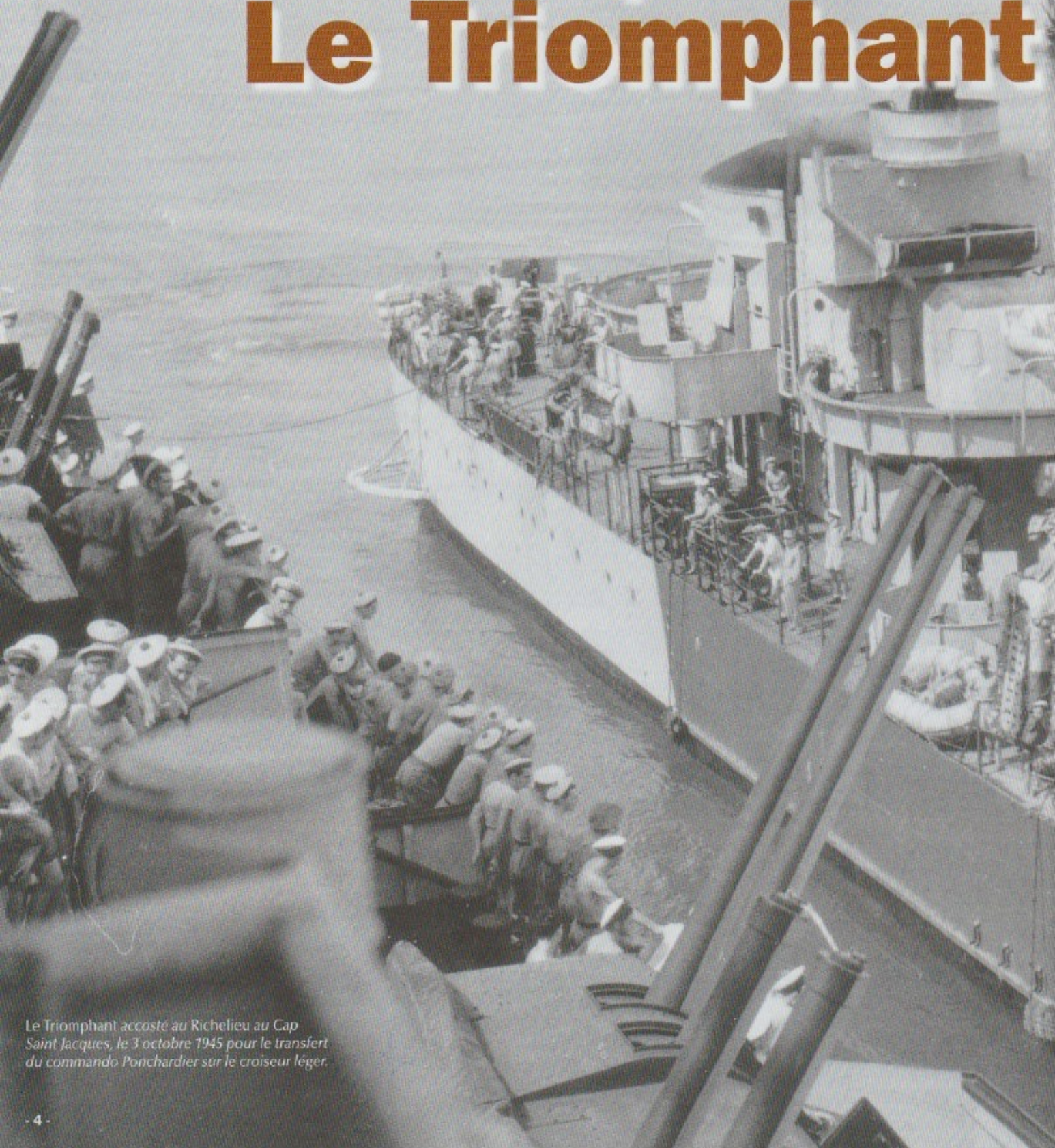


Le contre-torpilleur Le Triomphant



Le Triomphant accosté au Richelieu au Cap
Saint Jacques, le 3 octobre 1945 pour le transfert
du commando Ponchardier sur le croiseur léger.

Le Triomphant fait partie de la série des six contre-torpilleurs type Le Fantasque construits au début des années trente. Ces bâtiments, dont quatre sont encore en service après la guerre, restent certainement les plus connus des navires de guerre français de la Seconde Guerre mondiale¹.

Par Jean Moulin

¹ Les navires des FNFL (Forces Navales Françaises Libres) en Grande-Bretagne ont souvent fait l'objet de bons reportages photographiques (propagande oblige). En juillet 1941, c'est le cas du *Triomphant* qui était le bâtiment opérationnel le plus puissant d'une petite flotte assez hétéroclite.



Le Triomphant sur cale à Dunkerque, juste avant son lancement.



Les contre-torpilleurs modèle 1930

Une série remarquable

La reconstitution puis le développement de la flotte après la Première Guerre mondiale se traduit par la construction entre 1922 et 1939 de 32 contre-torpilleurs réparties entre six séries (Jaguar, Guépard, Aigle, Vauquelin, Le Fantasque et Mogador). Chaque série marque des améliorations sur la précédente.

La tranche navale de 1930 prévoit la construction de six contre-torpilleurs modèle 1930 qui va devenir le type Fantasque. Ils sont effectivement construits entre 1931 et 1936. Ce sont des navires rapides, conçus pour opérer en divisions de trois et plus particulièrement en Méditerranée face à la marine italienne. Le record de vitesse du *Terrible* avec 45,074 nœuds réalisé le 30 janvier 1935 lors de son essai au déplacement Washington est resté célèbre. *Le Triomphant* atteint 43,167 nœuds pour le même essai le 22 novembre 1935.

Dès leur mise en service en service actif en 1936, ces contre-torpilleurs forment deux divisions (8^e et 10^e DL puis DCT)² à Brest et ils sont incorporés au début de la guerre dans la Force de Raid. En fait, les contre-torpilleurs assurent surtout des escortes de navires de guerre ou la couverture de convois. Pendant la campagne de Norvège, un raid est conduit par la 8^e DCT dans le Skagerrak et *Le Triomphant*, avarié, doit se faire réparer à Lorient. Déplacés en Méditerranée en avril 1940, les cinq autres contre-torpilleurs se regroupent

2 Les divisions légères (DL) deviennent des divisions de croiseurs (DC) ou de contre-torpilleurs (DCT) le 12 avril 1937. En 1943, les contre-torpilleurs reclassés croiseurs légers formeront la 10^e division de croiseurs légers (DCL).

3 En réalité *Le Terrible* est envoyé à Dakar pour remplacer numériquement *Le Malin* qui remonte à Toulon pour un grand carénage de mars à juin 1941.

Les contre-torpilleurs type Le Fantasque

Sigle	Nom	Chantier	Sur cale	Lancement	Arm essais	adm service	Sort final	N° Q	Marques de coque
Da 16	Le Fantasque	Arsenal Lorient	16/11/31	15/03/34	01/09/34	01/05/36	condamné 02/05/57	Q 89	- 10, X 101, X 103, X 03, D 610
Da 17	L'Audacieux	Arsenal Lorient	16/11/31	15/03/34	01/09/34	07/12/35	condamné 12/08/47		- 11, - 12, - 11, X 102
Da 18	Le Malin	FC Mediter. La Seyne	16/11/31	17/08/33	15/12/34	08/06/36	condamné 03/02/64	Q 359	- 9, - 8, X 82, X 102, X 02, D 612
Da 19	Le Terrible	AC Loire + CNF Caen	08/12/31	30/11/33	01/10/34	05/02/36	condamné 29/06/62	Q 324	- 12, - 11, - 12, X 103, X 101, X 01, D 611
Da 20	Le Triomphant	AC France Dunkerque	28/08/31	16/04/34	01/07/34	24/07/36	condamné 06/12/54	Q 36	- 8, - 9, X 83, H 02, X 104, X 04, D 613
Da 21	L'Indomptable	FC Mediter. La Seyne	25/01/32	07/12/33	01/10/34	15/04/36	sabordé 27/11/42		- 15, - 7, X 81

pent à Toulon en juillet 1940 puis trois sont envoyés à Dakar en septembre. *L'Audacieux* y est mis hors de combat par les Britanniques le 23 septembre 1940. Ramené à Bizerte en août 1942 pour être remis en état, il y sera retrouvé, définitivement irrécupérable, en mai 1943. *Le Terrible* remplace *L'Audacieux* à Dakar en février 1941³ et *L'Indomptable*, resté seul de son type à Toulon, est sabordé le 27 novembre 1942. En novembre 1942, *Le Malin* est à Casablanca où il est avarié par les Américains. *Le Fantasque* et *Le Terrible*, restés à Dakar, sont modernisés en 1943 aux Etats-Unis où *Le Malin* les rejoint. Ces trois bâtiments sont ensuite engagés en Méditerranée, accomplissant des raids en mer Egée et en Adriatique avant de participer au débarquement de Provence et aux opérations sur la côte méditerranéenne. *Le Malin* et *Le Terrible* sont avariés dans un abordage le 25 décembre 1944. *Le Malin* est réparé avec l'étrave de *L'Indomptable* récupérée à Toulon. Les quatre survivants, avec *Le Triomphant*, servent encore à la fin des années quarante. *Le Malin* et *Le Terrible* sont même réarmés pour servir d'escorte aux porte-avions en 1951 et 1952 (*Le Malin*) et entre 1952 et 1955 (*Le Terrible*). *Le Malin*, après avoir servi de brises lames, est démantelé le dernier en 1977, à Lorient.

Le Triomphant, navire emblématique des FNFL

Le contre-torpilleur initialement désigné Da 20 est commandé aux Ateliers et Chantiers de France à Dunkerque. Baptisé *Le Triomphant*, il est lancé le 16 avril 1934, dernier de son type mais, comme il est de tradition à Dunkerque, presque totalement achevé. Il rallie Lorient, le port d'armement, le 14 janvier 1935. Admis en service actif le 24 juillet 1936, il est incorporé dans la 8^e division légère. *Le Triomphant* fait partie de la Force de raid, basée à Brest dès le début de la guerre, le 3 septembre 1939.

Le Triomphant participe à des escortes au profit des grands bâtiments de la Force de Raid et à des patrouilles, notamment au large des ports espagnols. Détaché aux ordres des Britanniques au moment de la campagne de Norvège, il effectue un raid dans le Skagerrak le 23 avril 1940, avec *L'Indomptable* et *Le Malin*. Mené à 36 nœuds, le raid se traduit par un échange de coups avec des patrouilleurs et des vedettes allemandes et des attaques aériennes. *Le Triomphant* est encadré par trois bombes dont une par le travers de la cheminée arrière. Il s'avère, après coup, que l'arbre d'hélice bâbord est faussé et le contre-torpilleur rallie Lorient le 30 avril pour réparations. Juste avant l'arrivée des Allemands, il quitte Lorient le 18 juin en remorque avec la ligne d'arbres bâbord sur le pont et, ayant remis en route, arrive à Plymouth le 20. Il y est saisi par les Britanniques le 3 juillet. Il est réarmé par les FNFL le 3 septembre. Après des travaux à Devonport, il reprend la mer en novembre et participe à des patrouilles et des escortes en décembre 1940. Il est arrêté pour des travaux de janvier à mi avril 1941 puis en mai et juin 1941. L'envoi du bâtiment dans le Pacifique est décidé en juillet 1941

De la 2^e escadre à la Force de Raid

Dans les années trente, l'essentiel des bâtiments de la Marine nationale constituent deux escadres, la 1^{re} escadre basée à Toulon et la 2^e escadre à Brest.

La 2^e escadre devient l'escadre de l'Atlantique le 15 août 1936 et la 1^{re} escadre devient l'escadre de la Méditerranée le 30 octobre 1936. Une réorganisation de mai 1939 se traduit par la formation de deux flottes. Le 10 juin 1939, la Flotte de l'Atlantique est constituée avec la 1^{re} et la 2^e escadre puis le 1^{er} juillet, c'est le tour de la Flotte de la Méditerranée avec les 2^e, 3^e, 4^e et 5^e escadre. Pour l'Atlantique, les contre-torpilleurs des 6^e, 8^e et 10^e DCT restent rassemblés dans la 2^e escadre légère.

Anticipant sur l'ouverture des hostilités avec l'Allemagne qui se produira le 3 septembre 1939, la Force de Raid est constituée à Brest fin août avec les éléments les plus modernes de la 1^{re} escadre : les bâtiments de ligne *Dunkerque* et *Strasbourg*, les croiseurs de 2^e classe *Georges Leygues*, *Montcalm* et *Gloire* et les contre-torpilleurs des 6^e DCT (*Mogador*, *Volta*), 8^e DCT (*L'Indomptable*, *Le Malin*, *Le Triomphant*) et 10^e DCT (*Le Fantasque*, *L'Audacieux*, *Le Terrible*).

La Force de Raid est pratiquement dispersée (escortes, recherches de raiders, travaux) jusqu'en avril 1940 où elle est regroupée en Méditerranée (sauf *Le Triomphant*). Elle ne parvient pas à accrocher la flotte italienne pendant la courte guerre avec l'Italie et elle disparaît de fait avec l'affaire de Mers el-Kébir où le *Dunkerque* est mis hors de combat et les autres bâtiments obligés de rallier Toulon. Après une période d'incertitude, les trois anciens croiseurs de la Force de Raid et trois puis quatre de ses contre-torpilleurs (*Le Terrible* remplaçant *L'Audacieux* mis hors de combat) gagnent Dakar où ils vont rester jusqu'en 1943 et ainsi être les seuls bâtiments français modernes (relativement) pour la dernière partie de la guerre.

Le Triomphant avec les pompom britanniques installés entre mai et juillet 1941 sur les plate-formes de chaque bord de l'abri de navigation.



Le Triomphant en Polynésie, fin 1941.



Le Triomphant pendant un ravitaillement
à la mer avec le Richelieu, le 27 mai 1948.



pour des raisons politiques⁴. Parti de Plymouth le 31 juillet 1941, via Panama, San Diego et Honolulu, il arrive à Papeete fin septembre. Après avoir montré le pavillon en Polynésie, *Le Triomphant* doit gagner la Méditerranée. Il part de Papeete le 23 octobre 1941 mais doit se détourner vers Sydney pour des réparations. Il fait une sortie d'essais le 8 décembre, alors que la guerre dans le Pacifique commence et il est aussitôt placé aux ordres du commandant de l'Eastern Fleet britannique qui le maintient en Australie. Malgré des problèmes persistants avec la ligne d'arbres bâbord, il participe à quelques escortes puis est rappelé à Nouméa⁵, toujours pour des raisons plus politiques que tactiques, en attendant sa relève par le *Surcouf*⁶. Il assure des patrouilles et des escortes dans la zone des Fidji et assure, le 23 et le 28 février 1942, l'évacuation des îles Nauru et Océan menacées par les Japonais. Il est alors prévu qu'une division française opère dans le Pacifique sud avec *Le Triomphant*, le *Léopard* et le *Surcouf*. Entré à l'arsenal de Sydney pour un retubage de chaudières devant durer deux mois, *Le Triomphant* n'en ressort que fin décembre, retardé par la grande charge de l'arsenal et un problème de turbines. Il est finalement remis en service en janvier 1943, avec la seule ligne d'arbres tribord et effectue des escortes dans la zone de Sydney jusqu'en fin mai. La ligne d'arbres bâbord est remise en place début juin

et le bâtiment reprend des escortes jusqu'en septembre⁷.

Après de nouveaux travaux, le contre-torpilleur quitte enfin l'Australie en novembre. Il doit rallier Bizerte pour une modernisation partielle avant de rallier la 10^e DCL (division de croiseurs légers) qui a succédé à la 10^e DCT en Méditerranée. Une véritable modernisation aux États-Unis était prévue vers la fin de 1944. La traversée de l'océan Indien, entre Fremantle et Diego Suarez, oblige le bâtiment à se ravitailler à la mer au pétrolier américain *Cedar Mills* qu'il escorte. Des incidents perturbent les ravitaillements prévus. Un cyclone survient et dans la nuit du 2 au 3 décembre, le contre-torpilleur embarque de l'eau sur des coups de roulis puis engage sur bâbord sans se relever. A deux doigts de chavirer, il est partiellement évacué, pris en remorque par le *Cedar Mills*, et n'est redressé que le 9 décembre. Il parvient finalement à Diego

Suarez. Après remise en état de la machine avant, il rallie Boston le 12 avril 1944. Il est modernisé sur le modèle des *Fantasque*, *Terrible* et *Malin*. Les travaux sont achevés en février 1945. Il arrive à Casablanca en mars et, via Toulon, rallie début juin l'Eastern Fleet britannique à Ceylan où il trouve le bâtiment de ligne *Richelieu*. Le dôme sonar ayant été arraché pendant la traversée, *Le Triomphant* va caréner à Diego Suarez en juillet.

Le Triomphant arrive avec le *Richelieu* au Cap Saint Jacques le 3 octobre 1945 et remonte aussitôt jusqu'à Saïgon. Il intervient ensuite à Nha-Trang, en alternance avec *Le Fantasque*. Lors du retour de forces françaises au Tonkin (opération Bentré), c'est le premier bâtiment à arriver à Haiphong le 6 mars, subissant pendant 25 minutes le feu des Chinois (cinq tués à bord) avant de riposter. Le bâtiment arrive à Toulon le 15 mai 1946 pour être placé en disponibilité armée. Il

4 Le détachement dans le Pacifique, loin de tout arsenal, d'un bâtiment aussi fragile et à l'autonomie aussi limitée ne peut pas s'expliquer autrement.

5 L'Eastern Fleet avait affecté le bâtiment français à la Force ABDA qu'il devait rallier à Batavia le 8 février 1942. Sans son détournement le 30 décembre vers Nouméa, *Le Triomphant* aurait certainement été incorporé dans la force navale commandée par l'amiral Hart, puis par le hollandais Doorman et placée sous un commandement interallié unique, l'ABDA-COM, pour American, British, Dutch, Australian Command simplifié en ABDA. Ce qui restera de cette force navale, véritable escadre du sacrifice, sera anéanti par les Japonais lors de la bataille de la mer de Java le 27 février 1942.

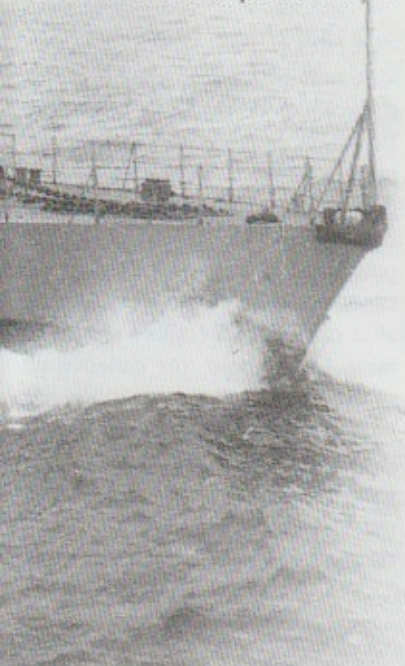
6 Le *Surcouf* disparaît en route, avant d'arriver à Panama, le 19 février 1942.

7 *Le Triomphant* opère dans une zone immédiatement en arrière du front, entre Sydney, Brisbane et Port Moresby. Le risque d'incursions des Japonais dans le secteur restent possibles (attaque de sous-marins de poche à Sydney le 31 mai 1942, menace aérienne et surtout sous-marine permanente).

Les Forces Navales Françaises Libres (FNFL)

Après l'appel du général de Gaulle le 18 juin 1940, l'armistice le 25 juin et la saisie des navires français réfugiés en Grande-Bretagne le 3 juillet, la France Libre parvient à constituer une petite force navale avec un noyau de volontaires et quelques bâtiments restitués par les Britanniques. La remise en état de ces derniers, souvent évacués en catastrophe des arsenaux français, ne se fait pas sans peine mais les premiers sont opérationnels fin 1940. Les difficultés sont multiples, comme le manque de personnel qualifié et de matériel de rechange (et de vin) que l'industrie britannique, déjà surchargée, ne peut suppléer que très partiellement, ne serait-ce que pour des problèmes d'outillages (système en pouces et système métrique). Finalement, les Britanniques nous transfèrent des bâtiments neufs comme les corvettes et la plupart des bâtiments français, sauf quelques spécimens emblématiques (*Le Triomphant*, *Surcouf*, *Rubis*) et des petits avisos, sont ou restent désarmés. Les corvettes armées par les FNFL s'illustrent particulièrement dans la bataille de l'Atlantique.

Le débarquement des Alliés en Afrique du Nord le 8 novembre 1942 est marqué par trois jours d'affrontement avec ces derniers. Le ralliement des Forces d'Afrique du Nord à ces mêmes Alliés puis le sabordage des navires restés à Toulon sont suivis par la reconstitution d'une Marine nationale qui ne se fait pas sans peine. Le 4 août 1943, un commandement est mis en place à Alger englobant les Forces d'Afrique (la marine barbaresque héritière de la Marine de Vichy) et celles de Grande Bretagne (FNGB, héritière des FNFL). L'histoire des quatre *Fantasque* survivants est à l'image de ces rapprochements parfois pénibles. *Le Fantasque*, *Le Terrible* et *Le Malin* dépendent directement de la Marine d'Alger et servent en Méditerranée à partir de leur retour de modernisation en 1943. *Le Triomphant*, retardé par les avaries subies dans un cyclone, ne retrouve ses sister-ships qu'après la guerre, en Indochine.





Le Triomphant à la mer le 27 mai 1948, lors du transit de la Force d'Intervention entre Casablanca et Brest.

8 Cette description se limite à une visite un peu touristique du bord, les détails techniques et les chiffres figurent dans l'ouvrage de Jean Las-saque.

9 C'est le titre du premier ouvrage de Paul Carré, ancien marin du Fantasque, consacré à la 10^e DCL.

10 Schématiquement, en temps de paix et quand on a du temps, on peut dessiner des superstructures avec des formes arrondies, plus aérodynamique mais plus difficiles à réaliser donc plus chères. En temps de guerre, on a ni le temps ni trop de moyens et les formes rede-viennent droites.

subit un grand carénage à Bizerte de mars à octobre 1947 puis rallie Toulon en novembre et participe aux sorties avec les bâtiments toulonnais et notamment à une sortie jusqu'à Dakar avec une éphémère Force d'Intervention jusqu'à sa mise en réserve normale le 1^{er} novembre 1949 à Bizerte. Il est placé en réserve spéciale A en mars 1951, en réserve spéciale B en juillet 1954, condamné le 6 décembre 1954 et finalement démoli entre 1960 et 1962, toujours à Bizerte.

A bord du Triomphant

Nous allons visiter *Le Triomphant* fin juillet 1941 alors qu'il sort de deux mois de travaux à l'arsenal de Devonport et avant son appareillage pour le Pacifique. Quelques sauts dans le temps permettront d'anticiper sur les principales modifications subies par le bâtiment⁸.

Une silhouette impressionnante

On rejoint le contre-torpilleur au mouillage par une embarcation. Vu à

une certaine distance, on est frappé par l'élégance du bâtiment, avec une silhouette toute en longueur et basse sur l'eau. La livrée gris foncée qu'il vient de recevoir est cependant moins élégante que le gris assez clair d'avant la guerre. Un petit bloc passerelle est surmonté d'un mât, l'espace entre les deux cheminées allonge encore la silhouette. L'appellation de lévrier de la mer est évidente⁹. Une grande plage avant supporte deux longs canons avec des masques aérodynamiques et un bloc passerelle aux formes largement arrondies¹⁰.

Avant d'accoster la coupée arrière, réservée aux officiers, on remarque à la poupe l'imposant garde hélice dont la fonction est, lors des accostages, de protéger les hélices qui débordent largement.

La plage arrière

On prend pied sur la plage arrière, au pied d'un petit rouf. Cette dernière fait partie du pont principal. La poupe supporte deux grenadeurs en cornière métallique pour des grenades

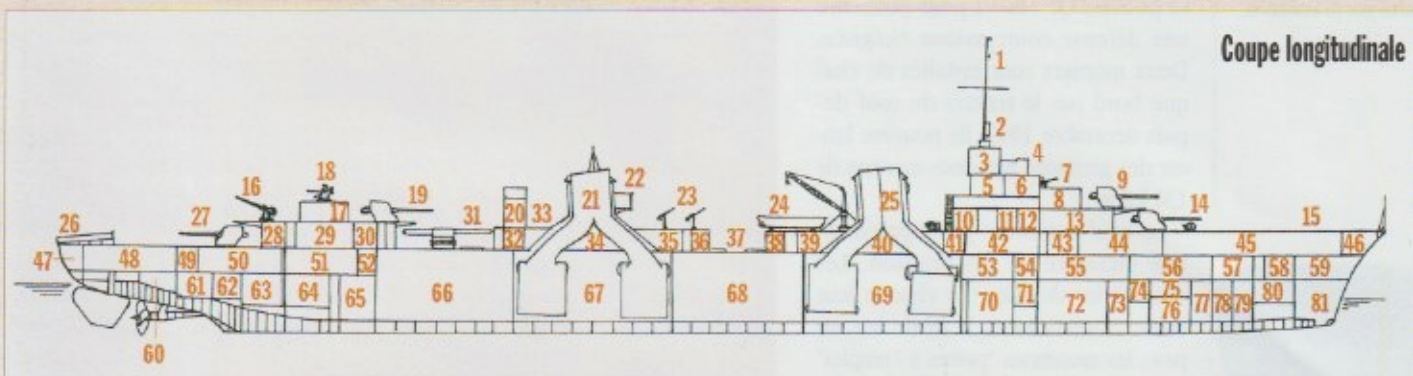
Mk VII H de 254 kilos. Ils remplacent des rails de mouillage de mines et les deux grenadeurs d'origine qui étaient placés sous la plage arrière, au plafond du local de la barre.

La plage arrière supporte les appareils de mouillage habituels dont un treuil à vapeur. Cinq panneaux permettent d'accéder au pont des logements. Un canon est posé sur l'arrière du rouf.

Le rouf arrière

Le rouf arrière regroupait trois des cinq canons de l'artillerie principale. Un canon, la pièce n° 5, est directement posé sur la plage arrière et les deux autres, la pièce n° 3 sur l'avant et la pièce n° 4 à l'arrière du rouf. Les pièces 3 et 5 subsistent. Il s'agit de canon de 138 mm modèle 1929 sur affût modèle 1929 (calibre réel 138,6 mm). Conçu pour une cadence de tir élevé, jusqu'à quinze coups par minute, elle n'est en réalité que de cinq à six coups avec une mer de force 3 à 4. Un masque en tôle de 5 mm est plus destiné à protéger les canonnières du souffle de leur pièce que

Fiche Technique



Coupe longitudinale

Cette coupe représente *Le Triomphant* dans son état de juillet 1941, sauf pour quelques locaux dont l'utilisation a pu évoluer en fonction de nouveaux matériels (armement, radar, Asdic). Remarquer la grande place (58 mètres de long) prise par l'appareil propulsif.

- 1: Radar 286
- 2: Nid de pie (à la place du télémètre-torpilles)
- 3: Tourelle de télépointage
- 4: Passerelle de tir

Passerelle de navigation

- 5: Chambre de veille du commandant
- 6: Abri de navigation
- 7: pom pom de chaque bord sur plateforme
- 8: Chambre de distribution
- 9: Pièce de 138 n° 2

Rouf de la teugue

- 10: Poste TSF avant
- 11: Chambre de maître
- 12: Chambre d'officier subalterne
- 13: Chambre de distribution
- 14: Pièce de 138 n° 1
- 15: Plage avant

Dessus des roufs

- 16: Canon contre avion de 102 mm
- 17: Chambre de distribution
- 18: Affût quadruple de 13,2 mm
- 19: Pièce de 138 n° 3
- 20: Tourelle avec télémètre de 5 m
- 21: Cheminée arrière
- 22: plateforme, passerelle de secours
- 23: 2 mitrailleuses de 8 mm
- 24: canot à moteur de 7 m
- 25: Cheminée avant

Pont principal

- 26: Grenadeur
- 27: Pièce de 138 n° 5
- 28: Artifice et passage officiers
- 29: Chambre de distribution
- 30: Cuisine officiers
- 31: Plateforme de tubes lance torpilles triple arrière
- 32: Poste de TSF, émetteur arrière
- 33: Bureau de dessin
- 34: Ventilation

- 35: Atelier de la machine (affût double de 37 mm de chaque bord)
- 36: Poste de TSF, émetteur milieu
- 37: Une plateforme de tubes lance torpilles de chaque bord
- 38: Cuisines des officiers marins
- 39: Boulangerie à tribord, cuisine équipage à bâbord
- 40: Ventilation
- 41: Sas ouvrant (accès dans la coursive de la teugue)
- 42: Poste des maîtres (sanitaires à bâbord)
- 43: Descente de l'équipage
- 44: Poste des seconds maîtres (infirmerie et sanitaires à bâbord)
- 45: Poste équipage
- 46: Soute manœuvre

Pont des logements

- 47: Peak arrière
- 48: Appareil à gouverner
- 49: Local de la roue à bras
- 50: Coursive, logement des officiers subalternes
- 51: Coursive, logement des officiers supérieurs
- 52: Douche des officiers supérieurs
- 53: Poste équipage
- 54: Sas
- 55: Poste équipage
- 56: Poste équipage
- 57: Cambuse
- 58: Chambre froide
- 59: Soute à tentes

Fonds

- 60: Soute à tentes
- 61: Soute à grenades
- 62: Cale à eau
- 63: Soute à munitions de 37 mm
- 64: Soute à munitions de 138 mm
- 65: Soute à mazout
- 66: Compartiment machines bâbord (machine arrière)
- 67: Chaufferie arrière
- 68: Compartiment machines tribord (machine avant)
- 69: Chaufferie avant
- 70: Soute à mazout

- 71: Compas gyroscopique
- 72: Soute à munitions de 138 mm
- 73: Soute à munitions pour armes portatives
- 74: Soute du canonier

Caractéristiques

- Déplacement : 2 609 tW, 2 840 t normal, 3 180 t pc
- Longueur : 125,40 m pp, 132,40 m ht
- Largeur : 12 m maxi
- Tirant d'eau : 4,96 m sous hélices
- Propulsion : - 4 chaudières Penhoët (27 kg/cm², 325° C)
- 2 groupes de turbines Parsons avec réducteur à engrenages
- 2 hélices
- Puissance : 74 000 ch, 54455 kW
- Vitesse : 37 nd (43 nd aux essais)
- Soutes : 655 t de mazout
- Endurance : 4 000 M/15 nd, 2 500 M/24 nd, 840 M/40 nd
- Armement :
- 1936 : 5/138 mle 29, 2/37 mle 25, 4/13,2 mle 29, 9 TLT 550, 2 grenadeurs électriques, 40 mines
- 1/1940 : plus 2/8 mm Hotchkiss, 4 FM 24/29 de 7,5 mm
- 5/1939 : 4/37 mle 33 à la place 2/37 mle 25
- 12/1940 : 4/138, 1/102 Mk V AA, 4/37 mle 33, 4/13,2 mle 29, 2/7,62 Lewis, 9 TLT 550, 2 grenadeurs électriques, 4 mortiers
- 7/1941 : 4/138, 1/102 Mk V AA, 2/2pdr Mk II (40 mm), 4/37 mle 33, 8/13,2 mle 29, 9 TLT 550, 2 grenadeurs britanniques, 4 mortiers
- 12/42 : 4/138, 1/102 Mk V AA, 2/2pdr Mk II (40 mm), 6/20 Oerlikon Mk 2, 9 TLT 550, 2 grenadeurs britanniques, 4 mortiers
- 1945 : 5/138, 8/40 Bofors, 10/20 Oerlikon, 6 TLT 550, 2 grenadeurs britanniques, 4 mortiers
- Détection : radar 286M (7/41), Asdic 128 (12/40), radar SA et SF (1944)
- Equipage :
- Origine : 13 officiers, 34 officiers marins, 163 quartiers-maîtres et matelots
- 1945 : 18 officiers, 279/284 officiers marins, quartiers-maîtres et matelots
- Marque de coque : - 8, - 9, X 83, H 02, X 104, X 04, D 613

FM : fusil mitrailleur - ht : hors tout - Mk : mark (modèle)
mle : modèle - pc : pleine charge - pp : entre perpendiculaires - TLT : tube lance torpille - tW : tonne Washington

La plage avant du Triomphant en juillet 1941, avant l'appareillage pour le Pacifique. L'aérien du radar 206 a été gratté par la censure.

des coups adverses. La pièce n° 4 a été débarquée en décembre 1940 et remplacée par un canon anti-aérien britannique de 102 mm à tir rapide (4 pouces, QF Mk V) pour permettre une défense contre-avions éloignée. Deux mortiers sont installés de chaque bord par le travers du rouf depuis décembre 1940. Ils peuvent lancer des grenades anti-sous-marines de 130 kilos.

Le rouf renferme principalement une chambre de distribution. Les obus et les douilles ont chacun leur noria. Normalement, le tir se fait sur parc, les munitions "prêtes à l'emploi" sont disposées sur les gouttières qui entourent les canons pour les obus et sur l'arrière de la culasse pour les douilles.

L'arrière du rouf abrite des WC et l'avant les cuisines pour les officiers, les officiers supérieurs à bâbord et les officiers subalternes à tribord.

Le toit du rouf supporte les pièces n° 3 (138 mm) et n° 4 (102 mm), séparées par une chambre de distribution dans laquelle débouchent les deux norias venant des soutes.

Le toit du rouf supporte un affût contre-avions quadruple de modèle

1929 portant quatre mitrailleuses Hotchkiss de 13,2 mm qui vient de remplacer deux mitrailleuses Lewis de 7,62 mm qui avaient été placées là en décembre 1940. Cet emplacement sera occupé par deux canons de 20 mm en 1942 et par un affût quadruple de canons de 40 mm Bofors lors de la modernisation de 1944.

Les torpilles

Entre le rouf arrière et le rouf milieu, on trouve une plate-forme triple de tubes lance-torpilles de 550 mm placée dans l'axe du bâtiment. On trouvera deux autres affûts identiques, modèle 1928T, plus loin sur l'avant. Ils peuvent utiliser des tor-

pilles 1923 DT de combat ou 1924 M d'exercice. Ces torpilles ont une portée de 10 000 mètres à 40 nœuds ou de 14 000 mètres à 35 nœuds. La théorie (ou plus exactement les registres de préparation au combat) prévoit surtout leur emploi en cas d'engagement nocturne. La manipulation des torpilles, qui pèsent plus de deux tonnes, se fait, de chaque bord, avec un berceau, un poste de hissage et,

Les croiseurs légers en Indochine

La guerre contre le Japon s'est arrêtée le 15 août 1945 après les bombardements d'Hiroshima et de Nagasaki. La France avait prévu d'y participer pour être en position de reprendre le contrôle de l'Indochine et pour reconstituer un prestige bien entamé. Compte tenu de l'état du pays en 1945, l'essentiel des moyens prévus sont maritimes mais il faut remettre en état les navires qui ont participé aux combats pour la Libération jusqu'à la fin (poches de l'Atlantique, Riviera). Les quatre Fantasque survivants sont évidemment concernés.

Le Triomphant, qui vient d'achever sa modernisation aux Etats-Unis, est le premier sur zone, dès juin 1945 et il repart en avril 1946.

Le Fantasque arrive à Saigon le 27 octobre 1945. Il quitte l'Indochine le 4 juillet 1946 et rentre en France.

Le Malin et Le Terrible, qui devaient suivre, retardés par leurs remises en état après leur abordage, ne sont pas prêts à temps et restent en France. Le Malin, spécialement réarmé, va quand même en Indochine, mais entre septembre 1951 et mai 1952 comme escorteur du porte-avions Arromanches.



pour les cônes stockés en soute, par une potence. Les trois tubes lance-torpilles dans l'axe de l'arrière seront débarqués en 1944 et le bâtiment ne conservera que les deux plate-formes avant.

Le rouf milieu

Le rouf milieu est bien rempli dans sa partie centrale par les conduits de fumées qui débouchent dans la cheminée arrière. L'arrière du rouf abrite un poste émetteur, le côté tribord le bureau de dessin, le côté bâbord par le magasin de la machine et l'avant par l'atelier de la machine et un autre poste émetteur. Deux embarcations sont posées sur le pont, sur l'arrière du rouf, une baleinière à bâbord et un canot à rames à tribord. Au niveau de l'atelier machine, de chaque bord, on a la DCA rapprochée du bateau, avec un affût double de 37 mm, modèle 1933. Ce canon n'est qu'un pis-aller. La conception du bâtiment prévoyait deux matériels automatiques doubles de 37 mm d'un modèle approuvé en 1931 qui ne seront jamais prêt. Le contre-torpilleur a embarqué à la place deux affûts simples contre avions de 37 mm modèle 1925 montés à plat pont et remplacés seulement en mai 1940, à Lorient, par les affûts doubles modèle 1933.

Jusqu'à un carénage en septembre et octobre 1938, deux affûts doubles de mitrailleuses Hotchkiss de 13,2 mm modèle 1929, un de chaque bord, étaient implantés sur l'arrière des 37 mm. Ils ont alors été déplacés sur deux petite plate-formes installées sur l'avant des ailerons du boc passerelle en avril 1939 puis sur la teugue par le travers de la pièce n° 2 de 138 en décembre 1940. Toutes les pièces françaises de 37 mm et 13,2 mm seront débarquées à Sydney entre mars et novembre 1942 et remplacées par six canons automatiques Oerlikon de 20 mm. La défense contre-avions sera totalement changée aux Etats-Unis en 1944 avec l'embarquement de huit canons de 40 mm Bofors (un affût quadruple et deux doubles) et d'une dizaine de 20 mm Oerlikon.

Le rouf milieu, derrière la cheminée, supporte une tourelle de télépointage avec un télémètre de cinq mètres. Deux projecteurs de 75 centimètres sont posés sur une plate-forme sur l'avant de la cheminée avec un compas et pouvant servir de passerelle de secours. Deux mitrailleuses Hotchkiss de 8 mm embarquées vers janvier 1940 sur le toit du rouf arrière viennent d'être déplacées en juillet 1941 sur le toit du rouf milieu, dans l'axe, devant la cheminée. Elles seront débarquées à Sydney en 1942.

Un passage ente les roufs milieu et avant est en partie encombré par les claire voies de la machine avant. De chaque bord, on a les deux plate-formes triples de tubes lance-torpilles, toujours du modèle 1928 T.

Le rouf avant

Le rouf avant supporte la cheminée avant et est traversé par les conduits de fumées des deux chaudières avant. L'arrière du rouf est occupé par la cuisine des maîtres à bâbord, la cuisine des seconds maîtres à tribord et la cuisine de l'équipage avec la boulangerie à tribord. Il faut rappeler qu'à l'époque de la conception du bâtiment, la hiérarchie était à l'image de la société, avec de grandes différences de traitement selon le grade, ce qui explique la présence de cinq cuisines différentes.

De chaque bord, sur le pont, on trouve un berceau pour torpille et une valise pour une torpille de 550 mm de réserve. Le toit des cuisines supporte un canot à moteur à bâbord sur l'arrière de la cheminée (un canot à tribord a été débarqué), une vedette et un canot de chaque bord de la cheminée, le tout manipulé par deux grues.

La plage avant

Le pont principal se prolonge sous la teugue. Une échelle permet de monter d'un niveau et d'arriver sur la teugue qui supporte le bloc passerelle et se termine avec la plage avant. Cette dernière comporte deux lignes de mouillage et les appareils de mouillage classiques.

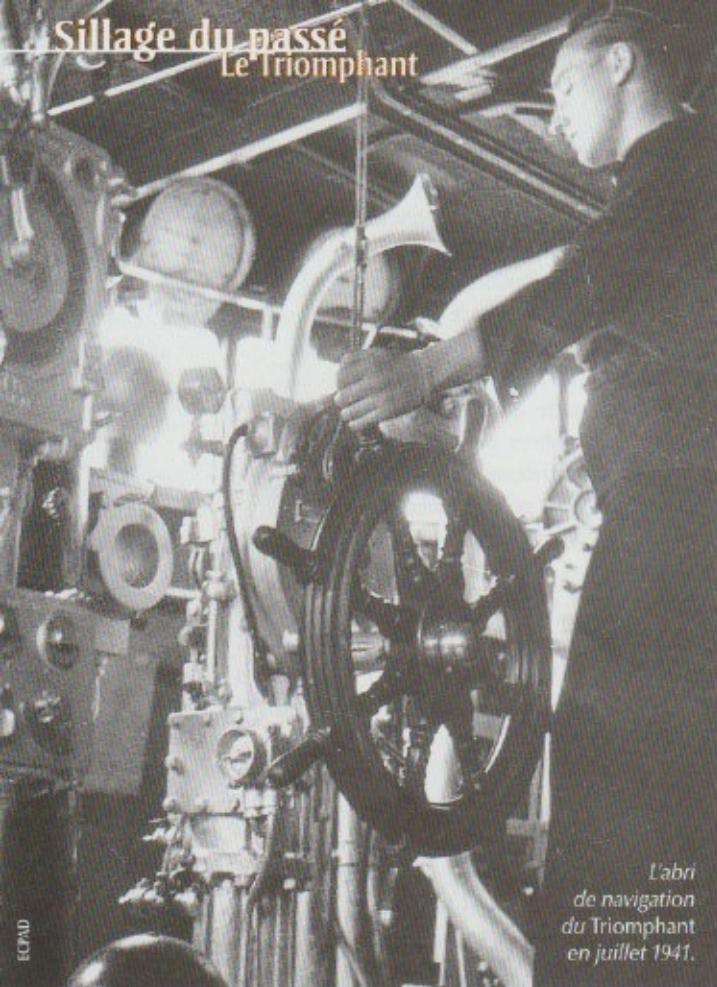
Derrière le brise-lames, le canon de 138 mm, la pièce n°1, est entourée par la glissière d'approvisionnement. A ce niveau, le rouf comporte une chambre de distribution sur son avant avec un petit local pour le charpentier à tribord. La chambre est traversée par deux norias identiques à celles de l'arrière. L'arrière du rouf est occupé par deux chambres d'officiers subalternes, deux chambres pour premiers maîtres, un local pour la radio (poste TSF) et, à bâbord arrière, le bureau des fourriers. On peut remarquer que l'accès à tous ces locaux se fait par l'extérieur, sans coursive interne. Un treuil double pour la manipulation des embarcations est posé juste sur l'avant de la cheminée.

Le bloc passerelle

Le niveau supérieur porte un canon de 138 mm, la pièce n° 2, au dessus de la chambre de distribution. Sur l'arrière, une autre chambre de distri-

Chargement d'un obus de 138 mm dans un canon du Triomphant.





L'abri de navigation du Triomphant en juillet 1941.

bution abrite le débouché des norias avec un petit parc à munitions sur l'arrière.

Sur l'arrière de la chambre de distribution supérieure, légèrement surélevée, la passerelle de navigation comporte deux ailerons portant chacun une télécommande pour les projecteurs de 75 centimètres, un répéteur de gyro, un projecteur de 36 centimètres et un poste de direction de lancement auxiliaires pour les torpilles. Sur l'avant, l'abri de navigation est protégé par un vitrage caractéristique. Il abrite une table à cartes, les transmetteurs d'ordres aux machines et de barre, le manipulateur de barre et un compas. Au centre, un petit rouf permet le loger une chambre de veille pour le commandant et le central transmission. Deux caissons à pavillons sont posés sur la cloison arrière du rouf.

Sur l'avant des ailerons de la passerelle, de chaque bord, la plate-forme installée en avril 1939 pour recevoir les mitrailleuses de 13,2 mm a reçu

entre mai et juillet 1941 un canon automatique contre-avions moderne sous la forme d'un pompom britannique, un Vickers de 2 pounders mark II (calibre de 40 mm).

Au dessus, la passerelle de tir est occupée par deux projecteurs de 45 centimètres, deux caisses à eau, un compas, quatre jumelles de veille et de désignation d'objectif et la tourelle de télépointage avant avec un télémètre de cinq mètres.

La tourelle de télépointage supportait la plate-forme du télémètre de cinq mètres pour les torpilles, débarquée aussi en mi-1941.

La mâture a été modifiée aussi en 1941. Le mât flèche qui ne supportait que les antennes radio et les vergues pour signaux flottants reçoit l'aérien d'un radar britannique type 286 M. Ce radar sera remplacé en 1942 par un appareil de type inconnu. Le bâtiment recevra deux radars américains, SA et SF, en 1944.

La teugue

En redescendant, toujours par l'extérieur, on rejoint le niveau du pont principal et on entre dans la teugue. Le conduit de fumée avant pénètre comme un coin dans un sas qui donne un accès direct aux lavabos et douches des mécaniciens tribord et aux corbeaux de l'équipage à bâbord. Une double porte vers la proue ouvre sur une coursive, légèrement sur bâbord par rapport à l'axe du bâtiment. Sur tribord, elle donne accès au poste des maîtres puis au poste des seconds maîtres et se termine avec une porte qui ouvre sur un poste d'équipage. Comme pour les cuisines, le confort (relatif) des logements diffère en fonction de la position hiérarchique. Les maîtres disposent d'un poste avec huit couchettes superposées par deux, d'une table et d'un mobilier correspondant, chaises, canapé, armoires, penderie, étagères. Les seconds maîtres disposent d'un poste plus grand mais ils sont plus nombreux. On y trouve trois tables, des chaises et des armoires mais les couchettes sont remplacées par des hamacs. Un poste



L'abri de navigation du Triomphant. Au premier plan, le transmetteur d'ordres aux machines.



*L'arrière bâbord du
Triomphant en juillet
1941. On peut deviner
l'affût quadruple de 13,2
mm qui vient d'être posé
sur le toit du rouf arrière.*

Un poste d'équipage pendant un repas. Les hamacs, dégrésés, sont rangés dans les bastingages au fond.



d'équipage est encore plus rustique. Celui de la pointe avant du pont principal, par exemple, est équipé de tables amovibles, de bancs et des caissons ou armoires individuels. Les hommes couchent dans des hamacs qui sont rangés, repliés, dans des bastingages disposés au dessus des caissons. Les hamacs, isolant le dormeur du roulis, sont souvent appréciés.

En sortant du poste et en reprenant la coursive vers l'arrière, on a suc-

cessivement à bâbord des douches et des lavabos pour l'équipage, l'infirmerie, une salle de visite, les lavabos et douches des maîtres, des WC et on retrouve les corbeaux de l'équipage.

Le pont logement et les fonds avant

Le pont logement est situé immédiatement sous le pont principal. Il est coupé au centre par toute la partie machine. L'avant est occupé par trois

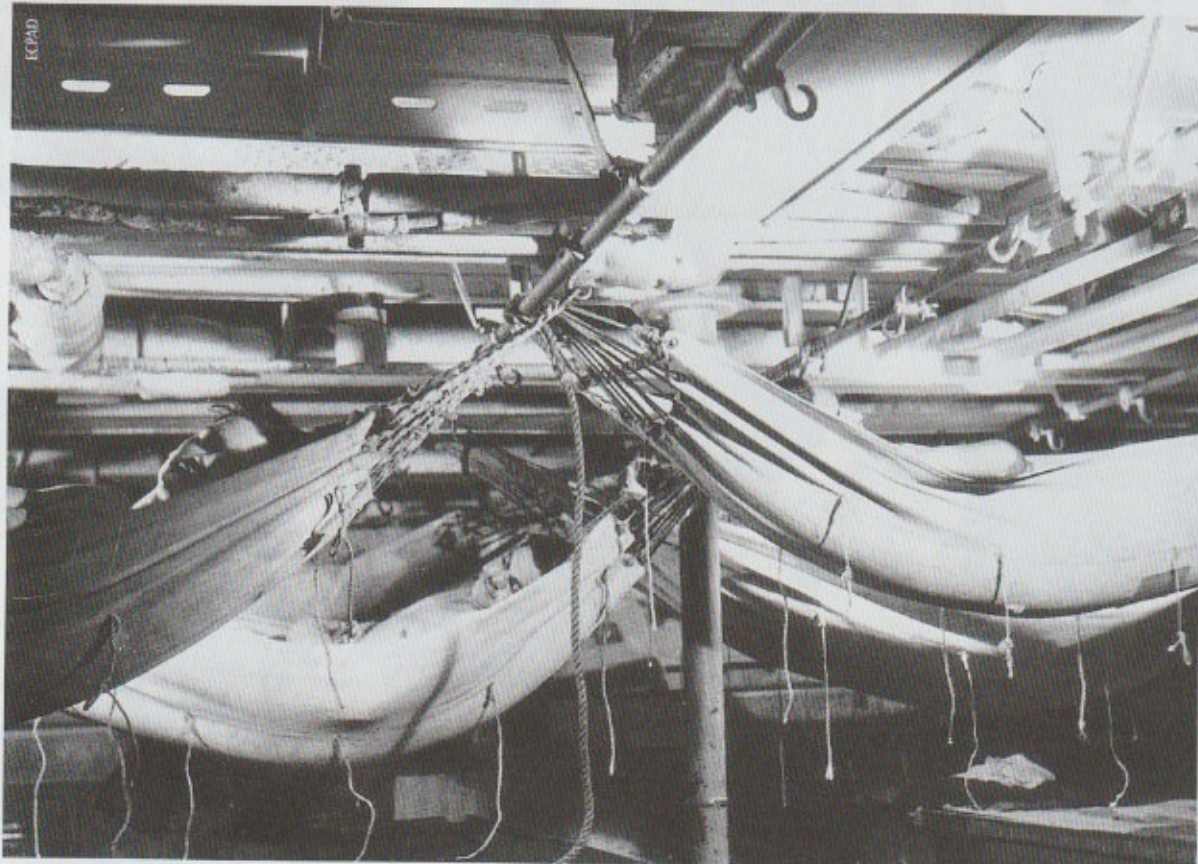
postes d'équipage avec, à l'étrave, la cambuse, une chambre froide et une soute à tentes. On accède à chacun de ces compartiments par des descentes situées dans la coursive pour les postes d'équipage et par des panneaux avec des échelles pour la pointe avant.

Le petit poste d'équipage sur l'avant des machines est encore réduit avec l'emprise, sur son avant, d'un local pour le télépointage avec la plate-forme gyroscopique et le conjugateur.

Sous le pont des logements les fonds sont occupés, en allant de l'étrave à la cloison de la chaufferie avant, par une tranche vide ou compartiment de choc, le local de la machine frigorifique, la cale à vin, une soute pour vivres secs, une soute pour le timonier entourant le puits aux chaînes, le magasin général avec la voilerie, une cale à eau, une soute pour le canonier, une soute à munitions pour les armes portatives, les soutes à munitions avant, avec les obus à bâbord et les douilles à tribord, les locaux du compas gyroscopique, des transmetteurs et des convertisseurs et des soutes à mazout.

Le poste des seconds maîtres du Triomphant.





Un poste d'équipage avec l'équipage au repos, certains s'étant installés dans leur hamac.

Un poste d'équipage à bord du Triomphant, hamacs en place.

Le pont logement et les fonds arrière

On revient, compartimentage oblige, sur le pont principal et on gagne l'arrière du bâtiment par l'extérieur. Une descente dans le rouf arrière permet de rejoindre le pont des logements, dans la tranche réservée aux officiers supérieurs. Une petite coursive relie les appartements du commandant, à tribord, avec une chambre bureau et une petite salle à manger, et, à bâbord, deux chambres dont celle du commandant en second. L'avant de la tranche regroupe des sanitaires et un office. Les fonds sont occupés par une soute à mazout, une soute à pétrole, le coqueron des officiers supérieurs, et les sou-

tes à munitions arrière avec les obus à bâbord et les douilles à tribord.

On doit remonter sur le pont principal pour trouver une autre descente qui permet de gagner la tranche suivante, réservée aux officiers subalternes. Une coursive relie quatre chambres d'officiers à tribord, dont une réservée pour l'ingénieur mécanicien, et, à bâbord, une salle de bain, un office, le carré des officiers subalternes et une chambre. Le local de la roue à bras est accolé à la cloison arrière.

En dessous, on trouve sur les bords le coqueron des officiers subalternes et deux soutes pour le mécanicien et, au centre, la soute à munitions de 37 mm, une cale à eau, et une soute à grenades, grenades

remplacées en temps de paix par les cônes de torpilles.

La poupe, au niveau du pont des logements, renferme au centre le compartiment de l'appareil à gouverner. Jusqu'en juin 1941, les deux caissons à grenades étaient collés au plafond. Ces deux grenadeurs électriques avaient chacun une capacité de huit grenades de 252 kilos (charge de 200 kilos se tolite) alors que les grenadeurs britanniques mouillent par gravité des charges de profondeur Mk VII H de 254 kilos dont 179 kilos de TNT.

Sur les bords, on a encore deux chambres, une pour officier subalterne et une pour deux ou trois enseignes et des soutes pour le fusilier et le torpilleur. Les fonds abritent une soute à tentes et des compartiments vides.

Lavage du pont à tribord
arrière du Triomphant.



Les machines

De retour une fois de plus sur le pont principal, on revient au centre du bâtiment pour achever la visite par les machines. Toute la partie centrale du contre-torpilleur, des fonds au pont principal, est occupée par l'ensemble propulsif. La propulsion est classique : de la vapeur produite dans deux chaudières fait tourner des turbines qui, par l'intermédiaire d'un réducteur, entraînent une ligne d'arbres. Il y a deux lignes d'arbres, chacune avec un groupe turbo réducteur. Le groupe avant entraîne la ligne tribord et le groupe arrière la ligne bâbord.

On trouve, de l'avant à l'arrière, la chaufferie avant avec deux chaudières, la salle des machines avant avec le groupe turbo réducteur tribord, la chaufferie arrière, encore avec deux chaudières et une petite chaudière auxiliaire et la machine arrière avec le groupe turbo réducteur bâbord.

On accède à chacun de ces compartiments par des descentes à partir du pont principal.



La descente à la chaufferie avant se trouve sous la cheminée avant, entre les conduits de fumées. La chaufferie, comme les autres compartiments machines, prend toute la hauteur du compartiment, soit un peu plus de six mètres mais est divisée en hauteur par deux parquets, le parquet inférieur posé un peu au dessus du fond et le parquet supérieur à mi hauteur. Les chaudières, logées dans un vase clos, sont presque dans l'axe du bâtiment. La chaudière avant est placée immédiatement derrière la cloison avant, la chaudière milieu avant est placée contre la cloison arrière. Les deux chaudières sont séparées par les deux parquets. Le parquet inférieur supporte des réchauffeurs d'eau, les pompes alimentaires et les pompes à mazout. Le parquet supérieur est surtout encombré par les ventilateurs de chauffe.

La chaufferie arrière est pratiquement semblable mais abrite en plus une petite chaudière auxiliaire à tribord avant et, pour permettre le passage de la ligne d'arbre tribord, l'axe des chaudières principales est déporté d'un mètre sur bâbord.

La chaufferie, très encombrée, avec de multiples auxiliaires finalement disposés là où il restait de la place, est le compartiment le plus inconfortable du bord avec une grande chaleur (présence des chaudières), une humidité permanente (vapeur) et le bruit de nombreux appareils dont les turbo-ventilateurs de chauffe.

La descente à la machine avant est placée dans une coursive entre les cuisines des officiers marins et celle de l'équipage. Toute la partie tribord, en débordant largement sur bâbord, est encombrée par le groupe turbo-réducteur. Chaque groupe est composé de cinq turbines (haute pression, moyenne pression, basse pression, croisière et marche arrière), d'un condenseur et du réducteur¹¹. Comme pour les chaufferies, le compartiment occupe toute la hauteur de la coque et il est divisé à mi hauteur par le parquet supérieur qui supporte le tableau de manoeuvre et des auxiliaires, dont

Du contre-torpilleur au croiseur léger

Les quatre contre-torpilleurs restant en service en 1943 représentent, avec le *Richelieu* et quatre croiseurs récents, la partie la plus moderne de la flotte française survivante après les affaires de 1942 (combats et sabordages). Leur modernisation aux Etats-Unis en fait de puissants bâtiments de raids et ils sont largement utilisés dans ce rôle. Les Alliés ne connaissent pas les contre-torpilleurs et leurs flottes ne comportent que des destroyers, plus petits et le plus souvent d'une taille proche des torpilleurs français de 1 500 tonnes des types Bourrasque et L'Adroit. Les destroyers américains en Méditerranée en 1943, par exemple, sont généralement du type Benson de 1 620 tonnes. Les quatre *Fantasque* français survivants sont alors reclassés croiseurs légers dès le 15 août 1943, ce qui correspond mieux à leurs capacités et leurs missions et, ce qui n'est certainement pas le moins pratique, d'être prioritaire sur les simples destroyers pour les opérations courantes de ravitaillement et d'entretien. De plus, l'addition de quatre croiseurs (légers) dans l'inventaire de la marine française ne nuit pas à son image, sérieusement ébranlée à cette époque. Après la guerre, les quatre croiseurs légers seront reclassés destroyers escorteurs de 1^{re} classe le 1^{er} octobre 1951 puis escorteurs rapides en 1953.

deux bouilleurs, des ventilateurs, une turbo dynamo et un tableau électrique. Dans les fonds, le parquet inférieur, au niveau du bas des turbines et du condenseur, est aussi occupé par d'autres auxiliaires, pompes, compresseurs, réfrigérants d'huile, condenseur auxiliaire. Le confort dans la salle des machines est peut être un peu plus grand que dans la chaufferie, mais ce compartiment reste chaud et bruyant. A grande vitesse, les vibrations multiples ajoutent encore à l'inconfort.

La machine arrière est pratiquement symétrique de la machine avant, avec le groupe turbo-réducteur à bâbord et le passage de la ligne d'arbres tribord au niveau du parquet inférieur. Les auxiliaires sont aussi disposés différemment et le parquet supérieur supporte deux groupes électrogènes et une turbo-dynamo.

Conclusion

Le Triomphant, a été handicapé par les suites de l'avarie de la ligne d'arbres bâbord d'avril 1940, une trop grande fragilité et prématurément usé par un service de guerre dans des conditions pour lesquelles il n'avait pas été conçu.

11 *Le Triomphant*, *Le Malin* et *L'Indomptable* ont des turbines Parsons, les trois autres des turbines Rateau.

BIBLIOGRAPHIE

- Les *lévriers de la mer*, Paul Carré, éditions France Empire, 1967
- Le *Modèle Réduit de Bateau*, N° 176, 177 et 178, article de Y. Delente (Jean Guiglini) : Les contre-torpilleurs type *Le Terrible* (1974).
- Une vie de "Malin", mémoires d'un croiseur léger 1931-1979, éditions du Pen Duick, éditions Ouest France, 1988
- Le *Fantasque*, l'odyssée de la 10^e DCL, Paul Carré, Marines éditions, 1996
- Les CT de 2 800 tonnes du type *Le Fantasque*, Jean Las-saque, Marines éditions, 1998

Remerciements à la direction et au personnel du Centre d'Archives de l'Armement et du Personnel civil de Châtelleraut pour leur concours.