

THU-DAU-MOT-BEN-SUC.

En fin de matinée, nous accostions les appontements du GBR4 à Courbet et apprenions que le lendemain matin nous devions repartir.

La sieste coloniale de l'après midi se passait à compléter Gas-oil, vivres, les quelques munitions que nous avions dispersé dans la mangrove de Baria.

Nous complétions aussi l'eau, très importante pour l'homo sapiens. Notre réserve d'eau comprenait deux jerrycans de 20 litres par engin. Sur tous les engins de la Flottille dans ce delta d'eau saumâtre, l'eau douce était la priorité numéro une. Dans chaque point d'accostage équipé d'un point d'eau potable, il y avait un cérémonial particulier. Nous avions un connaisseur goûteur d'eau. Au claquement de la langue et des lèvres nous complétions ou non nos jerrycans. Quelques fois il y avait la précision du refus.

«Dans quelques jours, elle prendra le goût de la vase comme celle de My-Long»

(NDR). C'était le même collègue qui notait les approvisionnements en vin. Là, il n'y avait jamais refus d'embarquement. Le rituel claquement langue et lèvres était toujours suivi de deux types de remarque sur la qualité du «produit»

«C'est du velours» ou

«De la piquette, il faudra le boire rapidement».

Revenons à notre eau potable. C'était le café du matin, le lavage des dents pour ceux qui ne prenaient pas le tafia le soir en infusion, le lavage et le rinçage final des légumes et salade, la base du thé que nous consommions froid et en grandes quantités, les premiers lavages et rinçages des légumes et salade s'effectuaient à l'eau de l'Himalaya. Nous avions en dotation des pastilles spéciales : la première bleue pour précipiter les matières en suspension et la deuxième au chlore pour stériliser. A mon époque nous avons très peu utilisé cette chimie de l'eau potable, c'était le grand souci de notre Etat Major et Service de Santé. J'ai connu deux visites inspections, une du Capitaine de Vaisseau Toulouse-Lautrec «pacha» de la flottille, l'autre de l'Amiral Graziani. Chaque fois nous étions à la veille de recevoir des jerrycans nouvelle génération. Lorsque je quittais la Flottille en juin 49, nous buvions toujours de l'eau de jerrycans n'ayant en principe jamais contenu du gas-oil ou du 95 octanes.

En matinée, le départ était reporté.

Nous quittions Courbet en début d'après midi pour remonter la rivière de Saïgon, nous coupions court par le canal de la boucle, nous passions sous deux ponts, l'un reliant Saïgon à Bien-Hoa et l'autre à Binh-Thanh. Nous accostions un appontage abrité mais en très mauvais état. En fin de soirée chaque engin ayant une quinzaine de tirailleurs marocains à bord, nous remontions vers le nord en contournant le promontoire de la garnison de Thu-Dau-Mot. Au petit jour nous avons « beatché » près d'un arroyo pour «larguer» nos tirailleurs. Notre nouveau point de chute se trouvait plus en amont, la rivière devenait plus étroite. Nous embouquions plusieurs rachs avant d'avoir le bon. Deux éclaireurs agitaient un chapeau de brousse au bout d'une arme. Pourquoi agiter un signe de reconnaissance sans se faire identifier ? Nous avons la

renommée de tirer rapidement. Nos collègues de la Coloniale médisaient un peu en affirmant

« Dans la marine tout ce qui est inerte, ils le peignent. Tout ce qui se déplace, ils le saluent. Ici en Indochine ils tirent sur tout ce qui bouge » Et c'était presque vrai.

Les deux éclaireurs étaient de la Légion Etrangère, ils nous dirigèrent vers leur groupe à quelques kilomètres. Un ensemble de quatre ou cinq habitations sur pilotis finissaient de se consumer, la trentaine de légionnaires succédait aux Viets qui avaient incendié le hameau en partant. Une antenne radio était déployée, ils étaient plus au courant des informations que nous. Les gens du 4e RTM que nous avons déposé plus bas avaient capturé déjà quatre fusils-mitrailleurs.. Nous avons transporté deux groupes de combat sur un autre point, et étions revenu à l'antenne radio. Le soir pendant que Nam réchauffait quelques boîtes, les légionnaires nous proposèrent des abats de buffle, le patron du 134 et le bosco allèrent reconnaître le lieu d'abattage. Les morceaux de choix qui nous:étaient offerts étaient bien du buffle mais le tout était caramélisé. Les bovins parqués en rez de chaussée avaient brûlé dans l'étable, la grange au-dessus servait de stock aux cannes à sucre. Ne voulant pas être en reste, nous avons échangé quelques litres de vin rouge contre le buffle caramélisé.

Le lendemain au petit jour nous avons rejoint les éléments du 4e RTM, la journée s'était passée à faire le taxi d'une berge à l'autre en divers endroits. En soirée nous étions à la berge près d'un arroyo bordant une rizière, en attente. Endroit sinistre avec quelques tirs de mortier et rafales en bruit de fond. A la tombée de la nuit, quelques tirailleurs rallièrent et nous fîmes connaissance avec le Lieutenant Oufkir. Il plaçait ses groupes en protection pour la nuit. Puis le groupe du Colonel est arrivé avec son radio, son ordonnance lui portait sa carabine, l'aidait à approcher la porte dans la vase. Le Colonel Redon n'était pas de nos âges, malgré la fatigue, il arborait un foulard blanc sous sa tenue de combat verte. Après petite collation au corned-beef, notre Lieut offrait le café à tous nos «passagers». La porte était ouverte, le Colonel appréciait la loterie de notre tour de garde. C'est au cours de ce type de veillées qu'il parlait (pour certainement décompresser) des soucis qu'il avait eu avec la perte de ses sous-officiers. Il avait préconisé que tous laissent une petite barbiche marocaine, équipé l'ensemble de chapeau de brousse puis de turbans. Les statistiques ne s'amélioraient pas. Il sut plus tard qu'en progression sur terrains difficiles africains, européens, asiatiques n'ont pas la même démarche, les tireurs d'élite viets eux savaient. Il nous parlait de son ordonnance. ; Ben ou Aziz veillait sur lui depuis le sud tunisien en 42 ou 43, ils avaient fait ensemble la Tunisie, le Garigliano, l'île d'Elbe, la Provence, les Vosges, la Forêt Noire. Le Colon était fatigué mais nous confessait en désignant Aziz :

«Dans quelques années, il faudra compter avec EUX».

Aux petites lueurs du jour, le «Colon» prenait ses renseignements radio, expédiait quelques ordres et envoyait deux éclaireurs vers les groupes placés en protection. Après la boîte de ration du matin, un grand coup de notre café, le Colonel Redon passait notre porte avec son ombre.

Oufkir, lui aussi passa plusieurs nuits, couché par terre enroulé



dans sa moustiquaire ou son poncho. Lui, parlait très peu, c'était un seigneur de l'Atlas.

Dans la matinée nous avons rallié un point de rembarquement. En arrivant à ce point de beaching il y avait déjà deux sections de LCVP, deux LCM, et une section de LCA. Notre Lieut ordonnait au bosco d'arriver sur eux par tribord. A l'arrière d'un LCA, un Lieutenant et son équipage scrutaient l'eau au niveau des échappements et hélices, ils avaient visiblement des ennuis de ce côté là. Avant d'accoster, débrayer sur notre erre, une tête sortait de l'eau, crachait, soufflait et criait avec sa gouaille de titi parisien :

«Lieutenant, c'est pas un macchabée».

Le quartier-maître mécanicien Micheletti que je n'avais pas revu depuis Saint-Mandrier à l'Ecole des Mécaniciens rendait compte au commandant de sa Section qu'il n'y avait que des algues dans son hélice. Le soir, nous avons embarqué des groupes du 4e RTM pour les déposer en fin de nuit à Thu-Daumot où les GMC attendaient. Nous avons opéré dans le secteur de Bensuc et c'était un succès. Les légionnaires, eux, rentraient chez eux par terre à Tân-Uyen, une «promenade de trente kilomètres» en zone Viet.

Pour nous à chaque retour, il fallait remettre de l'ordre et nettoyer « notre vaisseau » Très souvent ce n'était pas net,. « Nos passagers » nous laissaient les traces de leur activité, l'eau sale, la boue, les sangsues qu'ils avaient décollé et quelques fois du sang. Il y eu aussi de temps à autres des morpions et là pour nous c'était la grosse lessive. Nous nous appliquions de l'essence sur les parties velues ce qui nous obligeait à rester dans l'eau accrochés à notre porte abaissée pendant quelques temps, c'était notre thalassothérapie à l'eau du fleuve (à Chaudoc le pou frontalier étant plus tenace, il fallut raser). Mais nous nous considérions privilégiés par rapport à nos tirailleurs, coloniaux, gendarmes et autres partisans.

MYTHO- LE PONT DU CANAL LAGRANGE

Vingt quatre heures après notre retour à Courbet, nous retrouvions en fin de matinée le LCI 104. Elinguée à tribord pour notre Section et bâbord pour le LCM 5 nous prenions la route du sud. Le Nha-Be, Long-Ninh, le canal de Choogao et Mytho.

Mytho avait des allures de Toulon au moment de l'arrivée de l'escadre. Deux Dinassauts, les LCI et LCT aux appontements, LCM, LCVP à couple, des CRABES de la Légion Etrangère sur les berges à l'embarquement face à un LCT. Du bruit plein les oreilles, des odeurs d'échappement plein les narines, pas de doute une «grande fête» se préparait. En fin de soirée, le LCT avec les CRABES de la Légion appareillait. Un peu avant vingt trois heures, quelques collègues ayant pris un bol d'air sur l'avenue le long du fleuve jusqu'à l'arroyo menant au centre ville rentraient à bord. Ils avaient appris par la marchande de soupe chinoise que demain nous partions tous vers la Plaine des Joncs. Notre Lieutenant disait ne pas être au courant. (C'était possible.)

A quatre heures tout le monde était debout ; les appontements s'encombraient de Marsouins, de Tirailleurs débarqués par une noria de GMC, notre Lieut était appelé aux ordres. Lorsqu'il revenait à bord, nous avions déjà notre douzaine de passagers. Vers cinq heures trente «l'escadre» appareillait feux éteints. Au bout d'une heure trente de navigation, nous embouquions un arroyo à tribord précédé par une vedette basse sur l'eau, le reste de la «flotte» continuait la remontée du Mékong. Aux aurores, nous distinguons notre chef de file, une vedette de la Légion, basse sur l'eau, équipée d'une antenne radio. Nous passions avec un peu de difficulté un pont détruit au moment où le soleil émergeait au-dessus de la verdure. A l'embranchement d'un autre arroyo, nous avons lâché nos Tirailleurs et la vedette nous laissait sur place. Au loin deux avions virevoltaient et des bruits d'accrochages nous parvenaient. A midi on se restaurait, nez à la berge, moteurs à l'arrêt comme des touristes en vacances.

La vedette de la Légion ne nous a pas laissé faire la sieste, notre Lieut appelé à leur bord, revenait, assez rapidement, les moteurs ayant été démarrés nous partions cap au nord. Nous avons mis au ralenti pour faire le moins de bruit possible. Après une paire d'heures, en ne remarquant qu'un ou deux buffles dans la rizière, nous pénétrions dans une cocoteraie. Au milieu de cet abri naturel d'une centaine de mètres nous lâchions notre grappin et restant au poste de combat notre Lieut nous attribuait un secteur à surveiller. Trois grosses paillotes avec quelques canards heureux étaient à trente mètres de nous. Après l'arrêt des moteurs, nous étions au paradis. Pas de doute les propriétaires n'étaient plus là. Le 134 faisait demi-tour pour avoir un 20 mm de chaque bord. Le Lieut nous demandait de rester sur nos gardes pour peut-être plusieurs jours, pas de bruit, pas de cuisine. Je pense être resté quarante huit heures dans ce hameau. Au fil des marées nous tournions autour de notre grappin avec en phase d'étale quelques mètres pour sauter sur la berge ou

dans la vase. Nous les mécaniciens étions préoccupés par les batteries, à savoir ce qu'elles nous rendraient pour le démarrage des moteurs (à cette époque on ne peut pas dire que les batteries étaient les meilleurs équipements de la Flottille).

Très loin, des canonnades se faisaient entendre de temps à autres. La nuit c'était le grand calme, dans la journée nous dormions à tour de rôle, on mangeait froid, Nam faisait le beau, les canards nous narguaient. Sur les cotés, les cocotiers étaient clairsemés, on voyait la rizière et nous n'étions pas vu sauf au niveau des paillotes c'est de là que pouvait venir la surprise. On s'abîmait les yeux il n'y avait que la paire de jumelles du Lieut. Le premier matin, un buffle immobile nous regardait à environ 1000 ou 1200 mètres, on commençait à parier que ce pouvait être un épouvantail posé là dans la nuit par qui ? Après une demi-heure d'observation de tous, Nam certifiait que la tête avait bougé et Dumas plaisantait en rajoutant :

«C'est celui qui a les yeux entre ouverts qui a la meilleure vue».

Effectivement, mais on ne pouvait pas dire qu'il s'agitait, il bougeait. Le Lieut décidait que pour le départ il faudrait le tuer nous étions dans une zone où l'on ne devait laisser aucune subsistance en retour nous lui demandions de faire un sort aux canards afin d'améliorer l'ordinaire lorsque la braise rougirait à nouveau dans notre chauffe-plats. Le dernier repas de midi comportait du pain dur, des biscuits de l'intendance des portions de vache qui rit à s'enflammer les gencives le tout arrosé à l'eau du jerrycan; le fût sonnante le creux était remis à l'arrière du moteur.

Vers quinze heures, le Lieut décidait la baignade, deux veilleurs restant en place, contingent de trois canards pour la section, les quelques bananes cochons du bananier au fond de la basse-cour, démarrage des moteurs à dix sept heures. Les paillotes étaient vides et NAM remarquait un fil sortant du feuillage d'une paroi, passait sur une traverse du toit, longeait la poutre centrale, aboutissait à une boîte rouge rectangulaire en partie masquée : c'était le piège.

Appel du Lieut, discussions décision unanime de faire tomber la chose. Récupération d'un bambou assez long difficilement maniable en se tenant assez loin, répétitions des actions et recommandations, passage à l'acte. La boîte rouge choyait sur la terre battue, six paires d'yeux se fermaient instinctivement puis constatation : dans la seconde suivante, la boîte rouge s'était ouverte en partie vidée de ses bâtonnets d'encens. Ils étaient partis avec l'autel du Bouddha mais avaient oublié les bâtonnets. Cueillette des bananes, récupération des canards, nous étions largement de retour avant seize heures trente. Nous avons démarré les moteurs sans problème (temps sec), le Lieut nous apprenait que nous avons été placé ici en embuscade pour s'assurer qu'aucun des Viets; quadrillés à l'ouest ne s'échappent vers Tan-An. Une piste échappatoire passait dans cette cocoteraie. Nous n'avions pas fait un sort au buffle, nous l'avions encadré au lance-grenades, il se déplaçait difficilement et devait attendre là sa retraite.

Nos canards ont été séparés, trois dans la cuve sous les plaques de parquet et trois autres à l'arrière sous le moteur, eux n'avaient pas de chance avec la chaleur, les odeurs d'huile et gas-oil ils n'étaient pas en classe touriste. A la nuit, nous étions nez à la berge près de la vedette blindée de la Légion.

Le lendemain, nous avons ouvert un passage sur un rach de cinq ou six kilomètres, dans la rizière les Crabes progressaient. Sur le chemin de retour un Crabe s'est «planté» avec impossibilité de le désembourber ; après récupération des armes, munitions et équipage ils l'ont détruit sur place. Sur l'arroyo la Légion faisait du «self-service», ravitaillement en essence et gas-oil de leurs engins et de ceux de la Flottille, malgré notre refus (nous avons très peu consommé du fait de l'embuscade des jours précédents). Nous avons hérité d'un fût de 200 litres de gas-oil livré sur la berge. Prendre un fût de deux cent kilos en partie dans l'eau, l'autre partie sur la berge, le hisser sur nos plages arrière pour le transférer dans nos caisses à l'aide des «bouts» et des bras, il faut le faire.

La soirée de ce jour là était animée par le chant des Légionnaires. Des Noël Rhénans à deux voix au nord ouest de Mytho, ça vaut toutes les chorales de l'hexagone en août dans les jardins d'été ; comme quoi à la Légion on ne recherche pas toujours du boudin et on ne chante pas que des chansons paillardes !

Les derniers jours, nous étions à la botte du 4e RTM retour à l'ouest vers le Mékong. Les quelques tirs des Viets étaient tirés surtout pour nous faire comprendre qu'ils occupaient à nouveau les sites, lorsque nous les quittions. Avant la tombée de la nuit, nous étions en amont d'un pont détruit. L'ouvrage devait faire partie de la RC ? remontant coté rive gauche de Mytho vers Caïbé. A constater l'état des traverses restantes sur les piliers, la destruction datait de quelques années. Le passage s'effectuait au centre entre les deux piles, nous étions en pleine descente des eaux, le courant très fort. Nous devons protéger le dernier élément du 4e RTM à l'est de cette route. Notre Lieut n'était pas sûr que tous les éléments soient passés, nous restions en amont à évoluer, puis pressentant un passage difficile ordonnait au 134 de se replier. Etant en aval, les collègues nous informaient par gestes que le passage était périlleux. Après quelques ronds dans l'eau avec des passages au ras de la berge pour essayer de voir le sentier de retour, le Lieut demandait de rejoindre le 134 en suivant son passage près de la pile droite. En plein travers l'engin s'arrêtait net. En marche arrière, «le moteur sur le pont», nous étions plantés, il y avait trop de courant et pas assez d'eau.

Le 134 s'est approché, mais le Lieut leur demandait de se positionner un peu plus bas pour nous protéger et nous secourir si besoin. La quille étant visible à l'avant, mais l'aspiration eau du moteur à environ dix centimètres nous arrêtons notre diesel, nous étions «échoués ». Le 134 s'est placé de manière à pouvoir utiliser le 20 mm sans être trop loin de nous s'il fallait nager. Entre nous, y compris Nam nous nous remémorions l'heure approximative des marées des jours précédents, nous étions là pour une bonne partie de la nuit. Et elle est tombée vite cette nuit, au moment où le 134 nous envoyait un coup de projecteur, notre 133 se couchait sur bâbord avec des craquements sinistres, l'ensemble munitions, vivres armes sur râtelier glissait à bâbord ; nous étions

tous assis, accrochés à tribord pour faire contrepoids et éviter qu'il se couche irrémédiablement. Le Lieutenant avait formé deux équipes ; les deux mécaniciens et Nam pour repositionner et fixer tout ce qui devait être à tribord, Limpolaëre, Bosc, Mabon, Maurrage pour amarrer l'engin et essayer de le stabiliser courant et niveau étant toujours descendants. Bosc et Maurrage entreprenaient l'escalade du pilier, s'assuraient de la solidité des traverses restantes, passaient les bouts avant et arrière que leur lançait le Lieut le patron et Mabon.

Après une quarantaine de minutes de travail sans filet et des prises de repères, notre mauvaise posture se stabilisait. Kiki notre singe refaisait partie de l'équipage. Nous avons déposé quelques plaques de parquet niveau cuve et compartiment moteur pour surveiller la tenue du bordage. A tour de rôle pour ne pas perturber le contrepoids, nous contrôlions le niveau d'eau des deux cales, entre les caisses à gas-oil, commande du gouvernail, tenue des taquets d'amarrage. Je ne me souviens plus le nombre de fois que Maurrage a escaladé le pilier pour s'assurer du comportement des fers en U rouillés. Les canards s'ébrouaient de temps à en temps, ils n'étaient pas muets. Le 134 s'approchait tous les quarts d'heure, les collègues nous demandaient si tout allait pour le mieux. Au troisième ou quatrième approche, le Lieut demandait à Gintric de ne plus nous éclairer afin de cacher notre mauvaise situation aux regards de ceux qui pouvaient être sur la berge en amont. Des craquements moins importants se ressentaient et s'entendaient sous notre quille. Le bruit de l'eau courante a diminué, puis dans la trentaine de minutes qui suivirent, s'arrêtait. Nous nous regardions tous, y compris le singe. Le Lieutenant avait décidé :

«A la remontée des eaux continuer la surveillance des cales, faire des repères pour s'assurer qu'à la remontée du niveau l'engin reprenne bien son assiette, rattraper le «mou» des amarrages, si pas de voie d'eau on démarre le moteur au dernier moment pour battre arrière avec le maximum de puissance pour se décoller de la vase, il faudra envisager la coupure des bouts si besoin».

Lorsque le courant inverse s'est fait entendre «la pêche» revenait.

Le 133 craquait encore quelques coups en se redressant lentement. Lorsque notre position de contrepoids le permis, nous reprenions nos postes habituels. On essayait l'électrolyse du dessus des éléments de batteries, on purgeait l'air des circuits de réfrigération et gas-oil. Aux premières lueurs du jour, nous avons gesticulé en direction du 134 nous lui faisons savoir que, dès le démarrage du moteur, nous sortirions du pont en marche arrière et qu'ils devraient se porter près de nous en amont du pont. Nous ne savions toujours pas ce qu'il y avait derrière la verdure de la berge amont. Les bouts étaient complètement assouplis, on flottait vraiment. Nous nous sommes assurés qu'en passant tous d'un bord, il prenait bien sa gîte, nous n'étions donc pas retenu. Dans la clarté du petit jour, Maurrage escaladait une dernière fois le pilier, laissait filer nos haussières.

A sa descente, nous étions tous au poste de combat. Après les derniers gestes au 134, le démarrage du diesel à pleine puissance et à froid provoquait une bouffée de fumée noire, le réveil et l'envol de tous les oiseaux du coin. Etant

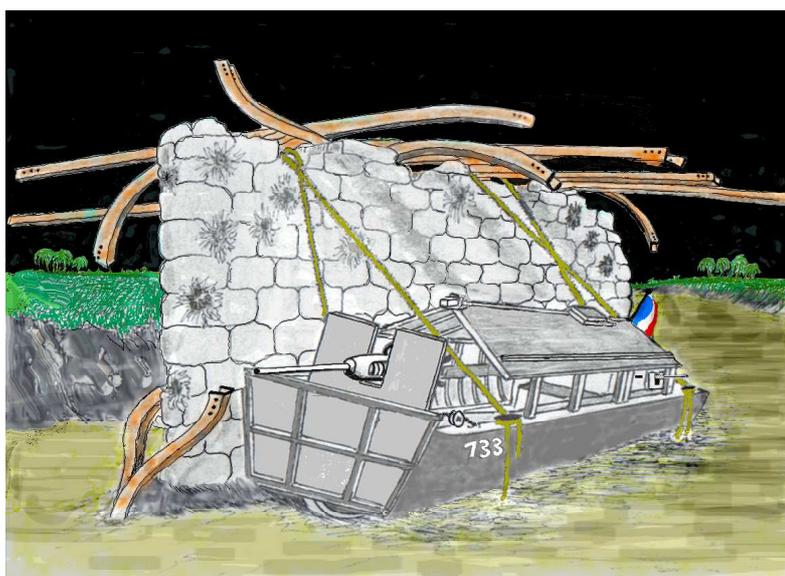
sorti du pont d'une cinquantaine de mètres, au débrayage et au passage en marche avant quelques coups de feu éclataient mais le 134 était déjà sur nous et faisait «le ménage». En effectuant le demi-tour pour se placer dans l'alignement du passage, le bosco criait qu'il n'avait plus de barre.

Avec Bertrand et Maurrage, nous sautions sur la plage arrière pour mettre en place la barre manuelle et commander directement la mèche du gouvernail. C'est en avant lent et en barre manuelle que nous sortions du pont de la RC.

Dans la longue ligne droite de l'arroyo rejoignant le Mékong, nous n'avons pas pu dépasser les 500 t/mn de notre ralenti, notre caisse s'était bien comportée mais nous avons du laisser des plumes sous le pont. En arrivant à l'embouchure sur le Mékong, nous mettions tout à l'arrêt et plongions tous sur le gouvernail pour évaluer les dégâts, sans visibilité, la turbidité au max, nous avons tous constaté qu'une pale de l'hélice était abîmée. A couple du 134, nous avons rallié au ralenti l'apponement de Marine Mytho.

A la première marée basse, toute la section était dans la vase pour examiner notre coque, à part de bons morceaux de bois manquants et notre pale faussée sur un tiers de son voile, on ne remarquait rien d'anormal. Nous avons déposé

l'hélice à l'aide de notre fameuse masse et sur le semblant d'enclume de Marine Mytho, nous lui avons donné meilleure allure. En fin de serrage de l'hélice, la marée remontait nous constations un jeu anormal au gouvernail mais



DERNIERE NUIT SOUS LE PONT DU CANAL LAGRANGE

crosses et quille envasées, nous ne pouvions rien contrôler. En pleines eaux, nous recommencions les essais, au-dessus de 500 t/mn les vibrations étaient anormales. Le Lieut décidait de rentrer sur Saïgon avec le remorqueur de la Marine Nationale «Baobab». A la montée sur le slip de l'atelier à Courbet, les interpellations des coolies vietnamiens ne nous rassuraient pas. La quille de notre 133 était cassée au ras de la crosses.

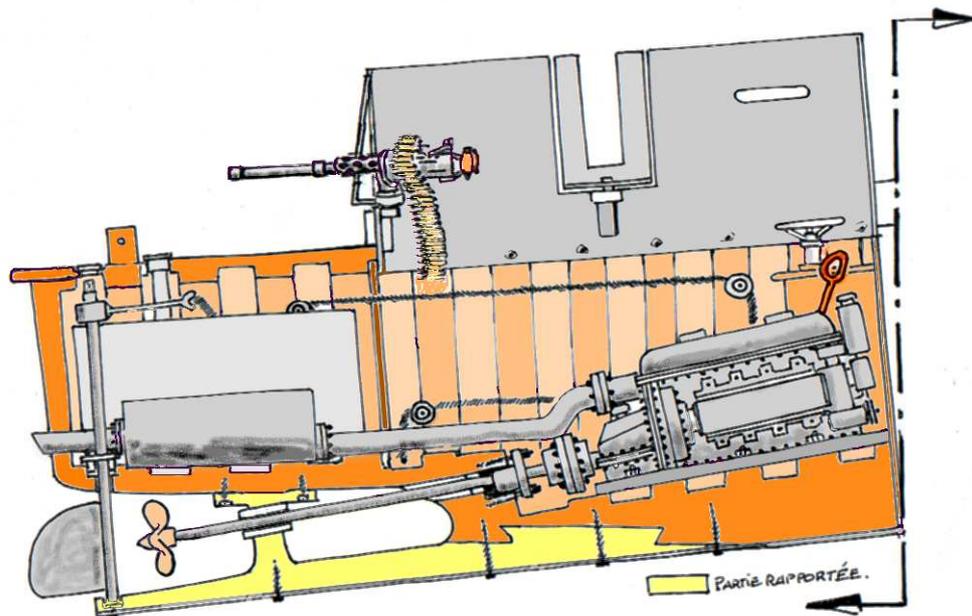
LA REPARATION.

La crosse de quille était fendue au niveau de la sortie de la ligne d'arbre. Cette partie était soutenue par la douille caoutchoutée de l'arbre porte hélice, la semelle de quille, le tout maintenu directionnellement par la mèche du gouvernail. Ce matin là, notre quille était le spectacle d'une partie de l'atelier, beaucoup de visiteurs. Lorsque l'Ingénieur Mécanicien Principal Bertrand s'était approché du chariot slip le nombre de spectateurs s'était amenuisé. Le second maître charpentier Odet et le contremaître vietnamien avaient défini la méthode de remise en état. Avec notre Lieut nous étions tous dans «nos petits souliers». Après explications et durée prévisible de l'immobilisation, l'I.M.P. avait poussé son chapeau de paille sur le haut du front et le monologue avait commencé :

«Je suis sûr que vous l'avez fait exprès, je voudrais me déguiser en quartier-maître chef pour voir les conneries etc....».

On était tous en culottes courtes sous le préau de l'école, après avoir cassé une vitre en jouant au «foot» avec l'instituteur, le Bosco avait murmuré :

«Pépère n'est pas prétentieux, un galon de laine rouge en lézarde sur les manches ne lui suffit pas, il lui en faut trois pour aller aux bambous».



REPARATION DE LA CROSSE DE QUILLE DU 133

Dix ans plus tard, l'I.M.P. sera Directeur de l'Atelier Militaire de la Flotte à Mers El-kébir avec le grade d'Ingénieur Mécanicien en chef de 1^{ère} classe, il n'aura pas changé. Dans toutes les affectations qu'il aura eues dans la Marine, il devait toujours avoir la tête d'affiche.

En quelques jours, les «bouts de bois» de l'atelier nous avaient réparé la quille et restauré le dessous de la ligne de flottaison, crosse et éclats de bois compris.

Avant la descente du slip, l'I.M.P s'était approché pour superviser le travail et la remise à flot. Après la poignée de mains à notre Lieut, il nous avait tourné le dos. Les essais étaient concluants, pendant une heure nous avons tenu nos 1800 t/mn de vitesse de croisière. Loin des regards de la base, nous avons poussé jusqu'à 2100 tours/mn notre régime pour se sortir des mauvaises situations ou en déséchouage. Aucune vibration, nous avions tous le sourire. La 13ème section de LCVP était disponible.

Sur cette caisse, le métal venait de Pennsylvanie, le moteur du Michigan, le tout assemblé dans un chantier de Louisiane. Sur la coque en bois de l'Oregon, on nous avait greffé du bois de Djiring (forêts des contres forts d'Annam). Le service du personnel de la F.A.I.S. à PHU-MY comme pour le matériaux avait mixé l'ex-étudiant du Sud-Ouest au postier Parisien, l'apprenti garagiste Bourguignon à l'inscrit maritime Breton, un ch'timi au Lorrain, un Normand, à un fils de fonctionnaire élevé au Gabon ou en Côte d'Ivoire. Il y avait aussi l'ancien déporté Blayais et même un Ardéchois. En supplément à l'armement, un garçon de Ghia-Dinh et un singe du marché de Saïgon. Nous étions à nouveau aux appointements du GBR4 en alerte