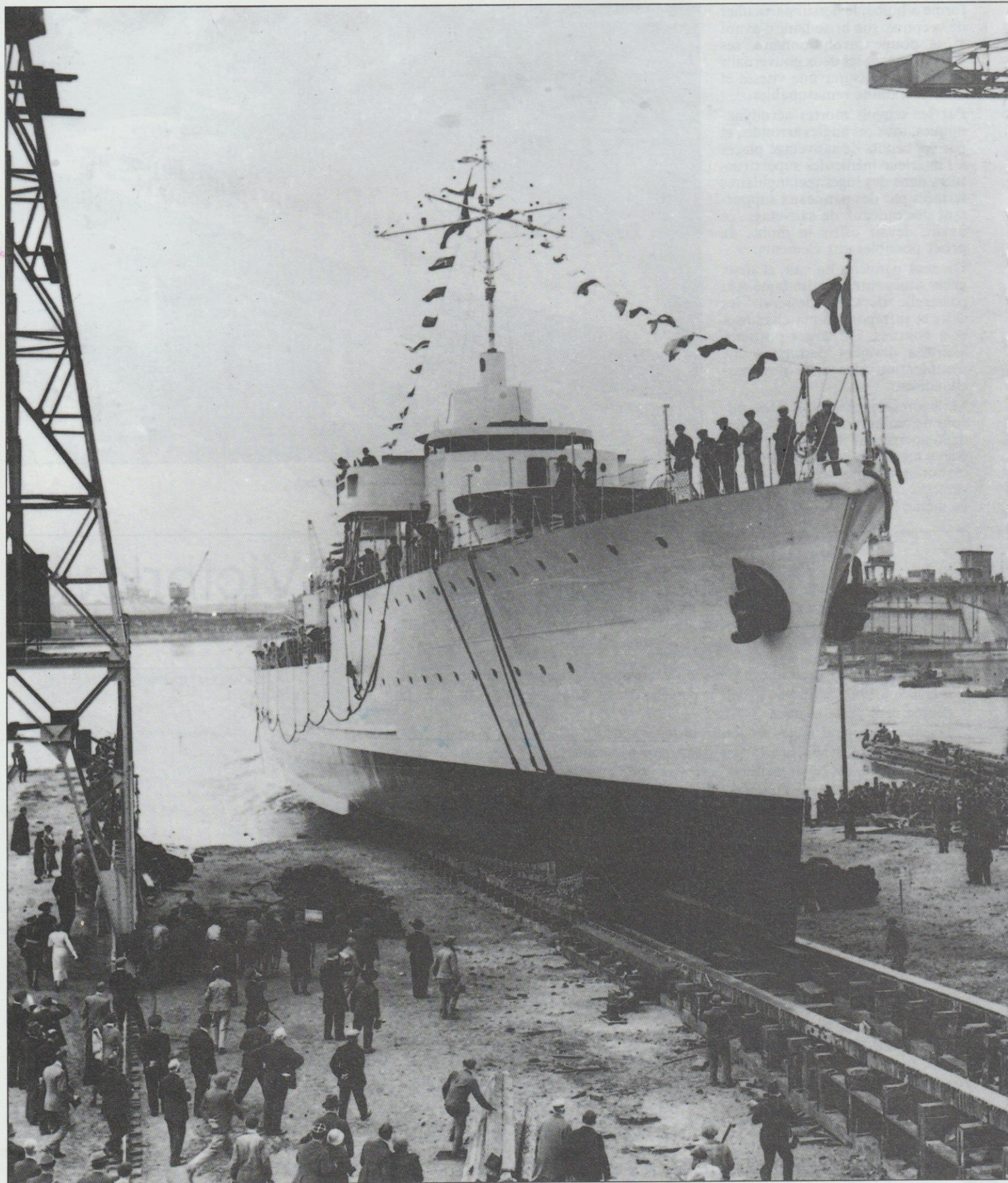
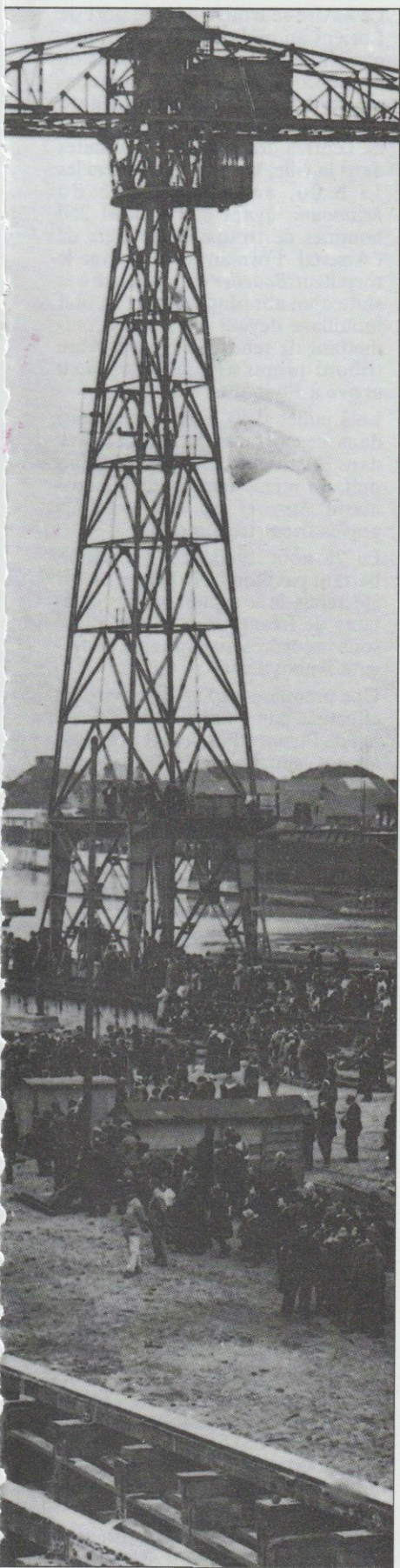






1939-1954, *le Triomphant sur toutes les mers du globe*

PAR LUCIEN MEMBRÉ

Dès l'ouverture des hostilités contre l'Allemagne le 3 septembre 1939, les six *Malin* et les deux *MOGADOR* constitueront trois divisions de contre-torpilleurs.

La 8^e DCT étant formée par *Le Triomphant*, *Le Malin*, *L'Indomptable*. Ces trois divisions regroupées dans la deuxième escadre légère sont en fait dépendantes de la Force de raid comprenant les cuirassés *Dunkerque* et *Strasbourg*, la 4^e division de croiseurs *Montcalm*, *Georges Leygues* et *Gloire*.

Cette "Force de raid", constituant un ensemble homogène, d'une très grande puissance de feu, capable de soutenir 30 nds réels, fut en quelque sorte précurseur des "Task Force" si l'on fait abstraction du rôle futur du porte-avions.

La 8^e DCT prend part à de nombreuses missions d'escorte de convois et de recherche de la flotte allemande ainsi que de corsaires dans l'Atlantique.

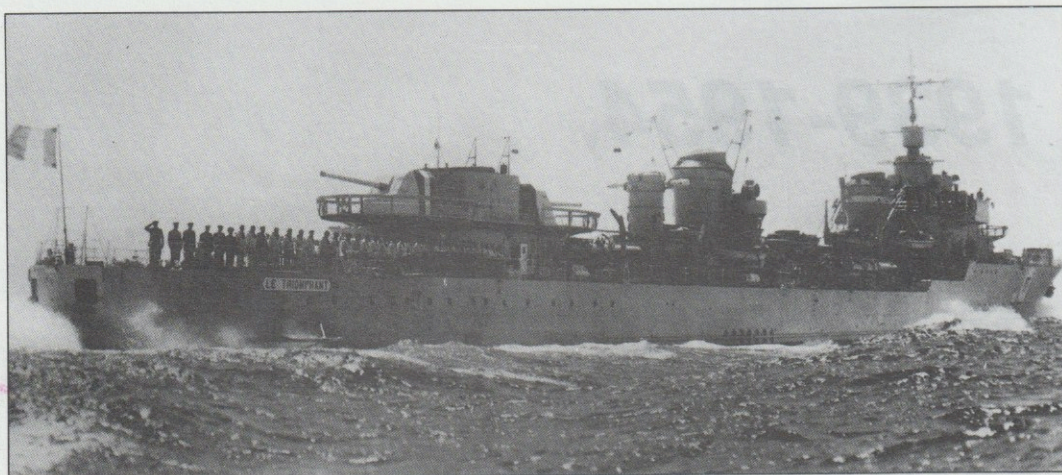
Le 18 octobre 1939, alors qu'il participe à l'escorte du convoi KJ3, vers 08 h 30, le *Triomphant* engage au canon deux sous-marins ennemis aperçus en surface, à grande distance.

La campagne de Norvège

Bien que dépendante de l'Amirauté Britannique, mais placée sous les ordres du capitaine de vaisseau Barthe, la 8^e DCT appareille de Rosyth le 23 avril 1940, à 05 h 00, pour exécuter l'ordre d'opération Rake : "Attaquer tout bâtiment ennemi en pénétrant le plus loin possible dans le Skagerake, afin de faciliter les opérations des sous-marins alliés".

Durant ce raid effectué à très grande vitesse, les bâtiments français eurent plusieurs engagements brefs, mais très violents, avec les Forces adverses, en particulier dans l'Est du Feu de Gronnigen. C'est ainsi que le 24 à 03 h 10, le *Triomphant*, placé en serre file, ouvre le feu sur un navire et le coule très rapidement. Puis, de concert avec l'*Indomptable*, les pièces de 138 font but sur un autre bâtiment ennemi qui chavire et coule à 03 h 25. Sur la route du retour, la 8^e DCT est attaquée à différentes reprises par la Luftwaffe, dès le jour naissant.

Le lancement du Triomphant, le 16 avril 1934. (ACF Dunkerque).



Le Triomphant avant guerre.
(Collection Membré).



Sous pavillon FNFL, l'escorte de convois.
(Collection Membré).

Un chapelet de bombes, par deux fois, tombe à proximité de l'arrière du *Triomphant*.

A 07 h 47, trois avions de la RAF qui forment l'ombrelle de protection aérienne de la division, sont attaqués par des avions de chasse allemands. Deux avions anglais sont abattus, par un chasseur allemand, qui est lui-même descendu par le troisième appareil anglais.

Le *Triomphant* entreprend de vaines recherches pour retrouver les aviateurs, malgré la présence de nombreuses plaques d'essence enflammée. Les trois navires prennent le mouillage de Rosyth le 24 à 18 h 00, après avoir parcouru 1 011 milles en 37 heures.

Les bombardements rapprochés subis par le *Triomphant* révéleront ultérieurement un excentrage de l'arbre porte-hélice babord au passage du presse-étoupe arrière. En marche, il est également constaté des broutements dans la région de la chaise.

Après la Seconde Guerre mondiale, la *Kriegsmarine* reconnaîtra, à la suite de ce raid, la perte de deux gros patrouilleurs, dont l'un du type "conducteur de flottille", ainsi que de deux vedettes rapides.

Les trois navires sont cités à l'ordre de l'Armée de Mer le 19 mai 1940 (ordre n° 11.59 FMF/3).

"Le contre-torpilleur le *Triomphant*, sous le commandement du capitaine de frégate Pothuau, a brillamment pris part aux opérations en Mer du Nord et sur les côtes de Norvège, sous les attaques de l'ennemi."

Sous pavillon FNFL

Le *Triomphant* appareille de Rosyth le 28 avril à destination de Lorient pour remise en état, en particulier de l'arbre porte-hélice babord, à vitesse maximum de 20 nds.

Le navire se trouve dans le port de Lorient au mois de juin, pratiquement immobilisé, sans moyens de propulsion. Sous le commandement du capitaine de frégate Archambeaud, il appareille la veille de l'entrée des troupes allemandes dans la ville, le 18 juin 1940 vers les 15 h 00, sous remorque du *Mamouth*, ayant à son bord 250 hommes de troupe et ouvriers de l'Arsenal. Formant convoi avec le torpilleur *Bouclier* endommagé à la suite d'un abordage. Après un bref mouillage devant Port Tudy, permettant de rendre la ligne d'arbre tribord propulsive, le *Triomphant* arrive à Plymouth le 21 juin.

Le 3 juillet 1940, le navire est saisi dans ce port par la Royal Navy dans le cadre de l'Opération Catapult, en même temps que le sous-marin *Surcouf* où des incidents graves firent trois morts.

Le 28 août 1940, le *Triomphant*, battant pavillon FNFL après avoir été remis le 2 septembre au capitaine de frégate Wietzel, est placé sous les ordres du capitaine de frégate Auboyneau.

Une première refonte du navire est effectuée par les ateliers de l'Arsenal de Plymouth, portant principalement sur une modification de l'armement anti-aérien. La pièce 2 de 138 mm est débarquée, remplacée par une pièce de 102 AA modèle anglais et sont mis en place également 2 "Pom Pom" anglais simples de 37, 4 (11 x 2) de 37 semi-automatiques français type 1925, ainsi que 10 mitrailleuses de 13,2. Le contre-torpilleur reçoit également un Asdic.

Après une période d'essai et d'entraînement du 20 octobre au 10 décembre 1940, le *Triomphant* appareille de Plymouth le 12 décembre, étant affecté avec le *Léopard*, autre CT FNFL, au 11^e groupe d'escorte de la Clyde.

Le *Triomphant* participe à de nombreuses missions d'escorte dans les Western Approaches.

Toutefois, de fréquents incidents mécaniques intéressant le servomoteur, les machines principales, obligent à un arrêt technique à partir du 25 décembre 1940 dans le port de Greenock. Dans la nuit du 21 au 22 janvier 1941, au cours d'une violente tempête, le *Triomphant*, amarré à couple du cargo norvégien *Para* lui-même accosté à quai, est abordé par le cargo *Empire Rainbow* désarmé et en dérive dans le port.

D'importantes avaries sont ainsi occasionnées dans les superstruc-

tures et sur la partie arrière du navire. (1 EM/3 *Triomphant* - 01-02-41). Bien qu'apparemment superficielles, les avaries subies par le *Triomphant* imposent un passage en cale sèche.

Le *Triomphant* arrive à Glasgow le 9 février, à 11 h 45 après avoir talonné lors de la remontée du Chenal de la Clyde, à hauteur de Blythswood.

Le 10 février, bâtiment au sec dans le bassin n° 2 de Covan Dock Yard, un incendie se déclare dans la chaufferie avant provoquant des dégâts dans le câblage électrique (6 EM/4 *Triomphant* du 24-02-41). Après remise en état du contre-torpilleur, le navire quitte Glasgow le 15 avril, mais toutefois avec une réserve sur la vitesse qui ne peut, sauf cas d'extrême urgence, dépasser 25 nds. Après quelques escortes de convois, le *Triomphant* est de retour à Plymouth le 30 avril à 22 h 15 pour un nouveau séjour à l'Arsenal, motivé tant par la situation de l'ensemble de l'appareil propulsif (ligne d'arbre et hélice tribord) que pour l'installation d'un radar, en particulier.

La note 36 EM/3 FNFL du 26-02-41 prévoit qu'à la sortie de cette période de réparations, le *Triomphant* rejoindra le *Léopard* en Méditerranée. La présence de ces deux bâtiments FNFL ne pouvant, semble-t-il que favoriser le ralliement du personnel de l'escadre française internée à Alexandrie, comme de ceux des navires d'Afrique du Nord ou du Levant.

Toutefois, les travaux de réparations se prolongèrent jusqu'au 22 juillet.

Le *Triomphant* appareille de Plymouth, après une période d'entraînement à la mer, le 31 juillet, pour son affectation prévue, mais seulement après une mission au Pacifique : le Général de Gaulle désirant que le pavillon français soit représenté au mieux dans nos territoires du Pacifique (note 143 EM/3 FNFL du 18-07-41).

En mission dans le Pacifique

Le *Triomphant*, après une traversée sans incident et effectuée isolément, et après avoir fait escale aux Bermudes (9-11 août), franchi Panama le 16, touche San Diego du 25 août au 5 sep-



tembre où il embarque le capitaine de vaisseau Thierry D'Argenlieu, nommé Haut Commissaire de la France Libre du Pacifique.

Le contre-torpilleur fait escale à Honolulu le 14, et prend le mouillage de Papeete le 23 à 07 h 25.

Au cours du mois d'octobre 1941, le *Triomphant* visite les îles de l'archipel français de la Société, puis les îles anglaises des Fidji. En date du 15 octobre, le retour du navire vers la Méditerranée était toujours envisagé, via Brisbane, Singapour, Suez, afin de former vers la mi-décembre avec le *Léopard* la 1^{re} DCT (Tg 1402 A/15-10-41 de Admiral, chrono secret *Triomphant*).

Toutefois, de nouveaux et importants incidents techniques obligent le navire à rallier Wellington où il

séjourne du 4 au 7 novembre. Le 9, faisant route vers Sydney pour passage en cale sèche, le *Triomphant* subit un violent coup de vent et arrive le 10 avec de nouvelles avaries (machine babord - pièce n° 2 en particulier).

Le *Triomphant* se trouvait immobilisé dans le port de Sydney lorsque tous les navires relevant de l'Australian Station reçurent le 8 décembre le message suivant : "Commence hostilitie against Japan 2137 2/7".

Dès lors, l'Amirauté FNFL, en accord avec le Général de Gaulle, place le *Triomphant* sous les ordres tactiques du commandant en chef britannique en Extrême-Orient, mais le contre-torpilleur restant en principe dépendant du CV Thierry d'Argenlieu, représentant le gou-

L'armement anti-aérien en 1940.
(Collection Membre).



L'état-major du Triomphant en 1941. Sous la volée de la pièce de 138 mm, le Cdt de Vaisseau Auboyneau, et à sa gauche le Cdt en second Gilly. (Collection Membre).

vernement de la France Libre (Tg de 2000/7-12-41 de Al Muselier à FNFL et Tg 24442 de 12 005 A/10-12-41 de FNFL).

Basé à Nouméa, le *Triomphant* eut dès lors comme mission de participer à la défense des territoires français de l'Océanie menacés lors de l'offensive japonaise de 1942.

En ce début d'année 1942, le *Triomphant* effectuera de nombreuses et diverses missions dans les atterrages Australiens et de la Nouvelle-Calédonie, avec des périodes d'arrêts techniques et d'exercices. En particulier des fuites aux tubes des surchauffeurs des chaudières 2, 3 et 4 imposent un nouveau retubage, réparations qui devront être effectuées avant le retour du contre torpilleur en Méditerranée, toujours programmé, mais l'évolution de la situation dans le Pacifique amène l'Amirauté FNFL, au contraire, à envoyer en renfort le *Léopard* et le *Surcouf* (*Triomphant* de FNFL n° 3040 - 1010 A/2).

Durant la seconde quinzaine de décembre 1941, les îles Gilbert ayant été partiellement occupées, le commandement britannique demande au *Triomphant* de procéder à l'évacuation d'une partie de la population des îles Nauru et Ocean situées respectivement à 400 et 250 nm dans l'Ouest de l'archipel des Gilbert.

Appareillage de Sydney le 14 février 1942 à 16 h 30 Z et après soutage à Port Sandwich dans l'île Malicollo, évacuation de Nauru, retour à Port Sandwich le 26. Nouvel appareillage le 27 à destination de l'île Océan et retour le 2 mars après avoir accompli le programme prévu.

To : Rear Admiral Auboyneau
FNFL Stafford Mansion Palace
Street SWI

From : Admiralty S.W/H and A
Mo 243-43. 5th February 1943

Sir,

I am commanded by my Lords Commissioners of the Admiralty to inform you that they have read with great pleasure a report on the evacuation of European and Chinese inhabitants from Ocean Islands in the french destroyer "Le Triomphant" then under your command.

My Lords understand than in view of the possibility of air attack, speed was a great importance in the operation, and they much appreciate the fact that only two hours were required for the necessary work, though seven hours had been estimated for it, and that this result was due to the smartness with the inward cargo of food for the native inhabitants was unloaded by "Le Triomphant" which in all her fonctions was "the spirit of speed".

It is also reported that one of the two days journey to Port Sandwich, Malekula, in the New Hebrides,

every thing possible was done by Officers and crew to make the passengers as comfortable as possible.

I am there fore to convey to you an expression of their Lordships high expression of your good service on that occasion.

I am, Sir, your obedient servant.

Signed : H.V. Marham

Le *Triomphant* quitte Port Sandwich le 3 mars pour Sydney via Brisbane, afin de procéder du 10 mars 1942 au mois de janvier 1943 à la remise en état des chaudières, turbines, etc., ce long arrêt étant justifié en particulier par des difficultés d'approvisionnements et les possibilités techniques de l'Arsenal.

Le Capitaine de Vaisseau Auboyneau ayant été nommé Contre Amiral, est désigné pour remplacer l'Amiral Muselier, et quitte le commandement du *Triomphant* le 30 mars 1942. Il sera remplacé par le Capitaine de Vaisseau Ortili ; l'intérim de commandement du 30 mars au 23 juillet 42 étant assuré par l'officier en second Lieutenant de Vaisseau Gilly.

Déjà le 18 décembre 1942, l'Amirauté FNFL, par Tg 6221 "Secret et personnel", avait interrogé le Commandant sur le devenir opérationnel du navire. Dans sa réponse, faisant valoir d'une part le désir de l'équipage de rester sur un théâtre d'opérations actif, d'autre part le suivi des réparations par les autorités navales australiennes, et, par ailleurs, après un long transit par Singapour, les divers stocks d'approvisionnements et en particulier en torpilles se trouvant déjà en Australie, le commandant Ortili émet le souhait que le *Triomphant* reste dans le Pacifique où la situation militaire est préoccupante. Sur ces entrefaites, le 8 janvier 1943, à la suite d'une importante voie d'eau de mer au presse étoupe de la ligne d'arbre babord, le navire dut rejoindre la cale sèche de Williamstown (Melbourne), ce qui permit de constater la rupture du bras extérieur de la chaise d'hélice babord, celle qui déjà avait été réparée durant l'été 1940 à la suite des avaries subies lors du raid de la 8^e DCT dans la Skagerack en avril 1940.

Toutefois, afin de répondre à des besoins urgents de navires d'escorte et garder une certaine valeur combattive au navire, l'hélice babord fut enlevée, le *Triomphant* reprenant son tour opérationnel avec une seule

machine à partir du 29 janvier 1943 (Tg de 1000 Z/10-01-43).

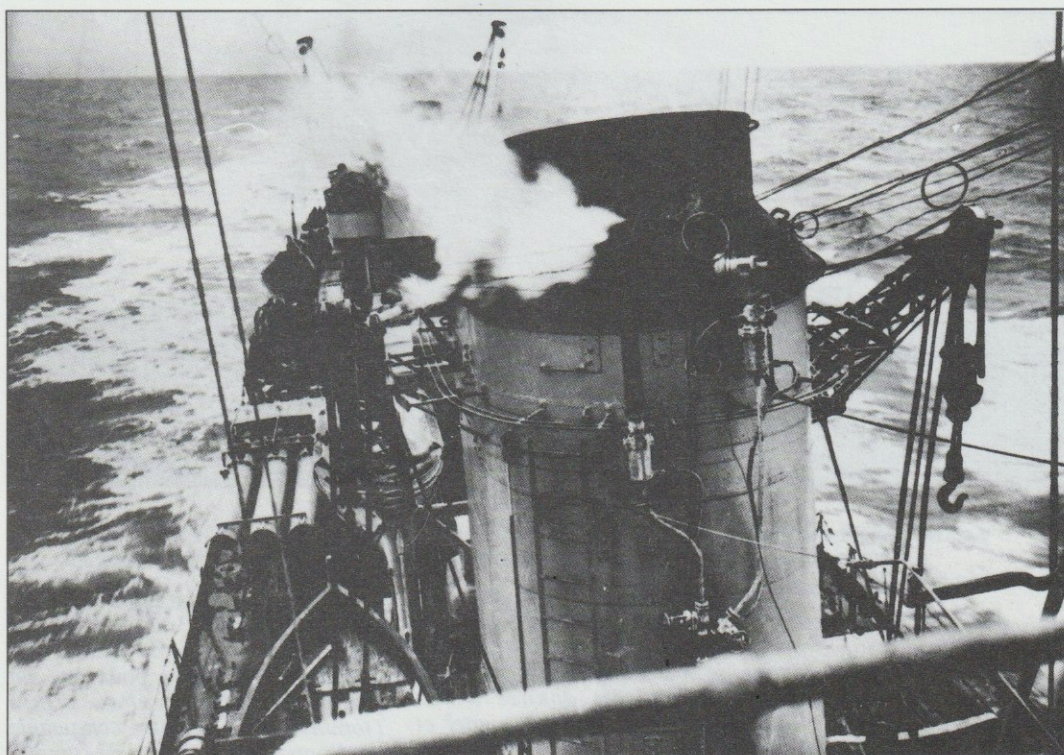
Le *Triomphant* effectue dès lors de très nombreuses missions d'escorte de convois entre divers ports Australiens ainsi que dans les eaux de la Nouvelle Guinée. Le 8 février 1943, le contre-torpilleur participe au sauvetage des survivants du cargo anglais *Iron Knight* torpillé le 7 aux atterages du Cap Howe (Côte est d'Australie). Parmi les très nombreux navires escortés par le *Triomphant* nous noterons en particulier le *Rochambeau* ex *Maréchal Joffre*, l'île de France et le *Queen Mary*.

Du 26 mai au 17 juin 1943, nouveau passage en cale sèche à Melbourne pour mise en place d'une nouvelle chaise pour l'hélice babord. Le 12 juillet au matin, alors que le navire se trouvait sur rade de Brisbane, en période de réchauffage pour appareillage vers les 08 h 00, il fût constaté un brutal et total affaissement de l'arbre babord dans le presse-étoupe arrière, ce qui ne pouvait que retarder le retour toujours prévu du *Triomphant* en Méditerranée orientale (Tg de 1830/15-07-43). Le navire se trouvant en cale sèche du 19 au 23 juillet permet de découvrir un flambage accentué de l'arête de fuite du bras intérieur de la chaise ainsi que des imperfections dans la tenue de la fixation du cône de l'hélice. Lors de la sortie de la cale sèche, les essais prévus à toute puissance ne purent être effectués, l'US Navy réclamant le *Triomphant* pour assurer des missions d'escorte de convois, principalement dans les eaux de la Nouvelle Guinée. Navire de nouveau immobilisé à Sydney du 9 septembre au 8 novembre 1943 pour remise en état des chaudières 2 et 4 inutilisables depuis le mois d'août. Durant ce séjour à Sydney, le 15 septembre, le capitaine de frégate Gilly remplace le Capitaine de Vaisseau Ortol.

Conformément aux accords passés entre l'Amirauté Alger et l'Amirauté Britannique, le *Triomphant* doit, après essais, rejoindre la Méditerranée via l'Océan Indien pour être incorporé à la 10^e DCL comprenant notamment le *Malin*, le *Terrible* et le *Fantasque*.

De cette très longue période d'affectation en Australie, il en ressort :

- de nombreux et fréquents incidents techniques de l'appareil propulsif n'ont permis qu'une possibilité opérationnelle de quatorze sur trente-trois mois.



- les supports d'arbre porte-hélice étaient une faiblesse dans la conception de ce type de navire. Les différentes réparations ont été effectuées par des chantiers à équipement parfois réduit et peu familiarisés avec la technique des arsenaux de notre Marine.

- l'éloignement prolongé du navire dans le Pacifique n'était guère compatible avec les exigences de la maintenance opérationnelle d'un tel type de bâtiment, cet éloignement étant justifié par ailleurs pour des motifs surtout politiques.

- les possibilités très réduites de recrutement d'un personnel qualifié durant cette période FNFL ont été - comme pour les autres unités - un handicap sérieux.

- et enfin, suivant les propres termes d'un des commandants, "le *Triomphant* qui est un bâtiment de raid a été employé comme bâtiment de servitude".

Le retour vers la nouvelle affectation du *Triomphant* prévoyait que la traversée notamment de l'Océan Indien se ferait de Fremantle à Diego Garcia (îles Ghagos) - soit 2 729 nm avec ravitaillement en mer, puis vers Djibouti ou Aden...

Extraits de l'ouvrage Les Bâtiments de Surface FNFL, Paris 1968, Service Historique de la Marine (MM. H. Gras, Mangin d'Ouince, P. Masson).

Triomphant de FNFL n° 3040

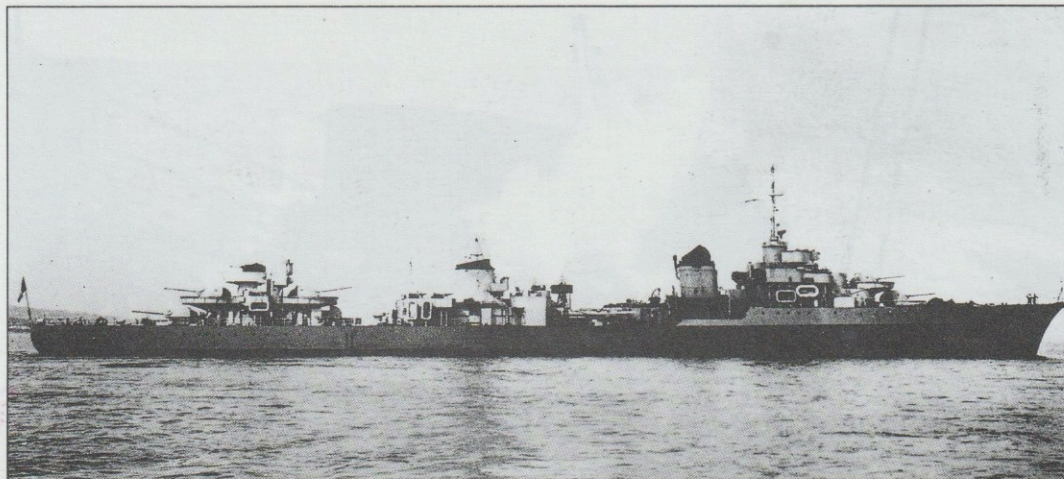


Escorte de convoi sous pavillon FNFL.
(Collection Membré).

1) La situation ayant évolué rapidement, j'ai été conduit à donner mon accord à votre maintien dans le Pacifique pour quelques mois de plus contrairement aux instructions exprimées dans mon télégramme n° 2692.

2) Le *Léopard* partira d'Angleterre fin mars vers vous. Le *Surcouf* a quitté Bermudes 12/2 même destination.

3) Des difficultés se sont produites dans nos relations avec les Etats-Unis qui ne facilitent guère la pré-



Le Triomphant au mouillage.
(Musée de la Marine).

vision du port où vous serez caréné et celle de vos mouvements.

4) Quoiqu'il en soit, afin que vous soyez dans les meilleures conditions pour défendre les intérêts de notre pays, je fais l'impossible pour que satisfaction soit donnée à vos demandes concernant personnel et matériel.

5) Au sujet de votre n° 1 du 13/2 (chaudières) je vous enverrai prochainement des instructions et informations.

Triomphant de FNFL n° 3069 A déchiffrer par le commandant

1) Le Haut Commissaire au Pacifique a demandé au Général de Gaulle de vous faire donner les instructions nécessaires pour que lui soient remises certaines armes (tommy guns) de votre compagnie de débarquement en vue de compléter la défense d'un des territoires sous sa juridiction.

2) J'ai refusé de donner mon agrément à cette demande et ai protesté contre cette tentative d'ingérence de

l'autorité centrale dans une affaire de détail.

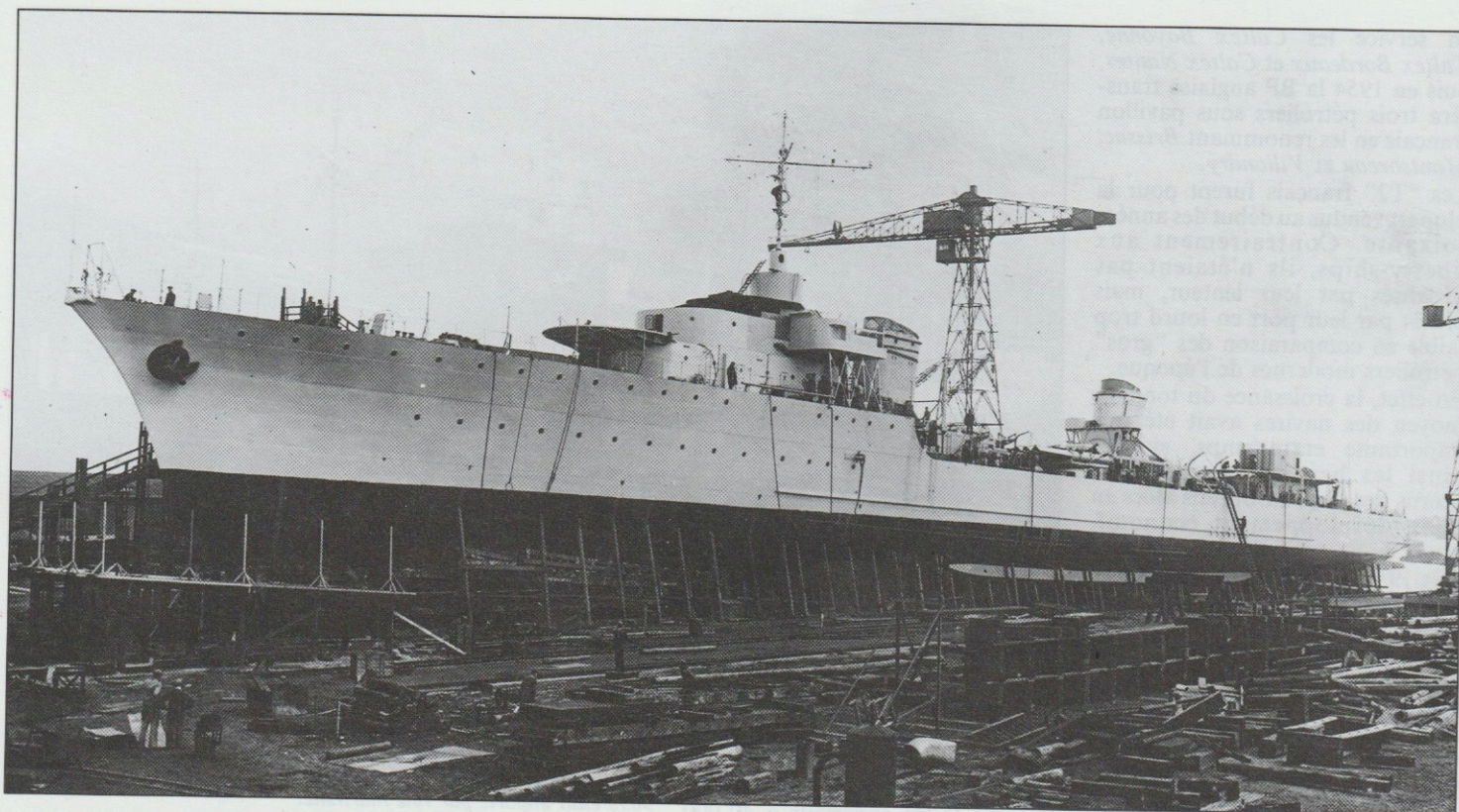
3) Certains indices me laissent à penser que le Haut Commissaire considère avoir certain droit d'intervention dans votre commandement. Mon intention est de vous soutenir chaque fois qu'il sera nécessaire dans vos prérogatives de commandement de division indépendante.

4) Le Surcouf, par télégramme en date du 18/2, a reçu l'ordre de se mettre à vos ordres dès qu'il arrivera dans le Pacifique. Le Léopard vous rejoindra dans deux mois environ et se mettra sous votre autorité.

5) Il est possible qu'après accord des autorités navales américaines le Chevreuil et le Cap des Palmes soient également placés sous votre autorité.

6) Sans faire état du présent télégramme, veuillez exposer à l'Amiral d'Argenlieu les divers points énumérés ci-dessus en lui faisant valoir qu'ils sont la conséquence pure et simple de vos prérogatives de Commandant de Division Indépendante.

(à suivre)



Le Triomphant en achèvement sur cale. (ACF).

1939-1954, le Triomphant sur toutes les mers

(suite du n° 15)

PAR LUCIEN MEMBRE

Le retour en Méditerranée par l'Océan Indien

Le retour du *Triomphant* vers le théâtre d'opérations navales méditerranéen était programmé depuis le printemps 1943, et est seulement retardé par les nombreux arrêts techniques du navire.

En son temps, le Capitaine de Vaisseau Ortolé avait envisagé que la traversée de l'Océan Indien se ferait de Fremantle à Diego Garcia, puis vers Djibouti ou Aden. Compte tenu du rayon d'action du contre-torpilleur, la distance à franchir (2 729 nm), un

soutage en mer était indispensable. C'est ce programme que comptait suivre le commandant du *Triomphant*, commandant de frégate Gilly. Après remise en état du navire, le *Triomphant* reprend la mer du 9 au 10 novembre pour une série d'exercices, et appareille de Sydney, le 12 à 18 h 00, arrive à Melbourne le 15 à 14 h 00 après avoir entretemps escorté le paquebot américain *Contecello*. Le *Triomphant* appareille de Melbourne le 16 à 14 h 00 et prend un poste d'attente à Fremantle le 20 à 12 h 00, le pétrolier américain ravitailleur *Cedar Mills* n'arrivant que le 27.

Contrairement aux assurances données au commandant Gilly, lors de son escale à Melbourne,

aucune disposition n'est prise sur le *Cedar Mills* pour un ravitaillement "en flèche", le commandant ignorant d'ailleurs le but de sa mission. L'appareillage étant imminent, le *Triomphant* devant former convoi avec le *Cedar Mills* et le cargo mixte hollandais *Java* et en assurer leur protection, il fut convenu que le mazoutage se ferait "à couple", par la seule manche disponible d'une longueur d'environ 30 mètres.

Extrait du rapport d'ensemble adressé à l'Etat-Major Général d'Alger

25 novembre

Appareillé de Fremantle à 13 h 40 locales en compagnie du pétrolier "Cedar Mills" de la Compagnie "American Petroleum Transport

Corporation" et du cargo mixte hollandais "Java" avec les ordres suivants :

– Convoyer les 2 bâtiments jusqu'à la position A (14° S., g 76° 10 E), vitesse du convoi 14 nœuds.

– Mazouter en mer avant la position A le jour que vous jugerez le plus favorable, puis à nouveau à la position A où vous donnerez indépendance de manœuvre à chaque bâtiment du convoi.

– Route sur *Diégo-Suarez* à 18 nœuds en passant par la position B (12° 55 S. – 62° O E). Si l'état de la mer ne vous permet pas de ravitailler au point A, rallier pour mazouter *Diego-Garcia* en compagnie du pétrolier.

26 novembre

Bonne brise d'E.S.E., mer houleuse E.S.E., beau temps.

Point à midi : 30° 37 S – 103° 38 E route au 298, 14.5 nœuds.

Bonne brise d'E.S.E., mer houleuse E.S.E., beau temps.

28 novembre

Point à midi : 26° 17 S – 97° 22 E, route au 298, 14.5 nœuds.

29 novembre

Point à midi : 23° 57 S – 92° 13 E. Temps beau et maniable – Légère houle d'E.S.E. Il me reste au matin 8 heures 200 tonnes de mazout. Je décide de ravitailler.

Pris la remorque à couple du pétrolier. Par suite d'une fausse manœuvre, la manche est écrasée entre les deux bâtiments. Le pétrolier n'a pas de manche de rechange.

Après toutes manœuvres de la matinée, il me reste 170 tonnes de mazout.

A 12 heures, je donne l'ordre au pétrolier de me prendre en remorque, désirant conserver tout le mazout qui me reste en cas de rencontre ennemie. En même temps, donne indépendance de manœuvre au "Java" et prépare en accord avec pétrolier ravitaillement de fortune par manche à incendie.

Vitesse de remorquage 8 nœuds 5 (1 chaudière en fonction, 1 réchauffée, 2 machines prêtes à fonctionner, vitesse maximum 27 nœuds, dépense 30 tonnes, remorque sur croc prête à être larguée instantanément.

Route au 311.

30 novembre

En remorque du "Cedar Mills", vitesse 8 nœuds 5, route au 303.

Point à midi : 22° 01 S – 89° 34 E.

Légère houle E.S.E.

Asdic tombe en avarie (dome probablement brisé, impossibilité de réparer).

1^{er} décembre

Point à midi : 20° 34 S – 87° 41 E.

Mis 2^e chaudière en communication, fonctionnement en groupes séparés, paré à manœuvrer. Assez forte houle d'Est.

A 6 h 30, le pétrolier stoppe. Raccourci la remorque à 50 m. Ravitaillement de fortune par manche à incendie, deux bâtiments stoppés, dérivant.

Vitesse de ravitaillement :

entre 15 et 20 tonnes à l'heure.

Je décide de faire environ 400 tonnes de mazout afin de parer à toute

éventualité et d'arriver à *Diego-Garcia* avec 100 tonnes restantes.

A 14 heures, la remorque casse. Je parviens à me tenir avec les machines suffisamment près du pétrolier pour pouvoir passer une deuxième remorque sans casser les manches de ravitaillement.

Après 16 heures, forte houle d'Est. Je dois manœuvrer toutes les 2 ou 3 minutes pour me tenir entre 20 et 40 mètres du pétrolier.

A la nuit tombante (20 heures), j'ai embarqué environ 230 tonnes. J'ai dépensé 35 tonnes.

A 20 h 30, nuit sans lune et très noire, la remorque casse à nouveau. La manche est arrachée. Il ne peut être question de repasser la remorque de nuit. Le pétrolier rentre sa remorque et sa manche.

A 22 h 30, mis en route à 15 nœuds au 311 sur *Diego-Garcia* (distance 1 160 milles).



Le maquettiste de la revue n'est pas devenu fou, et l'horizon est bien horizontal. Cette photo exceptionnelle a été prise au début du typhon. Remarquez à gauche un marin, et un autre dans l'eau en danger de se faire emporter. (Collection L. Membre).

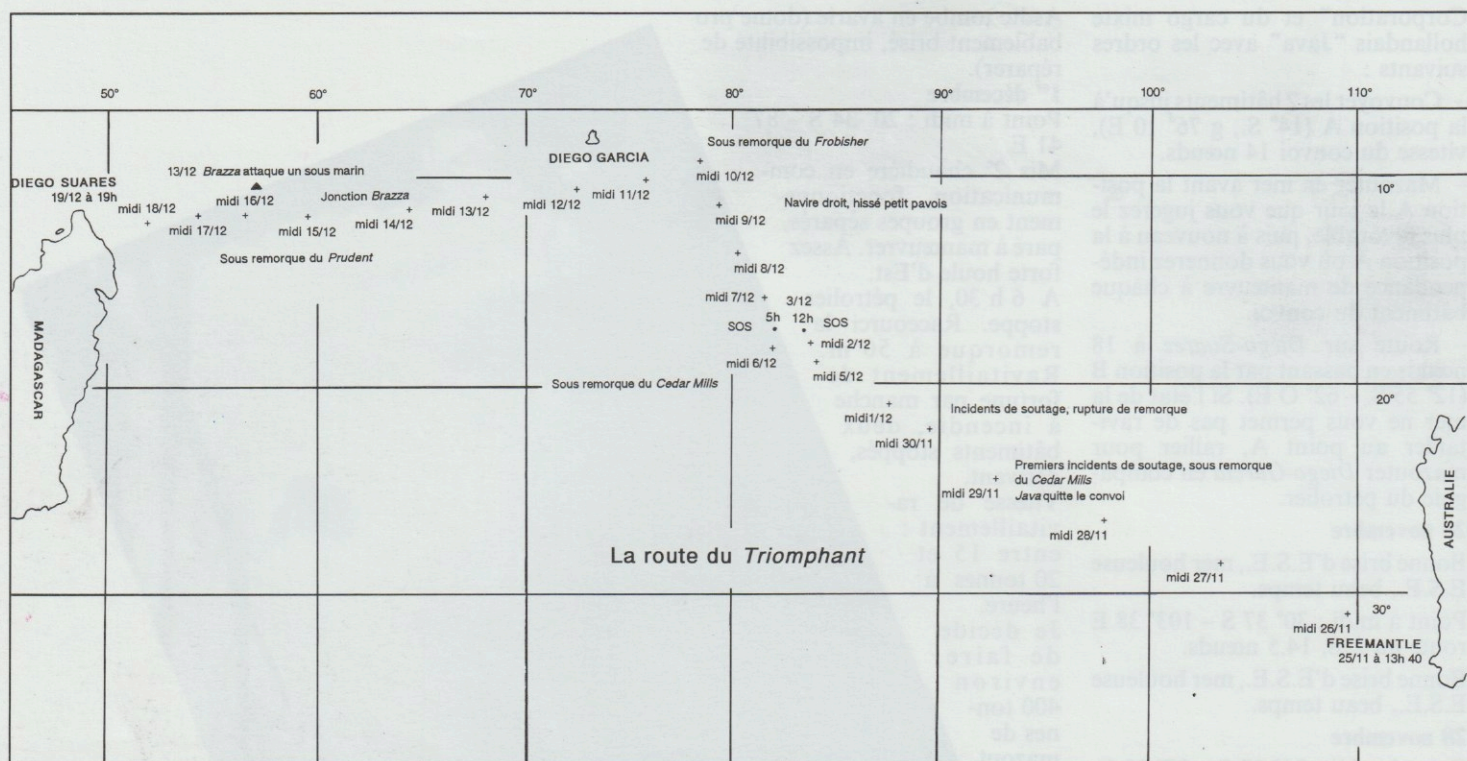
Je fais relever les sondes. Existant : 325 tonnes. Pour diminuer la consommation, je fais isoler la 2^e chaudière en la gardant réchauffée.

2 décembre

Point à midi : 17° 03 S – 83° 15 E. Vent d'E.N.E. se lève dans la matinée. Baromètre baisse légèrement. Dans le début de l'après-midi, le vent passe à l'Est, force 4.

A 16 h 30, le vent d'Est est passé E.S.E. force 5. Le baromètre continue à baisser lentement. La mer est de l'arrière vitesse de la houle environ 16 nœuds.

A 16 h 45, quelques coups de roulis assez violents dus à la mer de l'arrière. Le vent tourne lentement au Sud sans forcer. Cependant vers 17 heures, je signale au pétrolier :



timent a maintenant une bande moyenne d'environ 25°.

A 23 h 15, j'envoie l'Enseigne de Vaisseau de quart sur la passerelle à la machine avant avec ordre de revenir le plus tôt possible me rendre compte de la situation dans les machines et chaufferies et de renouveler mon ordre de redresser le bâtiment à tout prix. Il revient me prévenir que la bande provient très probablement de panneaux de soutes vides arrachés à babord, que le redressement est en cours, qu'il y a de l'eau dans les cales des 2 machines et de la chaufferie en fonction, mais que les pompes de cale fonctionnent et que les éjecteurs sont mis en route quand nécessaire.

A 23 h 50 : Cependant, la bande s'étant encore accentuée, les pompes à huile se désamorcent, les dynamos déclenchent et ne peuvent être remise en route. L'éclairage de secours fonctionne normalement.

3 décembre

A partir de 24 h, les ventilateurs électriques des machines étant stoppés la température monte dans les compartiments machines. La machine avant est devenue intenable et est évacuée à 01 h 50.

A 02 h 10, l'Ingénieur-Mécanicien de quart, muni de l'appareil Fenzy redescend dans la machine avant pour isoler. La chaufferie avant et la machine arrière fonctionnent normalement.

Vent de S.E. force 8, mer 6 à 7. La bande moyenne est maintenant d'environ 30°.

A 02 h 15, renvoyé l'Enseigne de Vaisseau de quart avec ordre de se faire rendre compte de la dernière ronde de sécurité. L'arrière signale rentrée d'eau importante au tunnel babord.

Il revient 1/4 d'heure après pour me dire que tout est normal à l'avant et que le compartiment arrière a été épuisé.

Vers 02 h 15, le baromètre commence à remonter.

A 02 h 30, deux hublots arrachés à tribord avant dans le poste équipage n° 1. Voies d'eau immédiatement bouchées avec hamacs, puis paillets Colomes.

A 02 h 45, donne l'ordre de faire vider la citerne babord à la cale de la chaufferie arrière.

A 03 h 15, envoie une 3^e fois l'Enseigne de quart faire la liaison. Il me rend compte que l'on remplit à l'eau de mer par tous les moyens disponibles les soutes à mazout vides de tribord.

A 03 h 30, vent de S.E.E. force 9, mer 6 à 7. Le baromètre remonte,



le bâtiment se redresse légèrement. A la suite des mouvements effectués, la bande a été réduite à 20°. La bande est diminuée à 10° environ. Le bâtiment est autrement lourd et dérive plutôt qu'il ne fait route avec une cape très arrivée. La pression à la chaudière 1 varie entre 10 et 15 kilos. Rentrée d'eau de mer par les ventilateurs.

A 04 h 10, la bande s'accroît de nouveau de façon inquiétante.

A 04 h 15, vent de S, force 10, mer 7. L'E.V. de quart assure une quatrième fois la liaison et remonte me rendre compte que l'eau a envahi la machine avant jusqu'au-dessus du parquet supérieur, que la chaudière avant maintient difficilement la pression et que le niveau monte dans la cale, qu'il y a une voie d'eau importante dont on ne peut trouver l'origine dans la tranche D, au poste d'équipage n° 3.

A 04 h 15, la machine arrière est stoppée.

A 04 h 35, bas les feux chaudière 1 (eau dans le mazout) impossibilité de rallumer.

A 04 h 55, vent de S.S.W. force 10 à 12, mer 7. Isolé et évacué machine arrière. Le bâtiment dérive, couché sur l'eau.

Position S.O.S. à 5 heures du matin : 16° 40 S. 83° 10 E.

A 05 h 10, vent de S.S.W. force 11 à 12, mer 7. La bande atteint 50°. J'envoie au poste de T.S.F. ma position avec ordre de transmettre S.O.S. tous les quarts d'heure. Le spectacle est impressionnant. Le pont babord est entièrement sous l'eau, le pont de la teugue et la plage avant à babord sont recouverts sur une largeur de 1 mètre. L'équipage s'est instinctivement porté sur les radeaux de sauvetage et est allongé sur le pont à tribord, quelques hommes sont assis sur la coque à l'arrière.

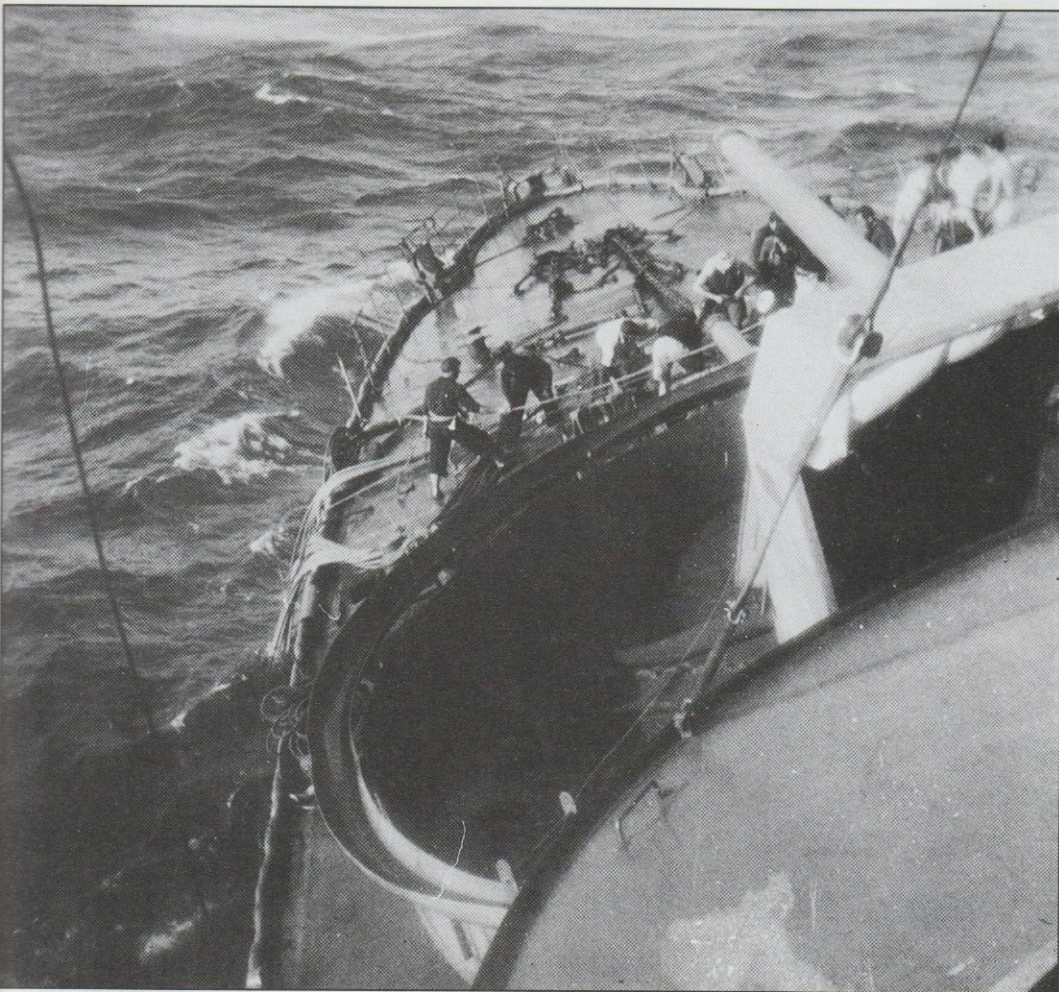
Je constate alors seulement après les avoir à nouveau fait appeler plusieurs fois sans succès la disparition du Capitaine de Frégate Bourguin et du Médecin de 1^{re} classe Pontivy.

Je suis persuadé que le bâtiment est perdu. Je donne ordre aux hommes de quart sur les passerelles de mettre leur ceinture de sauvetage et de se porter sur la plage avant.

Je reste seul sur la passerelle. Aux coups de roulis, l'aileron babord de la passerelle touche l'eau, je peux marcher sur les cloisons verticales de la passerelle.

Un document de très mauvaise qualité mais témoignant bien de ces instants tragiques. Une partie de l'équipage est sur la plage avant, à tribord, prête à évacuer le navire.

Au premier plan, le "team" de la Royal Navy. (Collection L. Membré).



Le 4/12, préparation de la remorque.
(Collection L. Membre).

Dans le petit jour glauque, la visibilité est presque nulle, la mer est blanche et fume. Le bâtiment est littéralement couché sur l'eau, complètement capelé de l'avant à l'arrière par les embruns. A gorges serrées, les hommes sur la plage avant entonnent la Marseillaise.

La scène ne manque pas d'une tragique grandeur.

A 06 h 30, vent S.W. force 10, mer 7. Le vent a légèrement diminué. Le bâtiment semble s'être redressé de quelques degrés. La situation est la suivante :

La machine avant et la chaufferie avant sont pleines d'eau jusqu'au plafond, la chaufferie arrière est envahie jusqu'à environ 75 c/m au-dessus du parquet inférieur, le compartiment du servo-moteur est noyé 1 mètre au-dessus du parquet, le tunnel babord et la maille vide d'accès sont remplis. Au poste d'équipage n° 3, dans la tranche D, le niveau d'eau atteint le plafond à babord et monte rapidement.

Organise immédiatement une chaîne de seaux pour étaler la voie d'eau. Cette chaîne fonctionnera

jour et nuit pendant 3 jours jusqu'au moment où la voie d'eau contrôlée, le compartiment sera complètement asséché.

En même temps, je donne l'ordre de faire jeter à la mer tous les poids mobiles de babord (embarcations, torpilles, grenades). Des hommes amarrés par plusieurs filins désarmement torpilles et grenades avant qu'elles ne soient lancées inertes.

Le gain de 25 tonnes environ ainsi réalisé permet au bâtiment de se redresser de quelques degrés.

Pendant ce temps, d'autres équipes solidement amarrées inspectent le pont à babord à la recherche des voies d'eau. Constate la disparition d'un panneau étanche à chacune des soutes 4 à 6 et de la porte babord de la machine avant.

Réussi, après maints efforts à mettre en place une porte et 2 panneaux de rechange. Vérifié le serrage de toutes les portes, panneaux d'accès et de ventilation aux différents compartiments à babord.

A 10 heures, vent S.S.W. force 8. Estime ma dérive à 1 mille à l'heure.

Change de 10 milles la longitude de la position S.O.S. Visibilité faible : 1 mille environ.

Position S.O.S. à 12 heures : 16° 40 S – 83° 20 E.

Je fais tirer un coup de canon et des fusées tous les quarts d'heure.

A 14 heures, je donne l'ordre de rallumer la chaufferie arrière afin d'épuiser les compartiments envahis.

Les citernes ayant été vidées pendant la nuit, il faut alimenter à l'eau salée. La bande est toujours d'environ 45° dans la chaufferie, au roulis, les hommes ont de l'eau jusqu'au ventre.

Allume 5 fois de suite sans succès dans la journée et dans la nuit, les éjecteurs et pompes de cale de la machine arrière mis en route se désamorcent.

Vers 14 h 15, le pétrolier apparaît (voir messages échangés).

4 décembre

Au matin, la situation s'est légèrement améliorée, vent d'W. force 7, mer 5, visibilité 2 milles, le pétrolier n'est plus en vue. Lancé plusieurs fusées "Cedar Mills" nous retrouve bientôt.

A 06 h 15, je réunis l'équipage pour lui expliquer la situation : n'ayant qu'une quantité d'eau extrêmement limitée, me trouvant à 1 200 milles de toute terre, ne sachant combien durera le remorquage et le sauvetage que nous allons entreprendre, j'ai décidé d'évacuer la moitié de l'équipage conservant seulement à bord :

- tous les mécaniciens, chauffeurs et gabiers.

- l'armement de deux pièces d'artillerie principale.

- quelques électriciens, 2 timoniers.

- une dizaine d'hommes de spécialités variées.

En tout 140 hommes auxquels sont attribués de nouveaux postes de combat.

De nombreux hommes viennent me demander de rester à bord. Je refuse :

L'évacuation, commencée tard dans la soirée, doit être interrompue au coucher du soleil.

Pendant la journée, organise des équipes de seaux et de pompes Japy (6 pompes) avec le personnel restant à bord.

Ces équipes fonctionneront jour et nuit pendant 6 jours.

Prépare la remorque.

Dans la nuit, léger gain sur le niveau d'eau dans les compartiments envahis.

5 décembre

Point à midi : 17° 22 S – 83° 39 E.

Matinée :

Vent N.W. force 3 – Grosse houle. Evacuation terminée à 11 h 30. Gîte moyenne 30°. Envoyé la remorque par deux fois, file 5 mailons sur l'extrémité de remorque.

Après-midi :

Léger vent de N.E. – Mer belle. Remorque passée à 17 h 20. Mis en route vitesse 3 nœuds. Gouverne à bras, route au 335.

Dans la nuit, "Cedar Mills" rend compte à Colombo.

6 décembre :

Point à midi : 17° 04 S – 82° 32 E. Vent N.E. force 1, mer 1, vitesse remorquage 6 nœuds, route au 335 puis 328.

Réuni tout l'équipage restant afin de demander de doubler les efforts malgré la fatigue de chacun.

Je rappelle le mauvais temps que nous avons expérimenté et son retour possible et le danger ennemi que nous avons eu tendance à oublier ces derniers jours.

Des équipes d'officiers arment deux pompes. Rendement total : environ 30 tonnes à l'heure. Mais le niveau ne baisse pas proportionnellement à la quantité d'eau pompée. Equipe de recherches de voie d'eau constituée. Trois Officiers Mariniers descendant dans des conditions dangereuses, vu le roulis et les mouvements d'eau dans les compartiments envahis. Ils localisent une fuite dans la chaufferie avant (éjecteur) et une fuite de même nature dans sa machine avant (tuyautages de 120 m/m). Deux Officiers Mariniers et 1 Quartier-Maître réussissent, en travaillant dans l'eau (et sous l'eau aux coups de roulis) à démonter le tuyau d'éjecteur de la chaufferie avant et à fixer un joint plein. Dans la machine avant, un Maître et un Second Maître tentent sans succès la même opération. Demande au "Cedar Mills" de stopper pour boucher la voie d'eau par l'extérieur. Un officier plonge le long de la coque pour boucher cette voie d'eau avec un tampon en bois. En même temps, donne ordre d'inspecter tous les éjecteurs et de mettre de l'extérieur des tampons en bois sur tous les éjecteurs des compartiments principaux machines et chaufferies.

A partir de ce moment, le niveau de l'eau diminue rapidement dans les deux compartiments envahis : machine avant et chaufferie avant. Bande moyenne 20°.

Le bâtiment s'allège sans se redresser sensiblement. Accès aux sondes des soutes de babord. La relève des sondes montre que nous sommes



lourds de 95 tonnes sur babord. Afin d'éviter que les carènes liquides intérieures puissent passer de babord à tribord, je décide de conserver cette bande jusqu'au moment où les 2 compartiments seront complètement asséchés.

Le personnel canonnier que j'ai conservé, excepté 4 vieillards, s'occupe pendant ce temps de la mise en ordre et de la propreté de l'intérieur du bâtiment et de la désinfection des locaux habités. Il n'y a pas d'eau douce pour se laver. Le peu d'eau restante est conservé pour la boisson et la cuisine.

7 décembre

Point à midi : 15° 25 S – 81° 28 E. Vent S.E. force 2 à 3, mer 2, vitesse de remorquage 5 nœuds.

Continue pompage toute la journée.

Route au 325.

8 décembre

Point à midi : 13° 31 S – 80° 06 E. Vent S.E. force 2 à 3, mer 2, vitesse de remorquage 5 nœuds, route au 325.

Dans la machine, le niveau est descendu aux parquets inférieurs

des compartiments envahis. Les hommes sont si exténués qu'ils dorment entre leurs tours de pompe. Un homme s'évanouit au moment où il est relevé.

A 13 h 30, je réunis à nouveau l'équipage et lui promets de hisser le petit pavais si le bâtiment est remis dans ses lignes d'eau normales le lendemain soir.

9 décembre

Point à midi : 11° 22 S – 79° 04 E. Vent E.S.E. 1 – En remorque de "Cedar Mills" à 5 nœuds, route au 350.

Vide compartiments dans la matinée.

A 1 h 30, commence à redresser.

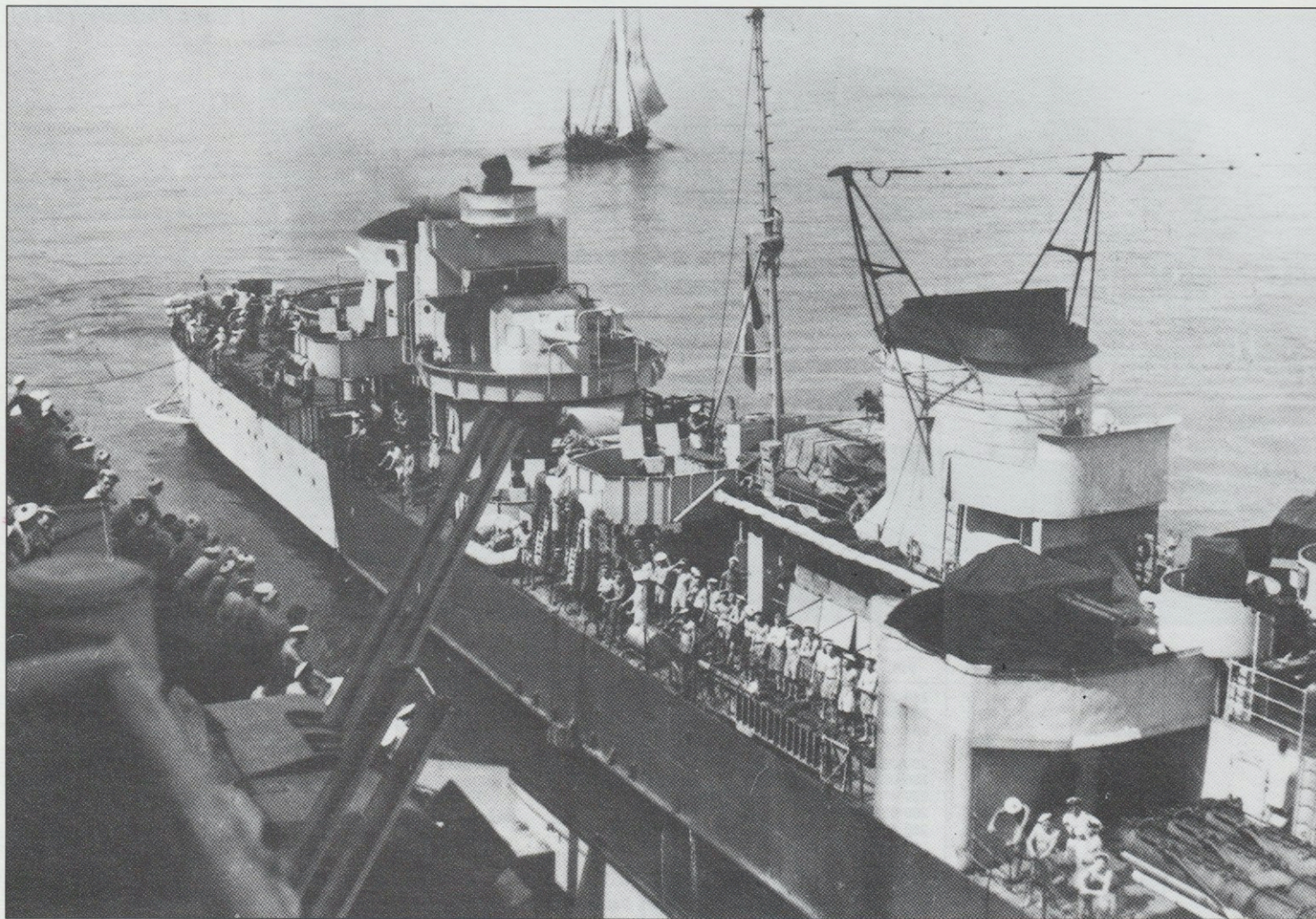
A 16 h 30, bâtiment droit.

Equipage sur plage avant, envoyé couleurs, hisse petit pavais.

(à suivre)

Le 9/12, le Triomphant est droit, les premiers instants de détente et de joie.

(Collection L. Membré).



1939-1945, le Triomphant sur toutes les mers

PAR LUCIEN MEMBRE

(Suite du n° 16)

Le Triomphant à couple du Richelieu, 3 octobre 1945, au cap St Jacques. (SCA)

10 décembre

Point à midi : $9^{\circ} 32' S - 78^{\circ} 03' E$.
Vent 0 – Mer 00. En remorque de Cedar Mills à 5 nœuds, route au 350.

A 07 h 30 identifié H.M.S. *Frobisher* – Stoppe. Le Commissaire nous demande nos besoins, et nous envoie trois officiers et une équipe d'une quinzaine d'hommes pour nous aider.

Embarque vivres et 20 tonnes d'eau. Transport de notre moitié

d'équipage du Cedar Mills au *Frobisher*.

Cedar Mills passe remorque au *Frobisher* à 16 h 10, et procède vers sa destination.

A 17 h 35, en remorque du *Frobisher* route au 260, vitesse 8 nœuds.

11 décembre

Point à midi : $09^{\circ} 54' S - 75^{\circ} 45' E$.

Vent de S.E. force 1, mer 0. En

remorque du *Frobisher*, même route même vitesse.

Afin d'accroître la vitesse de remorquage, je décide d'essayer d'entraîner l'hélice babord (groupe AR) et de désaccoupler l'arbre tribord (groupe AV).

La préparation de cette opération durera jusqu'au 13 décembre.

Frobisher nous envoie à nouveau 15 tonnes d'eau pour nos besoins et pour compléter la chaudière 3 au niveau d'allumage.

12 décembre

Point à midi : $10^{\circ} 22' S - 72^{\circ} 26' E$.

Vent de S.S.E. 2, mer 1. — Dans la matinée, le *Frobisher* stoppe pour remplacer notre aussière de remorque par la sienne, laquelle est beaucoup plus grosse, afin de pouvoir nous remorquer à meilleure vitesse. L'opération terminée, route au 260, vitesse 10,5 nœuds.

13 décembre

Point à midi : $10^{\circ} 58' S - 68^{\circ} 22' E$.

Vent S.E.E. 2, mer 1 à 2, en remorque du *Frobisher*, même route même vitesse.

Allume chaudière 3 à la tombée de la nuit. Essaye le groupe bouilleurs. Fait de l'eau distillée toute la nuit et matinée du lendemain pour remplir la citerne babord.

Dans la journée, visite de tous les éjecteurs.

14 décembre

Point à midi : $11^{\circ} 44' S - 64^{\circ} 21' E$.

Vent S.E. 1 à 2, mer 1 à 2. — En remorque du *Frobisher*, même route, même vitesse.

Vers 12 heures, un groupe AR en fonction.

15 décembre

Point à midi : $11^{\circ} 41' S - 59^{\circ} 18' E$.

Vent E. force 1, mer 1, en remorque du *Frobisher* route au 285 vitesse 13,5 nœuds.

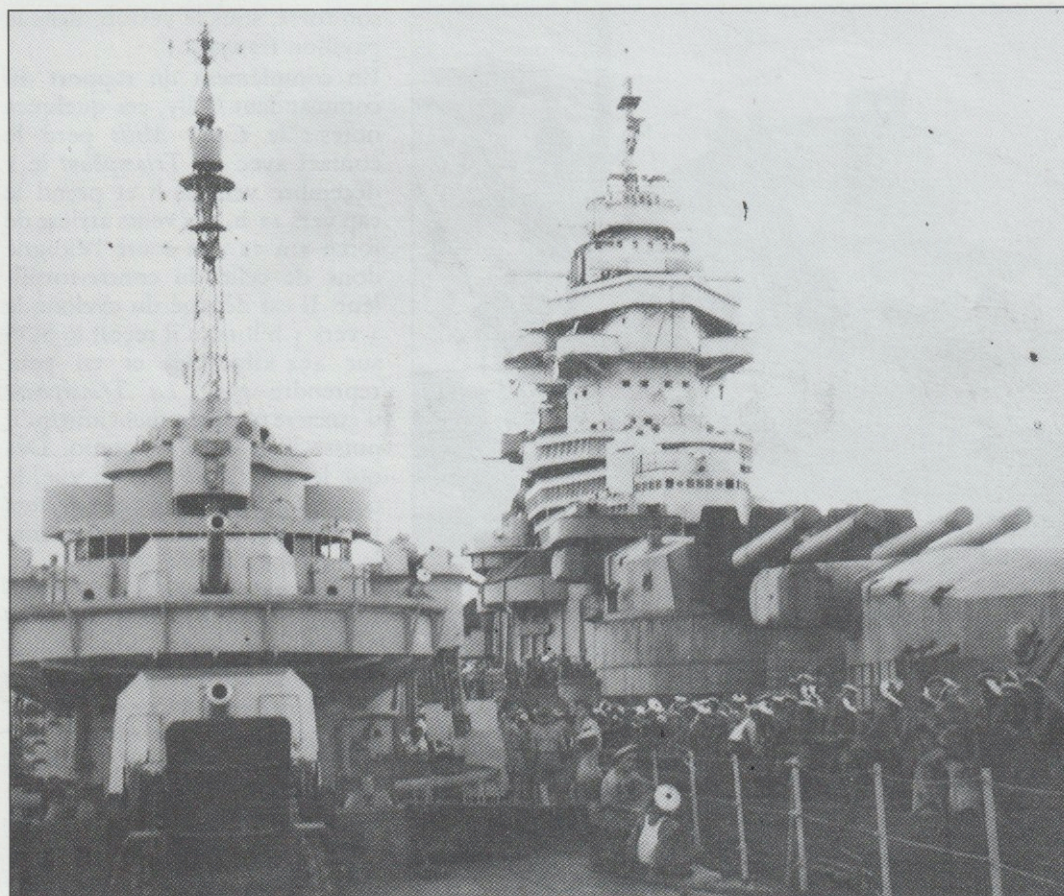
A 14 h 30, aperçu remorqueur *Prudent*.

A 15 h 15, *Frobisher* stoppe et passe la remorque au *Prudent*.

A 16 h 30, *Frobisher* nous quitte et passe à contre-bord, équipage à la bande, musique jouant la "Marseillaise" et la Marche Lorraine. Nous sommes tous extrêmement émus.

A 17 h, en remorque du *Prudent* route au 266, vitesse 7 nœuds.

Vers 19 h, mis bas les feux par suite de manque d'eau d'alimentation (mauvais fonctionnement des bouilleurs). Malgré la faible quantité d'eau distillée et le peu de mazout restant à bord, malgré



la salinité considérable à la chaudière, je décide vu la faible vitesse de remorquage et la possibilité de rencontrer le sous-marin attaqué l'avant-veille par le *Brazza*, de rallumer à nouveau. Essayé de faire de l'eau distillée afin d'être en mesure de mettre en route le groupe arrière et conserver les turbines réchauffées pour être prêt à larguer la remorque, si, en cas d'attaque, une manœuvre de dérochement se montrait nécessaire.

Je ne pourrais rallumer que le lendemain dans la nuit.

16 décembre

Point à midi : $12^{\circ} 09' S - 11^{\circ} 42' S - 56^{\circ} 35' E$.

Vent N. 2 mer 2, en remorque du *Prudent*, route au 266, vitesse 7 nœuds.

A 14 h 15 remorque casse.

A 15 h 15, remorque changée, remis en route.

17 décembre

Point à midi : $12^{\circ} 04' S - 54^{\circ} 18' E$.

Vent E.N. 1, mer 1, en remorque du *Prudent*, route au 265, vitesse 5,5 nœuds.

Allume dans la nuit la chaudière 3. Dans la matinée, réchauffe groupe arrière. Mis babord en avant 100 tours sans larguer la remorque. Au début de l'après-midi, mis bas les feux à nouveau (manque d'eau d'alimentation, mauvais fonctionnement des bouilleurs).

18 décembre

Point à midi : $12^{\circ} 12' S - 52^{\circ} 18' E$.

Vent S.E. 1, mer 1, en remorque du *Prudent*, même route, même vitesse.

19 décembre

Point à midi : $12^{\circ} 09' S - 49^{\circ} 42' E$.

Vent S.S.E. force 3, mer 3, route 265 en remorque du *Prudent* vitesse 5,5 nœuds.

A 8 h, aperçu terre.

A 19 h, arrivée en rade de Diégo-Suarez.

Amarré à couple du pétrolier *Olympius*, 24 jours 12 h 30 après départ de Freemantle.

S'il m'est permis d'ajouter un commentaire personnel à la fin de cette relation aussi objective que

Le Richelieu et le Triomphant à couple. (SCA)



Arbre de Noël à Nha Trang en janvier 1945.
(Collection L. Membré)

possible des faits qui se sont déroulés pendant cette longue et difficile traversée, j'écrirai d'abord combien chacun de nous a été profondément touché et s'est senti moralement soutenu par cette grande camaraderie de la mer que nous ont témoigné tour à tour le *Cedar Mills*, le *Frobisher* le *Savorgnan de Brazza* et le remorqueur *Prudent*.

Je dirai ensuite combien je me sens fier d'avoir eu l'honneur de commander, en des heures aussi tragiques à des hommes qui, pour la plus grande part et à tous les grades, on su se montrer aussi courageux et aussi braves.

Commandant Gilly
L'amiral Jubelin écrira plus tard : "Mais le rapport de mer omet une chose que je devais apprendre plus tard. Au moment où il était resté seul sur la passerelle, croyant que son navire allait couler bientôt, Gilly s'était attaché à la Sarre, après avoir enroulé

son torse, sous le veston, dans le pavillon français..."

En complément du rapport du commandant Gilly, ces quelques notes : le *Cedar Mills* perd le contact avec *Le Triomphant* le 2 décembre vers 20 h et prend le cap vers 22 h, par vents arrière de force 8 à 12 : sa route l'éloigne donc de celle du contre-torpilleur. Il est délagé du cyclone le 3 vers 5 h lorsqu'il reçoit le SOS sur 494 kilocycles et en peut reprendre avec *Le Triomphant* d'émettre régulièrement afin qu'il puisse le relever au gonio. Dès que le *Cedar Mills* fut en vue, le commandant Gilly fit passer vers les 14 h 05, par signal lumineux, le message suivant :

"Restez près de nous jusqu'à ce que le temps s'améliore. Je vous passerai la moitié de mon équipage aussitôt que possible. Je vais essayer d'obtenir de la pression pour redresser le bâtiment. Veillez moi de près pendant la nuit pour le cas où je coulerai. Je tirerai une fusée verte si nous menaçons de couler".

— L'évacuation du navire commença le 4 vers 15 h, par temps relativement maniable, mais sans possibilité de transbord direct par embarcations : les hommes du *Triomphant* malgré la menace des requins durent se jeter à l'eau de la plage avant de leur navire.

— Du 4 au 5, 73 hommes, 14 officiers marinières, 4 officiers furent recueillis par le *Cedar Mills*.

— L'avis *Savorgnan de Brazza* commandant capitaine de frégate Jubelin - et le remorqueur *Prudent* furent expédiés le 11 vers *Le Triomphant*. Le *Savorgnan de Brazza* fut retardé par une attaque effectuée sur une détection ASDIC le 13 décembre par II° 20 S et 56° 50 E, et rejoint le convoi *Frobisher - Le Triomphant* le 14 à 20 h 50 ; le *Prudent* rejoignant vers 14 h 30 le 15.

— Le 18 décembre 1944, une task force de l'US Navy, en opérations lors de l'invasion des Philippines, fut prise dans un typhoon. Trois destroyers chavirèrent, et de nombreuses avaries furent occasionnées à des navires plus importants. 800 officiers et marins furent portés disparus. L'enquête montra que les navires

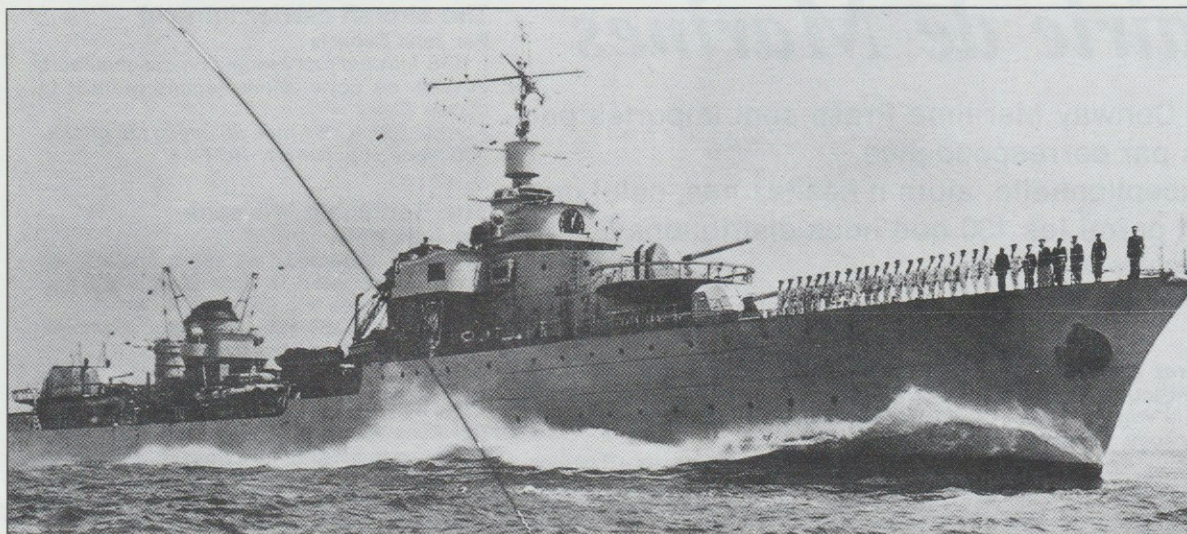
qui étaient à la limite de soutes, entraînant une très forte perte de stabilité.

— La commission d'enquête relative au *Triomphant*, présidée par le capitaine de vaisseau Debon et à laquelle participait le commandant Jubelin, accorda au commandant Gilly et à l'ensemble des officiers et Equipage "les félicitations pour avoir sauvé le navire". (Récit de M. Pondaven). Le remorquage du *Triomphant* s'acheva le 19 décembre 1944 à Diégo Suarez convoi sur rade à 15 h 30 le *Savorgnan de Brazza* ayant assuré l'escorte. *Le Triomphant* reste immobilisé à Diégo Suarez jusqu'au 21 février 1944 pour remise en état, quitte Madagascar le 1^{er} mars pour Gibraltar après avoir fait escale à Djibouti le 6, port Saïd le 2, Bizerte le 21, Alger le 26 et arrive à destination le 27.

Incorporé à un convoi allié, *Le Triomphant* fait escale à la Horta le 1^{er} avril et arrive à Boston le 2 pour y subir une refonte analogue à celle subie par *Le Malin*, le *Fantasque*, le *Terrible* après novembre 1942 et ce dans des arsenaux américains.

1944-1954

Les travaux de modernisation du navire durèrent du 12 avril 1944 au 20 janvier 1945 à l'Arsenal de Boston. En dehors des travaux de maintenance, c'est principalement sur l'armement que des importantes modifications furent apportées. La pièce 4 de 138 - débarqué en 1940 - fut récupéré et repri sa place initiale. L'armement A.A fut également renforcé, comprenant désormais 8 canons Bofors de 40 (IV × 2), 10 œrlíkons de 20 mm. La plate forme arrière des trois tubes lance-torpilles fut supprimée et les deux grenadeurs existant remplacés par un unique grenadeur anglais de 48 grenades. La capacité des soutes fut par ailleurs portée de 580 t à 730 t. Cette refonte créant une augmentation de poids de l'ordre de 500 t. *Le Triomphant* est dès lors classé "croiseur léger", bien que



**Le Triomphant
avant la guerre.**
(Collection L. Membré)

ne correspondant pas au standard de l'U.S.N. ou de la RN, la vitesse étant par ailleurs réduite à 40 nœuds. Après une période d'essais, le navire quitte, sous les ordres du C.F. Jubelin, durant mars 1945 Boston, fait route vers Toulon où il arrive le 15 avril et après approvisionnements complétés, se trouve à Oran le 8. *Le Triomphant* doit en effet rallier le cuirassé *Richelieu* et l'eastern squadron de la royal navy dans l'océan Indien. Le 2 mai, *Le Triomphant* intervient à Mousouriah (Golfe de Bougie) et calme de quelques coups de son artillerie principale une effervescence qui avait pris naissance dans les montagnes avoisinantes la ville.

Le Triomphant se trouve en escale à Nossi Be lors de la reddition inconditionnelle du Japon le 15 août 1945, après quelques périples aux Indes. *Le Triomphant*, de retour aux Indes, reçoit l'ordre de partir pour l'Indochine en compagnie du *Richelieu* et deux paquebots chargés de troupes.

Le Triomphant arrive à Saïgon le 3 octobre 1945 et participe notamment du 17 octobre au 5 novembre 1945 et du 22 novembre au 7 décembre 1945 aux opérations de Nha Trang.

– Du 17 au 19 décembre 1945 aux opérations dans le Don Nai.

– Le 12 janvier 1946 aux opérations de Nha Trang.

– Du 19 au 21 janvier 1946, puis du 24 au 26 janvier 1946 aux opérations dans le Don Nai.

Les 28 et 29 janvier 1946, *Le Triomphant* prend en remorque l'épave d'un torpilleur japonais à partir du Cap Saint-Jacques et procède à sa destruction au large par son artillerie principale.

Le Triomphant est en opérations dans le Sud Anam du 30 janvier au 3 février et se trouve notamment placé en alerte au Cap Saint-Jacques du 3 au 5 février 1946. Le 6 mars 1946 : *Le Triomphant* est engagé à Haïphong au cours duquel il subit des pertes en personnel et d'importantes d'avaries.

L'engagement de Haïphong

Lors de l'arrivée du *Triomphant* en Indochine, la situation politique évolue vers l'indépendance de ce territoire.

À l'occupation japonaise dès 1940 succèdent les visées territoriales et idéologiques de la Chine dont les troupes occupent certains points stratégiques. Toutefois les accords internationaux résultants de la victoire des Alliés redonnent à la France sa souveraineté sur l'Indochine.

C'est le cas notamment du Tonkin placé sous la "surveillance" de la Chine début mars, *Le Triomphant* est incorporé dans une escadre placée sous les ordres du vice amiral Auboyneau et comprenant notamment le croi-

seur *Emile Bertin*, le C.L. *Le Fantasque* ; l'avisos *Savorgnan de Brazza*, les destroyers d'escorte *Algérien* et *Sénégalais*, le porte-avions *Béarn* servant en particulier de navire hôpital. Cette escadre part autour d'un convoi de 35 navires transportant 23 000 hommes de troupe, l'ensemble prenant le mouillage de Cach-Ba le 5 mars 1946 afin de se présenter le 6 devant Haïphong, *Le Triomphant* étant désigné pour conduire et protéger les premières troupes de débarquement françaises.

Le 6 au matin, *Le Triomphant* et la flottille qui l'accompagne sont attaqués par des tireurs et de l'artillerie postés à terre. Après 23 minutes durant lesquelles il ne riposte pas, obéissant en cela aux ordres formels qui lui avaient été donnés, et au prix de pertes humaines et de dégâts importants, le capitaine de vaisseau Jubelin ouvre le feu, et ayant fortuitement atteint un dépôt de 800 t d'explosifs, contraint ses opposants à stopper le feu et déposer les armes.

La carrière du *Triomphant* s'arrêtera en 1949, et il sera vendu à des ferrailleurs espagnols en 1954. ■