

LA VILLA DU COMMISSAIRE DE MARINE A GHIA-DINH.

Je passais Quartier-maître le 1er janvier 1948. Fin janvier ou début février, j'étais de service «groupe d'alerte» avec un matelot chauffeur et deux matelots mécaniciens. Remue-ménage, hurlements et embarquement avec armes dans un GMC. Poursuite dans la nuit, devant nous le 4x4 avec sa mitrailleuse Lewis et projecteur. Le chef d'expédition était notre cow-boy- bidel, cet homme était infatigable. Au fin fond d'un quartier de Gia-Dhin, nous entrions dans un parc très boisé, belle maison avec des pompiers rangeant leur matériel d'incendie, la toiture était en phase finale de combustion. Notre bidel nous expliquait villa réquisitionnée pour un commissaire de la marine et incendiée par des Viets après agression du gardien (ligotage et immersion dans le puits). Mission : garder la maison, prendre soins de la jeune dame, de sa mère ou belle-mère et du bébé (le gnio).

Le gardien était entre les mains de la sûreté vietnamienne avant hospitalisation. Pour ce faire, nous avions un fusil mitrailleur Bren avec cinq chargeurs, une mitraillette Sten, deux fusils et deux ceintures de munitions. Si nous avions besoin de quoique ce soit, il y avait pas loin un commissariat de Police et un poste de pompiers. Où ? C'est par là ? Après avoir parlementé avec notre Bidel, nous obtenions quelques grenades défensives. Le «gros homme» faisait donner un coup de projecteur dans les parties les plus feuillues et les plus sombres, puis GMC et 4X4 reprenaient le chemin du retour.

Tous les quatre nous nous organisons. Dans le mobilier mis de côté sur la terrasse, nous choisissons quatre sièges. Deux veilleurs allongés le long des balustres et les deux autres dans les fauteuils armes à la main ou sur les jambes, grenades à portée de mains. Ciel noir, verdure encore plus sombre et de plus la grand-mère pleurait près de la maison du gardien. De temps en temps, des bouts de poutres consumés tombaient à l'intérieur en soulevant d'autres étincelles. En chuchotant entre nous, nous réalisions qu'aucun de nous n'était d'une spécialité dite des armes, là, la courbe de confiance n'étant pas haute en prenait un coup. Au bout d'une petite heure, un des collègues suggérait qu'il faudrait peut-être faire le tour de la bâtisse et rassurer les «pleureuses». Après désistements individuels, nous nous levons et entreprenons ensemble le tour de la propriété. L'un derrière l'autre, courbés, à petits pas nous cheminions, le tour étant presque terminé nous étions près de la grand-mère, sa fille ou belle fille et le petit gnio. Tous sanglotaient, ne voulaient pas rester dans leur maison et encore moins venir sur la terrasse. De retour près des balustres et des fauteuils la tension était encore plus élevée. Quelques jours plus tard je réalisais que la grand-mère avait bien dû se rendre compte que nous n'étions pas des bêtes de guerre. Après une autre petite heure, un bruit sourd avec illumination subite de l'intérieur de la maison, les grosses étincelles n'avaient pas terminé leur fin de trajectoires hautes, nous étions tous à plat ventre. Après quelques discussions à voix basse, nous décidions d'aller chercher du secours. J'étais le quartier-maître, je passais devant et dans l'ordre, nous quitions la «maison du commissaire». Les pleurs de la dame et de la grand-mère augmentaient en crainte de la reprise de l'incendie ou la peur que

nous les abandonnions à leur sort. Ayant franchi le portail de la propriété, nous arrivions sur un petit chemin moins sombre. Où pouvait être ce commissariat ou ce poste de pompiers ? Ayant fait un peu plus de deux cent mètres une grosse voix en français venant du ciel nous ordonnait :

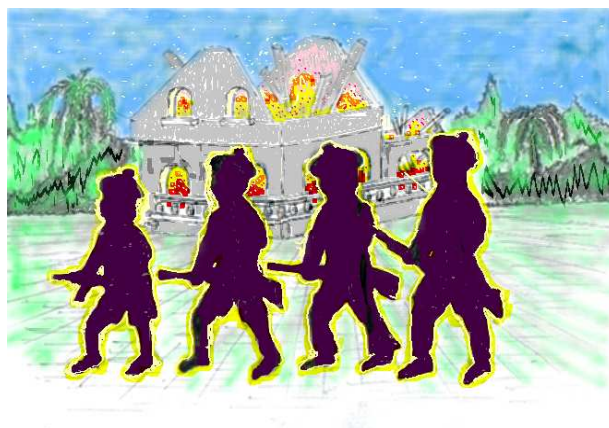
«Halte là».

Le collègue suivant me rentrait dans le dos le canon du FM, le «Chouf» (matelot chauffeur) en fin de queue criait : «Faites pas les « cons » on est de la marine». «Avancez lentement.....Stop».

Un «diable» descendait de l'arbre, il avait un pistolet mitrailleur et un béret rouge. Nous lui expliquions notre situation qu'il répétait à haute voix. Peu après dans d'autres arbres, une voix répondait «Retournez d'où vous venez».

«Laissez finir de cramer la baraque et là-bas ne bougez plus, vous ne risquez rien».

Sur le chemin du retour les jambes étaient plus sûres, nous respirions à pleins poumons. La grand-mère et le gnio avaient pleuré le restant de la nuit, le Chouf s'était même payé un petit somme dans le fauteuil avant le retour du cow-boy aux aurores.



IL Y AVAIT DU DALTON CETTE NUIT LA A GHIA-DINH

IL FAUT BOUGER UN PEU.

Fin janvier 1948, je commençais à avoir des fourmis. Ce n'était pas la peur du travail qu'il y avait dans cet atelier, l'ambiance était très bonne, les copains supers, les seconds maîtres Cariou et Hamon formidables, mais je voulais changer d'air. La vie de bohème sur les engins m'intéressait. Après chaque réparation et essais concluants, les sections de LCVP ou LCM «embarquaient» gas-oil, munitions et vivres. Le dernier soir avant le départ, nous étions invités à la réception. Il y avait une petite réception, on chantait, les gens du voisinage protestaient. Dans les vivres il y avait le consistant (conserves, farine, riz, pommes de terre biscuits). Pour le liquide, le super était du tafia peu utilisé en boissons chaudes et du jus de raisin directement livré de Mostaganem. Sur les engins on embarquait une barrique de vin de 65 litres, soit la consommation de l'équipage pour dix jours. Le «kérosène» ayant une mauvaise tenue sous ces climats, il était recommandé de le consommer dans les meilleurs délais.

Pour ces raisons il y avait un cérémonial de départ et pour les retours il en était de même. Après trois mois de secteur ou de Dinassaut, il y avait des rappels de vin c'est ce que l'on appelle la comptabilité des ordinaires. Dans les points marine du delta on s'approvisionnait en vivres et rarement en vin. Je n'étais pas buveur mais ce genre de vie me plaisait, plus que la vie d'usine à l'atelier central, j'étais comme Marius devant «la Malaisie».

Mon nom était depuis quelques temps au GBR4 comme volontaire. Et lorsque la mutation arriva, il y eut des surprises. Je laissais même mon poste de radio au bungalow puisque sur les engins le 24 volts était réservé au moteur et projecteur (c'était un phare de GMC), ce poste de radio représentait un petit confort ce n'était pas «Good-Morning Vietnam» mais on écoutait de la musique de chez nous et une demi-heure de nouvelles générales tous les jours.

Ma nouvelle affectation était la 13ième section de LCVP ou la remise en place du moteur était en cours. Vous pensez si je soignais l'affaire. Les deux engins 133 et 134 étaient en pleines modifications, cette section revenait de Tourane aujourd'hui Da-Nang. Le canon de 20 mm était surélevé à l'arrière de la cuve, la partie barre et moteur était blindée mais il n'y avait pas de toit. Tous les corps de métiers de l'atelier remettaient les deux «vaisseaux» au standard. Tout l'équipage de la section avait du être rapatrié sauf le quartier-maître de manœuvre Querisit ancien patron du 133, il revenait de temps à autres pour admirer la transformation de son ship. Cette courte période de fin de travaux me permettait d'améliorer l'outillage. La dotation était de six clefs plates, une clef anglaise, une paire de pinces, un marteau, la barre à virer le moteur. Par connaissance, dans ma dernière affectation, j'obtenais le double d'outillage plus scie à métaux, un burin, une paire de pince multiprises, deux jauges pour le réglage des injecteurs pompe, une pompe à gas-oil, un entonnoir avec grillage filtrant et summum...une masse. Cette masse nous conféra une certaine notoriété pendant quelques mois, nous étions la seule section de LCVP du sud à pouvoir redresser les cornières de la porte et les pales de l'hélice sur l'enclume du chinois sans lui demander son outillage. Je devançais l'armement en obtenant mes deux extincteurs.

Petit à petit l'équipage se forma, tous les gars étaient du dernier arrivage. Un après midi un midship à casquette blanche sauta du plat-bord dans la cuve :

«Je suis votre commandant de section, Enseigne de Vaisseau de 2 me classe Larmier».

Il se fit présenter l'équipage par le plus ancien dans le grade le plus élevé, notre patron, se renseigna sur l'avancement des travaux, me demanda si pour les diesels c'était bon. Il nous demanda de tous nous présenter avec temps restant à accomplir ici. Souvent, dans ces cinquante dernières années je pense que nous avons fais une sacré bourde, pendant les treize ou quatorze mois passés ensemble, nous l'avons toujours appelé «Lieutenant», alors qu'il était notre Commandant.

Tout l'équipage était frais et rose par rapport à moi qui commençais à avoir la couleur de la rivière à la saison des pluies. Les travaux terminés, nous avons fait des essais sur la rivière, de la pointe des Flâneurs au dépôt de fuel au nord de la base. Nous avons complété les pleins de gas-oil, corvée de munitions et effectué la sacro sainte corvée de peinture. Nous les avons barbouillé au coaltar de la ligne de flottaison jusqu'au toit en une matinée. Le bosco du 134 qui avait «le pinceau fin» peaufina nos numéros. Pendant cette période les lascars réussirent à savoir le prénom du Lieutenant. Les armuriers de la base nous livrèrent les armes, réglèrent les armes et butées de tir.

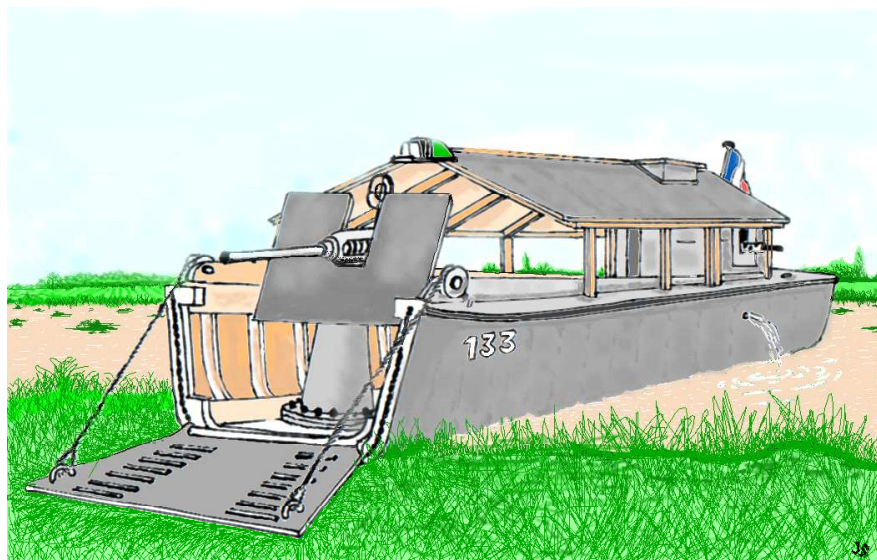
Un matin pendant une petite heure on effectua les essais de tir dans la boucle de Tha Mhian avec un petit incident pour le 134 ce qui provoquera, on le verra plus tard une grave erreur de procédure.

Notre équipage au départ était composé de :

LCVP.133 Commandant la 13ième Section	: E.V.2	Larmier Claude.
Patron	Q/MC gabier	Hallo....
Bosco	Mot	Bosc Pierre.
Canonnier	Mot	Mabon Pierre.
Mot Equipage		Maurrage Georges.
Mot Mécanicien		Bertrand.
Q/M Mécanicien		Savoye Jean.

LCVP 134

Patron Q/MC	Canonnier	Gintric.
Bosco	Mot	Cornu.
Mot Equipage		Delplanque.
Mot Mécanicien		Richard.
Mot Mécanicien		Descamps.



LCVP. 133-Porte ouverte

VOULEZ-VOUS VISITER «NOTRE CAISSE A SAVON»

Caractéristiques

Longueur : environ 11 mètres.

Largeur : 3,20 mètres.

Le tirant d'eau est passé de 0,90 mètre à 1,10

Moteur Diesel GMC « Gray-Marine » 64 HN 9._ 225 CV.

Soufflante Roots.

Batteries 2 ensembles de 24 volts.

Capacité de gas-oil 2 caisses de 340 litres (180 gallons)

La vitesse était tombée de 6 à 5 nœuds.

Au départ cet engin dans le Corps des Marines avait un équipage de 3 hommes : un barreur, un mécanicien pour une mitrailleuse et la commande de la porte, un matelot pour l'autre mitrailleuse et la manœuvre.

Après sa journée de «travail» s'il ne s'était rien passé de fâcheux, le LCVP revenait vers son LST ou son transport de débarquement. A chaque rotation, il transportait 36 hommes pour les premières vagues d'assaut, puis une Jeep avec son armement ou matériels divers par la suite. La caractéristique principale de ces Landings Craft était cette porte «pont levis». De la Normandie aux Atolls du Pacifique, les GIs les avaient baptisés «les portes de l'enfer». Après mission, le marin US se lavait au chaud, mangeait au plateau sur le bateau base et faisait ses besoins naturels dans des «poulaines» rutilantes. Le Général Eisenhower disait du créateur et constructeur des LCVP.... «S'il n'avait pas fabriqué ces LCVP, jamais nous n'aurions réussi à débarquer sur la moindre plage».

A la «French Flottille Amphibie» la longueur de la cuve ayant diminué (affût du canon de 20 mm) l'espace de 8,45 m était ramené à environ 5,80 m. Dans notre cuve nous vivions à 4, pour les 2 autres, c'était le capot moteur et à tribord près des batteries et soufflante. Nous avions de bons lits picots qui ne pouvaient pas être ouverts tous à la fois. Nous, plus souvent le Boy, chauffions nos repas sur l'arrière. Cette cuisinière était une caisse de grenades canadiennes ou nous avions ouvert au burin deux foyers. Le combustible était du bois sec ou du charbon de bois. Le BEP (en vietnamien le cuisinier c'est plus courtois que Boy) nous préparait de ces morceaux de poulet, de canard ou porc au petits pois. Quelques fois ça méritait le détour. Le seul équipement personnel si l'on peut dire il fallait là faire le détour c'était notre armoire. En bois, aménagée sous le plat bord à bâbord. Hauteur 0,80 m, largeur 0,35 m, profondeur 0,35 m pour l'étagère du haut et 0,25 m pour l'étagère du bas ; il n'y avait pas de penderie. Ah ! Ah ! Ah ! La paire de chaussures (on n'avait qu'une paire sur ces vaisseaux) devait être placée à 45° pour permettre la fermeture de la porte. La fonction uriner s'effectuait le plus normalement, les deux pieds sur le plat bord en se tenant d'une main à la barre courante du toit, l'autre main disponible.

La fonction défécation du gros intestin s'effectuait au niveau plat bord parti blindée, accroupi et débordant du bord, accroché des deux mains à la partie haute du blindage. Nous étions là dessus pour en général environ dix à douze semaines.

Ces engins n'étaient effectivement pas beaux, mais il fallait voir jusqu'où nous pouvions remonter dans un radeau avec nos 1,10 m de tirant d'eau et 10 cm de plus lorsque nous avions une section embarquée. Pour la puissance de feu, à l'époque on ne faisait rien de mieux.

Chaque engin avait :

- 1 canon Oerlikon de 20 mm
- 3 mitrailleuses de 7,7 mm
- 1 fusil-mitrailleur Bren
- 4 fusils Springfield dont un équipé en lance-grenades
- 1 mitraillette Sten.

Pour la section nous avions à bord :

- 1 mortier japonais de 60
- 1 bazooka anglais Piat.

Sur la base Courbet à cette époque les LCM avaient 2 mitrailleuses de 12,7 quelques mois après 1 canon de 20 mm allemand était installé à l'arrière. Dans le deuxième semestre 1948 quelques LCM étaient équipés de 2 mitrailleuses de 12,7 et 3 canons de 20 mm (c'était les croiseurs de rizières). Le premier de cette série était le LCM ? Commandé par le Maître Principal Mattéi. Mais avec leur tirant d'eau ils restaient derrière nous. Il y avait aussi encore à cette époque quelques LCA, bas sur l'eau, presque silencieux avec leurs moteurs FORD V8 mais comme handicaps capacité de transport réduit. Armement 1 ou 2 mitrailleuses Lewis, combustible moteur : essence.

NOTRE PREMIERE MISSION

Notre première mission se passa très bien. Escorte d'un convoi sur Mytho par la rivière de Saïgon, le Nha-Bé, puis après une cinquantaine de kilomètres après le premier grand affluent à droite, on débouchait à l'entrée du canal de Choogao. Pour cette escorte pas de problème de navigation, on suivait un convoi de grosses jonques tirées par un remorqueur. Ce remorqueur avait tout l'air d'un bateau grec.

De temps à autres on accostait une jonque, et là on changeait de monde : l'odeur du poisson, les relents de nhoc-man, fritures réunis et le reste ne nous laissaient pas indifférents. Sur ces convois chaque jonque était quelque chose à voir ; l'activité de cette population était incroyable. Les uns se lavaient, lavaient du linge, cuisinaient, mangeaient, dormaient.

Quelques fois, j'ai cru comprendre que le couple voisin du moment faisait de l'instruction aux «gnios» ou presque prosternés, yeux fermés, bras croisés devant des bâtons d'encens fumants semblaient dialoguer avec Bouddha ou Confucius.

Le Choogao est un canal rectiligne reliant le bras est du Mékong au Donaï et à la rivière de Saïgon sans voir la mer de Chine. Rizières au nord et au sud avec très souvent des alignements de cultures maraîchères. A mi-parcours un carrefour d'arroyos avec le poste de Bhin-Phu-Nhiut tenu à l'époque par la Coloniale. Le poste avait été investi plusieurs fois par le Viet-Minh puis repris au petit matin. Avant de déboucher sur le Mékong à quelques kilomètres au sud de Mytho, on entrait dans une très grande et belle cocoteraie et là un deuxième poste militaire tenu lui aussi par des gens du RIC. Ce poste entouré par des ceintures de bambous acérés comprenait quelques bâtisses en dur, le tout surmonté d'un mirador avec mitrailleuse et projecteur. L'accès au poste était constitué par un petit appontement que nous avons souvent utilisé pour livrer du courrier, du matériel en provenance de Mytho ou tout simplement en visite de courtoisie. L'accueil était toujours chaleureux, la bière était fraîche, ces braves collègues ne comprenaient pas que l'on puisse vivre dans un espace aussi réduit que le nôtre. Un des leurs se faisait plaisir de nous présenter sa jarre d'une contenance d'environ quinze litres à moitié remplie «d'escargots de rizière.» C'est après plusieurs escales, la confiance acquise que nous sûmes que les escargots étaient des oreilles entre deux couches de sel. Ce poste était sur une piste Viet reliant la Plaine des Joncs, le bout du delta, et la pointe de Camaû. Les bandes transitant sur cet itinéraire ne s'encombraient pas avec nos prisonniers ou blessés, tous nos marsouins ou partisans retrouvés, n'étaient pas entiers. Avec ces cinq européens, la vingtaine de supplétifs avec familles et cochons l'adjudant chef ne dormait pas toutes ses nuits. Je le vois maintenant avec ses enfants ou petits enfants écoutant leurs ébats dans les cocoteraies du Club Med, il doit «grassement se marrer» le Juteux Chef.

En sortie de cocoteraie à environ cinq kilomètres au sud de Mytho, le convoi accostait aux appontements, notre Lieutenant allait rendre compte. A son retour, la mission était de rentrer à Saïgon, seuls par le même itinéraire. Nous avions appareillé dans l'après midi et à la sortie du canal de Choogao la nuit arrivant vite sous la latitude le Lieutenant ordonnait de se mettre à couple avant sur

arrière et nous avons mouillé notre grappin, arrêt des moteurs et repas sur le pouce. Nous avons organisé notre nuit, deux veilleurs pour la section sur le toit, avec le FM. Au cours de toutes les nuits de veille dans le delta, nous avons procédé de même, tirage au sort des tours, la veille débutant à 23 heures à 2 et nous étions 12 pour arriver à 5 heures ; l'heure de garde se terminant, un des veilleurs allait réveiller les suivants tout cela avec les observations en chuchotant, on ne fumait pas. Les coins de couchage étaient tous près d'une arme automatique. Après la relève nous mettions un certain temps pour trouver la bonne position et fermer les yeux le moindre chuchotement des veilleurs nous mettait en éveil, le Lieutenant faisait semblant de dormir.

Nous n'avons jamais bien dormi pendant ces mois passés dans ce delta en dehors de nos bases.

Au petit jour, nous étions tous levés, nous avons chauffé et bu le café, démarré nos moteurs, levé notre grappin et en ligne de file, nous avons commencé la recherche de la rivière de Saïgon. Le Lieutenant n'était pas sûr de son schéma et de sa boussole.

Ce n'est que vers neuf heures que nous avons aperçu très loin au-dessus de la couche végétale les deux flèches de la cathédrale de Saïgon.

LE MEKONG ET SON DELTA.

A Mytho nous avons vu un bras du Mékong, alors on en parle. A l'école primaire, les programmes du certificat d'études de mon époque comportaient les Colonies françaises dans le Monde. Je savais dessiner l'Indochine avec ses «cinq» parties, Cochinchine, Cambodge, Annam, Laos et Tonkin.; les deux grands fleuves, le lac Tonlé Sap, je savais pointer les grandes villes Saigon, Hanoi, Hué, Cantho, Mytho. Dans les classes suivantes en 5e jusqu'à la 3^e, on en parlait plus. Je ne pensais pas (comme moi bien d'autres) qu'il faudrait y aller un jour.

Quelques mois après la fin de la Seconde Guerre Mondiale, très peu de Français se souciaient du devenir de ces pays fabuleux qui commençaient à faire la une de la presse et des Actualités Cinématographiques.

Au départ du 5e Dépôt des Equipages de la Flotte à Toulon, le second maître du bureau des affectations avait des facultés divinatoires pas tellement erronées en m'affectant à bord du pétrolier «Mékong». Ce tanker était affecté à DNEO (Division Naval d'Extrême Orient. Il devait faire partie de la série de certains pétroliers de la Marine Nationale qui consommaient autant qu'ils transportaient. La destinée fit que le pétrolier n'était pas pour moi mais que j'allais vivre dix sept mois sur ce fleuve inoubliable.

CARACTERISTIQUES :

Longueur : 4200 kilomètres. Prend sa source au nord de l'Himalaya à 4975 mètres d'altitude au voisinage des sources du Yang-tseu-kiang, l'Irrawaddy, la Salouen. Il traverse ou borde 7 Pays, Tibet, Chine, Birmanie, Thaïlande, Laos, Cambodge, Vietnam. Il porte 5 noms différents, de l'amont à l'aval : Eau des Rochers, Fleuve Tumultueux, Mère des Rivières (Laos), Grand Fleuve (Cambodge), Neuf Dragons (Vietnam). Il transporte 219 millions de tonnes d'alluvions et la terre avance de 80 mètres par an sur la Mer de Chine. Son débit moyen est de 17000 m³/s (1500 m³/s pour notre Rhône), en période des crues le débit passe à 70000 m³/s. Au Cambodge à Phnom Penh, le Mékong est à 300 kilomètres de la mer et 10 mètres d'altitude, il comprend alors 4 bras.

Le Mékong supérieur, c'est l'amont.

Le bras du Tonlé Sap (le plus grand lac du Sud-est asiatique) Lac servant d'exutoire à la fonte des neiges et réservoir en période sèche.

Le bras Mékong Inférieur, en aval Est.

Le bras Bassac en aval Ouest.

Au sud de la frontière cambodgienne Bassac et Mékong inférieur communiquent au Nord de Chomoi et deux bras principaux s'écoulent vers :

Sud-ouest vers Long-Xuen puis Cantho.

Sud-est vers Sadec, Vinh-Long.

Après Vinh-Long deux nouveaux bras :

Bras de Caïbé puis Mytho.

Bras de Tra-Vinh.

C'est en final neuf gros bras qui forment le delta déversant en Mer de Chine. En gros, l'eau est saumâtre jusqu'à l'approche de la frontière du Cambodge. Dans notre géographie physique, le ruisseau se jette dans la rivière, la rivière se jette dans le fleuve, le fleuve dans la mer. La bas, la source n'est pas le rach, le rach

communiqué avec l'arroyo, l'arroyo communique avec le fleuve. En Cochinchine deux grands fleuves «n'ont pas de source» mais sont d'anciens bras du Mékong dont les embouchures ont été colmatées. Ils irriguent très mal la Plaine des Joncs, ce sont Vaïco Oriental et Vaïco occidental

Dans les attributions de la flottille amphibie, il y avait bien entendu les opérations de nettoyage avec tous les moyens militaires et la mission d'assurer la libre circulation du paddy, du latex etc.... Dans le dédale des «routes d'eau», il fallait sécuriser les trajets les plus courts vers Saïgon.

Les trois voies d'eau pour couper le delta d'ouest en est étaient :

Le canal XANO de Raghia sur le golf du Siam à Cantho sur le Bassac.

Le canal NICOLAÏ du Bassac vers le grand bras du Mékong au sud de Vinh-Long.

Le CHOOGAO du Mékong au sud de Mytho au Soarap, le Donnaï et la rivière de Saïgon.

Nota : 53 ans plus tard, je demandai à l'un de mes petits-fils de cracher dans le Mékong au niveau de Chiang-Rai. Ce ne sera pas une inconvenance, mais «un crachat révérencieux», comme les vieux marins au début du XX siècle s'autorisaient à cracher contre le vent en doublant le cap Horn.

LA SECTION DOIT ETRE RESTRUCTUREE.

A peine quelques heures après notre amarrage aux appontements de la base Courbet, le Lieutenant revenait à bord pour nous demander de compléter dans les vingt quatre heures le plein des vivres, gas-oil et munitions puis liberté de manœuvre pour ce soir.

Le patron du 134 proposait alors la candidature d'un garçon pour venir avec nous. Il faut dire qu'à l'époque dès que l'effectif d'une unité était supérieur à un, il était toléré de «recourir à la main d'œuvre intervenante». La nôtre s'appelait NAM, il devait avoir seize à dix-sept ans. Gintric avait tout réglé, autorisation d'embarquement, demande d'enquête auprès des Sûretés vietnamienne et naval etc., montant des appointements mensuels que nous partagions à parts égales. Ces «Boys» ne faisaient pas partie officiellement des équipages, leurs tâches consistaient à préparer les repas et laver notre linge (chemise, short). Ils n'étaient officiellement titulaires d'aucune fonction, c'est-à-dire, poste de navigation ou combat. Mais en réalité Nam (et tous ses collègues ayant servi sur les LCM et LCVP) participait aux manœuvres d'appareillage, d'accostage et sondage.

En progression d'approche dans un rach, le ou les sondeurs étaient debouts sur la porte et plat-bord avec un bambou pour essayer de «deviner» l'obstacle qui pourrait avarier la coque de la caisse à savon ; la cible ainsi exposée n'était pas une situation enviable. Pour le poste de combat, notre Lieutenant avait exigé au départ qu'il serve seulement une arme automatique et le temps aidant Nam savait épauler, tirer juste et rapidement comme un citoyen soldat de la IV ième République.

Notre bordelais Pierre Bosc profitait des bonnes grâces du Lieutenant pour proposer l'adoption d'un singe baptisé Kiki.

A seize heures trente, les deux vaisseaux ayant terminés les pleins, l'équipage décidait puisque ça sentait le départ de faire une dernière descente à Saïgon. Je demandais de rester à bord, un autre collègue restait au bungalow. La 13ième section avait donc un effectif de dix permissionnaires. Je passais cette nuit dans mon lit picot sur le 133 tout seul. Un petit tour sur le coup de trois heures pour contrôler les amarrages suite à l'inversion de la marée. A sept heure les collègues d'une section voisine me proposaient de prendre «le jus» en leur compagnie. Pendant la petite toilette le Lieutenant et Gintric arrivaient à bord en me demandant ou était le Q/MC patron du 134 (je ne me souviens plus de son nom). Le Q/MC était porté absent à huit heures trente. Vers midi un bonnet était repêché sur la rivière par une patrouille rentrant d'alerte, le numéro matricule du bonnet était celui de notre Q/MC.

Lui était retrouvé en fin d'après midi. Le surlendemain nous avons tous les onze avec notre Lieutenant accompagnés notre camarade au cimetière de Dakao.

Depuis la veille au matin, la section était opérationnellement passée d'attente à alerte. Vingt quatre heures après les obsèques, notre Lieutenant nous annonçait la restructuration de l'équipage :

Le patron du 133 débarquait.

Le Q/MC Gintric passait patron du 134.

Le matelot mécanicien Richard débarquait du 134.

Il embarquait sur le LCM 11 avec mon collègue le Q/M Cassini ; Richard sera tué quelques mois plus tard à l'Ouest de Cantho entre le canal Xano et l'arroyo remontant vers Omon.

Notre 13ième section était alors composée :

Commandant EV 2 Larmier Claude

LCVP 133	Patron :	Q/MC	Limpolaër
	Bosco	Mot	Bosc Pierre.
	Canon.	Mot	Mabon Pierre.
	Equip.	Mot	Maurrag Georges.
	Mécan.	Mot	Bertrand
	Mécan.	Q/M	Savoye Jean.

LCVP 134	Patron :	Q/MC	Gintric .
	Bosco	Mot	Cornu .
	Equip.	Mot	Delplanque
	Mécan.	Mot	Dumas Roger.
	Mécan.	Mot	Descamps
	BOY		Nam.
	Singe		Kiki.

Pendant les mouvements de débarquement et d'embarquement, la mise en alerte arrivait. Au repas du soir, sous la lueur de notre lampe 24 volts pendant que NAM lavait la vaisselle sur la porte en position ouverte, nous étions tous les onze assis par terre, on fumait la dernière cigarette du soir. Gintric «le sage» alors patron le plus ancien, notre référence après le Commandant, avec sa barbe de missionnaire commençait à se lever pour aller sur son 134, nous souhaitant dans un premier temps :

«Bonne nuit les gars».

et, finissant d'escalader le plat-bord murmurait pour toutes les oreilles :

«Et si le numéro treize n'était pas le bon».

Après ces soixante douze heures et ces bonnes paroles, le sommeil était dur à trouver.

CA Y EST, ON PART AUX BAMBOUS.

Nous avons «touché» des élingues en fils d'acier avec anneaux et manilles. Nous devions nous entraîner quelques fois pour les mettre en place et être sûr de pouvoir faire cela dans l'obscurité (à la partie basse et de chaque côté de notre porte niveau charnière il y avait un anneau soudé). Chacun de nous étant sûr de l'action à mener pour la mise en place de ces accessoires, les commentaires allaient bon train. Pour plaisanter Georges Maurrage avançait :

«Je suis sûr que l'on va faire du dragage».

Après le repas du soir, nous commençons à refaire le monde en fumant la dernière cigarette. Le ciel passait de l'orange flamboyant au mauve du crépuscule lorsque le Lieutenant nous tombait dessus avec son petit sac sa ceinture et son revolver :

«Allez les gars, les moteurs et départ».

Dans la partie sud du port de Saïgon et dans l'obscurité la plus complète, nous accostons le LCI 104. Dès que les fameuses élingues étaient en place, nous arrêtons nos moteurs et tous feux éteints le LCI mettait en avant lent. Nous montions à bord de notre ship chef de Division pour écouter les dernières consignes de notre «Lieut».

«On va se positionner dans la nuit près d'un arroyo. Nous opérons dans la Province de Baria au nord du Cap St Jacques. On compte sur nous pour aller le plus loin possible. Nous devons récupérer des Parachutistes et faire si besoin de l'appui feu. Le largage débute à six heure nous serons sur le champs de patates à cinq heure cinquante cinq. Un Officier et trois bérets rouges nous accompagneront. Cherchez un coin ici à bord pour vous reposer, nos engins sont trop secoués par le ressac du LCI».

Nous avons communiqué nos points de couchage.

Vers quatre heure trente le LCI a diminué sa vitesse, et vingt minutes après nous étions à l'arrêt (il me semble que pour ne pas faire de bruit nous n'avions pas mouiller l'ancre). Le café du LCI était meilleur que le nôtre, après démarrage des moteurs et pendant que nous déposions nos élingues, le «Pacha» de la Dinassaut est venu nous saluer, l'Officier para s'est présenté, un des trois bérets rouges était une dame ou une demoiselle, ils avaient un appareil radio et rapidement nous étions au milieu de la végétation. Notre «Lieut» avait apparemment une carte excellente car il y avait peu de discussion avec le para, pour changer de rach. Nous progressions lentement, moteur au ralenti, avec quelques coups de débrayage. Par endroit c'était le tunnel de verdure, Maurrage sondait à tribord et ne pouvait pas relever complètement le bambou pour ne pas accrocher les branches basses. Les deux officiers étaient allongés sur le toit, l'infirmière ou assistante sociale assise sur le capot du moteur, les deux paras semblaient faire des efforts pour diminuer les grésillements de la radio.

Cinq minutes avant six heure, nous avons entendu les avions et à travers les quelques éclaircies des branches, nous avons aperçu les corolles kaki s'effilochant derrière les JUNKERS ou DAKOTA, quelques traçantes commençaient à monter vers eux. La radio grésillait un peu plus fort a l'autre bout ça parlait vite, la mitraille s'amplifiait au loin. Nous avançons de plus en

plus lentement, toujours sous le feuillage, le rach devait faire quatre à quatre mètres cinquante de large, le 134 nous collait au derrière, ce point de récupération n'était pas facile à trouver. Au moment où la radio nous apprenait qu'il y avait un tué et trois blessés, la grosse jonque échouée avec ses étais sur ce bout de plage vaseuse nous était apparue. Le Lieut descendait dans la cuve et ordonnait :

«C'est droit devant».

Je débrayais le treuil pour tenir la porte au frein avant de tout ouvrir, l'officier para nous tombait dessus en criant :

«Un «GUS» derrière la jonque ».

L'explosion, la gerbe d'eau et l'écart à gauche du 133 nous sonnaient complètement. Je bloquais le frein de porte et sautais sur la mitrailleuse arrière, Bertrand envoyait déjà de courtes rafales. Je me rabattais sur la mitrailleuse tribord en sautillant puisque pieds nus je marchais sur les douilles brûlantes. Le 20 mm de Mabon se faisait entendre pendant que notre Bosc se débattait avec les marches avant et arrière, coups de barre à bâbord et à tribord pour remettre l'engin face au monticule et à la jonque.



«C'EST DROIT DEVANT»

Le 134 restait silencieux ? Le Lieut. avait du hurlé pour obtenir l'arrêt des tirs, et demandait à chacun si tout était OK , ce qui avait été vu. Des traçantes avaient été remarquées sur l'arrière lorsque nous étions en travers, mais à l'extérieur des tirs se rapprochaient et s'amplifiaient. Notre Lieut demandait de «beatcher» devant la jonque qui s'était couchée, l'explosion ayant fait voler les étais. La porte étant ouverte nous nous débarrassions de deux gros blocs de vase dur, nous restions au poste de combat, le Lieut sautait à l'arrière sur le 134 pour connaître les raisons de l'incident de leur 20 mm.

Deux paras débouchaient de derrière la jonque avec un parachute torsadé, déposaient le tout au fond de la cuve et repartaient aider deux blessés qui avaient eu du mal à suivre.

Notre officier para et la dame arrangeaient le parachute du Capitaine qui avait été tués en arrivant au sol. Les tirs cessaient et notre groupe de combat se présentait sur la porte avec deux blessés et les parachutes (il y avait, une cheville abîmée et une grosse tête enflée par des piqûres de frelons). Nous aidions à ranger rapidement le matériel l'officier et la dame prenaient soin de chacun, les paras repartaient fouiller autour de la jonque, le «Gus» n'était plus là ni la magnéto. Avec notre douzaine de «passagers» nous avons relevé la porte, il semblait alors que nous étions plus nombreux et nous entreprenions notre manœuvre de déséchouage. Après le demi-tour sur place, il fallait reconnaître que tout avait été bien monté, nous étions en pleines eaux, le 134 embouquait le rach du retour et nous avons fermé la marche. Au loin on entendait encore des tirs mais en régression, avec notre charge nous ressentions les bancs de vase dans les virages serrés.

A l'accostage au LCI, le «Pacha» nous attendait, il savait que les paras avaient un capitaine tué, plusieurs blessés sur l'ensemble de l'opération et que nous avions failli sauter sur une mine. Pendant que l'on débarquait le corps du Capitaine, le «Pacha» sautait à bord et se renseignait auprès du Lieut et Gintric : c'était le rapport. Pourquoi le 20 mm du 134 n'avait pas fonctionné ? Le Capitaine de Corvette convoquait à bord le quartier-maître Borello, armurier du LCI (un ancien de l'armurerie Centrale de Courbet) :

« Vous contrôlez le Oerlikon et vous me rendez compte ».

Visiblement la confiance s'effritait.

Après quelques minutes, l'armurier détectait une anomalie dans le mécanisme de tir, cette anomalie accidentelle ou provoquée ne pouvait être de notre fait, nous étions renvoyé un peu plus au sud ou un LCM avait lui aussi fait «le plein» de bérets rouges. Avant de quitter la zone, nous avons été dirigés vers une autre berge où il y avait de grands arbres. Deux parachutes pendaient dans les arbres, le travail de récupération s'annonçant assez long et le retour des Viets ne faisant aucun doute, nos collègues aéroportés nous faisaient une démonstration de mise en place de grenades dans les suspentes.

La récupération de la soie et du nylon dût coûter cher.

Sur la route de retour vers Saïgon et après confrontation avec les paras de notre secteur il s'avérait qu'à part la mise à feu de la mine nous n'avions pas été «allumés». Les traçantes aperçues, étaient de notre mitrailleuse comme en témoignait les impacts sur notre grappin déposé sur la plage arrière.

Quelques mois plus tard, nous apprenions que la mine était en fait un obus de 103 bricolé. Cet obus devait provenir du croiseur français «Lamotte-Piquet» qui finissait comme épave près de Bien-Hoa après avoir été partiellement coulé par l'aviation américaine en mars 1945.

Kiki notre singe a été dur à retrouver, il était derrière les caisses de munitions et pendant quelques jours, il nous avait «fait la gueule.»

NOTA. Je ne peux assurer maintenant que notre Lieut, lors de cette mission était l'Enseigne de Vaisseau LARMIER. Nous avons eu une autre opération du même genre sans le piège de la mine et le retour d'un des nôtres dans les plis de son parachute. Ce serait alors l'Enseigne de Vaisseau DE CORAIL qui aurait supplée.



Cet insigne est celui de la 4^{ème} Dinassaut. Je l'ai trouvé sur Internet en 2004. A notre époque nous n'avions que l'insigne de la F.A.I.S. La DINASSAUT 4 a été formée début 1948. La 13^{ème} section de LCVP lui a été rattachée en mars 1948 jusqu'à mars avril 1949. Je crois savoir qu'elle a été envoyée vers 1952 au Tonkin (F.A.I.N)