet 1975). *Naval Aviation News: Installez-vous au sanctuaire*. Chef des opérations navales et du Commandement des systèmes aéronavales. p. 32 à 33.

25. Clarke, Thurston (2019). *Sortie honorable: Comment quelques Américains courageux ont tout risqué pour sauver nos alliés vietnamiens à la fin de la guerre.* (<https://books.google.com/books?id=HlpnDwAAQBAJ>) Groupe d'édition Knopf Doubleday. p. 434 (<https://books.google.com/books?id=HlpnDwAAQBAJ&pg=PT434&dq=%22rhee+dai+yong%22+intelligence>). ISBN 978-0-385-53965-4.
26. Isaacs, Arnold (1998). *Sans honneur : Défaite au Vietnam et au Cambodge.* JHU Presse. p. 473. ISBN 978-0-8018-6107-9.
27. « L'ancien diplomate sud-coréen se réconcilie avec ses ravisseurs vietnamiens ». (<http://news.groups.derkeiler.com/Archive/Soc/soc.culture.china/2005-11/msg00591.html>) Agence de presse Yonhap. 11 mars 2005.
28. « 38 Américains évacués du Vietnam ». (<https://news.google.com/newspapers?nid=348&dat=19760801&id=zXs1AAAAIBAJ&pg=6040,547401&hl=en>) Rome News-Tribune. 1er août 1976. (consulté le 22 septembre 2016)
29. « Entretien avec Gerald R. Ford, 1982 » (<https://web.archive.org/web/20101219235207/http://openvault.wgbh.org/catalog/org.wgbh.mla:8fee7e19787f2a646122fabbc13618f25ede3a13>). Médiathèque et archives de la WGBH. 29 avril 1982. Archivé à partir de l'original le (<http://openvault.wgbh.org/catalog/org.wgbh.mla:8fee7e19787f2a646122fabbc13618f25ede3a13>) 19 décembre 2010. (consulté le 3 novembre 2010)
30. Horne, Alistair (2010). *Année de Kissinger: 1973.* Phoenix Press. p. 370 à 371. ISBN 978-0-7538-2700-0.
31. « Capitaine William C Nystul » (<http://thewall-usa.com/info.asp?recid=38257>). *Le mur virtuel*.
32. « 1LT Michael J Shea » (<http://thewall-usa.com/info.asp?recid=46978>). *Le mur virtuel*.
33. « Remarques de Gerald R. Ford à l'ouverture de l'exposition de l'escalier de Saïgon du musée Ford, Grand Rapids Michigan » (<https://www.fordlibrarymuseum.gov/library/speeches/990410.asp>). Fordlibrarymuseum.gov. 10 avril 1999. (consulté le 5 mars 2018)
34. « OE-1 Bird Dog » (<https://web.archive.org/web/20131019204556/http://collections.navalaviationmuseum.emuwebdoncoms/pages/doncoms/Display.php?irn=16007419&QueryPage=%2FDtQuery.php>). Musée national de l'aviation navale. Archivé à partir de l'original le (<http://collections.navalaviationmuseum.emuwebdoncoms/pages/doncoms/Display.php?irn=16007419&QueryPage=%2FDtQuery.php>) 19 octobre 2013. (consulté le 9 juin 2013)
35. « Lady Ace 09 dévoilé au musée de l'aviation » (<http://www.3rdmaw.marines.mil/News/News-Article-Display/Article/548705/lady-ace-09-unveiled-at-aviation-museum/>). Corps des Marines des États-Unis. 30 avril 2010. (consulté le 5 mars 2018)
36. « Corbis Image archives: Hélicoptère évacuant la foule du toit » (<http://www.corbisimages.com/Enlargement/Enlargement.aspx?id=U1835718-13&caller=search>). Corbisimages.com. 29 avril 1975. (consulté le 29 avril 2011)
37. Hubert van Es (29 avril 2005). « Trente ans à 300 millimètres » ([https://www.nytimes.com/imagerepages/2005/04/29/opinion/29van\\_es\\_CA0.done.html](https://www.nytimes.com/imagerepages/2005/04/29/opinion/29van_es_CA0.done.html)). *Le New York Times*.
38. Butterfield, Renard; Haskell, Kari (23 avril 2000). « Se tromper sur une photo » (<https://www.nytimes.com/2000/04/23/weekinreview/the-world-getting-it-wrong-in-a-photo.html?pagewanted=1>). *Le New York Times*. (consulté le 20 mai 2010)
39. « Chute de Saïgon dans les dessins animés » (<https://www.cagle.com/cagle/2012/04/fall-of-saigon-in-cartoons>). Cagle Cartoons. 30 avril 2012.
40. « Le photographe qui a pris la célèbre image de la guerre du Vietnam meurt » (<https://www.theguardian.com/artanddesign/2009/may/15/saigon-photographer-dies>). *Le Gardien*. 15 mai 2009. (consulté le 28 juin 2013)
41. « [2F13] Bart contre l'Australie ». (<https://web.archive.org/web/20100125040332/http://www.snp.com/episodes/2F13.html>) Les archives des Simpson. 14 juin 2009. Archivé à partir de l'original le (<http://www.snp.com/episodes/2F13.html>) 25 janvier 2010.
42. Groening, Matt (1997). Richmond, Ray; Coffman, Antonia (d.). *Les Simpson : Guide complet de notre famille préférée* (1ère année). New York: HarperPerennial. p. 167 (<https://archive.org/details/simpsonscomplete00groe/page/167>). ISBN 978-0-06-095252-5. LCCN 98141857 (<http://lccn.loc.gov/98141857>). OCLC 37796735 (<https://www.worldcat.org/oclc/37796735>). OL 433519M (<https://openlibrary.org/books/OL433519M>).

43. « Sundance 2014: Documentary Premieres » (<http://www.indiewire.com/article/sundance-2014-documentary-premieres>). (consulté le 7 mai 2014)

## Lectures complémentaires

---

- Engelmann, Larry. *Larmes avant la pluie: une histoire orale de la chute du Sud-Vietnam*. Oxford University Press, États-Unis, 1990. ISBN 978-0-19-505386-9
- Rhodes, J. E. (1979). *L'évacuation de Saïgon : « Opération Frequent Wind »*. Collège de commandement et d'état-major du Corps des Marines. OCLC 14276659 (<https://www.worldcat.org/oclc/14276659>).
- Todd, Olivier. *Avril cruel : La chute de Saïgon*. W.W. Norton & Company, 1990. ISBN 978-0-393-02787-7

## Liens externes

---

### Collections d'archives

- Guide du récit de Khanh Van Thi Nguyen sur l'opération Frequent Wind. (<http://www.oac.cdlib.org/findaid/ark:/13030/c86m35tj>) Collections spéciales et archives, The UC Irvine Libraries, Irvine, Californie.

### Autre

- Derniers jours au Vietnam sur Youtube (<https://www.youtube.com/watch?v=g6sCYPpFzNw>)
- Images de BBC News de la chute de Saïgon ([http://news.bbc.co.uk/player/nol/newsid\\_656000/0/newsid\\_6560800/6560885.stm?bw=nb&mp=wm&news=1&bbcws=1](http://news.bbc.co.uk/player/nol/newsid_656000/0/newsid_6560800/6560885.stm?bw=nb&mp=wm&news=1&bbcws=1))
- ITN News images de la chute de Saïgon (<https://www.youtube.com/watch?v=7UdGZ-5VcZQ>) sur YouTube.
- Carte des installations de Saïgon 1969 (<https://web.archive.org/web/20090901163848/http://www.9thmedlab.org/map.htm>)
- Scènes de l'opération Frequent Wind (<https://www.youtube.com/watch?v=mcQoQDkhhYw>) sur YouTube.
- 21e galerie SOS Frequent Wind and Mayaguez Incident (<https://web.archive.org/web/20110713163516/http://www.kohtang.com/Multimedia/21stSOSUSAF.pdf>)
- Clip vidéo : Images des opérations d'évacuation en cours à bord de l'USS Midway, y compris l'atterrissage historique du Cessna O-1 par le pilote de la VNAF, le major Buang ([http://www.criticalpast.com/video/65675069507\\_evacuation-of-refugees\\_Americans-and-South-Vietnamese\\_USS-Midway\\_Cessna-aircraft](http://www.criticalpast.com/video/65675069507_evacuation-of-refugees_Americans-and-South-Vietnamese_USS-Midway_Cessna-aircraft))

---

Retrieved from "[https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Operation\\_Frequent\\_Wind&oldid=1043521552](https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Operation_Frequent_Wind&oldid=1043521552)"

---

**La dernière modification de cette page a été le 10 septembre 2021 à 14:23 (UTC).**

Le texte est disponible sous la licence Creative Commons Attribution-ShareAlike; des conditions supplémentaires peuvent s'appliquer. En utilisant ce site, vous acceptez les conditions d'utilisation et la politique de confidentialité. Wikipedia® est une marque déposée de la Wikimedia Foundation, Inc., une organisation à but non lucratif.