



FORCES NAVALES
FRANÇAISES LIBRES



Joseph, Etienne CANAVAGGIO



Cyclone sur Le Triomphant

Joseph CANAVAGGIO

Cyclone sur Le Triomphant

Le remorqueur Prudent s'attelle à la remorque, alors le Frobisher prend Le Triomphant à contre bord avec son équipage à la bande, sa musique jouant la « La Marseillaise » et « La Marche Lorraine ».



Je suis né le 24 août 1914 à Ajaccio (Corse du Sud), docteur en droit, je suis entré en service le 15 octobre 1938 comme élève commissaire. J'ai signé mon acte d'engagement pour les Forces Françaises Libres le 31 août 1940, et je fis campagne avec les F.N.F.L en Angleterre de mai 1940 à septembre 1940, puis à bord du contre-torpilleur « Le Triomphant » de septembre 1940 à avril 1945, sous les commandements de : CV AUBOYNEAU Philippe, CV ORTOLI Paul, CF GILLY Pierre et enfin le CF JUBELIN André.

Pour servir de préambule...

*S*il m'est permis d'ajouter un commentaire personnel à la fin de cette relation aussi objective que 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 « Savorgna 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 grande part et à tous les grades, ont su se montrer aussi courageux et aussi braves.

Capitaine de vaisseau Pierre Gilly

Commandant du contre-torpilleur « Le Triomphant »



Le Triomphant avait été rendu à la France Libre fin août 1940 sur un coup d'éclat de l'Amiral Muselier, qui osa déclarer à l'Amirauté britannique qu'il possédait un équipage prêt à embarquer alors qu'il ne disposait que de trois jeunes officiers : un enseigne de vaisseau, un commissaire de 2ème classe et un réserviste interprète et du chiffre.

Il fallait faire vivre ce navire dans une cale sèche de Plymouth, commencer par prendre contact avec les autorités du port et créer un petit équipage en attendant l'arrivée du commandant, le capitaine de frégate Philippe Auboyneau et d'un état-major, venant des évadés de France et des bâtiments bloqués en Égypte. on peut alors lancer les réparations, sous des attaques nocturnes de l'armée allemande.

Après quelques mois, la chaise bâbord était réparé et les hélices spéciales étaient mises en place, on pouvait passer aux essais puis un peu plus tard rejoindre dans la Manche et l'Atlantique le groupe des destroyers commandé par « Captain D » : Lord Louis Mountbatten.

Puis ce fut l'escorte de convois de troupes et d'armements destinés à l'Égypte en contournant l'Afrique. Pour Le Triomphant, il ne pouvait être question d'aller bien loin et il fallait abandonner les convois après une escorte de 1500 milles pour retourner à Greenock, son port d'attache.

On pouvait s'étonner qu'un bâtiment de 2569 TW construit peu avant 1940 ait eu un si faible rayon d'action, mais sa puissance de 75000 CV lui permettait la vitesse exceptionnelle et unique dans la flotte alliée de 37 noeuds.

Néanmoins, les hasards de la guerre ont fait que ce bâtiment construit pour combattre en Méditerranée soit utilisé dans le Pacifique et l'Océan indien pendant près de trois ans. C'est ainsi que le 25 août 1941, Le Triomphant est reçu à San Diego, port des destroyers américains avec les égards et la sympathie de l'US Navy, sans parler de l'accueil des Français de Los Angeles et même de nombreux citoyens américains.

Nous quittons San Diego avec un passager d'importance, le capitaine de vaisseau Thierry d'Argenlieu qui consolidera le ralliement de l'Océanie française à la France Libre puis s'installera comme gouverneur de la Nouvelle-Calédonie.

En outre, Le Triomphant reçoit le commissaire de 2ème classe Olivier Wormser qui prend le secrétariat du commandant et entre dans le tour de veille à la mer du commissaire du bord et du médecin, le docteur Jean Minette alias « Pontivy » de nationalité Belge.

Quant au contre-torpilleur Le Triomphant, il entre dans les Forces Navales Australiennes dès son arrivée à Sydney. Il y restera deux ans.

Le 25 novembre 1943, Le Triomphant part de Fremantle ayant pour mission d'escorter deux bâtiments : un cargo mixte hollandais « Java » qui prend sa liberté après quelques jours de navigation, l'autre bâtiment est le « Cedar Mills », pétrolier américain de la compagnie « American Petroleum transport Corporation », de 14000 tonnes, léger, mais transportant dûment amarrés sur son pont sept avions de chasse destinés à l'union Soviétique.

Il doit être escorté jusqu'à l'entrée du Golfe Persique.

Le Triomphant doit alors rallier Diego Suarez. Pour réaliser cette mission, le pétrolier vient d'embarquer le mazout nécessaire ainsi que le matériel pour effectuer le ravitaillement à la mer.

Le temps est beau et le demeure les 26, 27, 28 et même le 29 novembre sauf une légère houle d'Est-Sud-est.

Le commandant décide alors de ravitailler, « prends la remorque à couple du pétrolier ». Par suite d'une fausse manoeuvre, la manche s'est écrasée entre les deux bâtiments. Le pétrolier n'a pas de manche de rechange. Après ces manoeuvres, il reste 170 tonnes de mazout sur les 730 tonnes de plein.

Le Triomphant est pris à remorque par le pétrolier à la vitesse de 8 noeuds vers Diégo Garcia distant de 1200 milles.

Le 1er décembre, le commandant décide malgré une forte houle d'Est de procéder à un ravitaillement de fortune par manche à incendie, ce qui permet d'embarquer plus de 200 tonnes. puis la manche casse ainsi que la remorque, le vent fraîchit. Le 2 décembre, le baromètre continue à baisser et le temps grossit.

Dans la soirée, je prends le quart de 20 heures à la veille sur la plate-forme du 155 qui avait remplacé la 138. Le vent devient bientôt insoutenable.

Après 22 heures, il est très dangereux de tenir debout, nos vêtements nous sont arrachés, j'ordonne à mon équipe de six hommes de s'accrocher à plat aux anneaux de la plate-forme. des coups de roulis sur bâbord se succèdent, le bâtiment ne se relève pas et se trouve engagé à environ 30° sur bâbord.

J'apprends par la passerelle que le docteur Pontivy qui devait me remplacer au poste de veille s'est rendu auprès de blessés, à l'avant dans le poste d'équipage et aussi qu'il n'y a plus d'électricité à bord autre que celle des batteries.

Des vagues monstrueuses déferlent de tribord sur la plate-forme. la force du vent est telle que la porte d'accès aux munitions ne peut être ouvertes.

Au levé du jour le 3 décembre, nous constatons que les obus de 155 ont disparu de leur glissière et que nous sommes déshabillés, déchaussés et souffrons terriblement des mains.

Enfin la porte aux munitions tirée de l'extérieur et poussée de l'intérieur est ouverte à une saute de vent et nous pouvons rentrer à l'intérieur du bâtiment. Le désordre y est incroyable, on circule autant sur une cloison que sur le parterre. Dans ma chambre, je me retrouve coincé entre le lit et le coffre devenu menaçant.

Après avoir pris une boisson chaude, je me hâte de monter sur le pont à tribord où déjà se trouvent les deux tiers de l'équipage. La bande est maintenant à 50° déclare le rapport d'ensemble du commandant, il poursuit « Le spectacle est impressionnant ». Le pont bâbord est entièrement sous l'eau, le pont de la teugue (*partie couverte du pont supérieur avant, constituant un gaillard d'avant où les hommes de l'équipage peuvent s'abriter*) et la plage avant bâbord sont recouverts sur une largeur de un mètre.

L'équipage s'est instinctivement porté sur les radeaux de sauvetage et est allongé sur le pont tribord, quelques hommes sont assis sur la coque à l'arrière.

Je constate alors seulement après les avoir fait à nouveau appeler plusieurs fois sans succès, la disparition du capitaine de frégate Bourguine Marcel et du médecin de 1er classe Pontivy. Je suis persuadé que le bâtiment est perdu.

Je donne ordre aux hommes de quart sur la passerelle de mettre leurs ceintures de sauvetage et de se porter sur la plage avant.

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

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 entonnent La Marseillaise.

La scène ne manque pas d'une tragique grandeur.

A 06h30, vent S.W. force 10, mer 7 : le vent a légèrement diminué, le bâtiment semble s'être redressé de quelques degrés.

Quant à moi, voyant la situation au moins stabilisée, je fais le tour des soutes de mon service et constate que nous avons des conserves pour trois à quatre semaines «étant donné que tous les vivres frais contenus dans les chambres froides sont à jeter, qu'il y a suffisamment de vin pas pas d'eau

douce, que la cuisine placée à bâbord à beaucoup souffert et que les réparations doivent être immédiatement entreprises. La coopérative n'a que peu de dégâts.

Je retourne à ma chambre où je dois aussitôt faire les inventaires des objets ayant appartenu au Commandant Bourguin et Docteur Pontivy et je dois dresser les actes sur leurs disparitions.

Cependant les mesures prises par le commandant et la volonté opiniâtre de l'équipage obtiennent de bons résultats, les entrées d'eau sont colmatées puis le travail continu des équipes aux pompes Japy et aux chaînes de seaux arrivent à diminuer la quantité d'eau dans les compartiments envahis.

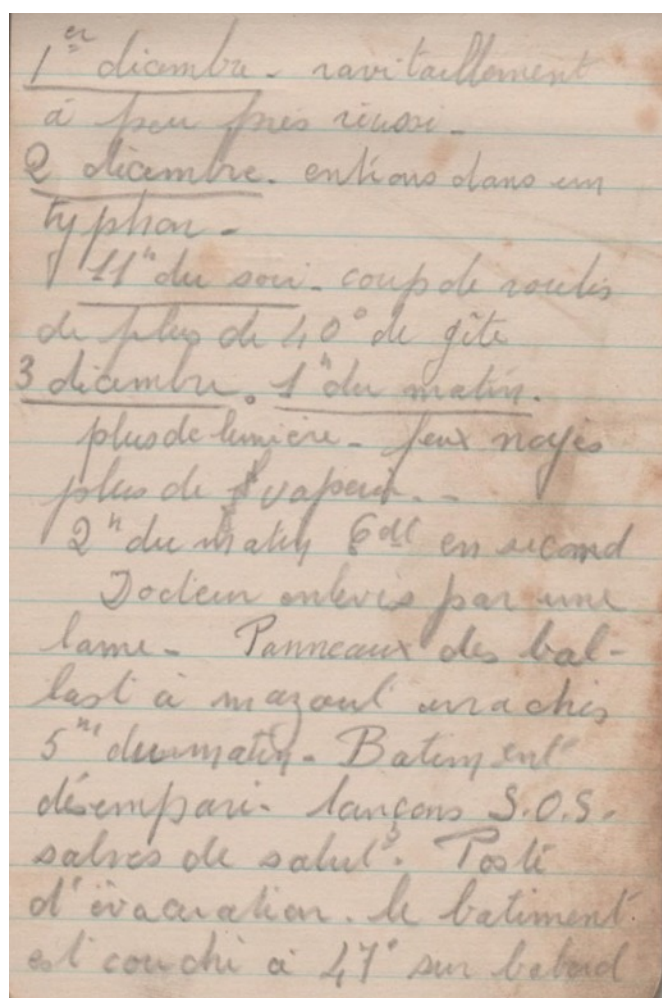
Dans l'après-midi le pétrolier apparaît assez loin. A la jumelle nous constatons d'énormes dégâts. Les avions sur le pont ne sont qu'un enchevêtrement de débris, le surplus ayant été arraché par le vent et la mer.

De son côté, le pétrolier constatait l'importance de nos dégâts et redoutait

un naufrage. En tout cas, il était prêt à sauver tout l'équipage.

Le 4 décembre à bord du Triomphant revient l'espoir de voir le navire se redresser.

Le commandant réunit l'équipage et lui explique la situation : « *n'ayant qu'une quantité d'eau extrêmement limitée, se trouvant à 1200 milles de toute terre, ne sachant combien durera le remorquage, j'ai décidé d'évacuer la moitié de l'équipage, en tout 140 hommes dont la présence à bord est peu utile pour sauver le bateau* ».



1^{er} décembre - ravitaillement
à peu près réussi.
2^e décembre. entrions dans un
typhon -
11^h du soir - coups de roulis
de plus de 40° de gîte
3^e décembre. 1^{er} du matin.
plus de lumière - feu nage
plus de vapeur -
2^e du matin 6^h en second
Docteur enlevé par une
lame - Panneaux des bal-
last à mazout arrachés
5^e du matin - Bâtiment
démarré - Langons S.O.S.
salves de salut. Posté
d'évacuation. Le bâtiment
est couché à 47° sur bâbord

Le personnel sera transféré sur le pétrolier auquel il pourra apporter une aide dans certaines manoeuvres. Je suis chargé avec un enseigne de prendre la tête de ce détachement.

Nous avons actuellement un vent d'Ouest force 7 et la mer est à force 5. Cela devrait diminuer dans la journée. Je réunis dans des sacs étanches les documents relatifs à l'équipage et au bâtiment, les actes d'état civil de plusieurs hommes décédés ou disparus et la caisse du bord. A 15 heures tout est prêt. Une grande baleinière du pétrolier nous attend à 6M mètres de l'épave du Triomphant.

La mer s'est un peu calmée mais reste forte. Le danger vient de la présence de nombreux requins et barracudas autour du navire. Les Oerlikons anti-aériens sont utilisés contre les requins les plus éloignés, créant ainsi des flaques de sang qui attirent très vite leur congénères.

Du sommet de l'étrave, je me jette à la mer avec cinq gaillards dont deux fourriers et nos précieux bagages que nous attachons aussitôt à une caisse navette. Nous nageons de toutes nos forces vers la baleinière. Très haute, le plus difficile est d'y embarquer. Enfin nous sommes rendus à une vingtaine de mètres sous le vent du pétrolier. Il faut se rejeter à la mer en direction d'une échelle en corde, trop courte, battant selon le roulis sur la coque du navire et peu commode à saisir.

A l'arrivée sur le pont, à une douzaine de mètres au-dessus de la mer, je suis complètement épuisé, le reste du groupe me rejoint vite et à peine arrivé à bord, un fourrier ouvre un de nos sacs et me tend ma casquette.

Après m'être rendu présentable, je rends visite au commandant ; nous mettons au point les améliorations à apporter à l'évacuation de nos hommes. Le transfert d'aujourd'hui cesse au couché du soleil. toujours avec une mer grosse, le lendemain il reprend dès 6 heures et se termine à 11 heures 30, sans que nous ayons eu à déplorer aucune perte.

A 17 heures, avec l'aide de nos matelots, une remorque est passée, la gîte moyenne du Triomphant est encore de 30 degrés et la vitesse du convoi se limite à 3 noeuds.

Il est évident que le commandant du pétrolier aurait préféré embarquer la totalité de l'équipage et abandonner le navire en perdition, mais il a dû s'incliner aux ordres du commandant Gilly, chef du convoi.

Le 6 décembre, la bande est ramenée à 20 degrés et la vitesse de convoi est portée à 6 noeuds.

Avec l'accord du commandant du Cedar Mills, l'équipage français aide l'équipage du bord à remettre en état le pont du pétrolier encore encombré par les restes des 7 avions de chasse.

Les 7 et 8 décembre, la vitesse du convoi est de 5 noeuds et le 9 décembre à 16 heures 30, le Triomphant est droit. Le commandant fait hisser le petit pavais et la joie de l'équipage éclate tant, à bord du Triomphant que du Cedar Mills.

Le 10 décembre à 7 heures 30 est identifié le croiseur H.M.S Frobisher, ancien navire école de la Marine Britannique venant de Ceylan où il est stationné. Son commandant demande aussitôt les besoins du Triomphant et lui envoie trois officiers, une équipe d'une quinzaine d'hommes, 20 tonnes d'eau et des vivres frais qui seront renouvelés quelques jours après.

En même temps, les embarcations du H.M.S. Frobisher profitant d'un grand beau temps, viennent reprendre au Cedar Mills les 140 hommes que celui-ci hébergeait. J'arrive

le premier à bord du H.M.S Frobisher et j'y suis accueilli au sifflet « *On the board* » selon l'usage dans la marine et la présence sur le pont du commandant.

Je constate très vite que le commandant et ses officiers font de leur mieux pour nous recevoir à bord, de même, les équipages fraternisent sans difficulté. Le commandant me propose d'utiliser la radio du bord pour diffuser en français les nouvelles de la situation du Triomphant et les nouvelles de la guerre chaque jour à 11 heures. Il nous invite le dimanche à assister à l'office de l'église anglicane.

Le convoi se déplace à la vitesse de 8 noeuds puis 13,5 noeuds à partir du 14 décembre grâce à la mise en place d'une aussière de remorque plus grosse du Frobisher et aux manoeuvres du triomphant pour faire tourner les hélices.

Nous apprenons en fin de journée que le remorqueur Prudent remplacera bientôt le H.M.S Frobisher et que le Savorgna de Brazza commandé par le commandant Jubelin faisant route vers nous, a attaqué la veille un sous-marin.

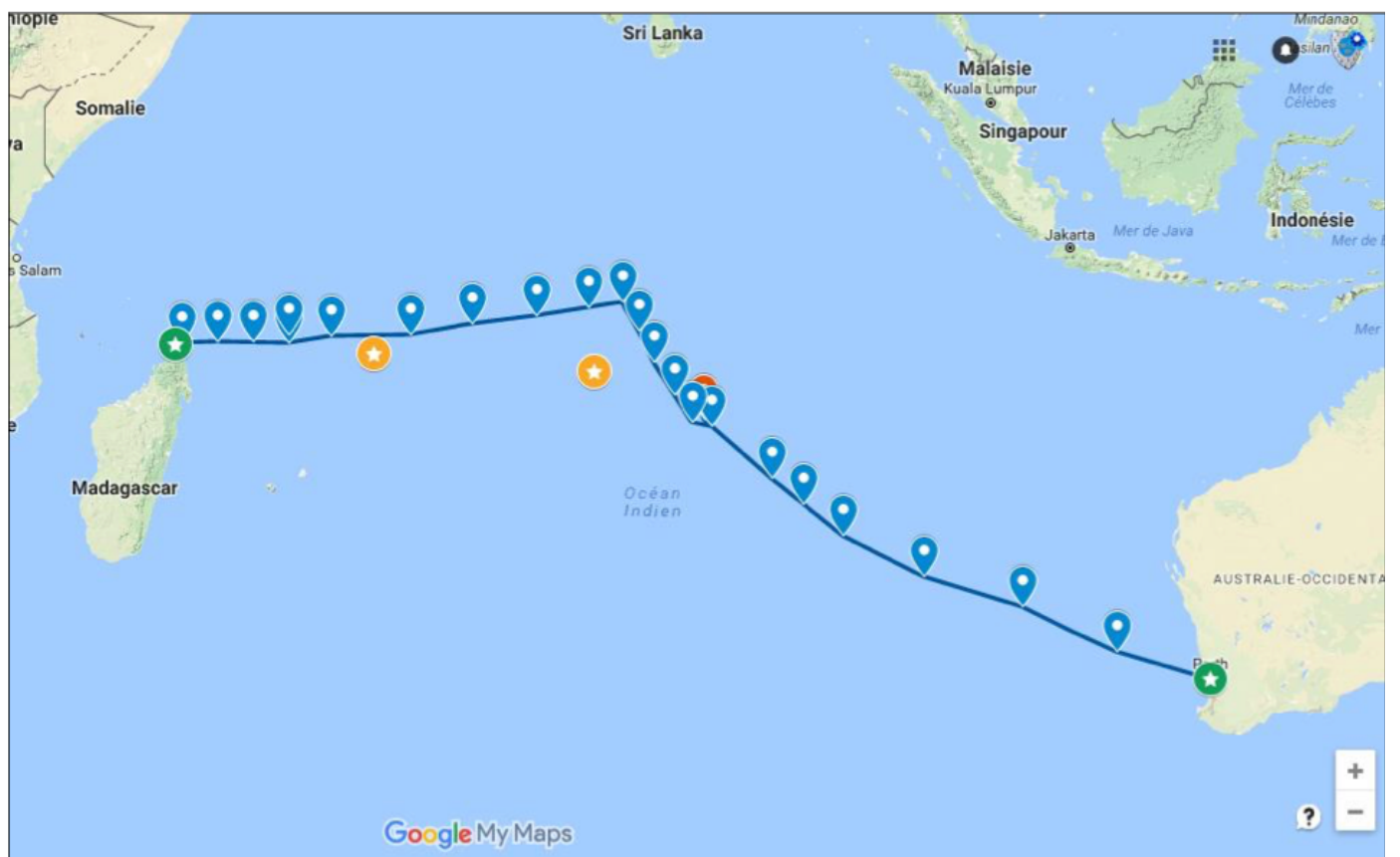
Le 15 décembre le H.M.S Frobisher et le Triomphant s'entendent pour transférer de l'un à l'autre les 140 hommes du Triomphant. plus tard, le remorqueur Prudent s'attelle à la remorque, alors le Frobisher prend le Triomphant à contre bord avec son équipage à la bande, sa musique jouant « La Marseillaise » et « La Marche Lorraine ».

Le 19 décembre à 19 heures, Le Triomphant et le Savorgna de Brazza arrivent en rade de Diego Suarez. Le Triomphant est amarré à couple du pétrolier Olympus, 24 jours 12 heures et 30 minutes après le départ de Fremantle.

Le lendemain, l'équipage a la joie de se trouver réuni à bord du Triomphant. Deux jours après, le navire rentre en cale sèche et chacun reprend son travail.

Commissaire général de 1ère classe
Joseph Canavaggio

(article paru dans la revue de « Association amicale des commissaires de la marine »)



Trajet (positions journalières à 12H00 en bleu, points A et B en orange, jour de l'avarie en rouge)

Contre-torpilleur
"LE TRIOMPHANT"

Traversée du "TRIOMPHANT"
de FREEMANTLE à DIEGO-SUAREZ
du 25 Novembre au 19 Décembre 1943

TRAVERSEE DU TRIOMPHANT de FREEMANTLE a DIEGO-SUAREZ
du 25 Novembre au 19 décembre 1945

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

25 NOVEMBRE -

Appareillé de FREEMANTLE à 13h.40 m locales en compagnie du pétrolier américain "CEDAR MILLS" de la Compagnie "Américan Pétroleum 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° 10E), vitesse du convoi 14 noeuds.
- 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 manoeuvre à chaque bâtiment du convoi
- Route sur Diégo-Suarez à 18 noeuds en passant par la position B ($12^{\circ}55$ S - $62^{\circ}0$ E.). Si l'état de la mer ne vous permet pas de ravitailler au point A, rallier pour mazouter Diégo-Garcia en compagnie du pétrolier.

26 NOVEMBRE -

Bonne brise d'E.S.E., mer houleuse E.S.E., beau temps.
Point à midi: $30^{\circ}37$ S - $109^{\circ}48$ E. route au 290,15 noeuds.

27 NOVEMBRE -

Point à midi: 28° S. - $103^{\circ}38$ E. route au 298, 14.5 noeuds.
Bonne brise d'E.S.E., mer houleuse E.S.E., beau temps.

28 NOVEMBRE -

Point à midi: $26^{\circ} 17$ S - $97^{\circ} 22$ E., route au 298, 14.5 noeuds.

29 NOVEMBRE -

Point à midi: $23^{\circ} 57$ S - $92^{\circ}.13$ 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 manoeuvre, la manche est écrasée entre les deux bâtiments. Le pétrolier n'a pas de manche de rechange.

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

...

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

Vitesse de remorquage 8 n 5 (1 chaudière en fonction, 1 rechauffée, 2 machines prêtes à fonctionner, vitesse maximum 27 noeuds, dépense journalière 30 tonnes, remorque sur croc prête à être larguée instantanément. Route au 311.

30 NOVEMBRE -

En remorque du "CEDAR MILLS", vitesse 8 noeuds 5, route au 300¹ Point à midi: 22°01 S - 89°34 E. Légère houle E.S.E. - Asdic² tombe en avarie (dome probablement brisé, impossibilité de réparer).

1° DECEMBRE -

Point à midi: 20°34S - 87°41 E.

Mis 2° chaudière on communication, fonctionnement en groupes séparés, paré à manoeuvrer. Assez forts houle d'Est. A 6h30, 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'neuro. 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 manoeuvrer 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 22h30 mis en route à 15 noeuds au 311 sur Diego-Garcia (distance 1160 milles). Je fais relever les sondes. Existant: 325 tonnes. Pour diminuer la consommation, je fais isoler la 2° chaudière en la gardant rechauffée.

2 DECEMBRE -

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. à 16h30 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 noeuds.

...

¹ 300 : donnée non certaine

² ASDIC : Acronyme de Anti-Submarine Detection Investigation Committee, est l'ancêtre du sonar actif.

A 16h45 quelques coups de roulis assez violents dus à la mer de l'arrière. Le vent tourne lentement au Sud sans forcer. Cependant vers 17 h, je signale au pétrolier: "afin de laisser passer devant nous centre dépression, vous propose réduire vitesse à 10 ou 12 noeuds."

A 17h.15 la vitesse du convoi est réduite à 12 noeuds.

De 17 à 20h le vent n'augmentant pas en force, 16 baromètre continuant à descendre, n'ayant reçu aucun avis de cyclone, je me trouve devant la situation suivante: ou bien prendre tout de suite le cap, on bien essayer de continuer encore quelques heures, espérant une amélioration, de manière à ne pas perdre de temps.

Si je fais demi-tour je n'aurai plus suffisamment de rayon d'action pour arriver à Diego-Garcia: je n'ai plus aucun moyen de ravitailler avant l'arrivée, les manches à incendie ayant été arrachées la veille au soir lorsque la remorque a cassé. Il me faudra donc arriver à la remorque à Diego-Garcia (sans Asdic), ou des activités sous-marines ennemies nous ont été signalées avant notre départ de FREEMANTLE. Vitesse réduite à 12 noeuds, le bâtiment tient très bien, la situation n'a rien d'inquiétant. Je décide de continuer. Le temps est très maniable, le vent n'a pas augmenté et continue à tourner lentement vers le Sud.

A 20h 15 la baromètre continuant à descendre, par mesure de sécurité je donne l'ordre de mettre la 2^e chaudière on communication. Visibilité faible. Tenu contact du convoi au RADAR, distance 4 000 mètres.

A 20h45, violent coup de roulis sur tribord (vent d'E.S.E.6, mer 6) Engagé. Stoppe immédiatement puis pris le cape par babord, route au 160: Babord en avant lent, Tribord en avant normale (vitesse 6 à 7 noeuds). Afin de ne pas rompre le silence T.S.F., je ne préviens pas le pétrolier.

A 21h 45, violent coup de roulis, chute de pression à la chaudière arrière par suite de fortes rentrés d'eau par les aspirations des turbo-ventilateurs de chauffe et d'aération. Panneaux d'aération de la machine avant endommagés, désamorçage de la dynamo en fonction, court-circuit dans les martinys machine chaufferies. Rechauffe de tous les auxiliaires. Diminue de vitesse: Babord stoppe, T d en avant demi.

A 22 heures, chaudière arrière bas les feux par suite de nouvelles rentrées d'eau par les aspirations de ventilateurs.

A 22h50 le bâtiment donne un violent coup de roulis sur babord, ne se relève pas et reste couché du côté du vent avec une bande moyenne de 15°. Donne immédiatement ordre de redresser. Après 10 minutes environ et afin de ne pas avoir toutes les superstructures arrachées par la mer du côté du vent, je prends: la cape par Td B d en en avant lente, Td stoppe. Vitesse 1 à 2 noeuds. Le bâtiment gouverne mal et se couche violemment au roulis. La chaufferie AR, envahie par la vapeur (évaporation d'eau salée sur les tuyautages) est intenable. Les auxiliaires sont stoppés: La chaudière est isolée, le compartiment est évacué.

A 22h40, fait appeler le Commandant en Second sur la passerelle. Il est introuvable à bord. A ce moment, le vent est passé au S.S.E.

...

et a légèrement forcé (force 7). La baromètre descend rapidement. Par suite de la bande et du roulis désamorçage fréquent des pompes de circulation et des pompes à huile. La dynamo arrière en fonction désamorce. Passe sur la dynamo avant.

A 23h. la bande s'est accentuée d'environ 5°. Donne l'ordre de redresser dans le minimum de temps par tous les moyens possibles.

A 23h 05, rempli citerne Td, répare sur citerne Bd.

A partir de 23h30 la situation se détériore rapidement.

Fait appeler par trois fois l'Ingénieur-mécanicien chef de Service que l'on n'arrive pas à joindre. Incendie dans le martiny passerelle machine avant. Téléphone en avarie. Liaisons coupées. Le bâtiment à maintenant une bande moyenne d'environ 25°.

A 23h15, 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.

25h.50 - Cependant, la bande s'est encore accentuée, les pompes à huile se désamorcent, les dynamos déclanchent et ne peuvent être remises en route. L'éclairage de secours fonctionne normalement.

3 DECEMBRE -

A partir de 24h. 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 h50.

A 02h10 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 02h15, renvoyé l'enseigne de vaisseau de quart avec ordre 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 02h15, le baromètre commence à remonter.

A 02h50, deux hublots arrachés au Td avant dans le poste équipage N°1. Voies d'eau immédiatement bouchées avec hamacs, puis paillets coloms.

A 02h45, donne l'ordre de faire vider la citerne Bd à la cale de la chaufferie arrière.

A 03h15, envoyé une 2° fois l'enseigne de vaisseau 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 Td.

A 03h30, vent de S.S.E. force 9, per 6 à 7. Le baromètre remonte, Le bâtiment se redresse légèrement. A la suite des mouvements effectués, la bande a été réduite à 20°. Le bande est diminuée de

...

10° environ. Le bâtiment est extrêmement 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.04h10, la bande s'accroît à nouveau de façon inquiétante.

A 04h15, 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 04h15, la machine arrière est stoppée.

A 04h35, bas les feux chaudière N° 1 (eau dans le mazout) impossibilité de rallumer.

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

Position S.O.E. à 05 heures du matin: 16°40S.83°10E.

A 05h 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 Bd est entièrement sous l'eau, le pont de la teugue et la plage avant à Bb 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 Td, quelques hommes sont assis sur la coque à l'arrière.

Je constate alors seulement après les avoir fait appeler plusieurs fois sans succès, la disparition du Capitaine de Frégate BOURGINE et du médecin de 1° classe PONTIVY.

Je suis persuadé que le bâtiment est perdu. Je donne ordre aux hommes de quart sur le passerelle 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.

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 06h30, 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 servomoteur est noyé 1 mètre au-dessus du parquet, le tunnel Bd 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 seau pour étaler la voie d'eau. Cette chaîne fonctionnera jour et nuit pendant 5 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 désamorcent 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 amarées inspectent le pont à babord à la recherche des voies d'eau. Constate la disparition d'un panneau étanche à chacune des soutes 4 et 6 et de la porte Bd 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 derive 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°20E

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 14h15, le pétrolier apparaît (voir messages échangés).

4 DECEMBRE -

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 06h15, je réunis l'équipage pour lui expliquer la situation: n'ayant qu'une quantité d'eau extrêmement limitée, me trouvant à 1200 milles de toute terre, ne sachant combien durera de 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 pompe Japy (6 pompes) avec le personnel restant à bord.

Ces équipes fonctionneront jour et nuit pendant 6 jours.

Prépare de la remorque.

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

5 DECEMBRE -

Point à midi: 17°22S - 83° 39 E

Matinée: vent N.W. force 5 - grosse houle.

Evacuation terminée à 11h30.

Gite moyenne 30°. Envoyé la remorque par deux fois, file 5 maillons sur l'extrémité de remorque.

Après-midi: Leger vent de N.E. - Mer belle.

Remorque passée à 17h20. Mise en route vitesse 3 noeuds. Gouverne à bras, route au 335.

Dans la nuit "CEDAR.MILLS" rend compte à Colombo.

6.DECEMBRE -

Point à midi: 17° 04 S - 82°32 E.

Vent N.E. force 1, merl. vitesse remorquage 6 noeuds, 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 marinières 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 la machine avant (tuyautage de 120 m/m). Deux officiers-marinières et un 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 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. Le relève des sondes montre que Sommes lourds de 95 tonnes sur babord. Afin d'éviter que les carènes liquides intérieures puissent passer de Bd a Tb, 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 veilleurs s'occupe pendant ce temps de la mise en ordre et la propreté de l'intérieur du bâtiment et de la désinfection des locaux habités.

Il n'y a pas d'eau douce pour se lever. Le peu d'eau restant est conservé pour la boisson et la cuisine.

7 DECEMBRE -

Point à midi: 15°25 S. - 81°28 E.

Vente S.E. force 2 à 3, mer 2, vitesse de remorquage 5 noeuds.

Continue pompage toute le journée.

Route au 525.

8 DECEMBRE -

Point à midi: 13° 31 S - 80° 06 E.

Vent S.E. force 2 à 5, mer 2, vitesse de remorquage 5 noeuds, route au 325.

Dans le 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 13h30, je réunis à nouveau l'équipage et lui promet de hisser le petit pavois si le bâtiment est remis dans ses lignes d'eau normales le lendemain soir.

9 DECEMBRE -

Point à midi: 11° 22S - 79° 04 E

Vent E.S.E.1 - En remorque de "CEDAR MILLS" à 5 noeuds, route Au 350.

Vide compartiments dans la matinée.

A 1h30, commence à redresser.

à 16h30, bâtiment droit.

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

...

10 DECEMBRE -

Point à midi: 9°32S - 78°03 E

Vent O-Mer00. En remorque de "CEDAR MILLS" à 5 noeuds route au 350.

A 07 h 30v identifié H.M.S. "FROBISHER" - Stoppe. Le Commissaire nous demandes 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 16h.10 et procède vers sa destination.

A 17h.35, en remorque du FROBISHER route à 260 vitesse 8 noeuds.

11 DECEMBRE -

Point à midi: 09°54 S - 75°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 Bd (groupe AR) et de désaccoupler l'arbre Td (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 DECEMBRE -

Point à midi: 10° 22S - 72° 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 roule au 260, vitesse 10,5 noeuds.

13 DECEMBRE -

Point à midi: 10°58S - 68°22E

Vent S.S.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 Bd.

Dans la journée, visite de tous les éjecteurs (voir annexe).

...

14 DECEMBRE -

Point à midi: 11°44 S - 64° 21 E

Vent S.E. 1 à 2, mer 1 à 2 - En remorque du FROBISHER, même route, même vitesse.

Vers 12 heures, mis groupe AR en fonction.

A 14 heures, stoppe. Mise en place émerillon la fourche sur notre Chaine et desaccouple arbre machine avant.

16h50, mis en route au 260 en remorque, vitesse 13,5 noeuds Hélice entraînée.

J'apprends dans la journée que le remorqueur "PRUDENT" vient à Notre rencontre pour relever le FROBISHER et que la "SAVORGNAN de BRAZZA" qui nous rallie a rencontré et attaqué un sous-marin le veille. Le "BRAZZA" nous rallie à 20h 50.

15 DECEMBRE -

Point à midi : 11°41 S - 59° 18 E.

Vent E. force 1, mer 1, en remorque du FROBISHER route au 285 vitesse 13,5 noeuds.

A 14h30, aperçu remorqueur "PRUDENT".

A 15h15, FROBISHER stoppe et passe la remorque au "PRUDENT".

A 16h30, 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 heures, en remorque du "PRUDENT" route au 266, vitesse 7 noeuds.

Vers 19 heures, 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 conservé les turbines rechauffées pour être prêt, à larguer la remorque si, en cas d'attaque, une manoeuvre de dérobement se montrait nécessaire.

Je ne pourrais rallumer que le lendemain dans la nuit.

16 DECEMBRE -

Point à midi: 12° 09 S - 11° 42 S - 56° 35 E.

Vent N. 2 mer 2, en remorque du "PRUDENT", route au 266, vitesse 7 noeuds.

A 14h.15 remorque casse.

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

...

17 DECEMBRE -

Point à midi: 12° 04 S - 54° 18 E.

Vent E.N. 1, mer 1, en remorque du "PRUDENT", route au 265, vitesse 5,5 noeuds.

Allume dans la nuit la chaudière 3. Dans la matinée, rechauffe 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 DECEMBRE -

Point à midi: 12°12 S - 52° 01 E.

Vent S.E. 1, mer 1, en remorque du "PRUDENT" même route, même vitesse.

19 DECEMBRE -

Point à midi: 12° 09 S - 49° 42^E.

Vent S.S.E. force 3, mer 3, route 265 en remorque du "PRUDENT" vitesse 5/5 noeuds.

A 08h00, aperçu la terre.

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

Amarré à couple du pétrolier OLYMPUS, 24 jours 12 heures 30 minutes après départ de FREEMANTLE.

S'IL M'EST PERMIS D'AJOUTER UN COMMENTAIRE PERSONNEL A LA FIN DE CETTE RELATION AUSSI OBJECTIVE QUE POSSIBLE DES FAITS QUI SE SONT DEROULES PENDANT CETTE LONGUE ET DIFFICILE TRAVERSE, J'ECRIRAI D'ABORD COMBIEN CHACUN DE NOUS A ETE PROFONDEMENT TOUCHE ET S'EST SENTI MORALEMENT SOUTENU PAR CETTE GRANDE CAMARADERIE DE LA MER QUE NOUS ONT TEMOIGNE TOUR A 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 TRAGIQUE A DES HOMMES QUI, POUR LA PLUS GRANDE PART ET A TOUS LES GRADES, ONT SU SE MONTRER AUSSI COURAGEUX ET AUSSI BRAVES.

--O--

Contre-torpilleur "LE TRIOMPHANT"

3 décembre 1943 à 05h00

50°
4500 Tx

3 décembre 1943 à 09h00

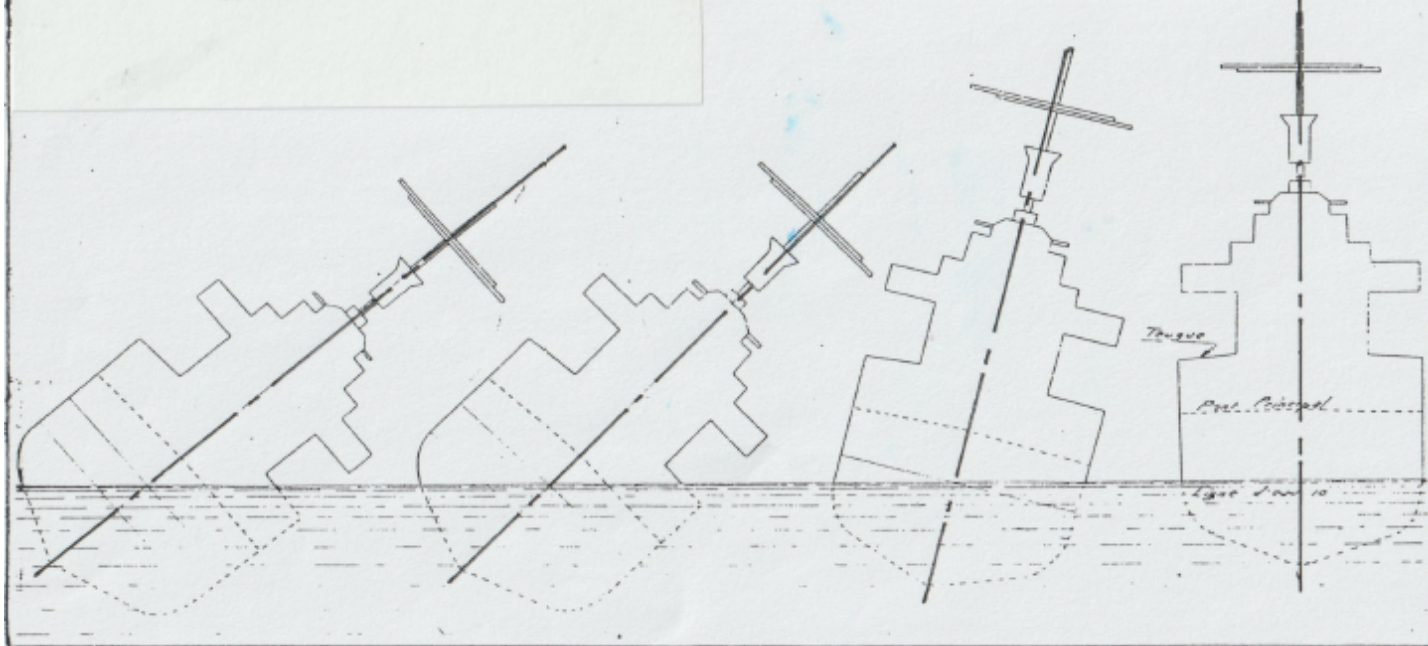
45°
4500 Tx

9 décembre 1943 à 09h00

15°
3200 Tx

9 déc. 43 à 16h00

0°
2900 Tx





AUSTRALIAN WAR MEMORIAL

P05103.005

Document 4 - LE TRIOMPHANT, photographie datée du 2 décembre 1943 après les avaries liées au cyclone, l'équipage met en place, par l'extérieur, une tape pour obturer une brèche (Australian War Museum, référence P05103.005, document dans le domaine public)



AUSTRALIAN WAR MEMORIAL

P05103.006

Document 5 - LE TRIOMPHANT, photographie datée du 2 décembre 1943 après les avaries liées au cyclone (Australian War Museum, référence P05103.006, document dans le domaine public)





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. (Collection L. Membré)



Le 09 décembre 1943, Le Triomphant est droit, les premiers instant de « détente et de joie »
(Collection L. Membré)