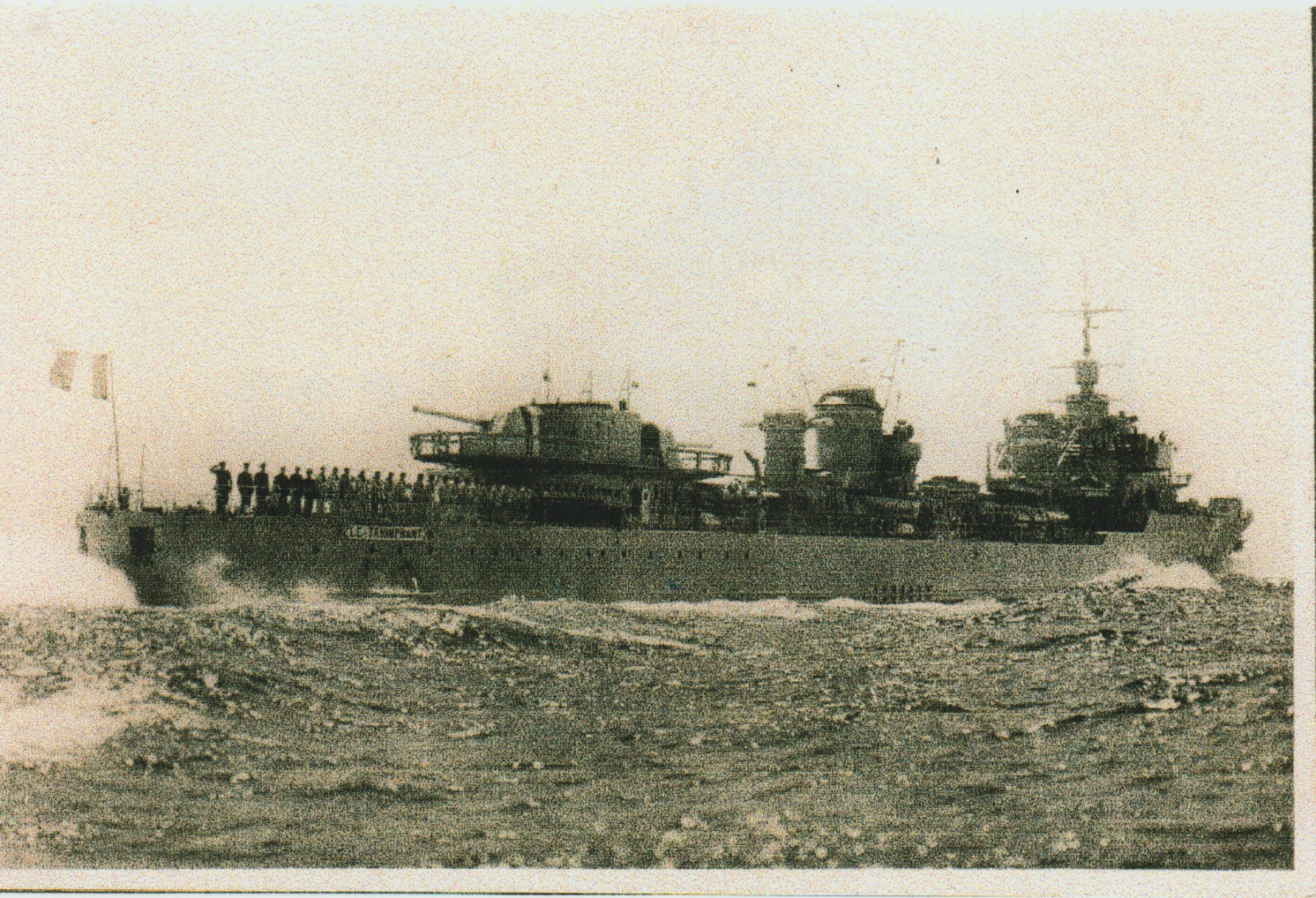








D.Poutriv

Canavaggia

Mequin

P.S.-J

Girardon

Gallevet

Aubayneau

Gilly

Patou

Roussin
(engineer)

Stencel

Darfeuille

Les bâtiments de surface des F. N. F. L.

Croiseur Léger «le Triomphant»

Pendant cinq ans, des navires de construction française armés par des caisses. N. F. L. ont combattu, aux cotés des forces alliées, sur presque toutes les mers du globe, de Mourmansk au Pacifique Sud, au prix de grosses difficultés.

L'ensemble était disparate, contre-torpilleurs, avisos coloniaux, avisos dragueurs, sous-marins, corvettes, sans oublier les bâtiments de la marine marchande, paquebots, cargos et pétroliers.

Certains bâtiments étaient des navires légers, rapides, prévus pour des raids en Méditerranée et qui n'étaient pas conçus pour des missions de longue durée exigeant robustesse et endurance.

Les avaries furent fréquentes et les réparations effectuées dans des chantiers étrangers, surchargés, se heurtèrent au manque de pièces de rechange et d'innombrables difficultés techniques.

Toutefois, la plupart de ces bâtiments, tels «le Triomphant», réussirent à rester à la mer près de la moitié du temps.

Pour toutes ces raisons, le maintien en opérations de tous ces navires a constitué pour les F. N. F. L. un bel exploit.

Pas de titres prestigieux de bataille, car c'est dans l'anonymat et à l'ombre de la gloire que se déroulèrent les aventures du «le Triomphant» dans son odyssée autour du monde.

«Le Triomphant» appartenait à la série de six contre-torpilleurs du type «le malin» considéré comme particulièrement réussi. Lancé en 1934 aux ateliers et chantiers de France, «le Triomphant» était entré en service en 1936.

«Le Triomphant» fut saisie par les Britanniques le 3 juillet 1940 et réarmé le 28 août sous Commandement français.

Il fut d'abord remis le 2 septembre au Capitaine de Frégate Wietzel, avant d'être confié au Capitaine de Frégate. P. Auboyneau.

Le bâtiment subit une refonte de son armement anti-aérien et des réparations dans les compartiments machines et chaudières pour prendre la mer le 12 décembre vers la Clyde.

De retour à Plymouth le 30 avril 1941 un nouveau séjour fut imposé par la situation de l'appareil moteur (réparation ou changement de l'hélice tribord, vérification du lignage de l'arbre tribord, installation du radar, et remplacement du gyrocompas Anschütz par un Sperry).

Le navire quitta Plymouth le 31 juillet pour une mission dans le pacifique en raison "des difficultés que notre mouvement rencontre actuellement à Tahiti" "et des menaces japonaises qui se font jour...".

"Le Triomphant" arriva à Sydney le 10 novembre 1941 après une très mauvaise traversée avec ses glissières de la pièce 2 défoncées par la mer et des avaries à la machine bâbord, si bien que son immobilisation se prolongea beaucoup plus longtemps qu'il n'avait été initialement prévu.

Après quelques missions de convoi et l'évacuation des îles Nauru (Pleasant) et Océan (Paanopa) situées sur l'équateur respectivement à 400 et 250 milles à l'ouest de l'archipel des Gilbert, (Nauru est sous mandat britannique depuis 1920 ; Océan, annexé par la Grande-Bretagne en 1901 est le siège du gouvernement des Archipels Ellice et Gilbert) l'entrée du "Triomphant" en réparation à Sydney au mois de mars 1942 coïncidait avec la réorganisation du commandement des F. N. F. L.

Par décret du 4 mars 1942, le capitaine de vaisseau P. Auboyneau est nommé Contre-Amiral à titre temporaire et désigné pour remplacer l'Amiral Muselier démissionnaire de ce poste de Commissaire National à la Marine.

L'intérim du commandement du " Triomphant" a été assuré du 30 mars au 23 juillet 1942 par le Capitaine de Frégate P. Gilly officier en second.

Le choix du nouveau commandant s'est porté sur le Capitaine de Vaisseau P. Ortoli, chef de l'Etat-Major particulier du Général de Gaulle qui, désigné le 27 mars, ne put quitter Londres que le 17 mai pour rallier son nouveau poste. Au moment où l'on croyait "le Triomphant " disponible en Australie, le 25 décembre 1942, la question de son utilisation fut posée à nouveau par l'Etat-Major des F. N. F. L.

Dans sa réponse, le Commandant Ortoli fit valoir que :

- Tout ce qui pourrait être comme l'envoi du bâtiment vers un théâtre d'opération peu actif causerait à l'équipage une vive et sérieuse déception ;
- Qu'étant donné l'attention et les soins accordés par les autorités australiennes et américaines aux préparations du «triomphant», il paraissait souhaitable de ne pas frustrer ces autorités d'un bâtiment sur lequel elles comptaient ;

- Que de toute façon les stocks de remplacement (munitions, torpilles, etc.) se trouvaient en Australie.

Sur ces entrefaites d'ailleurs, la disponibilité du bâtiment se retrouvera une fois de plus mis en cause.

Le 8 janvier 1943, le « triomphant » devait entrer en cale sèche à Williamstown (Melbourne) à la suite d'une importante rentrée d'eau de mer au presse-étoupe de la ligne d'arbre bâbord, celle qui avait été déjà réparée à l'été 1940 à la suite des avaries consécutives à des explosions de bombes lors du raid de la 8^e D.C.T. dans le Skagerrak au moment de la campagne de Norvège.

On décida d'enlever l'hélice bâbord pour permettre au « triomphant » une certaine activité avec une seule machine pendant le temps nécessaire à la confection d'une nouvelle chaise, et le bâtiment reprit du service actif dans ces conditions le 29 janvier 1943 pour de nombreuses patrouilles et escortes de convois. Le 28 février, nous escortâmes "L'Ile-de-France, le Queen Mary et l'Aquitania" transportant la 9^{ème} division australienne (les Tobrouk Rat's), pour leur retour en Australie.

Du 26 mai au 17 juin 1943, le « triomphant » est échoué en cale sèche à Melbourne (Williamstown) pour mise en place de la nouvelle chaise et le 29 après essais, il reprenait la mer vers Sydney.

Les autorités navales américaines eurent besoin du « triomphant » pour assurer des missions d'escorte dans les eaux de Nouvelle Guinée.

Immobilisé à Sydney du 9 septembre au 8 novembre 1943, il change de commandant le 15 septembre (Capitaine de Vaisseau P. Ortolé remplacé par le Capitaine de Vaisseau P. Gilly) et doit à ce moment rentrer en Méditerranée par l'océan Indien pour être incorporé à la 10^{ème} Division de croiseurs légers conformément aux accords passés par l'Etat-Major général à Alger avec l'amirauté britannique.

Avant notre départ nous reçûmes un télégramme du Naval Board «australian Station» dont voici la traduction :

"Commandant du C.T. "le Triomphant"

"Le Naval Board désire exprimer à vos Officiers et à votre Equipage toute sa reconnaissance pour la façon dont les importantes missions d'escorte confiées au « triomphant » dans des conditions très difficiles ont été exécutées.

La tâche a été monotone mais nécessaire si l'on réalise qu'environ 300000 tonnes de matériel essentiel à l'effort de guerre, et des milliers d'hommes de troupe ont pu, sous votre garde, être transportés sans aucune perte.

Le Naval Board partage avec vous l'espoir, certainement plus cher à vos cœurs, que vous soyez d'ici peu aux prises avec l'ennemi.

Il ne doute pas que, le moment venu, les efforts réunis de votre Equipage n'aboutissent à une action d'éclat."

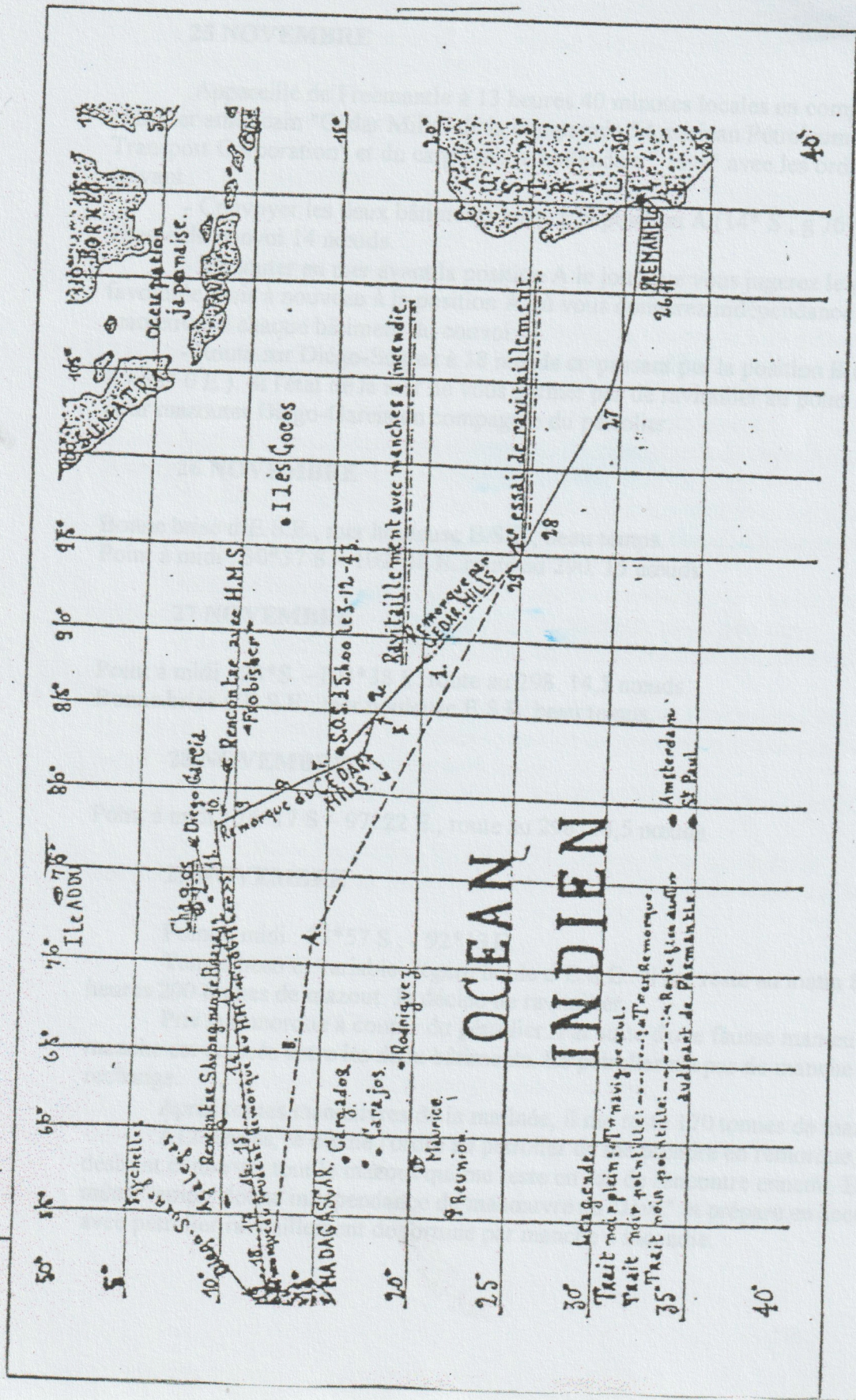
Les efforts méritoires accomplis pendant ces trois années n'ont pas été récompensés. Si "le Triomphant" a pu exécuter un certain nombre de missions utiles et parfois dangereuses, il n'a jamais eu l'occasion de faire usage de ses armes, sauf pendant les attaques aériennes survenues pendant son séjour au port en Grande-Bretagne.

Suivant les propres termes d'un de ses Commandants «le Triomphant» qui est un bâtiment de raid est employé comme un bâtiment de servitude"

Son envoi dans le Pacifique, pour des raisons essentiellement politiques, était contre indiqué du point de vue technique, et la prolongation de cette mission, bien au-delà des prévisions initiales du commandant F. N. F. L. eut des conséquences matérielles regrettables qui vont être aggravées encore à la suite du typhon dans lequel le bâtiment faillit se perdre au mois de décembre 1943 lors de son voyage de retour en Méditerranée.

ANDRÉ ARAÇOND

à Ilacé,
par ce graphique,
cette terrible traversée
d'Australie à Madagascar
où « Le Triomphant »
dut affronter un cyclone
que la météo
n'avait pas prévu.
Le commandant
et le médecin du bord
disparurent dans la
tempête,
la moitié de l'équipage
fut évacuée.
Pourant « Le Triomphant »
réussit à rejoindre
Diégo-Suarez,
mais à quel prix !



TRAVERSEE DU TRIOMPHANT DE FREEMANTLE A DIEGO-SUAREZ

du 25 novembre au 19 décembre 1943

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

25 NOVEMBRE

Appareillé de Freemantle à 13 heures 40 minutes locales en compagnie du pétrolier américain "Cedar Mills" de la compagnie "Américan Pétroleum Transport Corporation" et du cargo mixte hollandais "Java" avec les ordres suivant :

- Convoyer les deux 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° 0 E.). Si l'état de la mer ne vous permet pas de ravitailler au point A, relier 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° 37 S – 109° 48 E. route au 290. 15 nœuds.

27 NOVEMBRE

Point à midi : 28° 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 variable- 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.

À 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 ennemi. 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 de 8,5 nœuds. (une chaudière en fonction, une réchauffée, deux machines prêtes à fonctionner, vitesse maximum de 27 nœuds, dépense journalière trente 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 : 21°01 S – 89°34 E.

Légère houle E.S.E.

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

1^{er} DECEMBRE

Point à midi : 20°34 S – 87°41 E.

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

À 6 heures 30, le pétrolier stop. Raccourci la remorque à 50 mètres. Ravitaillement de fortune par manche à incendie, deux bâtiments stoppent, 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 Diégo-Garcia avec 100 tonnes restantes.

À 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 deux à trois minutes pour me tenir entre vingt et quarante mètres du pétrolier.

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

À 20 heures 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.

À 22 heures 30, mise en route à 15 nœuds au 311 sur Diégo-Garcia (distance 1160 milles).

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

2 DECEMBRE

Point à midi : 17°03 S – 83°15 E.

Vent d'E.N.E se lève devant la matinée. Baromètre baisse légèrement. Dans le début de l'après-midi, le vent passe à l'Est. Force 4.

À 16 heures 30, le vent d'Est est passé : Force 5. Le baromètre continue à baisser lentement. La mer est de l'arrière, de vitesse de houle l'environ 16 nœuds.

À 16 heures 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 : "Afin laisser passer devant nous centre dépression, vous propose de réduire vitesse à 10 ou 12 nœuds."

À 17 heures 15 la vitesse du convoi était réduite à 12 nœuds.

De 17 à 20 heures, le vent n'augmentant pas en force, le baromètre continuant à descendre, n'ayant reçu aucun avis de cyclone, je me trouve devant la situation suivante : ou bien prendre le cap, ou bien essayer de continuer ou 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 Diégo-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 Diégo-Garcia (sans Asdic), où des activités sous-marines ennemies nous ont été signalées avant notre départ de Freemantle.

Vitesse réduite à 12 nœuds, le bâtiment tient très bien, la situation n'a rien d'inquiétant. Je décide de continuer. Le temps est très variable, le vent n'a pas augmenté et continue à tourner lentement vers le Sud.

À 20 heures 15, le baromètre continuant à descendre, par mesure de sécurité, je donne l'ordre de mettre la deuxième chaudière en communication. Visibilité faible. Tenu contact du convoi au radar, distance 4000 mètres.

À 20 heures 45 violent coup de roulis sur tribord (vent d'E.S.E. 6). Engagé. Stoppe immédiatement puis pris le cap par bâbord, route au 160 : Bâbord en avant lent, tribord en avant normal (vitesse 6 à 7 nœuds.). Afin de ne pas rompre le silence TSF je ne préviens pas le pétrolier.

À 21 heures 45 violent coup de roulis, chute de pression à la chaudière arrière par suite de fortes rentrées 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. Réchauffe de tous les auxiliaires. Diminue de vitesse : Bâbord stoppe tribord en avant demi.

À 22 heures, chaudière arrière bas les feux par suite d'une nouvelle rentrée d'eau par les aspirations de ventilateurs.

À 22 heures 30, le bâtiment donne un violent coup de roulis sur bâbord, ne se relève pas et reste couché du côté du vent avec une bande moyenne de 15°. Donne immédiatement ordre de redresser. Après dix minutes environ et afin de ne pas avoir toutes les superstructures arrachées par la mer du côté du vent, je prends le cap par tribord bâbord en avant lente, tribord stoppe. Vitesse 1 à 2 nœuds. Le bâtiment gouverne mal et se couche violemment au roulis. La chaufferie AR, envahie par la vapeur (évaporation d'eau salée sur les tuyautages) être intenable. Les auxiliaires sont stoppés : La chaudière est isolée, le compartiment est évacué.

À 22 heures 40, fait appeler le Commandant en Second sur la passerelle. Il est introuvable à bord. À ce moment, le vent est passé au S. S.E. et a légèrement forcé (force 7). Le baromètre descend rapidement. Par suite de la bande et du roulis, désamorçages fréquents des pompes de circulation et des pompes à huile. La dynamo en fonction désamorce. Passe sur la dynamo avant.

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

À 23 heures 05, remplit citerne tribord, répare sur citerne bâbord.

À partir de 23 heures 30, la situation se détériore rapidement. Fait appeler par 3 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 a maintenant une bande moyenne d'environ 25*.

A 23 heures 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 bâbord, que le redressement est en cours, qu'il y a de l'eau dans les cales des deux machines et de la chaufferie en fonction, mais que les pompes de cale fonctionnent et que les éjecteurs sont mis en route quand nécessaire.

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

3 DECEMBRE

A partir de 24 heures, 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 heures 50.

À 2 heures 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 2 heures 15, renvoyé l'Enseigne de Vaisseau de quart avec ordre de se faire rendre compte de la dernière ronde de sécurité. L'arrière signal rentrée d'eau importante au tunnel bâbord.

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

A 2 heures 15 le baromètre commence à remonter.

A 2 heures 30, deux hublots arrachés attribuent tribord avant dans le poste d'équipage n° 1. Voies d'eau immédiatement bouchées avec hamacs, puis paillet Collomes.

A 2 heures 45 donne l'ordre de faire vider la citerne bâbord à la cale de la chaufferie arrière.

A 3 heures 15, envoie une troisième 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 3 heures 30, vent de S. S. E. force 9, mer 6 à 7. Le baromètre remonte, le bâtiment se redresse légèrement. À la suite de mouvements effectués, la bande a été réduite à 20*. La bande est diminuée à 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 kg. Rentrée d'eau de mer par les ventilateurs.

A 4 heures 10 la bande s'accroît à nouveau de façon inquiétante.

A 4 heures 15 vent de S. force 10, mer 7. L'Enseigne de Vaisseau 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

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



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 4 heures 15, la machine arrière est stoppée.

A 4 heures 35, bas les feux chaudière 1 (eau dans le mazout) impossibilité de rallumer.

A 4 heures 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.S. à 5 heures du matin : 16° 40 S. 83° 10 E.

A 5 heures 10, vent de S.S.W. force 11 à 12, mer 7. La bande atteint 50*. J'envoie au poste de TSF ma position avec ordre de transmettre S.O.S. tous les quarts d'heure. Le spectacle est impressionnant. Le pont bâbord est entièrement sous l'eau, le pont de la teugue et la plage avant à bâbord sont recouverts sur une largeur d'un 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 Bourguine et du Médecin de Première Classe Pontivy.

Je suis persuadé que le bâtiment est perdu. Je donne ordre aux hommes de quart sur la 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 bâbord 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 de la plage avant entonnent la Marseillaise.

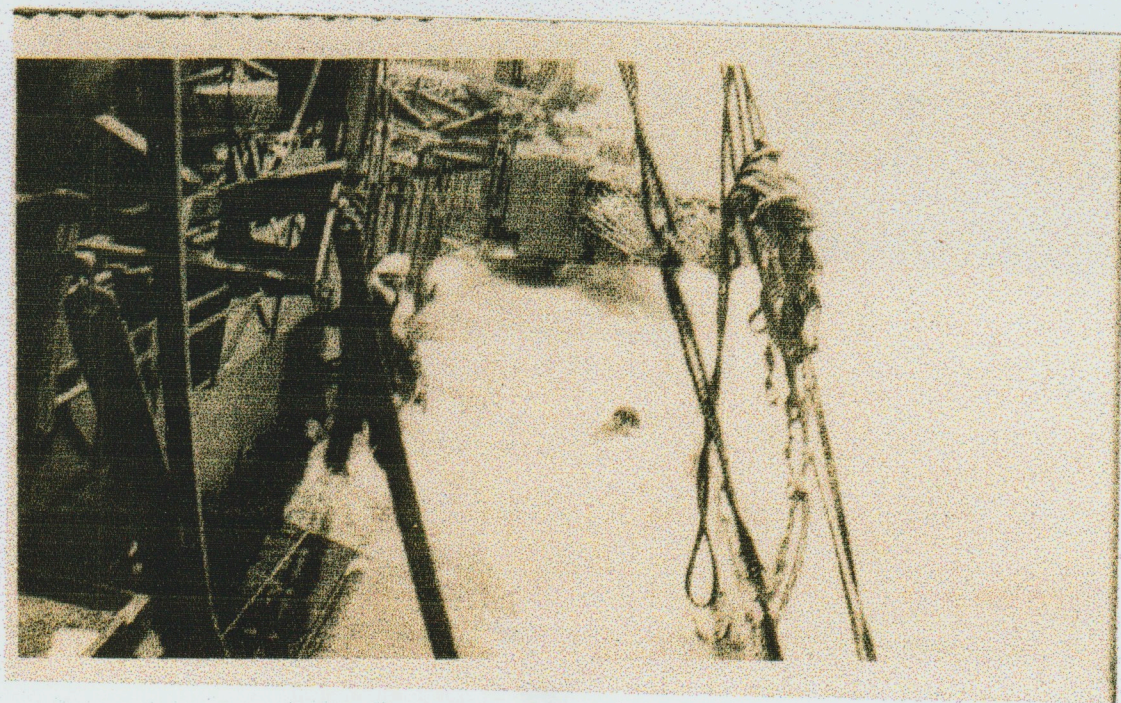
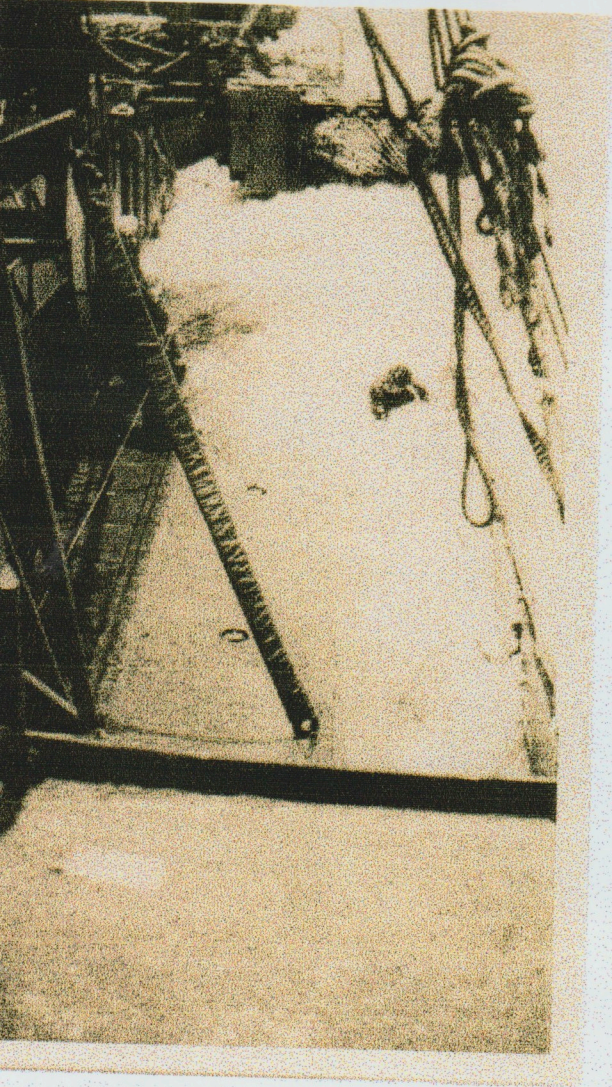
La scène ne manque pas d'une tragique grandeur.

A 6 heures 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'environ 75 centimètres au-dessus du parquet inférieur, le compartiment du servomoteur est noyé un mètre au-dessus du parquet. Le tunnel bâbord et la maille vide d'accès sont remplis. Au poste d'équipage n° 3, la tranche D, le niveau d'eau atteint le plafond à bâbord et montre rapidement.

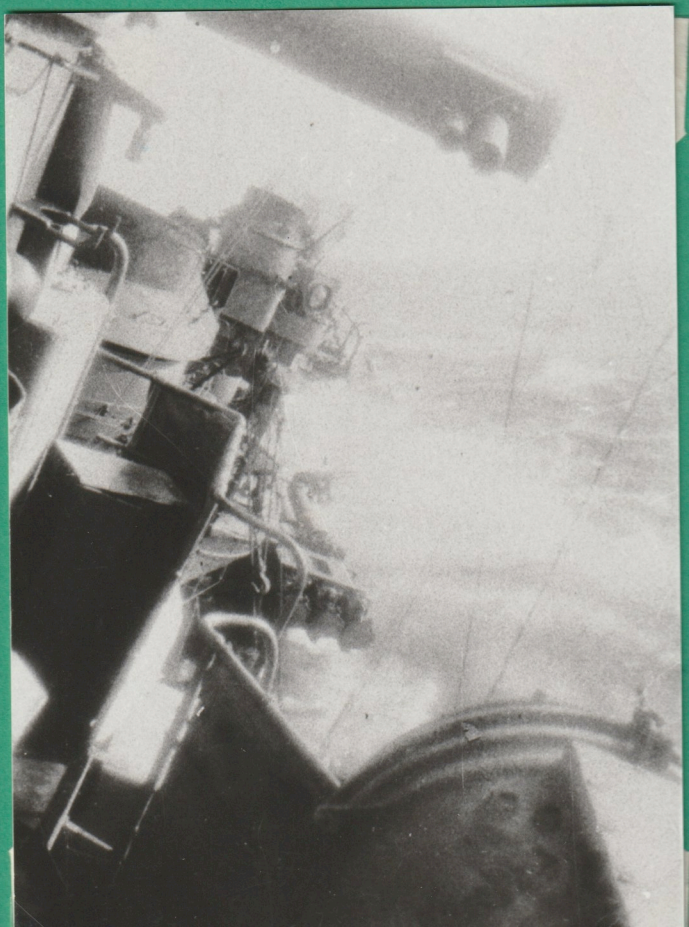
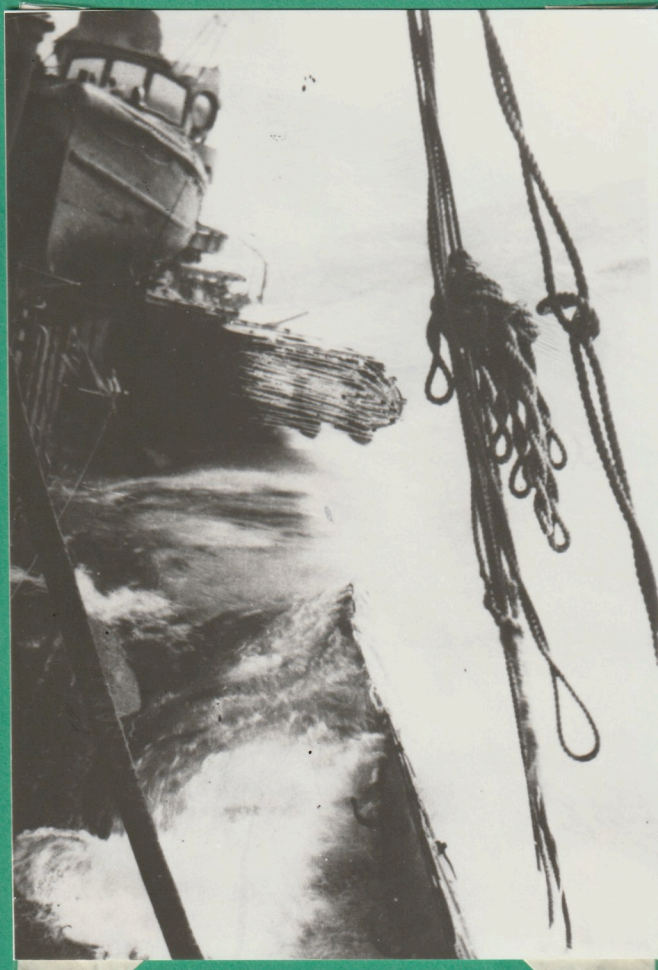
Organise immédiatement une chaîne de sceau pour étaler la voie d'eau. Cette chaîne fonctionnera jour et nuit pendant trois jours, jusqu'au moment où, la voie d'eau contrôlée, le compartiment sera complètement asséché.

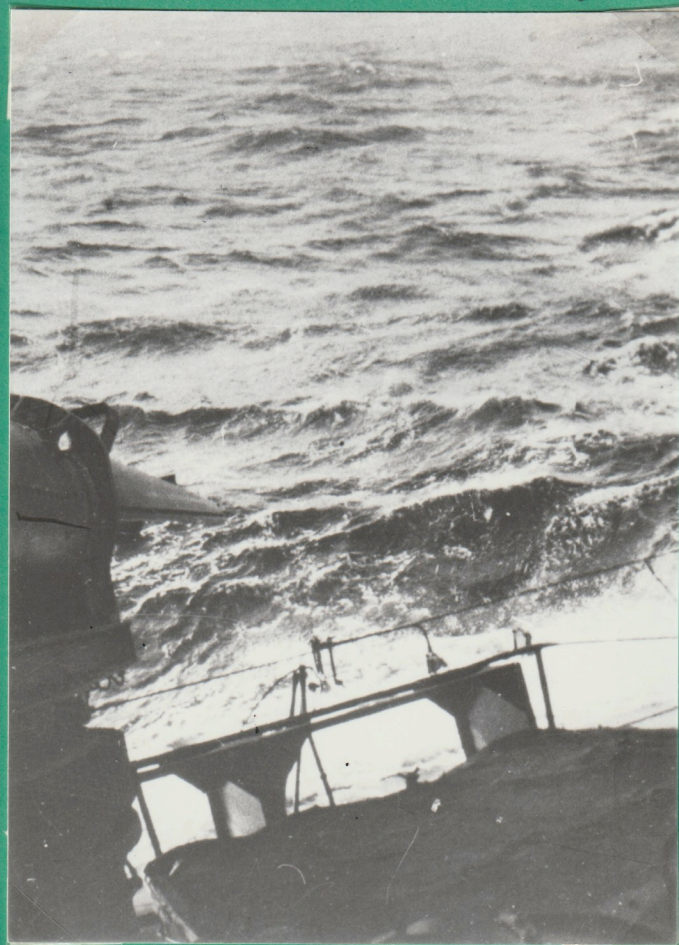
En même temps, je donne l'ordre de faire jeter à la mer tous les poids mobiles de bâbord (embarcation, torpilles, grenades). Des hommes amarrent par plusieurs filins, désamorcent torpilles et grenades avant qu'elles ne soient lancées inertes. Le gain de 25 tonnes environ réalisée permet de se redresser de quelques degrés. Pendant ce temps, d'autres équipes solidement amarrées inspectent le pont à bâbord à la recherche de voies d'eau. Constate la disparition d'un panneau étanche à chacune des soutes 4 et 6 et de la porte bâbord 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 bâbord.









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.

J'ai fait 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 cinq fois de suite sans succès dans la journée et dans la nuit, les éjecteurs et pompes de cale de la machine arrière mise en route se désamorcent.

A vers 14 heures 15, 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 vu. Lancé plusieurs fusées "Cedar Mills" nous retrouve bientôt.

A 6 heures 15, 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 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 sceaux et de pompes Japy (6 pompes) avec le personnel restant à bord.

Ces équipes fonctionneront jour et nuit pendant six jours.

Prépare la remorque.

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

5 DECEMBRE

Point à midi : 17° 22 S - 83° 39 E.

Matinée vent N.W. force 3- grosse houle.

Évacuation terminée à 11 heures 30.

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

Après-midi léger vent de N.E.- mer belle.

Remorque passée à 17 heures 20. Mis en route vitesse 3 nœuds. Gouverne à bras, route au 335. Dans la nuit "Cedar Mills" rend compte à Colombo.

5 DECEMBRE

Point à midi : 17° 04 S - 82° 32 E

Matinée vent N. W. force 3 - grosse houle.

Évacuation terminée à 11 heures 30.

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

Après-midi Léger vent de N.E. - mer belle

Remorque passée à 17 heures 20. Mise en route vitesse 3 nœuds. 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, 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. Équipe de recherche de voie d'eau constituée. Trois officiers marinières descendent dans les 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 (tuyautages 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 avant et à fixer en joint plein. Dans la machine avant, un Maître et un Second Maître tentent sans succès la même opération. Demande "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 diminuent rapidement dans les deux compartiments envahis : machine avant et chaufferie avant. Bande moyenne de 20°.

Le bâtiment s'allège sans se redresser sensiblement. Accès aux sondes des soutes de bâbord. La relève des sondes montre que sommes lourds de 95 tonnes sur bâbord. Afin d'éviter que les carènes liquides intérieures puissent passer de bâbord à tribord, je décide de conserver cette bande jusqu'au moment où les deux compartiments seront complètement asséchés.

Le personnel canonnier que j'ai conservé, excepté quatre veilleurs, 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 DECEMBRE

Point à midi : 15° 25 S - 81° 28 E.

Vent S.E. : force 2 à 3, mer 2, vitesse remorquage 5 nœuds.

Continu pompage toute la journée.

Route au 325.

8 DECEMBRE

Point à midi : 13° 31 S - 80° 06 E.

Vent S.E. force 2 à 3, mer 2, vitesse de remorquage que 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.

À 13 heures 30, je réunis à nouveau l'équipage et lui promets 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° 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.

À 1 heure 30, commence à redresser.

À 16 heures 30, bâtiment droit.

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

10 DECEMBRE

Point à midi: 9° 32 S - 78° 03 E.

Vent 0- mer 00. En remorque "Cedar Mills" à 5 nœuds route au 350.

À 7 heures 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 vingt tonnes d'eau. Transport de notre moitié d'équipage du "Cedar Mills" au "Frobisher".

"Cedar Mills" au "Frobisher" à 16 heures 10, et procède vers sa destination.

À 17 heures 35, en remorque du "Frobisher" route aux 260, vitesse 8 nœuds.

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 bâbord (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 quinze tonnes d'eau pour nos besoins et pour compléter la chaudière 3 au niveau d'allumage.

12 DECEMBRE

Point à midi: 10° 22 S - 72° 26 E.

Vent de S.S.E. 2, mer 1 - Dans la matinée, le "Frobisher" stoppe pour remplacer notre aussière de remorquage 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 DECEMBRE

Point à midi : 10° 58 S - 68° 22 E.

Ventre 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 bâbord. 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- En remorque du "Frobisher", même vitesse même route.

Vers 12 heures, mis groupe AR en fonction.

À 14 heures, stoppe. Mise en place émerillon la fourche sur notre chaîne et désaccouple arbre machine avant.

16 heures 50, mise en route au 260 en remorque, vitesse 13,5 nœuds, hélice entraînée. J'apprends dans la journée que le remorqueur "Prudent" vient à notre rencontre pour relever le "Frobisher" et que le "Savorgnan de Brazza" qui nous rallie rencontré et attaqué un sous-marin la veille. Le "Brazza" nous rallie à 20h 30

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 nœuds.

À 14 heures 30, aperçu remorqueur "Prudent".

À 15 heures 15, "Frobisher" stoppe et passe la remorque au "Prudent".

À 16 heures 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.

À 17 heures, en remorque du "Prudent", route au 226, vitesse 7 nœuds.

Dès 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 de réduire 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, a larguer la remorque si, en cas d'attaque, une manœuvre de dérochement se montrait nécessaire.

Je ne pourrai 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 de 7 nœuds.

À 14 heures 15 remorque casse.

À 15 heures 15 remorque changée, remise en route.

17 DECEMBRE

Point à midi: 12° 04 S - 54° 18 E.

Vend: 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 bâbord 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 nœuds.

À 08 heures 00, aperçu la Terre.

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

Amariné à couple du pétrolier "Olympius", 24 jours 12 heures 30 minutes après le départ de Freemantle.

S'il n'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 "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, ont su se montrer aussi courageux et aussi braves.

Ce témoignage peut fournir une utile réflexion, et les jeunes générations y puiseront l'exemple de ces humbles dont le dévouement et l'esprit de sacrifice forgèrent cette belle arme que furent les F. N. F. L. et puisse cet épisode éveiller chez ces jeunes générations admiration et gratitude pour ceux qui l'ont vécu. Qu'elles en perçoivent cette grande leçon toujours actuelle : le matériel compte pour beaucoup sur le chemin d'une victoire, mais la volonté des hommes puisée aux sources d'une foi inébranlable compte encore plus.

Aragond André,

Acte d'engagement numéro : 4. NOUMEA 1941
(Nouvelle Calédonie)

