BLINDÉS ET VÉHICULES DU 1er RÉGIMENT ÉTRANGER DE CAVALERIE

Par François Pelissier

3E PARTIE : L'INDOCHINE (1947-1956)

Plus vieux régiment de l'Armée française (une unité qui n'a jamais été dissoute et qui a toujours gardé son nom d'origine), le 1er Régiment Étranger de Cavalerie (1er REC) fête, en cette année 2021, son centenaire. Pour commémorer cette date anniversaire, les véhicules et engins mis en œuvre par ses Légionnaires Cavaliers méritent une petite rétrospective (non exhaustive, mais qui se veut la plus complète possible !) qui, après le Maroc et la Seconde Guerre mondiale étudiés respectivement dans les *Trucks & Tanks* n°86 et 87, se poursuit en Indochine. S'ouvrant en janvier 1947, cette longue période est considérée, à juste titre, comme celle du « Grand REC ». En effet, Le Régiment (Portion Centrale, 1er et 2e GA [1]) comprend jusqu'à 18 escadrons (en 1954) de tout type, et il est équipé de véhicules variés et surprenants. Si les Crabes (M29) et Alligators (LVT 4) sont indissociables de cette époque, un éventail hétéroclite d'engins, fait du 1er REC une unité exceptionnelle.

Sauf mention contraire, toutes photos © ECPAD/Défense/Photographe inconnu // Profils couleurs © M. Filipiuk, Trucks & Tanks Magazine, 2021

PREMIERS PAS EN INDOCHINE

Le Régiment débarque le 4 janvier 1947 à Tourane (Annam). Il est alors un « bataillon de marche », et combat à pied lors de libération de Hué en particulier. Petit à petit, il se motorise avec du matériel trouvé sur place, et/ou qui arrive de France : engins anglais (Bren *Carrier*, AM Coventry, Scout-car Humber), américains (AM-M8, *Scout-Car*, *Half-track*, chars M5, obusiers M8, Jeeps et camions GMC) et français comme le char léger H39. Pour la petite histoire, le Corps Expéditionnaire Français en Extrême-Orient (CEFEO), dispose de 300 chevaux, 800 poneys de bâts et 1 000 mulets en plus des huit régiments de l'ABC, répartis en 39 escadrons à la fin de l'année 1949. Vont arriver plus tard les M29C, les LVT Alligator, des vedettes blindées, des Jeeps armées (blindées), un train blindé et des chars M24 Chaffee.

LES ENGINS ANGLAIS

Si le matériel américain est déjà bien connu des Légionnaires-Cavaliers, les véhicules anglais le sont moins. Datant pour les premières séries de 1937, le Bren *Carrier,* dit aussi *Universal Carrier*, est une chenillette d'environ 3,75 t, armée d'un ou deux fusils-mitrailleurs (FM) Bren de 7,7 mm, montés dans une petite casemate et pointés vers l'avant. Des montages de mitrailleuses de 7,62 mm (calibre *.30*) ou de 12,7 mm (calibre *.50*) sont tentés notamment au REC en Indochine. Ainsi, une *.50* est installée à l'avant de la « cuve » avec un petit blindage supplémentaire haut de 20 cm qui protège l'avant gauche. Une *.30* remplace, sur certains véhicules, l'arme d'origine à l'avant gauche dans une petite casemate blindée adaptée. L'équipage est de deux hommes et il peut embarquer trois soldats à ciel ouvert. Si grâce à son moteur Ford V8 de 85 chevaux, sa vitesse est de 50 km/h, son autonomie est de seulement 200 km.

▼ Arrivée d'éléments du 1er Régiment Étranger de Cavalerie (1er REC) dans le port de Tourane (actuellement Da Nang) en Indochine.

S'il n'est pas connu des Cavaliers, le Bren *Carrier* l'est des Légionnaires de la 13e demi-brigade de Légion étrangère (DBLE) qui l'utilise en Libye en 1942 et en particulier lors de l'épisode bien connu de la sortie du camp de Bir-Hakeim. Les 4e et 5e Escadrons (Esc) héritent des engins laissés à Tourane par le 5e Cuirassier en avril 1947. Les 3e et 6e Esc reçoivent aussi ce type d'engin durant l'été. Les véhicules sont rassemblés dans un peloton de quatre à six engins. À la fin de l'année, le Régiment en déploie 22, mais, dès 1949, ils disparaissent au profit de matériel américain.
L'AM Coventry (*Armoured car*) est une automitrailleuse 4x4 (permanents) qui date de la fin de la Seconde Guerre mondiale. Elle est construite à 220 exemplaires dont 108 sont achetés par la France qui les utilise en Indochine. D'un poids de 10,35 t, elle est armée d'un canon de 40 mm (80 coups), d'une mitrailleuse coaxiale

[1] En 1951 sont créés les 1er et 2e Groupes Autonomes (GA) à partir des escadrons du REC. Ils « forment corps du 1er REC » et sont donc indépendants au plan emploi, administration et commandement. Mais dans les faits ces unités servent sous le même Étendard, et les personnels sont « les mêmes » et basculent d'une unité à l'autre au gré des affectations et restructurations. L'esprit de corps et les traditions du Régiment restent très forts entre ces diverses unités.

BSA de 7,92 mm et d'un lance-grenades utilisable depuis l'intérieur de la tourelle. Elle est blindée à 25 mm sur l'avant et la même épaisseur protège la partie frontale de la tourelle. L'équipage compte quatre hommes. Fabriquée par le groupe Rootes et Daimler, elle est équipée d'un moteur Hercules 6 cylindres essence. Sa vitesse maxi recommandée est de 56 km/h, mais il est possible de pousser jusqu'à 67 km/h. Elle a particularité d'être dotée d'un « pilote-inverseur » qui ne peut rouler qu'en 2e et 3e vitesses. Son autonomie est de 312 km en condition normale et 145 km en tout-terrain. Trop lourde et trop large pour le réseau indochinois, son bruit est également trop important. Des points faibles qui rendent ses déplacements peu discrets, mais le profil de son plancher lui procure une bonne protection contre les mines. La tourelle est réutilisée pour armer les blockhaus de la ligne de Lattre ainsi que les trains blindés. Elle est aussi montée à l'avant des LCM Monitors de 1951 de la Marine. Curieusement un canon de 20 mm est monté de manière coaxiale au canon. Les Coventry du REC ont le même parcours que les Bren *Carrier*. 26 sont utilisés par le Régiment. Après leur remplacement par les M8, certaines restent pour assurer l'escorte de personnalités.

Autre engin d'origine anglais : le *Scout-Car* Humber (*Mk. 1 ou Mk.* 2) construit à partir de 1942 pour combler les demandes que Daimler, avec son Dingo, ne pouvait assurer seul. Le SC Humber en son temps est très au point. C'est un engin de reconnaissance équipée d'une radio puissante. Ce petit véhicule (3,5 à 4 t et long de 3,83 m) est doté de quatre roues et d'un toit complètement fermé, mais percé de deux trappes coulissantes. Il est armé d'un FM Bren dont le tireur (chef d'engin) doit s'exposer au moment d'ouvrir le feu. Un FM peut également tirer à travers le volet avant gauche, mais aucun support n'est prévu. Un affût double (Parrish-Lakerman) pour Bren peut être installé, commandé depuis l'intérieur à l'aide d'un guidon. L'équipage est de deux hommes, mais avec la possibilité d'un 3e installé sur un strapontin à côté du pilote. Il est peu protégé (14 mm à l'avant). Son moteur diesel de 25,6 chevaux lui permet une vitesse de 80 km/h (le chiffre de 100 km/h est parfois donné) avec une autonomie de 320 km. Les SC Humber ont, soit été laissées sur place par les Anglais, chargés de désarmer les troupes japonaises au sud du 16e parallèle et qui ont quitté le pays au retour des forces françaises, soit ont été « récupérés » à Manille ou en Birmanie comme beaucoup de matériel réutilisé par le CEFEO. Comme les Coventry et les Bren-carrier, ils sont fournis par le 5e RC et dispersés dans les quatre escadrons à raison d'un peloton mixte de « 3 AM et 3 Jeeps » par escadron. Les premiers engagements du 5e Cuirassier à Thakhet ont démontré la vulnérabilité du tireur. Aussi une tourelle octogonale « locale » fermée par un volet de toit fut fabriquée par les ateliers de Saigon. Les Humber du REC sont toutes équipés de cette tourelle. Les 3e, 4e, 5e et 6e Esc (celui-ci est rattaché au GE de Cochinchine en février 1949) forment tout au long de la guerre la « Portion Centrale du 1er REC » à Tourane et dans les villes autour. Les 1er et 2e Esc sont équipés de camions Chevrolet, GMC et de Jeep. Ils sont de type porté. Ces deux escadrons on rejoint Saigon et la Cochinchine en juin 1947.

LES ENGINS FRANÇAIS

Le char léger H39, dont le prototype remonte à 1937 est un des chars légers emblématiques du début de la guerre en France, avec les SOMUA, Renault R35 et B1 bis. D'un poids de 12,1 t, il est armé d'une tourelle équipée d'un canon court de SA 38 de 37 mm. L'équipage est de trois hommes. Il affiche une vitesse de pointe de 36 km/h et une autonomie de 120 km. Le 1er Esc en Cochinchine en reçoit cinq en octobre 1947. L'Histoire du Régiment n'en a pas retenu grand-chose, tant il paraît inadapté à ce théâtre d'opérations.

▲ Dans un premier temps, le 1er REC est équipé de matériel anglais trouvé sur place, ici des chenillettes d'infanterie Carden-Loyd *Universal Carrier* (Bren *Gun Carrier*).

▼ Deux Bren *Gun Carrier* précèdent un *Armored Personnel Carrier Half-Track* M3.

▲ Les chenillettes Bren *Gun Carrier* du 1er REC (son insigne est bien visible) sont légèrement modifiées avec des blindages supplémentaires et armées d'une mitrailleuse lourde Browning M2 de 12,7 mm (*.50 BMG*) à la puissance de feu dévastatrice.

JEEPS BLINDÉES

En octobre 1947, les 5e et 6e Esc reçoivent des Jeeps armées (mais l'usage veut qu'elles soient désignées « Jeeps blindées », JB), provenant de la Demi-brigade SAS. Elles forment un peloton dans chacun des escadrons. Devant le conducteur, une plaque de blindage remplace le pare-brise. Une plaque de verre rectangulaire plus petite permet de voir devant tout en assurant une « relative » protection. Côté droit, une mitrailleuse Reibel, et une plaque de blindage montée sur pivot permet le tir. À l'arrière un FM est lui aussi installé sur pivot. L'équipage est de trois hommes. Les JB du REC sont versées aux I et II /22 RIC et au III/43 RIC en juin 1948. Lors de la création de l'Escadron de Marche du Laos, qui deviendra le 9e Esc, en juin 1953, on retrouve un peloton de 12 Jeeps Blindées. Des modifications sont apportées comme la suppression de la plaque de blindage du chef de voiture et le remplacement de la Reibel par un FM 24/29. L'escadron est finalement dissous en septembre 1953 et les JB transférées à l'Armée laotienne.

Avec l'arrivée des matériels américains (AM-M8, *Half-Track*, et *Scout-Car*), les pelotons changent de structure. Jusqu'alors, chaque peloton utilise un seul type de matériel. Dorénavant, ils sont mixtes et les deux patrouilles servent un engin différent. En juillet 1951, les escadrons de la Portion Centrale arment un peloton d'obusiers M8. Des chars légers M5 font également leurs apparitions. Les structures des escadrons et des pelotons changent souvent, mais ces engins restent en service « jusqu'à la fin ».

▲ L'équipement des soldats français, qui servent ces Bren *Gun Carrier*, provient de stocks de l'Armée américaine (casque, vareuse…).

▼ Jeeps et camions GMC américains forment l'essentiel des véhicules de logistique ou de transport du 1er REC.

LES VEDETTES

Plus originale est la mise en service de vedettes blindées au sein de la portion centrale. Dans les derniers jours de 1950, l'EHR met sur pied un peloton de vedettes de 8 m. Le peloton rejoint le 3e Esc en février de l'année suivante. Il est remplacé par un peloton de six vedettes de 11 m. Ce Pt rejoindra ensuite le 4e Esc [2]. Les vedettes FOM France d'Outre-Mer) sont issues d'une demande de la Marine d'être déchargées des missions de surveillance fluviale. Le REC n'est pas la seule unité à les utiliser en Indochine, mais elle reste toutefois la seule unité en Centre Annam à les déployer.

Concernant le Pt du 3e Esc [3] à Hué en 1951 : « *La mission consistait à assurer la sécurité de la navigation et à surveiller plus particulièrement une zone interdite comprenant entre autres les Lagunes de Cau-Hai., en bordure de la mer de Chine, propice aux infiltrations ennemies en direction du terrain d'aviation de Hué. Les vedettes découplées en patrouilles, menaient des actions d'embuscades, surtout la nuit pour intercepter d'éventuels passages. La manœuvre était simple : elle consistait à se rendre dès l'aube et d'une manière ostentatoire dans un secteur déterminé pour se diriger discrètement à la nuit tombée dans un autre* ». Essentiellement utilisées sur les rivières et canaux, les vedettes sont parfois déployées en mer, mais les conditions doivent être optimales, car elles ne sont pas conçues pour cela.

Armoured car Coventry

1er Régiment Étranger de Cavalerie
Armée française
Indochine, 1950

[2] Une section de supplétifs (25 à 30 hommes) est formée au 4e Esc. Celle-ci est numérotée 531 SSM.

[3] Qui deviendra 6e Esc en 1953. Le PVB est rattaché administrativement au 4e ESC lors que le « 6 » part pour l'opération « Atlante ». Le 28 juillet 1954, le peloton est l'objet d'un drame. Suite à la trahison de quelques Légionnaires autochtones, le lieutenant et tous les Européens sont massacrés, l'armement enlevé et les vedettes sabordées. Les légionnaires autochtones qui n'ont pas voulu se rallier sont ensuite faits « prisonniers ».

Construites à Cherbourg, d'un faible tirant d'eau, et d'un poids de 9 t en charge, les vedettes de 8 m ont une coque en fer blindée contre les balles de fusil. Armées d'une mitrailleuse de 12,7 mm à l'avant avec un bouclier, de deux Reibel latérales, et d'un système de lance-grenades « bricolés » à partir de fusils MAS 36. Des mortiers de 60 et 80 mm sont également testés. L'équipage comprend de cinq à six hommes, plus quelques « pirates » indochinois. « *Seul le barreur est protégé par un kiosque blindé sur toutes ses faces, les autres n'ayant que la protection du bouclier de leur arme. Le chef de bord (dénomination de cavalerie) se débrouillait ; la moitié du temps, il était debout sur la plage arrière, exposé, mais pour bien voir il faut prendre des risques* ». « *Le matériel était bon, un peu bas sur l'eau ce qui gênait la vue et le tir dans les secteurs encaissés, finalement souple et bien armé* ». Elles sont propulsées par un moteur Diesel Renault de 70 chevaux permettant une vitesse de 15 km/h. Elle est équipée d'une seule hélice et d'un seul safran qui donnent un rayon giratoire important.

« L'Instruction sur l'emploi des VB » distingue deux types de missions : l'emploi isolé (police, patrouilles, reconnaissance…) et l'emploi combiné (verrouillage fluvial durant des opérations à terre et protection des débarquements). Le transport et ravitaillement sont théoriquement interdits. L'unité de base est le peloton de six en patrouille de deux permettant l'emploi simultané de deux patrouilles. L'emploi d'une vedette isolée est interdit. « *Les VB sortent de jour et de nuit, ont de nombreux accrochages et participent efficacement à l'assainissement de leur région d'implantation. Il conviendrait pour augmenter leur efficacité de leur adjoindre des éléments de commando plus nombreux* ».

Assez rapidement l'Arme Blindée, réclame un engin plus puissant. Une vedette de 11 m avec un poids de 11 t. L'armement est renforcé avec une seconde *.50* à l'arrière sous bouclier. Le restant de l'armement demeure identique : deux Reibel et deux lance-grenades. Dans le kiosque blindé, placé au centre de l'engin, un pivot permet au chef d'engin d'actionner une des mitrailleuses à 2 m au-dessus de l'eau, ou d'y placer un canon sans recul de 75 mm. Pour une seule vedette par peloton, un mortier de 60 mm sur plaque tournante à l'arrière dans la cuve en remplacement de la 12,7 mm. L'équipage passe à sept ou huit hommes dont un radio tireur. Plus « spacieuses », ces vedettes permettent d'embarquer une équipe de 6 à 8 soldats « en se tassant un peu ». Le tirant d'eau passe à 1,1 m en charge. «*C'était là le point faible et il fallait savoir jongler avec la marée et les bancs de sable, mais maintenant on connaissait* ». Elles sont propulsées par deux moteurs de 70 chevaux (les mêmes que sur les 8 m) permettant une vitesse de 12 à 18 km/h. Deux hélices et deux safrans permettent de virer « plus sec ».

▲ Les Jeeps blindées (JB) du 1er REC proviennent de la Demi-brigade SAS anglaise.

▼ Automitrailleuse M8 *Light Armored Car* d'origine américaine. Ces 6x6 sont désignés AM-M8 ou AMM8 par l'Armée française.

Scout-Car Humber

1er Régiment Étranger de Cavalerie
Armée française
Indochine, 1951

En 1953/54, le PVB du 4e Esc est mixte : deux vedettes de 11 m et cinq vedettes de 8 m, dont une en réserve. S'y trouve également une pinasse en bois, équipée d'un bloc essence Couach de 15/18chevaux « très silencieux », avec 50 cm de tirant d'eau, ressemblant à un petit bateau de promenade. Elle se présente sous la forme d'une coque en bois de 7 m de long et 2,6 m de large pesant 1,5 t. Elle est utilisée essentiellement pour le transport et le débarquement de la section de supplétifs. Pour être le plus complet possible, le peloton est aussi doté de petits radeaux en bois M2. Ces derniers sont souvent utilisés par les Commandos Marine, remorqués en ligne de file lors des longs transits. Sont aussi déployés des sampans « Cai Phen ». Ces derniers sont faits de bambous fendus en deux et aplatis, tressés entre eux, calfatés puis vernis. Propulsés à la perche, ils sont utilisés par les pêcheurs, mais aussi par les rebelles. « *Le PVB avait récupéré un certain nombre de ces embarcations locales et les utilise pour des raids et des embuscades. Ces sampans ont un ou deux trous obstrués par un bouchon de bois entouré d'un chiffon et relié par une ficelle au bordage ; il suffisait de tirer sur la ficelle pour couler l'embarcation, lestée par des pierres à demeure. En enlevant les pierres et en remettant les chevilles en place, on rendait à nouveau les sampans opérationnels. Cette technique locale était aussi utilisée par le PVB. Le seul problème était de savoir où ils avaient été coulés, quitte, sans cela, à renter à pied* ». À Tourane, en 1954, sont aussi déployées deux vedettes de 11 m sans existence officielle, et donc « probablement piratées » sur la dotation des pelotons.

Début 1947, le 5e Esc, basé à Dong Hoï, met en œuvre une « Jonque de reconnaissance » qui est vite appelée « Jonque corsaire ». Dans cette région côtière, le Viêt Minh se ravitaille de plus en plus par la mer et les rivières, et la décision est prise d'utiliser deux jonques pour perturber ses voies d'approvisionnement. L'une d'elles est armée par le 5/REC et « écumera la région côtière ». Extérieurement c'est un bateau de pêche type local décoré à la proue de deux yeux censés éloigner les mauvais esprits. L'engin de 70 t est armé d'une 12,7 mm, d'un PIAT (lance-bombe anglais), d'un mortier de 60 mm et de deux FM Bren. Le lieutenant Olié en est le commandant avec huit Légionnaires, habillés en locaux, et deux Vietnamiens. La fouille des bateaux et le débarquement vers les villages sont les modes d'action de la jonque.

▲ Vedette 8 m dans la lagune de Tourane. © 1er REC/UNABCC

▼ Vedette 11 m du 1er REC en Centre Annam. © 1er REC/UNABCC

LE M29 CRABE

Début 1948 arrivent au GEC (Groupe d'Escadrons de Cochinchine, avec les 1er et 2e Esc) les M29C Crabe qui formeront l'ossature des Groupes d'Escadrons, des Escadrons de Crabes des GEA et des Groupement Autonomes devenus Groupement Amphibies. L'histoire des escadrons, leurs numérotations, leurs rattachements, leurs théâtres d'opérations… est très complexe et ne trouve pas sa place ici.

Le M29 trouve son premier emploi dans la conquête des îles Aléoutiennes dans le Pacifique Nord entre 1942 et 1943. C'est un petit véhicule destiné à rouler sur la neige et les terrains marécageux. En 1943, une version destinée à se déplacer sur l'eau est imaginée ; des caissons de flottabilité sont greffés à l'avant et à l'arrière de la coque. Il est notamment utilisé sous cette forme en Allemagne en 1945. Il est classifié par les officiers de REC comme « Jeep chenillée ». La propulsion est assurée par les chenilles et la direction par deux safrans relevables. Un brise-lame également relevable épouse la forme de la coque, mais l'habitude de s'en servir de siège l'a souvent déformé. Des jupes latérales (garde-boue) recouvrant

▲ *Scout-Car* Humber modifié par l'Armée française en Indochine par l'ajout d'une tourelle protégeant le tireur de la mitrailleuse. BTM

la partie haute des chenilles canalisent le flux d'eau et augmentent la vitesse. Mais se transformant en piège à boue, elles doivent être remontées en cas de rencontre avec des herbes flottantes. Elles sont parfois déposées. La vitesse théorique sur l'eau est de 6 km/h et 40 km/h sur terrain dur. Long de presque 5 m, le M29 pèse 2,7 t en charge. Le moteur est un 6 cylindres essence Studebaker type Champion de 65 chevaux. La boîte de vitesse compte trois vitesses normales et trois réduites après crabotage du réducteur. Les chenilles sont faites de deux courroies de caoutchouc armées de câbles d'acier. Sur les courroies sont fixées des patins nervurés formant aube. Dans les faits il y aura trois types de chenilles différentes. L'autonomie est de 175 miles soit 281 km sur terre et, dans l'eau calme, avec une consommation de 12 litres à l'heure, 56 miles soit 9 km. En rizière ou marais, la distance parcourue est diminuée. La fragilité du train de roulement limite les déplacements importants sur route à 5 ou 6 km. Il est donc parfois nécessaire de les transporter sur des remorques appropriées, sur camions ou sur bateaux. Il peut être aisément transporté sur un camion GMC, Dodge T110 Canada, Diamond ou dans un LVT. Dans le cas du camion, pour gagner du temps, il est préférable de positionner le camion en contrebas évitant ainsi l'utilisation de rampes. Pour les déplacements nautiques, un LCT « anglais » peut transporter 25 Crabes et les débarquer sur une « bonne » plage en 10 minutes. La navigation en mer reste périlleuse (et officiellement interdite) du fait du très faible plat-bord. La progression en rizière n'est pas aisée s'il n'y a pas assez d'eau pour flotter et où la vase manque de consistance pour permettre aux chenilles d'accrocher. Les herbes flottantes peuvent facilement bloquer les déplacements du fait du « bourrage des chenilles ». Les Crabes peuvent facilement sortir de l'eau à condition que l'accès à la berge soit en plan incliné. Ils peuvent grimper des pentes de 30 à 40°, mais en raison de la faible hauteur d'attaque des chenilles, un obstacle présentant un bord franc de 35 à 40 cm les arrête. De plus les « rachs » (canaux) sont parfois sujets aux marées. L'utilisation du cabestan peut permettre à l'équipage de se sortir d'un mauvais pas. Toutefois, il est rare de trouver un arbre à proximité et il faut aménager la berge. Dans ce cas, le peloton, et parfois l'escadron, est obligé de se resserrer pour passer en colonne. La faible épaisseur des tôles rend la coque vulnérable aux chocs. La rouille attaque fréquemment les lignes de soudure des compartiments étanches. Ceux-ci doivent donc être dès que possible débarrassés de toute trace d'eau grâce à sept bouchons de vidange à gauche et un à droite et à l'utilisation d'une pompe d'épuisement présente dans le lot de bord. Certains organes du moteur sont fragiles et demandent une attention particulière. Ce qui n'est pas chose aisée, car leur accès est délicat. Après deux à trois jours d'opération, une journée d'entretien est alors nécessaire : « *l'entretien est un acte de combat* ».
Malgré ces restrictions, grâce à sa vitesse, il couvre en moyenne 50 km par jour, ne passant jamais au même endroit et lié à aucune servitude d'itinéraire. Il surprend l'adversaire et doit son « invulnérabilité » relative à sa mobilité.

▲ Un *Half-Track* M3, dont le compartiment arrière est recouvert d'une bâche protégeant ses occupants du soleil et un *Light Tank* M5.

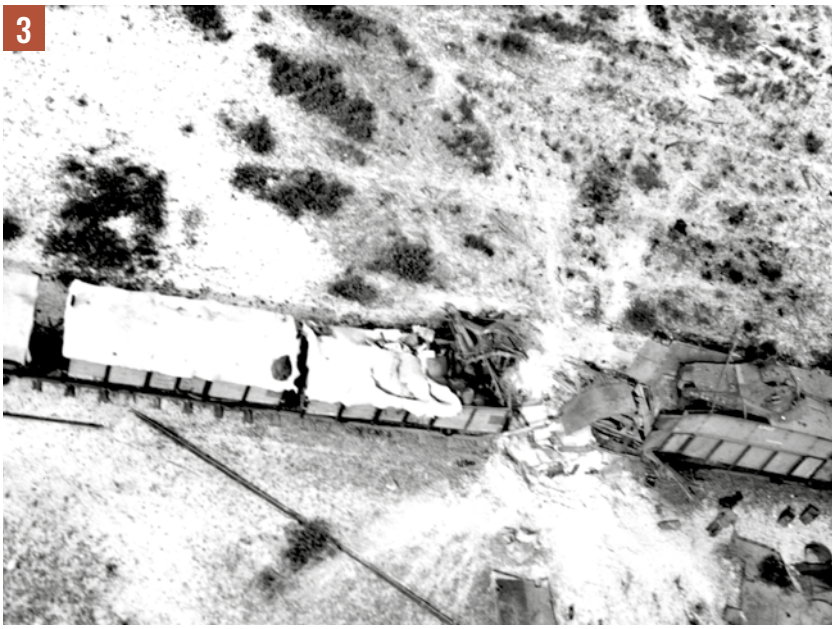
◣ En bas, à gauche : Entraînement aux tirs pour ces équipages de *Light Tanks* M5. Ce 37 mm est peu adapté aux missions d'appui du fait d'une munition explosive HE M63 Shell contenant seulement 39 g de trinitrotoluène (TNT).

▼ Ces équipages de chars légers sont en train de nettoyer l'âme des canons de 37 mm de leurs chars légers M5 après un entraînement au tir.

1

2

3



L'équipage est de quatre hommes : un chef de voiture, un pilote, un tireur et un radio. Son armement (après une adaptation des ateliers du GEC) est constitué d'un FM Bren ou d'une mitrailleuse *Cal. .30.* (7,62 mm Mle 1919) munie d'une longue crosse. Chaque peloton (six engins) compte un Crabe armé d'un mortier de 60 mm, dont la plaque de base est posée sur des tapis de caoutchouc. Les « jambes » du bipied ne sont pas fixées. L'installation d'une *0.50* est proposée, mais à cause de son poids et son encombrement cette formule est rejetée. Des canons sans recul (SR) de 57 mm monté sur le même pivot arment aussi deux Crabes. Ce SR peut être mis à terre. L'équipage porte son armement individuel et des grenades « *efficaces pour détruire des sampans* » et fouiller les roseaux. Le Crabe de commandement du 6e Esc est armé d'une triple rampe de lancement de 16 grenades Mle 48, « *très efficace pour arroser les cocoteraies en tir direct* ». Contre les fortes chaleurs, la bâche est souvent en partie déployée. Pour l'anecdote, un pilote s'est même bricolé un petit ventilateur individuel ! Lors d'un stationnement en bouclage, les M29 d'un peloton sont abrités sous une « cagna » végétale participant également au camouflage du dispositif.

C'est la nature du terrain très particulier du Delta du Mékong et son « utilisation » par l'adversaire qui va amener le commandement à orienter l'action militaire vers les opérations amphibies. Mais les moyens fluviaux, les vedettes, chalands ou pinasses du Génie, ne permettent pas de remonter jusqu'à l'intérieur du pays par les rizières et les canaux. Il manque donc un engin de transport et de combat. Or, une commission française a découvert, en 1945 dans un surplus américain, des stocks de M29 qui sont achetés et dirigés vers l'Indochine. Ils sont essayés dans le secteur de Mytho, par le Commando « Ponchardier » et laissés à l'abandon dans l'arsenal de Saigon. Puis testés par la 13e DBLE dans le secteur de Hoc Mon. Mal utilisés par des équipages sans formation mécanique et seulement équipés de leur armement individuel, des Crabes sont abandonnés sur le terrain après avoir été incendiés. Il est vrai qu'ils sont regroupés en trop petits nombres, ce qui est insuffisant pour mener à bien les travaux de force nécessaires pour les dépanner lors d'enlisement. Aussi, ils sont alors « confiés » par le Lt Col de Sairigné, commandant la 13, au Cne de Baulny, à la tête du 1er Esc, « *plus apte à mener un combat de cavalerie avec ce matériel* ». Il est aussi dit que le Cne Cdt de l'Escadron a fait « pression » auprès du Colonel pour « percevoir » les engins. Début 1948, deux escadrons de Crabes (1er et 2e) sont mis sur pied à Gia-Dinh au sein du 1er Groupe d'Escadron du 1er REC (par changement de dénomination au 1er novembre 1947). Un escadron est composé alors de trois pelotons de combat à huit Crabes (deux patrouilles de trois, un de commandement et un Crabe-mortier). Le peloton Hors Rang (PHR) aligne deux Crabes de commandement et deux de dépannage. Les missions confiées à un escadron sont : le bouclage de zones, le ratissage des rizières, l'appui de feux aux bataillons d'infanterie, relais de transmissions… Les résultats tactiques sont tellement bons, en Cochinchine, qu'un escadron de Crabe est formé au Tonkin au 1er Régiment de Chasseurs qui rejoint plus tard le 2e GA.

L'évolution du conflit, les nécessités tactiques, comme le manque d'infanterie adaptée et d'armes lourdes, vont faire évoluer les escadrons en Sous Groupements Amphibie avec l'apport d'un peloton de LVT Alligator et d'une compagnie portée. En septembre 1951, un 7e Escadron Crabe est créé à la Portion Centrale, et les S/Gpt deviennent des Groupements Autonomes. En octobre 1951 un 2e GA est créé au Tonkin avec un 8e Esc et un Escadron du 1er Chasseurs. Une nouvelle organisation est adoptée

le 1er avril 1953 : les 1re GA (Cochinchine) et 2e GA (Tonkin) deviennent le Groupement Amphibie au sein desquels les S/Gpt deviennent GEA pour Groupe d'Escadrons Amphibies comprenant entre autres un Escadron de Crabes et un Escadron LVT *Landing Vehicle Tracked*), ces derniers étant numérotés dans la dizaine.

LVT

Contrairement au Crabe qui est un engin terrestre qui, accessoirement, peut se mouvoir sur l'eau, le LVT 4 est un véhicule marin qui peut se déplacer sur terre. Conçu à l'origine pour les opérations de sauvetage dans les zones inondées du Mississippi, il est militarisé et participe aux opérations dans le Pacifique, à la campagne d'Allemagne et la conquête des îles Walcheren. Sur les premières versions LVT 1 et 2, le moteur est placé à l'arrière et l'accès à la cuve est délicat sous le feu ennemi. Sur les versions 3 et 4, la coque se compose d'un vaste compartiment à l'arrière ouvert par une grande porte, « une rampe à la poupe » et d'un compartiment moteur/pilotage à l'avant. Cet engin se déplace sur l'eau grâce à ses chenilles adaptées qui enveloppent toute la hauteur de l'engin. Il est protégé par des plaques de blindage sur les flancs et à l'avant. Un« bricolage maison », sous forme de plaques métalliques arrondies, protège parfois l'angle avant de la caisse. Toujours dans un esprit pratique, de petits marches-pieds sont soudés sur les flancs (sur les engins qui n'en possèdent pas d'origine). L'engin est assez massif avec 8 m de long et 3,25 m de large, 14 t à vide et 18,5 t en charge. Construit par Ford Machinery Corporation, il est propulsé par un moteur 7 cylindres en étoile Continental W 6709 (un bloc d'aviation déjà monté sur char léger M3) au démarrage délicat. Il est qualifié de « fragile » par ses utilisateurs. La boite compte cinq vitesses avant et une marche arrière. La vitesse sur sol dur est de 45 km/h et 5,5 nœuds sur l'eau (soit environ 10 km/h). Son autonomie est de deux à trois jours selon le type de terrain rencontré. Son armement de base comprend deux mitrailleuses 12,7 mm à l'avant et une de 7,62 mm de chaque bord. Les boucliers sont de différents modèles et souvent improvisés. La présence d'une mitrailleuse sur rotule à l'avant de la caisse n'est pas systématique. On trouve un canon SR de 75 mm par patrouille de deux engins et un mortier de 81 mm par peloton.

4

1. Autre vue du *Half-Track* M3 bâché et du char léger M5 lors d'un exercice mené par le 1er REC.

2. Le 4 septembre 1950 au PK 787+600 (région de Tourane), l'explosion d'une mine a fait déraillé un train blindé. Il est possible de distinguer un wagon PC, puis un wagon type Coventry dont la tourelle n'est pas visible. © Coll. P. Lebris (chemin de fer d'Indochine)

3. Attaque du train commercial région de Quang-Tri le 8 mai 1953. Est visible à droite l'engin blindé ressemblant à un Sd.Kfz. 251.

4. Un M29C Crabe débarque d'un *Landing Ship Tank* (LST, bâtiment de débarquement de chars).

5 et 6. Le M29C Crabe a beau avoir d'excellentes capacités sur terrain boueux, il est situation où il a besoin d'aide pour passer, à l'image de ce câble destiné au franchissement d'une zone particulièrement marécageuse.

5

6

Le canon SR est monté sur la porte arrière. Un LVT peut transporter 25 hommes en opération et 40 pour le transport. Les longs déplacements sur routes abîment les godets des chenilles et abîment aussi les routes. L'utilisation des « pistes-chars » existant le long de certaines routes, s'avère dangereuse en raison de la facilité de minage qu'elles représentent. « *Comme pour les Crabes, certains terrains sont très difficiles avec cette hypothèque que si un équipage peut pousser ou tirer un Crabe, pour lui faire franchir un passage difficile, il n'en est pas de même pour un Alligator* ». L'équipage est de neuf hommes : un chef de voiture (terme utilisé), un pilote et un aide-pilote, un radio, et quatre tireurs aux armes de bord, enfin un homme chargé de la porte arrière. Les opérations de débarquement depuis les LST (*Landing Ship Tanks*, gros navire de débarquement avec portes à l'avant de 118 m de long et 5 400 t en charge) sont rapides du fait des bonnes qualités « marine » du LVT. Une première expérience (l'opération « Alligator ») est tentée en novembre 1950. Les 2e, 6e puis 1er Esc perçoivent un peloton de LVT et recrutent un Commando autochtone destiné à embarquer dans les engins amphibies. C'est la naissance des Sous-groupements Amphibies. Il se compose d'un escadron de Crabes et d'une compagnie (puis escadron) portée avec ses LVT. Le peloton compte six engins, et il en faut deux pour transporter un peloton porté. Ces derniers sont formés de personnels autochtones. Du fait de leur taille plus menue que les Européens, ils accroissent « naturellement » la capacité des engins de transport. De plus, ils connaissent mieux le pays, sont mieux acceptés par les populations locales pour les opérations fouille et les contacts avec elles sont plus rationnels qu'avec les Légionnaires. Le peloton LVT (équipage) est à 50% d'effectif autochtone. Le « commando » (peloton porté) en compte pour sa part plus de 70%.

Le GEC devient tellement important qu'il forme, au 1er septembre 1951, le 1er Groupement Autonome du 1er REC. À partir du 1er avril 1953, les LVT sont regroupés dans un escadron (administrativement autonome) avec les « portés ». Le tout et forme avec l'escadron de Crabe, le GEA.

L'escadron porté sur LVT (Type 1954) se compose comme suit : un LVT obusier pour le Capitaine et un LVT dépannage avec des flèches de camions « Wrecker » (dépannage) et un peloton d'appui avec un groupe canons (deux LVT 40 mm) et un groupe « engins » sur un LVT avec deux mortiers de 60 mm et deux canons SR 57. Les trois pelotons de combat (38 hommes) sur six LVT de transport. Mais la composition des GEA peut et va évoluer. La présence des 40 mm n'est pas confirmée dans tous les escadrons portés. Contrairement aux M29C qui ont été « trouvés sur place », les LVT arrivent du Centre d'Instruction des Opérations Amphibies d'Arzew (Maroc), une unité interarmes.

Au Sous/groupement amphibie du 1er Chasseurs une expérience est faite par le CES de la Chapelle d'armer des LVT d'un canon de 40 mm L60. L'arme est sous tourelle ouverte à flancs droits et elle est jumelée à une mitrailleuse de 12,7 mm. Le montage du canon laisse la cuve ouverte. « *Le volume de feu ainsi obtenu, conjugué à la précision du tir, a en effet dévastateur sur les défenses en bambou des villages fortifiés* ».

Produit en 1944, le LVT (A) 4 participe aux opérations du Pacifique. C'est la version appui du LVT 4. Il est armé d'une tourelle d'obusier M8 de 75 mm avec 100 coups et une mitrailleuse, montée sur la tourelle, de 12,7 mm avec 400 coups. La cuve est fermée par un toit. Deux mitrailleuses de 7,62 mm sont fixées sur les côtés de la tourelle, avec un bouclier. Pour l'équilibrer, le moteur est placé à l'arrière. Son poids est de 19 t (contre 14 t pour le LVT transport).

▲ Traversant une mare de boue, ce Crabe transporte sur sa plage arrière une chenille de rechange. Il est vrai que celles-ci sont particulièrement fragiles.

▼ Le Crabe est presque l'engin idéal pour l'Indochine, région parsemée de rizières et de zones humides ou marécageuses.

Chaque Groupement Amphibie dispose organiquement d'un peloton de six LVT (A) 4, articulé en trois patrouilles de deux engins. Un peloton d'obusier est créé à l'EHR de la Portion centrale en avril 1954.

TRAINS BLINDÉS

Plus originale est la mise en œuvre du train blindé N°1 sur la ligne de Tourane (vers le nord) à Dong Ha par Hué sur l'ancienne voie du Transindochinois qui longe la côte de Saigon vers Hanoï (1 789 km) et terminée en 1936. Les légionnaires du REC vont assurer la conduite des machines, l'armement des wagons blindés et

les unités d'interventions embarquées. Le réseau, géré par les CFI (Chemins de fer indochinois), est à écartement métrique à voie unique. Au retour des Français le réseau, partiellement détruit par les bombardements américains, car les voies ferrées ont été utilisées par les troupes japonaises installées en Indochine, et sabotées par le Viêt Minh, est peu à peu restauré [4], mais devra être protégé. Durant la guerre le réseau restera coupé en deux tronçons ; celui du Centre Vietnam et celui du sud Vietnam. La coupure (923 km) entre Tourane et Nha Trang reste sous contrôle ennemi qui tente de l'utiliser. Le système de protection de la VF sur le réseau repose sur plusieurs éléments : des unités françaises ponctionnées sur les garnisons concernées (remplacées par unités de supplétifs autochtones: les Gardes Voie Ferrée) arment des postes établis le long de la VF, des gares fortifiées, des patrouilles, des draisines, des trains blindés, et des wagons blindés intégrés aux rames commerciales. Le tronçon de Tourane compte neuf sections de GVF. Dès 1947, un système de train commercial roulant les uns après les autres de manière coordonnée intégrant un train blindé est mis en place et prend le nom de Rafale qui « *est au train ce que le convoi est au camion* ». Chaque train de la rame comprend des wagons armés.

Au total six trains blindés (numérotés dans une note du 24 janvier 1953) sont utilisés. Les TB du réseau sud de Saigon à Nha Trang sont identifiés sous les numéros 2, 3 (armés par le 2e REI) et 4. Le TB de la ligne Saigon Locninh est le 5. Celui de Tourane le TB1. Puis un TB6 de réserve est mis en service en avril 1954 sur la ligne de Saigon à Nha -Trang.

1 et 2. Le M29C peut aisément remonter des cours d'eau à la vitesse maximale de 6 km/h, du moment que ceux-ci ne sont pas agités du fait d'une ligne de flottaison assez basse.

3. Marais ou rizières (comme sur cette photo), rien n'arrête le M29C Crabe. Toutefois, il s'agit d'un engin de transport dépourvu de blindage qui reste extrêmement vulnérable aux tirs ennemis.

4. Le sable ne fait pas non plus peur au M29C Crabe, car sa pression au sol est suffisamment faible pour éviter un ensablement. En l'occurrence, la zone sableuse traversée semble assez porteuse.

[4] Une partie des traverses du réseau ferré de la région de Tourane est démontée par le Génie, au retour des troupes françaises, en 1946, pour reconstruire les ponts routiers jugés prioritaires.

▲ Sur sol dur ou porteur, le M29C Crabe peut atteindre la vitesse de 58 km/h, vélocité qui lui permet de rejoindre assez rapidement les zones du front réclamant sa présence.

▼ La traversée d'un village peut parfois tourner à l'embuscade. L'attitude décontractée des soldats français laisse supposer qu'ils évoluent en zone « amie ».

Le tronçon reliant Tourane à Dong-Ha fait 170 km et longe en gros la côte. Il se caractérise par le franchissement du col des Nuages (565 m) par une série de rampes, de viaducs et de tunnels (six au total) dont certains construits dans des courbes. Le point culminant, le tunnel de faîte long de 564 m, est à 133 m d'altitude. La ligne dessert 15 gares ou stations. La rampe particulièrement raide impose pour les rames lourdes, souvent la « double traction », soit deux machines attelées. La ligne est totalement rétablie en octobre 1950 de Dong-Ha à Tourane.

À l'été 1949, le Commandement (ZN/ FTCVP [5]) décide de disposer de TB à l'image de ceux qui existent sur le réseau sud (armés par le 2e REI). Les premiers wagons sont construits aux ateliers des CFI (Chemins de fer indochinois) à Tourane. Une section spécialisée est mise sur pied en Algérie (effectif : 1/1/34). En décembre 1949 et janvier 1950, il est procédé à l'installation de la section à Tourane et à la présentation au commandant du I/2e REI, et à l'équipement des wagons. Le franchissement [6] du fleuve Song Cu Dé, au nord de Tourane, s'effectue sur un bac ferroviaire en remplacement du pont de Nam Ô détruit, puis passage du Col des Nuages (suite de tunnels et de viaducs) et arrivée à Hué à la Cie 72/21 du 72e Bataillon de Génie. Le TB est exploité par le I/2e REI jusqu'en mai 1951. À partir de juin 1950, le personnel de débarquement comprend une section de combat de l'II/21 RIC. En mai 1951, le TB est exploité par le IV/2e REI. Il est exploité ensuite par l'EHR du REC à partir du 1er août 1952.

Les locomotives (« machines de traction ») utilisées durant la période 1946/1955 sont soit des machines ayant été retrouvées sur place et réparées (environ une centaine), soit arrivées de France (35). Les premières locomotives « réellement nobles » arrivèrent en 1933 : les Pacific (231 [7] type 188) construites par la SACM (Société Alsacienne de Construction Métallique créée en 1872 à Graffenstaden), puis des Pacific renforcées (S-Pacific) pour un total de 55. En mars 1946, 20 machines sont commandées (SACM et Haine- St Pierre en Belgique). La mise en place du système des Rafales ôte tout intérêt aux locomotives rapides, et petit à petit les Mikado (141), plus puissantes viennent s'ajouter et se substituer au parc des 231.

Comme pour les véhicules, on peut donner des caractéristiques. Les S-Pacific pèsent 60,2 t en charge et mesurent 11,57 m, les Mikado SACM, pèsent 63 t en charge et mesurent 11,45 m. Les tenders à bogies tarent 14,4 t et transportent 16 m^3 d'eau et 6 t de charbon. Ce combustible est peu à peu remplacé par du bois, avec des modifications apportées aux locomotives. On peut ajouter que le parc relativement standardisé comprenait aussi en 1939, huit « 150 Décapodes » et deux « 230 Ten Wheeler » Henschel. Fin 1954, le parc ferroviaire pour le réseau indochinois comprend un total de 114 machines, 143 voitures et 1 134 wagons.

La composition du TB N°1 varie dans le temps, mais aussi des disponibilités et également pour des raisons tactiques. À compté du 1/2/50 et jusqu'au 24/6/50 : à l'avant, deux wagons plats transportant rails et traverses pour les réparations de voies détériorées par le VM et déclenchement de mines éventuelles. Un poste d'observation, tenu par deux Légionnaires, est à l'avant du premier wagon. Au centre, la rame opérationnelle, avec la locomotive et le tender, un wagon CP, deux wagons casemates d'appui (tourelle de Coventry, et lance-grenades multiples) et un wagon de soutien (cuisine, poste de secours, magasins). À l'arrière, éventuellement, un ou deux wagons de coolies pour les travaux de remise en état des voies et des ponts, si la situation le nécessite. La reprise de service sur la VF de Tourane s'est

[5] Zone Nord / Forces Terrestres du Centre Vietnam et Plateaux.

[6] Ce franchissement d'une coupure humide par une voie ferrée est unique (mis à part celui du lac Baïkal par le Transsibérien, au moment de la guerre russo-japonaise au début du XXe siècle). La difficulté majeure est que les rails ne fassent pas d'angles entre ceux à terre et ceux sur la portière. Les courants et marées s'ajoutant encore à la complexité du système. Ce bac est exploité par la 3/13e DBLE. Un triangle de retournement est construit sur la rive nord du fleuve. Le bac (20 m de longueur et propulsé par deux moteurs Evinrude de 80 chevaux) peut transporter deux wagons de 10 t et la traversée dure 15 minutes pour 350 mètres parcourus.

[7] Les chiffres utilisés pour classifier (système français) les locomotives comptent le nombre d'essieux de l'avant vers l'arrière. Les essieux porteurs (bissel), les essieux moteurs, et les essieux porteurs arrière pour le dernier chiffre. La « 231 » a donc la configuration suivante : oo OOO o. Le nombre apparaît normalement sur l'immatriculation, et est suivi du numéro d'ordre.

faite en plusieurs fois et souvent de manière aléatoire en fonctions de l'état des voies dû aux sabotages. Un tender et une citerne (pour l'alimentation de la machine) lui donneront une grande autonomie. Y sont ajoutés des wagons mortiers (81 et 60 mm) et un wagon troupe pour le commando organique. En juillet 1953, un groupe électrogène est ajouté.

Il existe au moins deux modèles de wagon « Coventry », certainement en raison du lieu de conception : Saigon pour le réseau sud et Tourane, pour le réseau nord. C'est un wagon de 40 t à essieux simple. D'après quelques photos du wagon « nord », les parois de bois d'origine, certainement doublées de blindage à l'intérieur, sont surélevées de parois métalliques faiblement biseautées vers l'avant et l'arrière. Une porte d'accès haute ouvrant sur une grande partie de la hauteur « de la caisse » permet d'accès. Dans les angles, des meurtrières pour armes sont ouvertes. Sur les wagons-mortiers, les armes (tout comme la bombarde) sont installées en hauteur dans des encuvements protégeant les servants à mi-corps. Une des particularités du réseau ferré Nord est la présence d'un semi-chenillé allemand de type *Sd.Kfz. 251* (avec compartiment arrière fermé) installé sur un wagon plat à hautes ridelles au centre d'une rame commerciale, intégrant d'autres wagons armés/blindés. Son emploi reste pour le moins énigmatique. Cette rame est en partie détruite le 8 mai 1953 dans la région de Quang Tri.

Le peloton TB1 est administré par l'EHR en août 1952. À une date non retrouvée et jusqu'en mai 1953, il « figure » au 3e Esc, jusqu'en avril 1954 au 6e Esc, puis au 4e en juillet 1954, mais sa base arrière reste à Hué (le 4e étant stationné à Dong-Ha). Le soutien mécanique est assuré par la 2e Cie de Réparation de la L.E stationnée à Hué. Le personnel, lors de la prise en charge du TB par le l'EHR, est en partir fourni par l'EHR et le 3e Esc.

C'est un peloton d'une trentaine de Légionnaires (1/3/24) qui assure la conduite de la machine, la mise en œuvre des armes, et les interventions aux abords de la voie.

▲ Comme le Crabe qui est visible à l'arrière-plan, le *Landing Vehicle Tracked 4* (LVT-4) est un véhicule amphibie d'origine américaine.

▲▲ Contrairement au M29C Crabe qui est un véhicule terrestre pouvant se déplacer sur l'eau, le LVT-4 Alligator est un engin « marin » capable de progresser sur la terre grâce à ses chenilles.

◀ Un LVT-4 débarque d'une barge. Contrairement au Crabe, l'Alligator est capable d'évoluer sous le feu ennemi, du moment que celui-ci n'emploie pas d'armes lourdes. Son blindage est en effet susceptible de stopper des balles de fusil.

Il n'agit généralement pas seul, car les unités des secteurs traversés participent également à la protection éloignée et rapprochée de la voie. Ainsi, des pelotons du Sous-Groupement Opérationnel de Tourane (REC) et du 4e Esc (Dong Ha) agissent souvent à son profit. « *Le nombre restreint de rames ne nécessite pas la formation de Rafales à proprement parler* », mais l'accompagnement des trains commerciaux prend néanmoins dans les JMO, l'appellation dans les missions du TB d'« accompagnement de Rafales ». Parmi ses autres missions, le TB participe à la garde de la VF par de fréquentes embuscades nocturnes avec son « commando organique ». À l'ouverture de la VF pour les trains commerciaux mixtes (voyageurs-marchandises), à la protection des chantiers de réfection de la VF, à l'appui et soutien des unités engagées et des postes isolés, au support d'un PC opérationnel temporaire. Le « Commando Le Lai » (N°510, rattaché à l'EHR) souvent embarqué assure ses missions au profit du TB. Outre le TB, la sécurité de la VF est assurée à partir d'octobre 1950, par des Jeeps et des draisines armées par le II/4 RTM, puis utilisée par les Secteurs de Quang Tri et de Tourane.

Durant les mois de janvier à juin 1954, le TB parcourt en moyenne 844 km, monte une trentaine d'embuscades et effectue une quarantaine de missions de secteur. Pour exemple, on peut citer la journée du 26/7/54, quand le TB saute sur mine au PK 674,2 (entre Dong-Ha et Hué séparés d'environ 68 km), deux plates-formes sont détruites. Au PK 679,7, il saute sur une deuxième mine avec pour bilan : wagon mortier 81 détruit, wagon mortier 60 accidenté et déraillé, wagon PC déraillé, un sous-officier, un brigadier et deux Légionnaires blessés. Le 14 août 1954 sont effectuées la suppression de l'équipage du TB1 et la remise du TB à Tourane.

▲ Le pilote de ce LVT-4 négocie prudemment une petite, mais abrupte pente. Sur sol dur, ce chenillé blindé amphibie peut atteindre les 40 km/h (25 mph). Il est donc moins rapide que le Crabe, mais sa protection et sa capacité d'emport sont nettement meilleures.

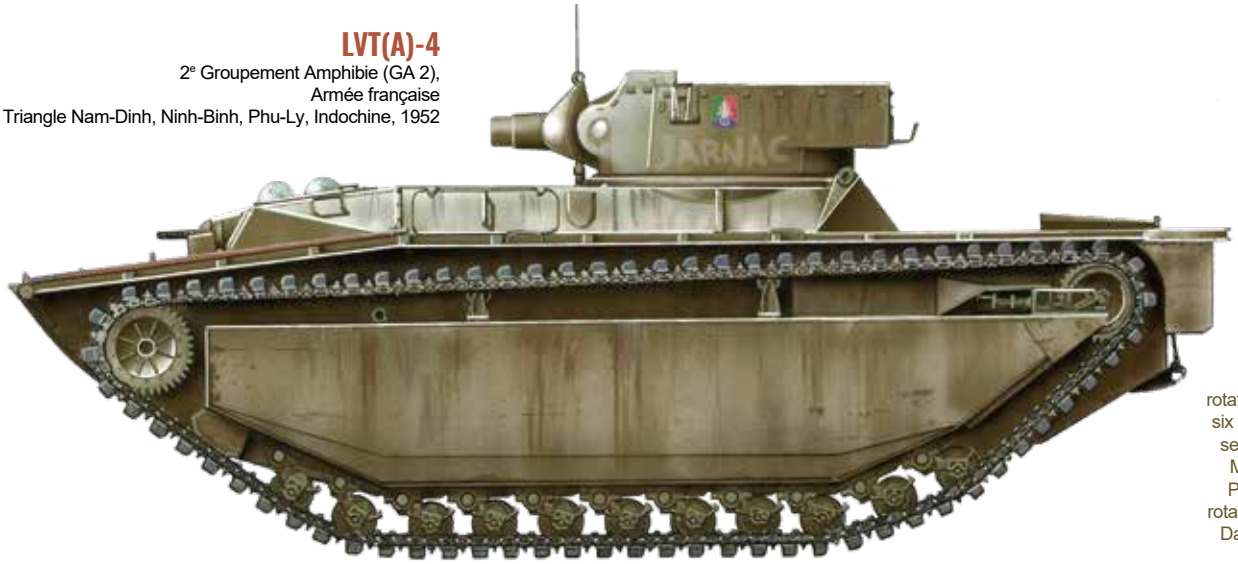
▼ Le LVT-4 peut atteindre sur l'eau la vitesse de 5,5 nœuds (environ 10/11 km/h), soit plus qu'un Crabe. Il est en revanche bien plus volumineux.

M24 CHAFFEE

Utilisé par les Légionnaires Cavaliers en Indochine, le char léger M24 Chaffee (autour de 18,4 t en ordre de combat) est destiné à la reconnaissance. Le premier engin sort de l'usine Cadillac à Détroit en avril 1944. Il doit remplacer le M5 dont l'armement est jugé trop faible. C'est un char de conception classique au blindage peu épais (25 mm), mais incliné. Pilote à gauche, l'aide pilote dispose aussi des commandes de direction. Armé d'un canon M6 de 75 mm gyrostabilisé, dérivé du canon d'aviation armant le bombardier B25 Mitchell, il a pratiquement les mêmes caractéristiques balistiques que celles du canon de 75 mm du M4 Sherman. Le pointage est hydraulique avec un

LVT(A)-4

2e Groupement Amphibie (GA 2),
Armée française
Triangle Nam-Dinh, Ninh-Binh, Phu-Ly, Indochine, 1952



[8] Il faut deux à trois rotations de Bristol et cinq à six de Dakota pour un char selon la distance. Pour un M24 envoyé à Diên Biên Phu en 1953, il faut deux rotations de Bristol et six de Dakota pour les 180 colis.

système mécanique en secours. Il dispose de 48 coups dont certains stockés dans des racks humides, le même système que sur les Sherman M4A3W, les protégeant du feu. Les parois des caissons sont creuses et remplies d'un mélange d'eau et de produit anti-feu. L'équipage comprend quatre hommes (5 si besoin), l'aide pilote pouvant « passer » en tourelle pour faire fonction de chargeur. Une mitrailleuse coaxiale de 7,62 mm, une autre sur le capot avant pour l'aide-conducteur et une lourde de 12,7 mm peuvent être montées sur le toit de la tourelle. Un pistolet lance-fusées M3 débouche sur le toit de la tourelle.
Il est propulsé par deux moteurs Cadillac 44T24 (deux 8 cylindres en V, version évoluée de ceux du M5) de 300 chevaux. Pour faciliter la maintenance, les moteurs sont placés sur rails. Chaque bloc est doté d'un embrayage hydraulique. La boîte de vitesses automatique comprend quatre gammes et un démultiplicateur, soit huit rapports avant et quatre arrières. Sa vitesse maximale est de 56 km/h, mais ses 8 heures d'autonomie sont une servitude sur le terrain. La suspension à barres de torsion associée à des amortisseurs hydrauliques lui confère une grande souplesse en tout-terrain et une silhouette assez basse. Au final, l'engin est apprécié par les Légionnaires : « *La tenue de ce matériel vis-à-vis des mines fut bonne* ».
Le 9e Esc est le premier du Régiment à être doté de M24. Initialement nommé « Escadron de Marche du Laos », il est formé en avril 1953 à partir de pelotons du 6e (ex-3e) et 4e Esc. Il est désigné 9e Esc le 1er juin. Le 1er janvier 1954, le Régiment est chargé de renforcer la défense de Luang Prabang (Laos) et de son terrain d'aviation. Un peloton de M24 est mis sur pied à Tourane avec des personnels de la Portion Centrale. Les chars sont démontés [8] et envoyés par voie aérienne depuis Hanoï jusqu'à Luang Prabang (400 km) où ils sont remontés. Le Lt Gaussens qui commande vient du 4e Esc. Le peloton accomplit sa mission jusqu'en juillet 1954, puis laisse ses chars à l'Armée laotienne. Le 9e Esc est dissous le 28 février 1955 et devient 6e Esc. Vers la fin de la campagne, et après plusieurs réorganisations de la Portion Centrale, des M24 sont déployés dans des escadrons. Un nouveau 7e Esc recréé en janvier 1955 en est équipé, et en septembre c'est le tour des 3e et 4e Esc.
Parmi les véhicules ayant été utilisés par les Légionnaires du REC, se trouvent des camions de divers modèles dont les GMC sont les plus connus. Par ailleurs, deux motos sont utilisées par le groupe de commandement des escadrons de Crabes et de LVT sans que le type ait été retrouvé. Plus anecdotique la présence d'une cuisine muletière à l'escadron de Crabes !

LA FIN DE L'AVENTURE INDOCHINOISE

Après plusieurs restructurations, regroupements, et dissolutions (le 1er GA est dissous en janvier 55), le 2e GA quitte l'Indochine en septembre 1955. Le REC rentre en deux échelons. Le premier (deux escadrons de combats) le 1er novembre 1955 à bord du Pasteur (où se trouve également le 2e BEP), le deuxième (PC et EHR et deux escadrons de combats) en janvier 1956 à bord de l'Athos II avec un bataillon du 5e REI. Ce détachement est le dernier de la Légion à quitter l'Indochine. Le bateau fait le tour de l'Afrique par le Cap de Bonne-Espérance. Les matériels sont chargés sur des cargos et rejoignent directement Bizerte. ■

◥◥ En haut :
Le *Landing Vehicle Tracked (Armored), Mark 4*, LVT(A)-4, est une version d'appui-feu armé d'un obusier court de 75 mm.

◥ Au milieu :
Char léger M24 Chaffee progressant dans une rizière. © 1er REC/UNABCC

▶ Ci-contre :
La pièce de 75 mm du LVT(A)-4 utilise des munitions *High Explosive* (*HE* ou obus explosifs), *Smoke* (fumigènes) et *High Explosive Anti Tank* (*HEAT* ou à charge creuse) qui lui assure une certaine polyvalence. Plusieurs mitrailleuses assurent la défense rapprochée du véhicule.