

Formation Amphibie á San DIEGO

En novembre 1951, lors de notre séjour en Californie, pour la prise d'armement du LST 973 qui, cédé á la France pour la guerre d'Indochine, devint le GOLO, nous avons suivi un stage de manoeuvre amphibie pour apprendre á manoeuvrer et se servir des LCVP.

Nous étions quatre stagiaires :
Q/M de Manoeuvre Yves POULHAZAN
Q/M de Manoeuvre François GUYOMAR
Matelot Gabier Jean SALOU
Matelot Gabier Raymond STEPHAN .

Ce stage s'est étalé sur trois semaines au centre amphibie, sur la presqu'île de sable, de l'autre coté de la baie de San Diégo. Nous y avons été très bien reçus et traités comme des invités. Par contre les séances d'entrainement ne laissaient pas de place á la distraction. Nous avons deux instructeurs qui parlaient très bien le français, cela a facilité les choses.

La première semaine a débuté par des cours théoriques en salle sur le LCVP, sa conception, sa construction, la présence d'un petit safran de gouvernail sur l'avant de l'hélice sur lequel je reviendrai plus loin, la drosse pour la commande du gouvernail, la barre franche, la manoeuvre de la porte, les points de hissage pour la remontée sous les bossoirs, tout le materiel mobile d'armement et en règle générale, tout ce qui constitue la partie hors machine d'une embarcation.

Le lendemain, nous sommes passés á la partie mécanique. Bien sur, pour nous gens du pont, il ne fut pas question d'approfondir la recherche á l'intérieur du moteur, mais nous avons appris que nous avons affaire á un moteur Gray Marine développant 225 CV et qui, á 2500 tours minute, nous permettait une vitesse de plus de dix noeuds en charge.

Nous nous sommes intéressés á tout ce qui permet au moteur de tourner, tant sous le capot que sous le plancher et dans la cale.

Sous le capot, principalement la pompe á eau pour le refroidissement moteur, puis les autres pompes, á huile et á gazole. Nous avons démonté et remonté la pompe á eau plusieurs fois pour changer les rouets qui grillaient avec le sable aspiré á la plage, jusqu'á le faire pratiquement les yeux fermés ; pour des boscos, ce n'est pas mal... Dans la cale, á tribord, la crépine d'aspiration d'eau de mer avec ses deux filtres interchangeable et cela aussi nous avons appris á le faire automatiquement, l'on verra pourquoi plus loin. Puis la commande moteur et ses divers manomètres. Inutile de préciser que le soir venu nous savions comment étaient fait et fonctionnaient ce qui allait devenir nos engins de débarquement.

Le troisième jour, passage á la pratique, nous voici redevenus apprentis gabiers pour les diverses manoeuvres á faire : le pas d'hélice, l'appareillage, l'accostage, repêcher un homme tombé á la mer, gouverner en marche arriére et toutes les autres manoeuvres que l'on peut rencontrer en mer. L'après-midi, présentation á la plage et échouage á petite vitesse ; déséchouage (c'est lá que nous avons saisi l'utilité de gouverner en marche arriére. On nous le faisait faire sur environ cent mètres et si l'on ne réussissait pas, eh bien... on recommençait !)

Le quatrième jour, rebelote á la plage, toujours á l'intérieur de la baie, en eau calme et plate, á diverses vitesses et dans des situations qui allaient présager ce qui nous attendait par la suite. Ces manoeuvres maintes fois répétées nous prenaient la journée et l'on était parvenus á les exécuter automatiquement, ce qui m'a personnellement bien aidé pour n'avoir peur de rien en Indochine et d'en être revenu avec le sentiment de laisser á mon successeur un engin á peu près intact...

Le cinquième jour, cours le matin seulement, mais quel matin !...

Pour commencer, embarquement d'une caisse de filtres á eau de mer complète ! bizarre, en plus des pièces de rechange que nous avons á bord. Nous n'allions pas tarder á savoir pourquoi. Un instructeur prend la barre et tel un kamikaze se lance á 2500 tours vers le sable en ayant eu soin de nous mettre tous á l'arriére et nous demandant de nous cramponner. Le LCVP est monté sur la plage ne laissant qu'environ 1.5 á 2 mètres dans l'eau á l'arriére. Le moteur est stoppé le temps de nous expliquer que l'on peut se retrouver " au sec " suivant l'état de la mer par exemple ou après diverses circonstances. Ce n'est pas tout, il faut nous sortir de lá !

Il remet le moteur en route et aussitot le filtre de la pompe á eau se remplit de sable. Le second instructeur explique la suite, á savoir : á l'aide du " by pass ", passer sur l'autre filtre qui se remplit á

son tour et très rapidement change la cartouche du premier et ainsi de suite car durant ce temps, l'homme de barre est reparti à 2500 tours, mais en marche arrière, et les filtres se remplissent de plus en plus vite...

En donnant de grands coups de barre à droite puis à gauche, il nous explique que le fameux petit safran situé sur l'avant de l'hélice dirige successivement de grands jets d'eau de chaque bord sur le sable et aide le LCVP à faire sa souille et à flotter. Malgré tous les efforts déployés pour changer sans arrêt les filtres, la pompe à eau a aspiré du sable et ne donnait plus assez de pression. Malgré cela et après environ 30 minutes à ce régime, le LCVP flotte mais le moteur a anormalement chauffé.

Il est arrêté et l'un d'entre nous se voit confier le soin de réparer la pompe à eau brûlante au possible ; mais il faut faire vite, nous n'avons bien sûr pas de gants, nous sommes considérés en guerre, donc exposés, tout cela presse. Après moult brûlures, la pompe est en place et fonctionne mais le moteur encore trop chaud a besoin de refroidir, d'où un certain temps d'attente durant lequel notre instructeur nous explique le besoin de savoir tout de suite prendre la décision qui permet de sauver par tout moyen l'engin qui nous est confié. Cela aussi m'a servi et je m'en souviens 56 ans après.

Nous rentrons lentement au centre mais pas à notre poste habituel, nous sommes amarrés sous une grue ou un groupe de marins américains attend avec une remorque dans laquelle se trouve un autre moteur. Notre instructeur nous explique que c'est ainsi, un engin qui a fait l'exercice de déséchouage que nous venons de faire a son moteur remplacé par un autre qui a subi le même supplice la dernière fois et a été remis en état dans les ateliers du centre, par les élèves mécaniciens.

Après un bon week-end réparateur, nous revoilà au centre, pas en baie de San Diégo, mais à l'extérieur cette fois-ci, du côté du Pacifique que rien n'arrête. A la barre de l'engin école, ça bouge dans des rouleaux qui deviennent de plus en plus hauts à mesure que l'on se rapproche de la plage, elle aussi faite de beau sable blanc.

Tous les jours qui ont suivi se sont déroulés dans ce secteur-là et nous ont permis de comprendre que nous avons passé du bon temps de l'autre côté de cette bande de sable, la semaine passée. A chaque fois ou à peu près, surtout cette première semaine du côté océan, nous nous retrouvions échoués, lamentablement dressés sur le sable par les rouleaux.

Là, moteur arrêté, pas question d'essayer de s'en sortir. Un engin, genre de portique monté sur de grandes roues et automoteur, c'était un " jehemi " je crois, venait se positionner au-dessus de nous et, à l'aide ses deux gros palans différentiels nous soulevait, non pas pour nous monter au sec, mais nous remettre dans l'axe à l'eau, et l'on était reparti en marche arrière dans les rouleaux moyennant plusieurs paquets d'une mer heureusement assez chaude.

Le lundi suivant, l'on nous a mis au pied du mur : toujours dans les rouleaux mais interdiction de s'échouer en travers ou alors, pas de brevet amphibie. Je sais que cela m'avait marqué et depuis, même durant les deux années suivantes, dans les rouleaux de la cote d'Annam, je ne me suis jamais trouvé dans une situation comme celle décrite plus haut.

Le dernier vendredi au matin, comme nous ne savions plus nous échouer en travers, nous avons eu le droit, moi personnellement, après un briefing opérationnel, de mener à leurs lieux de débarquement respectifs une flottille composée d'un LCI, de deux LCT, de quatre LCM, et de huit LCVP. J'ai dirigé tout ce monde-là depuis le LCI que je commandais.

Le Commandant de la base, qui a déjeuné avec nous, nous a expliqué que c'était la récompense pour les bons élèves que nous étions.

La remise des brevets amphibies eut lieu dans l'après-midi mais ils ne furent jamais homologués en France. Le mien a disparu dans un bureau militaire quelconque. J'ai eu beau le réclamer, la réponse, toujours la même, arrivait : inconnu dans la Marine Française.

Voici donc terminé ce récit authentique qui nous a permis d'apprendre à ne pas appréhender la mer, les plages et leurs rouleaux si traîtres, et à s'en sortir dans toutes les situations vécues. Merci mille fois à nos instructeurs US, à leur patience et à l'US Navy qui avait mis à notre disposition tout les moyens disponibles pour nous entraîner.

Matelot gabier, puis Q/M de Manoeuvre Raymond STEPHAN 145 B 49
LST GOLO, ex US LST 973 Novembre 51-septembre 53.