

**Témoignage du CBA GANTHERET**

**Guerre d’INDOCHINE**

**Avril 1954 – Juin 1955**

Ces faits se déroulent depuis avril 1954 jusqu'au 17 juin 1954 alors que nous étions en mission de gonio mobile sur les rares routes ou digues du delta du FLEUVE ROUGE et de ses environs encore sous le contrôle partiel de l'Armée française qui cédait chaque jour du terrain aux troupes viets minh.

D'autres missions furent effectuées en particulier dans les sous-secteurs d'HAÏDUONG, KIENAN, SEPT PAGODES où il y eut également des incidents de parcours.

Au titre de la contribution des différentes armées, ma première équipe était composée des gendarmes suivants :

Maréchal des logis chef ARVATI Louis, adjoint

Maréchal des logis PISSIER

Maréchal des logis DUHAMEL

Ma seconde équipe à partir du mois de mai 1954 :

Sergent GRIMAUD Michel, adjoint

Sergent HOFFMANN

Sergent BIBE

Caporal chef (nom oublié) des CTC

HUNG YEN était un sous secteur situé à une centaine de kilomètres au sud est d'HANOÏ et connu pour être un secteur les plus dangereux d'INDOCHINE avec la présence du régiment viet TD 42 (TD : abréviation de TRUNG DOAN) qui était implanté dans le quadrilatère HUNG YEN, HAÏDUONG, KIENAN et la mer de CHINE.

La logique aurait voulu que nous effectuions ces relèvements avec trois gonios, tout au moins deux, mais faute de moyens humains et matériels, il fallait se contenter d'un seul appareil à bout de souffle.

Ce régiment était commandé par un colonel viet minh originaire d'HAÏDUONG qui avait pour fonction d'être le responsable des facteurs des PTT dans ce secteur durant la présence française en INDOCHINE avant 1946.

Ce régiment avait la particularité de ne pas être "endivisionné " compte tenu qu'il était encerclé en permanence par nos forces incapables d'en venir à bout malgré des pertes considérables.

Nos camarades SPINOZA et JEANPIERRE furent tués par une mine posée par un ou plusieurs éléments de ce régiment qui a subi maints assauts dont l'opération BROCHET le 11 octobre 1953 avec la participation de légionnaires, parachutistes coloniaux et d'autres Armes, soit 10.000 hommes environ.

Cette opération fut un échec, une dizaine de morts chez les viets et une centaine de notre côté.

Nous quittons donc HANOÏ pour rejoindre HUNG YEN par la RC 5 (route coloniale n° 5) jusqu'à HAÏDUONG où nous bifurquons à droite pour prendre une route provinciale jusqu'à HUNG YEN.

La circulation jusqu'à HAÏDUONG était à peu près normale, le génie avait tant bien que mal bouché les coupures que nous appelions des "dominos" et les cavités dûes à l'explosion des mines placées durant la nuit où le viet minh était le maître.

D'HAÏDUONG à HUNG YEN, les moyens matériels étaient infiniment moindres que ceux mis en œuvre sur la RC 5 reliant HANOÏ à HAÏPHONG, voie routière vitale pour le ravitaillement d'HANOÏ.

Nous arrivons à HUNG YEN vers 17 heures soit près de douze heures après avoir quitté HANOÏ et effectué un trajet de 60 kilomètres environ.

Je me présente au 2ème bureau du sous secteur commandé par le colonel D…..

Son accueil est resté à jamais gravé dans ma mémoire : “Tiens, voilà les "branleurs" de la gonio ! “

Nous restons impassibles au garde à vous tandis qu'il vante les mérites de ses agents de renseignements locaux, seuls capables de localiser le TD 42 tandis que nous, les soi-disant spécialistes étions des incapables etc etc.

Ce colonel faisait partie des officiers supérieurs dont des médecins arrivés en INDOCHINE dès1951/1952 alors qu'ils étaient en retraite ou de réserve mais à qui le gouvernement de l'époque avait fait un pont d'or aux volontaires avec la promesse de ne pas participer aux combats mais seulement à des fonctions sédentarisées comme les appelés du contingent volontaires pour effectuer un service militaire rallongé de six mois.

Ces officiers n'étaient pas très considérés par leurs camarades qui se battaient pour une solde dérisoire.

Le colonel nous quitte pour rejoindre son bureau et je demande à un sous-officier où nous logions et où prenions nos repas du soir puisque la journée, nous étions en mission pour effectuer les relèvements avec une escorte fournie par le 2ème bureau, nous contentant de rations en boîte.

L'adjudant ou adjudant-chef me dit que nous logerions au séminaire délaissé et occupé par un "baiwan" (bataillon de vietnamiens).

Nous nous dirigeons vers le séminaire, un imposant bâtiment moderne situé sur une hauteur, totalement isolé à l'époque du reste du village.

L'accueil est très sympathique, le colonel vietnamien ainsi que ses hommes étaient équipés de vêtements neufs contrairement à nous, les véhicules et autres matériels étaient également les plus modernes de l'époque, grâce aux USA qui étaient passés par là.

Quant à la nourriture, c'était celle des Vietnamiens : riz, liseron d'eau, porc bouilli.

Le lendemain, nous allons prendre notre escorte composée de deux groupes de combat à bord de deux GMC.

Nous savions exactement où se trouvait le PC du TD 42, à NINH GIANG, au centre du dispositif et à l'abri de nos troupes car il se déplaçait dans les environs tandis que ses trois bataillons changeaient très souvent d'emplacement.

L'émetteur du TD 42 avait pour indicatif XVC lorsqu'il était statique et XVG lorsqu'il se déplaçait ; ce qui signifiait qu'il avait l'intention de faire un mauvais coup dans les heures suivantes.

Ses deux radios formés vraisemblablement en CHINE étaient exceptionnels et je les admirais ainsi que mes camarades car ils travaillaient dans des conditions beaucoup plus difficiles que nous.

Avec SFO, la station directrice de ce réseau était répertoriée "PC rive droite" (Fleuve Rouge) par le STR, ce sont les trois seuls indicatifs dont je me souvienne, pour quelles raisons? Mystère!

Un des deux DODGE 4X4 était équipé d'un gonio de marques RG 1 de fabrication française ou SCR 206 d'origine US.

Un shelter de construction locale en contreplaqué avait été placé sous la bâche.

A l'intérieur, une planche avait été fixée pour fixer la carte au 1 : 50.000 ou 1 : 100.000 recouverte d'un rhodoïd sur lequel on traçait les relevés avec un crayon gras de couleur rouge.

Nous voilà sur la digue menant à DONG LO et DONG LI avec un opérateur ayant le casque aux oreilles en permanence pour trouver la fréquence de l'émetteur du TD 42.

En effet, l'opérateur changeait de fréquence au cours de la transmission de ses messages toujours en graphie de façon aléatoire ce qui demandait un certain temps pour le retrouver, preuve qu'ils se savaient écoutés.

Nous entendions XVC trop faiblement pour le relever, nos gonios fournissaient un parfait azimut avec une erreur de plus ou moins 1 kilomètre à une distance de 8 à 10 kilomètres de l'émetteur.

A une distance plus lointaine, les relèvements étaient qualifiés de "flous" ou même de "douteux" jusqu'à 15 kilomètres environ.

Nous rentrions en fin d'après midi à HUNG YEN, car à la nuit tombée, les viets étaient les maîtres du terrain.

Les repas du soir devenaient une véritable corvée, les personnels de la cuisine étaient souvent absents, soit en opérations, dans leurs familles, etc.

Il y avait un escadron du RBCEO en garnison à HUNG YEN équipé de chars M 10 "destroyer super TD" en experimentation, qui a d'ailleurs démontré que ces blindés étaient trop lourds pour évoluer dans les rizières, et de quelques HALF TRACK.

J'ai demandé à prendre les repas à la popote de cette unité, ce qui me fut refusé pour un motif que j'ignore.

Nous évoluions sur d'autres digues de la région en espérant que l'indicatif XVC devienne XVG sans succès.

Par contre, nous localisions un émetteur de passage dans notre zone mais souvent il avait cessé d'émettre le lendemain et en particulier le régiment TD 50 implanté au nord d'HAÏDUONG près du village des SEPT PAGODES où il y avait un important contingent de légionnaires en poste.

Un après midi, alors que nous circulions sur la digue de DONG LI, je vois un car CITROËN U 45 surchargé avec des passagers assis sur le toit du véhicule suivre nos deux DODGE dont le chauffeur prenait bien soin de placer au mieux ses roues dans nos traces de pneus avec l'espoir d'échapper aux mines.

J'arrête les deux DODGE pour que le car nous double afin que les passagers n'aperçoivent pas le gonio lorsque nous ferions un prochain relèvement et je préférais qu'il ouvre la route au cas où !

Le chauffeur ne voulait rien savoir ! Il n'était pas pressé de rejoindre DONG LI et DONG LO.

Je saisis une grenade F1 et la dégoupille en menaçant de la lancer sous le véhicule !

Le chauffeur se décida enfin à passer devant nous tandis que nous commencions à localiser XVC.

Au bout de dix minutes environ, nous entendons une énorme explosion et comme nous nous en doutions, c'était le car qui avait sauté sur une mine.

Le véhicule était pratiquement détruit, le chauffeur avait les deux jambes coupées et pendant que son corps se vidait de son sang, il chassait les mouches avec un éventail en bambou tressé. Nous ne pouvions rien faire, même pas appeler par radio de l'aide, nous n'avions qu'une liaison avec HANOÏ, qui même contactée aurait été d'aucune utilité.

Le car avait basculé en contrebas de la digue suite à la puissance de la mine vraisemblablement anti char.

Seuls, quelques passagers installés sur le toit du car eurent la vie sauve où ils furent plus ou moins grièvement blessés.

Le bruit de l'explosion avait été entendu par les occupants du poste de DONG LI qui arrivaient en courant n'ayant aucun véhicule à leur disposition ; quant à "l'infirmier" du poste, il était totalement incompétent, malgré lui, formé en quelques jours dans une infirmerie d'HANOÏ pour soigner les petits maux avec de la teinture d'iode et les inévitables piqûres de morphine en dose individuelle pour les cas les plus graves.

Les villageois arrivèrent et nous sommes repartis pour terminer la mission, totalement apathiques car c'était la première fois que nous étions en présence de tant de cadavres, femmes, hommes et enfants décédés ou affreusement mutilés.

Au retour sur HUNG YEN, il fallut repasser devant ce carnage où la population locale se débattait pour extraire de la carcasse du véhicule des bléssés et quelques rares survivants.

Ma conscience m'a longtemps interrogé… A l'époque, pas de psychologues ou autres spécialistes même dans les hôpitaux principaux.

Quelques jours auparavant, nous avions vu une JEEP à six roues du bataillon vietnamien qui venait de sauter devant nous sur une mine faisant plusieurs morts et nous les avions aider à extraire les corps affreusement mutilés du véhicule.

Jour après jour, nous cherchions à localiser cet émetteur qui se décida enfin d'être entendu avec son indicatif XVG.

La réception était parfaite et le nombre important de messages que l'opérateur transmettait nous permettait de nous déplacer afin d'effectuer des relèvements et sa localisation.

Le PC du TD 42 se trouvait à une douzaine de kilomètres d' HUNG YEN, ce qui signifiait que nous serions attaqués dans quelques heures.

Nous rentrons sur HUNG YEN le plus rapidement possible pour signaler au 2ème bureau l'emplacement du régiment TD 42.

Le colonel D…. m'écoute et me répond que son agent de renseignements lui avait assuré que le TD 42 se trouvait toujours à son emplacement habituel soit à 40 kilomètres environ.

Je lui demande de se déplacer jusqu'au véhicule gonio afin de lui montrer les relèvements effectués avec une triangulation parfaite, ce qui était très rare en lui précisant bien que l'erreur était impossible.

Il ignora ma réponse et nous regagnâmes le séminaire nous attendant au pire durant la nuit.

Vers minuit, les premiers obus de mortier tombent sur HUNG YEN tandis que les viets se lancent à l'assaut du séminaire et du cantonnement du RBCEO.

Les chars de cette unité tentent une sortie mais le premier est touché par le tir d'un bazooka, les viets sachant pertinemment quelle serait la réaction du détachement.

Les autres chars SUPER TD et les HALF TRACKS furent bloqués et dans l'impossibilité de quitter leur quartier.

Le lendemain matin, nous sommes passés devant le quartier du RBCEO et nous avons appris que le chef du premier char avait été tué alors qu'il se tenait debout dans la tourellle.

Le séminaire était transformé en citadelle, mitrailleuses de 30 et 50, FM, mortiers dont un de 120 qui tira un nombre incroyable d'obus, le tube étant pratiquement à la verticale.

Les viets se lançaient à l'assaut à travers les centaines de mètres de barbelés, pointes de bambous plantés dans le sol, mines etc.

Les soldats du baiwan se battaient furieusement sachant ce qui les attendait si le séminaire tombait entre les mains viets minh.

Quant à nous, nous avions nos carabines USM 1 à la main dans le cas où les viets auraient investi le séminaire.

Les documents secrets prêts à être détruits étaient rassemblés au milieu de la chambrée.

N'étant pas arrivés à leurs fins, les viets se retirèrent au lever du jour.

Vers 06h00 du matin, un planton demande de nous présenter immédiatement au 2ème bureau.

Nous arrivons avec nos deux véhicules. A peine descendu, je suis interpellé par le colonel qui me traite d'incapable, car la veille je lui avais transmis des renseignements erronés sur la position du TD 42.

Gardant mon calme, je me permets de lui répondre que c'est faux et je l'invite à venir voir la triangulation encore tracée sur le rhodoïde à l'intérieur du véhicule gonio.

J'ajoute que les résultats avaient été transmis la veille à HANOÏ quelques minutes après chaque relevé.

Furieux, je suis menacé de sanctions les plus sévères jusqu'à ce que le maréchal-des-logis-chef de gendarmerie Louis ARVATI l'informe qu'il est assermenté et que les faits que j'avais exposés la veille étaient excacts.

Long silence.

Le colonel murmure quelques mots et rentre dans son barraquement.

Le soir, nous nous présentons au 2ème bureau pour apprendre que le colonel D…. avait rejoint HANOÏ par avion.

Nous devions rentrer sur HANOÏ, mais le TD 50 voisin du TD 42 avait des intentions belliqueuses et nous recevons l'ordre de rester à HUNG YEN.

Lassés de manger du riz, un soldat vietnamien nous indique un "bep" (terme employé pour désigner les cuisiniers servant les français avant 1939) habitant dans la rue principale et qui serait heureux de nous faire des repas à la française avec les moyens du bord.

Le bep parlait un français parfait et vivait dans une maison en bois dans le centre du village avec sa famille.

Le marché, quotidien, se tenait sur la place du village à deux cents mètres environ de notre hôte, ce qui était parfait pour nous.

Le soir, en rentrant de mision vers 17 heures, étant au prêt franc nous achetions notre nourriture consistant surtout en poissons du FLEUVE ROUGE, poulets, porc, buffle et quelques légumes que notre bep accomodait avec les ingrédients locaux, ce qui nous changeait agréablement et ce, moyennant un coût dérisoire.

Il était écrit que la série des ennuis devait se poursuivre.

Bien entendu, une mission ne pouvait pas se dérouler sans que le gonio ou le SCR 193 effectuant les liaisons nous fasse le "coup" de la panne, ce qui se produisit pour le gonio. Un message fut adressé à la CAER d'HANOÏ qui nous en expédia un autre par avion "DE HAVILAND" Dragon, un bimoteur biplan de fabrication anglaise datant des années 1935/1936 et appartenant à une compagnie privée.

Ces avions appartenaient à des sociétés créées par d'anciens pilotes militaires qui effectuaient des liaisons au profit de l'Armée sur commande et en pratiquant une tarification exorbitante mais c'était à prendre ou à laisser sinon pas de transports faute de moyens militaires en quantité suffisante.

Le départ d'HUNG YEN approchait et nous avions hâte de regagner HANOÏ où une nouvelle mission gonio dans un autre secteur nous attendait mais nous avions tous l'espoir que le secteur à ratisser serait plus calme ce qui devenait de plus en plus rare.

Nous recevons l'ordre de rejoindre la CAER à HANOÏ, mais la route était coupée en maints endroits et impraticable pour plusieurs jours.

Un convoi maritime est alors formé composé de plusieurs navires pour transporter du ravitaillement chargé à bord de LCT et autres navires qui quittèrent le port d'HANOÏ pour rejoindre la garnison de NAM DINH située à 100 kilomètres au sud sur la rive droite soit à une quarantaine de kilomètres d'HUNG YEN située par contre sur la rive gauche mais en amont. L'un d'eux devait quitter le convoi pour accoster et charger nos deux véhicules pour NAM DINH.

Effectivement, le lendemain matin, un LCT se détache du convoi et accoste au "port" d'HUNG YEN" qui était en fait des pierres entassées sur la rive.

Nous chargeons nos véhicules au milieu de dizaines de jerricans d'essence destinés à la garnison de NAM DINH et autres unités moins importantes telles que NINH BINH, PHAT DIEM.

Nous gagnons le milieu du fleuve et rejoignons le convoi composé de LCT, LCM et de canonnières qui tiraient systématiquement au 40 BOFORS sur tout ce qui paraissait suspect, car le 2ème bureau avait appris que le TD 42 disposait de bazookas et probablement d'un canon de 75mm, sans compter leurs mitrailleuses.

En fin de journée, nous accostons à NAM DINH et passons la nuit dans un local de l'ex banque d'INDOCHINE aujourd'hui INDOSUEZ.

Je ne pensais pas que deux mois plus tard, en mission à NAM DINH, je serai grièvement blessé à quelques kilomètres de cette ville.

L'ouverture de la route NAM DINH vers HANOÏ étant faite, nous prenons place dans le convoi composé de véhicules armés ou non et de cars civils en majorité chrétiens fuyant la zone par peur d'être capturés par les troupes viets minhs ; ils avaient malheureusement raison.

Nous arrivons durant l'après midi-midi à PHULY, importante garnison située à mi-chemin, soit à 50 kilomètres environ.

Nous découvrons avec stupeur une garnison totalement enterrée avec les véhicules également recouverts de madriers ou d'autres protections contre les obus des "KATOUTCHIA" fournis par la CHINE et installés dans les "calcaires" dominant PHULY.

Les viets avaient réussi à les convoyer en quelques jours dans cette région depuis DIEN BIEN PHU sans être inquiétés où nous n'étions plus les maîtres faute de moyens.

Je repère un shelter d'un SCR 399 des Transmissions complètement enterré et je demande où passer la nuit.

Un sergent ou sergent-chef me répond qu'il n'y a plus rien de prévu pour les "passagers". La seule solution était de passer la nuit dans le shelter, soit six personnes compressées dans cet espace restreint.

Nous avons eu droit aux tirs des "KATOUTCHIA" pendant peu de temps, faute de munitions certainement.

Ces fusées, qui explosaient à un rythme effréné un peu n'importe où sur la ville et à l'extérieur, nous paralysaient.

Je songeais à nos deux DODGE garés près du shelter sans aucune protection avec le gonio et le SCR 193 à bord et je demandais au ciel qu'ils soient épargnés car je me voyais déjà préparer le compte rendu de la destruction de ce materiel.

Nous avons repris le convoi le matin avec les civils qui s'étaient éparpillés dans la rizière durant la nuit et nous avons rejoint la CAER d'HANOÏ après quarante huit heures de péripéties diverses pour effectuer 60 kilomètres alors qu'en temps normal il fallait une journée environ ; merci le TD 42.

Arrivés à HANOÏ, il faut déposer les véhicules au garage pour révision ainsi que le matériel gonio et radio à l'atelier de la CAER dirigé par le sergent-chef-major Louis BOUCHERIE.

En attendant de repartir en mission, nous étions affectés aux écoutes, car il n'était pas question de bénéficier d'un jour de repos.

Je regagnais ma chambrée où logeait le sergent BAUDOIN à qui je confiais ma cantine et ma valise avant de partir en mission.

Notre équipe fut désignée pour effectuer des missions sur plusieurs sous-secteurs : KIEN AN, SEPT PAGODES, HAÏDUONG en particulier ; puis début juin NAM DINH avec le sergent GRIMAUD, BIBE et un caporal chef des Télégraphistes Coloniaux nouvellement arrivé dont le nom m'échappe.

Nous partons sur NAM DINH par la RC 1 que nous avions empruntée au retour d'HUNG YEN et je repasse devant le poste de THUONG DINH que nous avions construit en 1948 avec la 8° cie du II/6° RIC.

Ce dernier était méconnaissable, les vietnamiens bénéficiaient comme tous leurs camarades de l'aide américaine distribuée à profusion en équipements neufs alors que le nôtre était pratiquement hors d'usage.

Il faut avouer que, même si nous nous ne posions pas trop de questions sur la situation en général, nous ne comprenions pas les raisons pour lesquelles des postes de la ceinture d'HANOÏ étaient suréquipés avec un matériel qui ne servait pratiquement jamais.

Ce qui est certain, c'est que quelques semaines plus tard, les viets minh s'emparèrent de la grande majorité de tous ces matériels non sabotés ou détruits par l'armée sud vietnamienne.

Nous repassons par PHU LY toujours enterrée et croisons de nombreux convois qui remontaient sur HANOÏ, l'armée évacuait le sud du delta sous la pression des viets toujours plus entreprenants.

Des familles, en général de confession catholique, s'entassaient avec quelques effets personnels avec nos soldats.

Ces scènes me rappelaient les réfugiés français qui fuyaient sur les routes devant l’avance des troupes allemandes.

Nous arrivons à NAM DINH en fin d'après midi et nous nous dirigeons vers le 2ème bureau pour signaler notre présence.

L'officier responsable nous accueille avec empressement et nous informe que les troupes viets minh sont à proximité de NINH BINH, soit à une cinquantaine de kilomètres et qu'il en était de même au sud, vers la mer, dans la zone du "BUICHU" dont la population était majoritairement catholique.

Les directives fournies par les écoutes à mon départ mentionnaient quelques émetteurs dans les environs.

Nous regagnons l'ex-banque d'Indochine où nous logeons dans une chambrée et nous avons la chance que la popote sous-officiers soit située dans le même bâtiment.

La ville de NAM DINH était le PC d'un secteur important où toutes les Armes étaient représentées en nombre important.

Le lendemain, nous nous dirigeons vers NINH BINH et nous passons devant le "rocher" où fut tué le lieutenant Bernard de Lattre de Tassigny.

Nous traversons cette bourgade avec sa magnifique église en partie détruite et nous nous dirigeons vers CHO CAN où la Légion Etrangère avait un poste commandé par un lieutenant qui nous invite à partager leur déjeuner.

Nous repartons pour stopper quelques kilomètres plus loin, le pont traversant la rivière ayant été détruit par les japonais ou le viet minh.

De l'autre côté, c'était la zone contrôlée entièrement par les troupes viets minh qui arrivaient en masse depuis DIEN BIEN PHU.

Il y avait une quantité invraisemblable d'émetteurs viets minh dont les indicatifs attribués aux diverses unités étaient censés être cantonnés à DIEN BIEN PHU.

Ces réseaux ne figuraient pas sur les directives censées nous indiquer les fréquences et les indicatifs.

Certaines de ces stations étaient éloignés mais d'autres parfairement entendues bien que trop éloignées pour être relevées.

J'effectue des relèvements en quantité n'ayant malheureusement qu'un axe pour me déplacer ; je ne pouvais qu'indiquer une direction.

Je rentre à NAM DINH par la RC 1 (route coloniale n° 1), le même itinéraire qu'à l'aller et je me rends au 2ème bureau pour leur fournir les relevés effectués.

Le lieutenant est surpris bien que ses agents lui aient signalés la présence de nouvelles troupes dans le secteur.

Je lui demande s'il était au courant de ces réseaux nouvellement mis en place. Il me répond par la négative.

Plus tard, j'ai appris que 80% des camps de prisonniers français étaient situés à portée de canon de nos troupes.

Le camp 101 n'était qu'à une trentaine de kilomètres du poste tenu par la Légion Etrangère, le camp 79 à 40 kilomètres environ de NAM DINH et de PHU LY sans que nous intervenions. Il se peut que le commandement viet minh ait menacé d'exécuter tous les prisonniers en cas d'intervention de notre part.

Les jours suivants, toujours autant de relevés sinon davantage et la puissance des signaux indiquaient que les émetteurs étaient à quelques kilomètres de la rivière.

Je reçois un message du lieutenant BERLING, chef de la section gonio mobile, me demandant d'être présent au terrain d'aviation le lendemain matin.

Je me rends donc au terrain et peu de temps après se pose un "BEAVER".

Le lieutenant BERLING descend de l'appareil suivi d'officiers supérieurs du 2ème bureau des TFIN.

Une discussion s'engage sur la présence de toutes ces troupes viets minh à quelques kilomètres du lieu où nous discutions.

Un intervenant m'a demandé si j'étais conscient des conséquences éventuelles de mon travail et celui de mon équipe.

Le lieutenant BERLING se porte garant de mes capacités et propose de nous rendre sur les lieux.

Nos deux DODGE, gonio et radio, servent de véhicules de transport pour rejoindre la rivière faisant frontière avec la zone viet minh.

Nous passons devant le dernier poste en zone française et le lieutenant de la Légion nous invite une nouvelle fois à sa table. Des seigneurs….

Vers 14h00, nous sommes au bord de la rivière et je demande à nos "invités" de bien écouter ce qui va suivre !

Je branche le haut-parleur et je commence la recherche des réseaux viets travaillant entre 3 et 6 mhz.

Immédiatement, j'intercepte un émetteur dont je donne l'azimut et ainsi de suite ! Visages figés, stupeur générale !

Êtes-vous sûr de vous ? Votre appareil fonctionne normalement ? C'était l'incompréhension générale car les indicatifs que nous avions relevés correspondaient à des unités sensées se situer bien plus au nord ouest sans compter ceux qui étaient inconnus, les viets ayant imposé le silence radio jusqu'à leur arrivée dans ce secteur.

Nous ramenons nos "contrôleurs" au terrain d'aviation de NAM DINH et ils regagnent HANOÏ le visage fermé et très soucieux.

Quelques jours plus tard, l'évacuation militaire et des civils chrétiens de toute la zone sud du delta commençaient, NAM DINH, NINH BINH, THAI BINH pour les plus importantes garnisons afin de rejoindre les villes d' HANOÏ ou HAÏPHONG déjà surpeuplées.

Un DAKOTA DC 3 équipé de hauts parleurs survolait la zone en rase-mottes pour inviter la population à fuir mais le bruit des moteurs interdisait pratiquement toute compréhension.

Deux ou trois jours après, le 17 juin exactement, nous partons en direction de NINH BINH et j'avais le pressentiment que cette journée allait être sinon la dernière, la plus mouvementée.

Nous quittons NAM DINH, et nous nous plaçons derrière des véhicules qui attendaient que l'ouverture de la route soit terminée.

Un lieutenant de la Légion était debout auprès d'un tas de mines, d'obus de tous les calibres piégés et ramassés depuis le début du déminage à l'aube.

Il était imperturbable sous la pluie battante que nous subissions depuis notre départ et j'avais demandé au sergent GRIMAUD qui était à mes cotés d'enlever la bâche placée au dessus de nos têtes, de rabaisser le pare brise sur le capot du véhicule afin d'avoir une chance d'être éjectés si nous sautions sur une mine.

En outre, j'avais reçu quelques jours auparavant, un briquet "FLAMINAIRE" de la part de mon épouse pour ma fête.

J'avais l'habitude de le glisser dans la poche de mon short après chaque utilisation mais ce jour-là, je l'ai posé chaque fois entre la face avant du gonio et de son couvercle en pensant qu'en cas d'incident, je le récupérerai.

Ce ne fut pas le cas.

GRIMAUD était furieux, trempé jusqu'aux os comme moi-même et me maudissant certainement !

Quelques kilomètres plus loin, le véhicule qui circulait devant nous saute sur une mine car les viets posaient des mines à crémaillère de fabrication chinoise ou russe.

Ces crémaillères étaient réglées pour causer l'explosion de la mine au nième passage d'une roue.

J'arrive devant une coupure large de 5 mètres environ et d'une profondeur de 1m50 à 2 mètres.

Je stoppe le véhicule et mon subconscient me dit que le franchissement de cet obstacle est suicidaire mais je n'ai pas le choix.

Je regarde attentivement le sol à la recherche d'un emplacement de mine qui aurait échappé à la patrouille d'ouverture de la route mais rien de suspect.

Je demande à GRIMAUD de descendre du DODGE et de s'en éloigner afin qu'il n'y ait qu'une seule victime si comme je le préssentais, il y avait une mine.

Je passe la première vitesse, enclanche le craboteur et le réducteur de la boîte de vitesses et je descend lentement dans la coupure.

Dès que la roue avant gauche toucha le fond de la coupure, il y eut une énorme explosion qui me projeta dans la rizière inondée où, inconscient, je me noyais à quelques pas de mes camarades qui ne voyaient rien suite à la poussière.

Finalement, je suis retiré de la boue, pratiquement dénudé par le souffle de la mine avec du sang sur tout le corps provoqué par les éclats qui m'avaient entaillé plusieurs parties du corps.

Il était exactement 11h00, ma montre ayant cessé de fonctionner.

Je suis allongé sur le bas côté de la route, un infirmier commence à me nettoyer les plaies après m'avoir administré de la morphine.

Au bout d'un certain temps arrive un sous-lieutenant ou lieutenant médecin qui m'examine et je l'entend dire à l'infirmier : mettez le à l'ombre, il a la colonne vertébrable brisée, il est foutu…..

Nouvelle dose de morphine et je reste sur le bord de la route souffrant le martyr au bout d'un certain temps, la morphine ne produisant plus ses effets.

Mon équipe était paralysée, ne sachant que faire sinon récupérer le DODGE renversé dans la rizière avant la tombée de la nuit, le gonio ayant été détruit avec le briquet !

Vers 15h00, je sens une présence humaine à mes cotés qui m'ausculte et en ouvrant les yeux, je vois un grand gaillard coiffé d'un képi blanc, torse nu avec une musette en bandoulière.

Il prend une seringue remplie de morphine sans doute mélangée avec un autre produit car je me sens tout de suite mieux et je m'assoupis.

Vers 16h00, le médecin que j'avais vu le matin même revient sur NAM DINH avec le détachement chargé de la fermeture de la route qui reviendra le domaine des viets aussitôt.

Il m'examine, regarde l'énorme pansement que j'ai sur le bas ventre et me demande quel est l'auteur de cette intervention puisqu'il était le seul médecin pour tout le secteur.

Je lui réponds que, seul, un légionnaire m'a soigné.

Dubitatif, le médecin regarde mon pansement à plusieurs reprises et donne l'ordre que l'on me couche dans la caisse d'un DODGE 6X6 où il y avait déjà des blessés allongés et nous prenons la direction de NAM DINH pour rejoindre la cotonnière qui servait d'hôpital.

Cette immense usine qui fonctionne toujours à ce jour était à l'arrêt et occupée par le service de santé.

Des lits "PICOT" étaient installés entre chaque machine à tisser dont la plupart avait des fuites d'huile qui tombait au goutte à goutte sur nous, car rares étaient les blessés ou les malades qui avaient un drap ou un sac de couchage.

Le lendemain matin, tandis que des aides soignants ou infirmiers terminaient de me nettoyer les plaies, le lieutenant me confirme que j'ai vraisemblablement des vertèbres et des côtes brisées mais que sans radiographie, il ne pouvait pas se prononcer avec exactitude.

A ce moment, j'aperçois le légionnaire qui était à mon chevet la veille et je le désigne au médecin qui l'interpelle et lui demande quelle était sa profession avant d'être légionnaire.

Le légionnaire se met au garde à vous et lui répond : Chirurgien dans la Wehrmacht.

Il salue et se dirige à l'extrémité du bâtiment.

Je ne l'ai jamais revu et je n'ai jamais pu savoir à quelle unité il appartenait malgré toutes mes recherches y compris auprès de KEPI BLANC.

Je pense qu'il appartenait à la 13° DBLE qui opérait dans ce secteur à cette époque, mais sans aucune certitude.

Le lieutenant m'a simplement dit : "Il vous a sauvé la vie".

J'ai appris par la suite que ce légionnaire n'était pas un cas unique dans la Légion Etrangère.

Le surlendemain, je me retrouve dans un DC 3 sanitaire, allongé sur un brancard fixé sur la paroi de l'appareil qui décolle en direction d'HAÏPHONG où nous atterrissons après une demi-heure de vol environ alors qu'en ambulance, il aurait fallu 2 jours de route au minimum.

Des ambulances pilotées par des "chaufferettes" attendaient les avions sanitaires dont le mien pour nous conduire à l'hôpital CIAIS situé à HAÏPHONG.

Cet établissement datant d'avant 1945 était très moderne pour l'époque mais il n'avait jamais été prévu pour accueillir autant de blessés ou de malades fort nombreux atteints pour la plupart de dysentrie ou de paludisme. A l'intérieur de l'enceinte, le service de santé avait édifié un "hôpital" auxiliaire ayant la forme d'un wagon en bois. Les compartiments abritaient les blessés ou malades couchés à même le sol tandis que le couloir était encombré par ceux qui allaient être opérés dans une salle située à l'extrémité du "train".

Des soldats viets minh blessés attendaient leur tour pour être opérés car nous appliquions les conventions de GENEVE.

On se serait cru à l'église à la fin d'un enterrement lorsque le prêtre indique aux fidèles la façon de procéder pour rejoindre le couloir central de l'église !

Il faisait une chaleur incroyable dans cet abri sans aucune ventilation, quelques vietnamiens distribuaient de l'eau et vendaient des fruits à ceux qui étaient en état de les manger et dont certains auraient dû être à la diète complète.

Mon tour d'être transféré à la salle d'opérations arrive enfin, je suis anesthésié au chloroforme et je me réveille dans une salle de l'hôpital.

Aussitôt, je sens une odeur fétide qui me rappelle celle des nos malheureux compagnons exécutés près d'HUNG YEN quelques semaines auparavant.

N'étant pas tout à fait conscient, je me demandais si je n'étais pas en plein cauchemar et je tourne la tête sur ma gauche et sur ma droite pour apercevoir deux camarades couchés à proximité de mon lit.

Pour gagner de la place, les lits avaient été rapprochés laissant juste la place pour le passage d'une personne.

Sur ma gauche, je vois un blessé ayant un petit manche en bois dans sa main qu'il descendait le long de son corps et qu'il ramenait à hauteur de son drap.

Je tente vainement d'engager la conversation avec lui, sans résultat.

Mon voisin de droite m'interpelle pour me dire qu'il faisait partie d'un contingent de grands blessés libérés par les viets à VIETRI quelques jours auparavant.

Il avait une jambe gangrenée et il se servait d'un râteau pour ramener de temps en temps des asticots qui se nourrissaient du pus dégagé par les plaies infectée car ceux-ci ne s'attaquaient pas à la chair saine.

C'était le début de l'utilisation de la pénicilline et l'hôpital ne disposait pas de stocks suffisants pour administrer la quantité nécessaire à chaque patient, ce qui fut mon cas également.

Le lendemain ou le surlendemain, ce garçon de vingt ans était décédé vraisemblablement par manque d'antibiotique.

Je suis resté une semaine environ soigné du mieux possible et nous étions heureux de voir les assistantes sociales de la Marine et de l'Armée de l'Air qui distribuaient des friandises, des produits de toilette et des livres dont j'ai bénéficiés.

Elles écoutaient les confidences des camarades grièvement blessés tout en prenant des notes sur un cahier ; je me doutais bien malheureusement ce qu'elles transcrivaient.

Elles ne se doutaient pas en s'engageant dans l'Armée qu'elles seraient appelées souvent à se substituer parfois à une mère.

Ces femmes-là ont été complètement oubliées.

Curieusement, aucune assistante sociale de l'Armée de Terre ne nous a rendu visite ni la Croix Rouge, peut être une coïncidence.

Afin de faire de la place, je suis dirigé sur l'hôpital LANESSAN situé à HANOÏ.

Je me pose sur le terrain de BACH MAI situé dans la banlieue sud d'HANOÏ où des ambulances nous attendent pour nous conduire à l'hôpital LANESSAN toujours en activité à ce jour.

Je passe une nuit dans cet établissement et le lendemain matin, je suis averti qu' un grand nombre de blessés était attendu dans la journée et que faute de places, je devais rejoindre mon unité et rester allongé.

L'hôpital LANESSAN était effectivement surchargé de blessés, il y en avait partout, dans les couloirs, dans les cours, d'autres allongés sous des tentes.

Les personnels composés en majorité d'antillais et de pondichériens couraient dans tous les sens, les ambulances attendaient que l'on vienne prendre en charge les blessés qui arrivaient également à bord de véhicules tels que les DODGE, GMC, etc.

Je téléphone à la CAER afin que l'on m'envoie un véhicule qui arrive rapidement.

Le lieutenant LECLERC, responsable des écoutes, était au volant et après avoir discuté, il me dit que j'ai oublié mon paquetage !

Je n'avais qu'une serviette en cuir où j'avais mis mes affaires de toilette ! Aucun linge de rechange depuis le 17 juin !

Arrivé à la CAER, je récupère ma valise gardée par mon camarade, le sergent BAUDOIN, puis je me rends chez le fourrier pour percevoir un nouveau paquetage.

Que nenni ! L'adjudant ou l'adjudant-chef responsable du magasin d'habillement me demande un compte rendu de perte que je dois adresser au capitaine commandant la CAER qui donnera son avis !

Je lui demande de me prêter de quoi me changer, ce qu'il refuse catégoriquement.

Je croise dans la cour le lieutenant BERLING à qui je raconte mes ennuis.

Suivez-moi ! Nous voilà devant le sous-officier si intransigeant qui se fait sévèrement réprimandé et me donne un paquetage complet.

Souffrant énormément de la colonne vertébrale à la suite des fractures de plusieurs vertèbres et côtes, je rejoins la chambrée et, faute de place, j'occupe le lit d'un opérateur gonio en mission.

Le brave BAUDOIN m'apporte les repas ainsi que le sergent chef JAILLET, un excellent ami malheureusement décédé, parrain de mon second fils.

Je demande à l'adjudant-chef des CTC responsable du garage, un véhicule pour me rendre chaque matin à l'infirmerie d'une unité de paras dont nous dépendions pour les soins et visites médicales.

Nouveau problème ! Pas question d'immobiliser un véhicule avec un chauffeur durant une matinée ou plus car une longue attente était de rigueur compte tenu du nombre de consultants et les personnels de l'infirmerie en nombre très insuffisant.

Il a fallu que ce soit le capitaine qui donne l'ordre de me fournir quotidiennement un véhicule.

La pénicilline manquait un jour sur deux et était remplacée par des sulfamides.

Mes blessures du bras ne se refermaient pas et l'infection s'aggravant, l'infirmier jugea plus prudent de m'inscrire à la consultation du lendemain.

Le médecin rédigea un bulletin d'hospitalisation et je me suis présenté à l'hôpital LANESSAN.

Après une très longue attente, un médecin m'examine et m'accorde un mois de repos couché avant mon rapatriement sanitaire sur la France.

De retour à la CAER, je rejoins ma chambrée et quotidiennement je me rends à l'infirmerie pour des soins.

Peu de temps après, arrive l'ordre d'évacuation de la CAER sur le centre d'écoutes de DOSON, nouvellement construit au bord de la mer, à 25 kilomètres d'HAÏPHONG.

Le capitaine commandant la CAER me convoque pour me dire que je rejoindrai DOSON avec lui par avion afin que les 150 kilomètres de route ne soient pas un calvaire pour moi.

Effectivement, quelques jours plus tard, nous embarquons à bord d'un BEACH 17, avion qui avait été utilisé avec un gonio sur DIEN BIEN PHU sans grand résultat.

Curieusement, l'immatriculation était civile, car cet avion aurait été la propriété du gouverneur d'INDOCHNE de l'époque.

Une heure après avoir décollé, nous nous posons sur le terrain de DOSON situé à 5 kilomètres environ du centre d'écoutes.

La gonio mobile était terminée mais pas les écoutes où je fus affecté. Mais j'ai dû les abandonner suite aux violentes douleurs occasionnées par la position assise devant les récepteurs.

Début janvier1955, je fus muté à VIENTIANE au LAOS comme chef de la station gonio fixe.

VIENTIANE était à près de 2.000 kilomètres de DOSON que j'ai rejoint en avion DC-3 via TOURANE, SAÏGON et SENO.

Trois jours après mon départ de DOSON, j'arrive à VIENTIANE au LAOS.

La station gonio SCR 255 était située à l'extrémité du terrain d'aviation de VATAÏ distant de quelques kilomètres de VIENTIANE où nous prenions nos repas.

Nous logions dans une antique maison laotienne sur pilotis sans aucun confort prenant l'eau dans un puits.

L'électricité était fournie par un groupe électrogène PE 75 qui était en panne régulièrement.

La station SCR 193 était également installée dans cette maison pour assurer les liaisons avec tous les dirigeurs des centres d'écoutes. Il y avait beaucoup à faire pour que cette station redevienne opérationnelle.

Bien que la guerre soit terminée, les relèvements goniométriques étaient aussi nombreux sinon plus, car nous relevions les émetteurs situés en COREE DU NORD au profit des troupes US car nous leur offrions une parallaxe extraordinaire.

VIENTIANE était le siège de la commission d'armistice de GENEVE composée de militaires canadiens (très sympathiques), polonais (antipathiques au possible), indiens (indifférents) et un ou deux pays supplémentaires dont j'ai oublié leurs noms.

Ces observateurs étaient logés dans des locaux relativement modernes situés entre VIENTIANE et VATAÏ après que les éléments français qui y logeaient aient été délogés.

Nous n'avions aucun contact avec eux sauf avec les canadiens qui avaient reçu l'ordre de ne pas fraterniser et de rester neutres.

La commission vivait en autonomie, ayant de nombreux avions français à leurs dispositions, allant du DC-3 au NORDATLAS en passant par des DC-4.

Ces appareils se rendaient souvent à HANOÏ et les passagers traitaient avec les hautes autorités viets minh.

Le soir, à leur retour, ils déchargeaient souvent de l'ivoire achetée à bas prix.

Mon état de santé ne s'améliorait pas du tout, je me rendais à l'hôpital MAHOSOT de VIENTIANE pour panser mes plaies qui ne se refermaient toujours pas à cause du taux d'humidité voisin des 100% et surtout le manque de pénicilline.

Interrogée par radio, la CAER de SAÏGON n'avait pas reçu encore la réponse à mon rapatriement sanitaire près d'un an après avoir été blessé et que je devais patienter.

En avril 1955, un médecin décida de me diriger sur un hôpital de SAÏGON plus apte à me soigner convenablement et renouvela une demande de rapatriement sanitaire sur la France.

Quelques jours plus tard, le 8 avril 1955, j'embarque à bord d'un DC-3 d'AIGLE AZUR à destination de l'hôpital ROQUES situé dans les faubourgs au nord de la ville de SAÏGON.

La CAER avait envoyé une RENAULT 4 cv avec immatriculation civile pour m'accueillir et me conduire à l'hôpital.

En effet, la ville était à feu et à sang suite au soulèvement des sectes HOA HO, pro viets minh pour résumer et BINH XUYEN plutôt anti-communistes, mais les deux belligérants luttaient contre BAO DAI.

Le couvre feu était en vigueur et l'armée française restait dans ses casernes, l'arme aux pieds tout en soutenant non officiellement les BINH XUYEN.

Seuls quelques véhicules militaires français, dont beaucoup d'ambulances, circulaient.

Nous arrivons à l'hôpital ROQUES qui avait été construit bien avant la deuxième guerre mondiale et qui regorgeait d'hospitalisés y compris dans les couloirs et sur les terrasses du type "colonial".

Finalement, j'arrive dans une chambrée et j'attends patiemment que l'on s'occupe de mon sort. Arrive la "soupe", vraiment le minimum vital pour survivre !

Aucun vendeur vietnamien pour nous vendre de la nourriture, les combats étaient proches de l'hôpital gardé par des blindés AM 8.

Le lendemain, sans avoir reçu comme beaucoup, le moindre soin, je suis convoqué devant un capitaine médecin qui me demande ce que je fais ici.

Je lui narre mon cas et il me répond que mon dossier médical ne lui est pas parvenu et qu'en conséquence, je serai dirigé vers un centre de convalescence situé à SAÏGON en attendant mon rapatriement sur la France.

Le lendemain ou le surlendemain, nous sommes plusieurs à nous présenter devant un ensemble de bâtiments au style espagnol.

Une religieuse ouvre le portail et nous pénétrons dans une cour où plusieurs militaires des trois Armées et de tous les grades vaquaient à diverses occupations.

Stupéfaction générale… Où avons-nous atterri ?

Une religieuse, de forte corpulence, au visage autoritaire prend la parole pour nous souhaiter la bienvenue dans son couvent dont une grande partie a été mise à la disposition des convalescents en attendant leurs départs sur la métropole.

La mère supérieure nous met à l'aise immédiatement en nous précisant qu'ici, il n'y avait pas de grades, seul le sien était valable.

Les "corvées" devaient être assurées par l'ensemble des présents jusqu'au grade d'adjudant-chef inclus tandis que les officiers étaient tenus de rester dans leurs chambrées jusqu'à l'heure du déjeuner préparé par les religieuses.

Les sorties étaient interdites suite aux combats qui se déroulaient dans la ville mais nous étions avertis qu'en cas d'accalmie, il fallait une permission pour quitter le couvent.

La mère supérieure avait le droit d'adresser une demande punition au bureau de garnison de SAÏGON pour tout militaire, quel que soit son grade, qui ne respecterait pas son règlement, et elle ne s'en privait pas !

La cuisine était excellente et abondante et nous nous demandions par quels moyens la responsable de l'approvisionnement réalisait ce tour de force de nous servir de tels repas où tous les grades étaient assis à la même table, du deuxième classe au colonel et devant réciter le "bénédicité" avant de s'asseoir.

A 21h00, extinction des feux.

Ces religieuses auraient été les héritières d'un ordre parti des PHILIPPINES au XV ou XVIème siècle pour évangéliser le pays.

Il se disait que la mère supérieure était la sœur du général FRANCO ; il est vrai qu'il y avait un air de ressemblance certain.

Une semaine après mon arrivée environ, je suis convoqué chez la mère supérieure.

Celle-ci se trouvait assise derrière son immense bureau au style espagnol et je vois un officier supérieur de l'Arme des Transmissions appartenant à l'état major des TFIS.

Ce dernier me conduit au PC de la CAER, rue Pèlerin, où nous attendait le lieutenant PERDU, chef de la section gonio fixe de cette unité.

J'apprends que la CAER de SAÏGON ne disposait d'aucun gonio mobile et qu'un navire en provenance d'HAÏPHONG amenait mon camarade JAILLET avec un DODGE gonio du détachement de DOSON.

Comme il fallait être deux opérateurs, le second serait moi même quoiqu'en instance de rapatriement.

La mission consistait à localiser plus précisément trois émetteurs que le réseau de gonios fixes avait localisés à SAÏGON.

Il s'agissait des émetteurs BINH XUYEN, HOA HO et d'un clandestin viet minh qui ne respectait pas les accords de GENEVE.

Nous nous rendons au PC des troupes sud vietnamiennes situé près de la résidence de BAO DAÏ.

Des blindés neufs fournis par les USA entouraient la résidence et son parc où circulaient des personnels de tout grade.

Nous sommes accueillis par un officier, lunettes RAYBAN, pistolet COLT accroché au ceinturon, un vrai guerrier !

J'apprends de la bouche de cet officier arrogant, que je devais lui rendre compte quotidiennement des résultats de ma mission et à personne d'autre, étant détaché auprès de l'armée sud-vietnamienne pendant un certain temps.

Je n'avais aucun document à ce sujet.

Je suis reconduit à mon centre de convalescence et durant le trajet, je tente de faire comprendre que je dois être remplacé mais je ne trouve aucun écho à ma demande.

Deux ou trois jours plus tard, le sergent chef JAILLET vient me chercher avec le DODGE avec l'ordre d'attendre l'officier des TFIS pour que nous ayons des consignes précises.

JAILLET avait les fréquences d'émission des trois émetteurs à relever, comme je m'y attendais, elles avoisinaient les 6 mhz pour les deux sectes qui s'exprimaient en phonie durant une heure à partir de midi.

La tonalité spécifique de la voix des opérateurs nous apprit qu'ils utilisaient un WS 19 anglais.

Quant à l'émetteur viet, l'opérateur émettait en graphie sur une fréquence dont je ne me souviens plus et ne put être localisé, étant trop loin.

J'explique à cet officier que tout relèvement nécessite le calage du gonio sur le nord et que cette opération oblige l'un de nous deux à sortir du véhicule pour installer le théodolite à la vue de tous les passants.

C'est votre problème, me répondit-il !

Bien que les combats aient cessé dans SAÏGON même, nous étions conscients que c'était risqué ! A moi, de trouver une solution de rechange.

Cet officier rajoute que les relevés effectués sur les BINH XUYEN ne devaient pas être transmis à l'officier vietnamien, contrairement à ceux des HOA HO et viet minh.

Nous nous positionnons dans une rue et attendons 12h00 pour écouter et relever l'émetteur BINH XUYEN dont l'émission débutait par des sons d'une cloche d'église pendant une minute précise.

Comme nous n'avions pas du tout l'intention de nous exposé en sortant du véhicule, je repère le nom de la rue, le numéro de l'habitation devant laquelle nous sommes stationnés et nous partons du principe que la rue est orientée plein nord.

Nous nous sommes déplacés à plusieurs reprises, un seul relèvement suffisait compte tenu de la puissance du signal, ce qui nous changeait agréablement des émetteurs implantés au TONKIN.

Nous n'étions pas certains que ce procédé fonctionne ; si c'était le cas, le bureau "calcul" de la CAER nous préviendrait dès la remise des relevés.

Nous regardons sur la carte et la localisation de l'émetteur HOA HO se trouvait à bord d'une jonque parmi les dizaines amarrées sur les rives de la rivière de SAÏGON large de 500 à 600 mètres environ.

Je me rends au PC des forces sud vietnamiennes et je leur désigne l'emplacement de l'émetteur.

Cet officier était impressionné et s'empara du téléphone pour donner des ordres en vietnamiens.

Restait à le localiser l'émetteur BINH XUYEN, ce qui fut fait le lendemain à midi exactement dès que nous avons entendu la cloche dans le casque puis un homme qui haranguait la population en français et en vietnamien.

Nous effectuons les relevés et avec stupeur, nous constatons que l'émetteur n'est pas très éloigné du lieu où nous nous trouvions, ce qui était un comble mais avec ce gonio RG 1, il était impossible d'obtenir une localisation plus précise.

Je suis appelé chez le capitaine qui commandait le détachement de la CAER d'HANOÏ où je reçus l'ordre de m'acheter une tenue "civile" ainsi que JAILLET pour effectuer la localisation précise de l'émetteur BINH XUYEN avec une valise gonio dont je n'avais jamais entendu parlé.

Et, de m'expliquer que pour effectuer cette mission, nous devions revêtir un habit "civil" soit une certaine somme à débourser, ce qui comptait pour nous, les prix ayant considérablement augmentés suite à notre prochain départ de l'Indochine.

Je lui demande le service qui nous remboursera de nos frais.

Aucun me répondit-il.

J'insiste et j'obtiens satisfaction.

Le lendemain, je me rens avec Jaillet au magasin du matériel où un sous-officier me tend une valise en cuir qui n'avait manifestement jamais été utilisée.

La valise d'origine US avait une notice en anglais et j'ai réussi à traduire ce qui nous intéressait.

Cette valise avait sous la poignée une partie du cuir maintenue par des boutons à pression.

Il suffisait de les ôter et nous avions accès aux commandes d'un récepteur à savoir : commutateurs OFF/ON, A1/A3, lever de doute, une commande pour la recherche des fréquences, un vumètre et un "jack" minuscule pour l'oreillette dont le fil conducteur très fin de la couleur de la peau se glissait sous la manche de la chemise pour se fixer dans l'oreille.

Avec du recul, c'était du matériel extraordinaire pour l'époque.

Alimentation par piles pour la BT et la HT.

Le cadre gonio formait l'ossature des 3 autres cotés de la valise.

Nous prenons la Renault 4 cv de la compagnie et nous attendons midi pour commencer la localisation exacte.

A l'heure dite, le speaker commence à dicter sa propagande et nous sortons de la 4 cv.

Je tâtonne malgré l'aiguille du vumètre qui s'est aussitôt déplacée vers la droite du cadran, ce qui était une erreur car je n'avais aucun minimum de l'intensité du son en faisant lentement pivoter la valise sur 360 degrés.

JAILLET surveillait les alentours car nous n'étions pas rassurés avec une police vietnamienne pas très complaisante avec nous.

Au bout d'un moment, j'ai abaissé le niveau du son, l'aiguille du vumètre est descendue et en tournant la valise, j'obtiens un minimum de son ; rapidement j'actionne le commutateur du lever de doute et je n'ai plus qu'à marcher en faisant tourner très lentement la valise.

A 13h00, nous étions très près du but ayant pratiquement localisé l'émetteur.

Le lendemain, même opération et nous arrivons devant un groupe de deux ou trois maisons où l'aiguille du vumètre se stabilisait.

Je me souviens que c'était un dimanche, car il y avait un mess d'officiers dans l'une de ces maisons dont certains avaient revêtu la tenue blanche, la guerre était terminée.

Seule, la CAER eut les résultats alors que l'officier vietnamien s'en prenait à mon incapacité. S'il avait su !

J'ai rendu la valise et nous avons été remboursés de nos frais par le foyer.

J'embarque enfin sur le "PASTEUR" après avoir été classé "rapatrié sanitaire" le 06/05/1955 soit près d'un an après avoir été blessé et que mes deux autres demandes aient été égarées.

Au lieu de nous diriger directement sur COLOMBO, nous remontons au TONKIN, en baie d'ALONG, récupérer 200 à 250 déserteurs qui voulaient rejoindre la France.

Je vous laisse deviner l'accueil.

Quelques mois plus tard, nous avons appris qu'ils avaient été condamnés à 6 ou 12 mois de prison avec sursis par le TM pour le motif suivant : " Désertion en temps de paix".

L'Indochine était considérée comme "opérations de police".