

LE TRIOMPHANT

1939-1946





QUE cette plaquette soit pour vous
tous qui vécurent à bord, un souvenir.

*En la feuilletant vous revivrez les heures joyeuses et tristes,
reposantes et dures qui ont marqué votre jeunesse.*

*Aux vôtres, à vos enfants en leur montrant ce livre que
vous conserverez pieusement, vous aurez le droit de dire que
partout où le **TRIOMPHANT** a été envoyé, il fit honneur
à notre pavillon, que les gars de son équipage en provenance de
toutes nos régions de France, ont accompli leur devoir, sachant
combattre sans peur contre les éléments déchainés, contre les boches
et contre les pirates.*

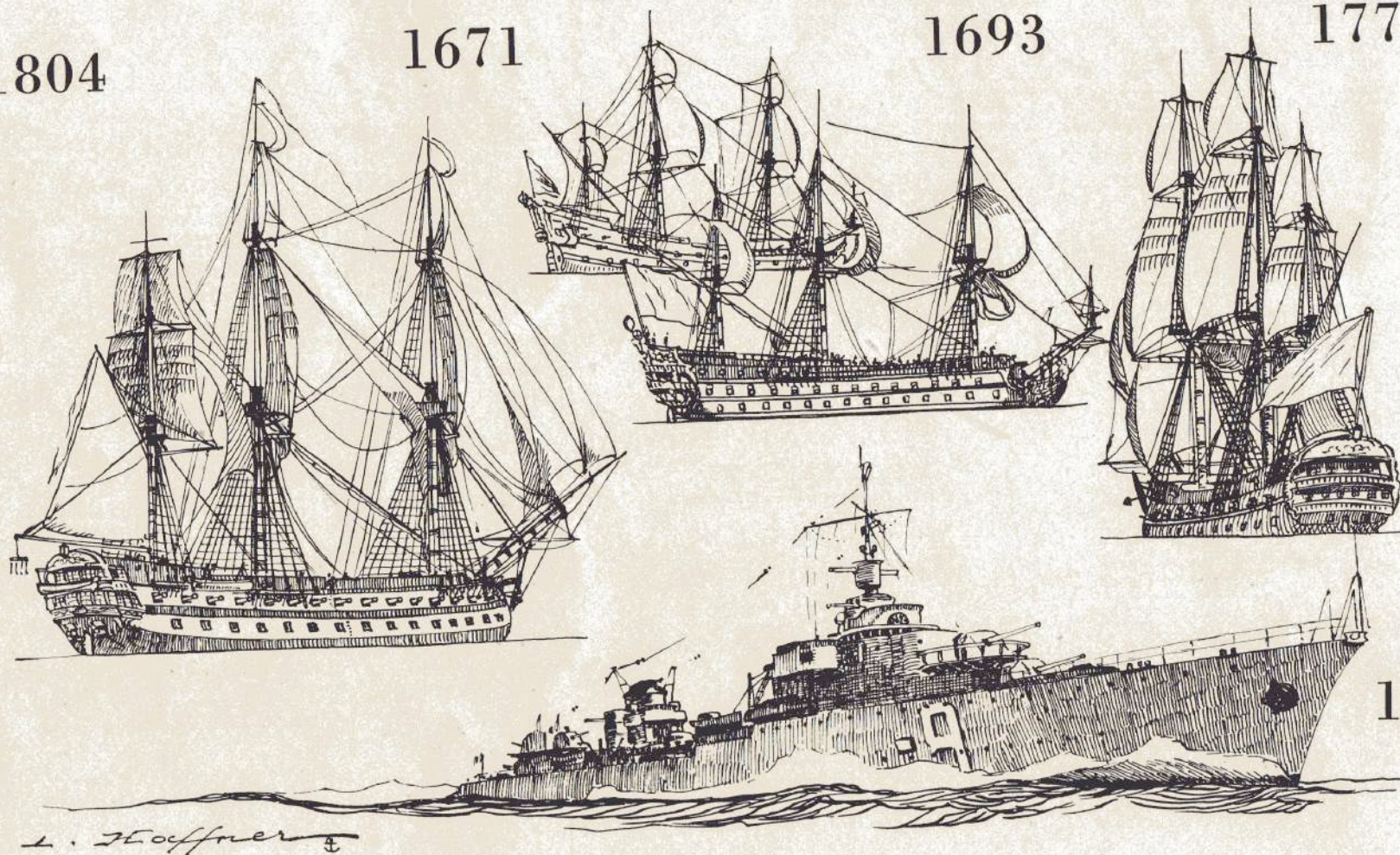


1804

1671

1693

1778



1931

Le nom « LE TRIOMPHANT » a été donné, à plusieurs reprises, à des navires de guerre français. La première fois, en 1671, à un vaisseau qui, primitivement s'appelait « LA PRINCESSE » ; puis, en 1678, le vaisseau « LE TRIOMPHANT » permuta de nom avec le vaisseau « LE CONSTANT ». Le nom est

ensuite porté par des vaisseaux en 1693, en 1778 et en 1804.

Un vaisseau « LE TRIOMPHANT » participa, le 10 juillet 1690, à la bataille de Beveziers et, le 29 mai 1692, à la bataille de Barfleur. Un vaisseau « LE TRIOMPHANT » participa en 1700 aux trois combats de Guichen.

Votre Navire



CARACTÉRISTIQUES

Construit aux Ateliers et Chantiers de France.

Mis sur cale en novembre 1931.

Lancé le 16 avril 1934.

Entré en service en 1935.

Déplacement 2.569 T.W.

Longueur 132 m. 40 (HT).

Largeur 11 m. 98.

Tirant d'eau 4 m. 30

Puissance 74.000 CV.

Vitesse 36 nœuds.

Turbines à engrenages Parsons.

Armement principal V. 138.

A dépassé 43 nœuds aux essais.

A PRES avoir appartenu, au début de la guerre, à une division basée sur Brest, destinée à intercepter les raiders ennemis, le « TRIOMPHANT », serre-file du « MALIN » et de « L'INDOMPTABLE », vint opérer en Mer du Nord. Après une nuit d'infructueuses recherches, ils viennent de détruire un groupe de bâtiments légers aperçus au petit jour, ils sont manqués de justesse par un groupe d'avions allemands, mais l'explosion d'une bombe rapprochée de peu déformera l'arbre porte-hélices bâbord du « TRIOMPHANT » qui est obligé de rentrer en réparations en France.

C'est de Lorient qu'il s'enfuit, remorqué au moment même où l'envahisseur arrive aux portes de la ville. En pleine mer, par un véritable tour de force, une machine est remise en marche et c'est par ses propres moyens que le bâtiment rallie un des premiers les Forces Navales Françaises Libres en Angleterre.

Pourvu d'un équipage neuf, d'officiers tous nouveaux à bord, le bâtiment basé sur la Clyde va participer, pendant plusieurs mois aux convois d'Atlantique. Puis, dans la Manche, il est rattaché à une Division commandée par le Capitaine de Vaisseau MOUNTBATTEN et il travaille aux côtés du Torpilleur « COSSACK » qui s'illustrera plus tard dans l'affaire de l'« ALTMARK » et dans la poursuite du « BISMARCK ».

Journées en patrouille à la mer, nuits passées dans les ports aux postes de combat, sous des bombardements dévastateurs, tant d'épreuves devaient forger l'âme du navire qui est bientôt prêt à de lointaines expéditions.

Par Terre-Neuve et les Bermudes, traversant le Canal de Panama, il touche Manzannilla et Acapulco au Mexique et embarque l'Amiral d'ARGENLIEU, Haut-Commissaire de France pour le Pacifique à San Diégo, gagne Tahiti par Honolulu et Pearl Harbour.

Le « TRIOMPHANT » est accueilli partout de façon magnifique, séjourne quelque temps dans nos Etablissements d'Océanie, met le cap sur les Iles Fidji, la Nouvelle-Zélande puis l'Australie. Il y arrive le 11 novembre 1941. Il repart pour Nouméa où il débarque l'Amiral d'ARGENLIEU au moment même où arrivent les premières troupes américaines, revient à Tahiti pour ravitailler l'Ile, touche Nouméa au retour et, arrivant à Sydney, est définitivement incorporé à l'« Australian Squadron ».

C'était juste après l'attaque de Pearl Harbour. Désormais,

dans cet immense Océan Pacifique où chaque parcours représente des obstacles presque insurmontables pour le ravitaillement en mazout, le bâtiment va participer, pendant près d'un an, à la protection des convois de matériel et de troupes qui arrivaient d'Amérique, sous les incessantes attaques des sous-marins japonais.

Cependant les désastres s'accumulent. Singapour est menacé. Le « TRIOMPHANT », envoyé pour l'évacuation de la ville, est détourné à, mi-chemin, au moment où elle vient de tomber, et dirigé sur les Iles Nauru et d'Oscherneiden dont il prend les populations à son bord, sous les bombardements des avions japonais.

Plus de 27 jours de mer dans le mois, à une moyenne de 25 nœuds, 16.000 milles parcourus s'ajoutant aux 50.000 milles couverts depuis notre départ, c'est un beau record d'endurance.

L'arsenal de Sydney nous voit rentrer, pour plusieurs mois, en réparations. Nous le quittons pour la Nouvelle-Guinée où nous ferons, en marge de la bataille de la Mer de Corail, les convois de Port-Moresby à Munda-Gona. C'est la fin de 1942. Le débarquement en Afrique du Nord a eu lieu. Le « TRIOMPHANT » reçoit l'ordre de rallier la Méditerranée où il doit compléter la Division des Croiseurs légers.

Il lui arrive alors entre l'Australie et Madagascar la plus extraordinaire aventure de mer, dont on trouvera le récit détaillé plus loin.

Victime d'un cyclone violent que son faible rayon d'action ne lui a pas permis d'éviter, le bâtiment est sauvé de justesse par le travail opiniâtre et l'héroïsme de son équipage.

Pris en remorque par le croiseur H. M. S. « FROBISHER », puis par le remorqueur de haute mer H.M.S. « PRUDENT », sous la protection asdic du « SAVORGNAN DE BRAZZA », le « TRIOMPHANT » arrive à Diégo-Suarez. Il en repart sur une machine pour Alger, puis gagne l'Amérique où il restera huit

Vice-Amiral AUBOYNEAU
Ancien Commandant du « Triomphant »



Vice-Amiral ORTOLI
Ancien Commandant du « Triomphant »



mois en grandes réparations.

En mars 1944, il repart en convoi vers la France, fait escale à Casablanca puis à Toulon. L'équipage est partiellement changé avant le grand départ pour l'Extrême-Orient, où le bâtiment doit être incorporé dans l'escadre anglaise basée sur Trincomalée à côté de son grand frère le « RICHELIEU ».

C'est à Oran, où il se trouve pour 24 heures, qu'il fête la reddition allemande, le 8 mai 1944.

De courts essais sur Ajaccio, une brève escale à Alger pour compléter son approvisionnement, un ravitaillement rapide à Malte et nous voici de

nouveau dans les mers chaudes. Escales d'Aden et de Cochin, sous des températures torrides, le « TRIOMPHANT », après 3 jours à Colombo, arrive à Trincomalée où il est incorporé à la 19^e Flottille de destroyers britanniques, aux côtés de la « VENUS » et de la « VIRAGO » qui viennent juste de s'illustrer dans un exploit récent contre un raider japonais dans le détroit de Malacca.

Il reçoit l'ordre de porter les nouveaux billets de banque à Pondichéry, est reçu triomphalement dans le vieil établissement français des Indes, et mettant le cap sur Ceylan, s'apprête à de nouvelles opérations, quand il perd son dôme asdic à la mer contre une épave sur le chemin du retour.

La cale sèche de Colombo est surchargée de travail. Aussi, par Addu-Atoll sommes nous envoyés à Diégo-Suarez où les réparations sont parfaitement exécutées.

C'est à Nossi-Bé, au calme mouillage de Hellville, où le bâtiment est venu pour un court essai, que l'on apprend la reddition japonaise.

Notre rôle n'est pas fini pour autant. Il reste à prendre pied en Indochine. Par Addu-Atoll encore, le navire regagne Trincomalée. On y prépare fiévreusement notre retour en Indochine. Le 27 septembre, nous partons, « RICHELIEU » en tête, vers notre colonie. « QUEEN EMMA » et « PRINCESS

BEATRIX » le suivent, tandis que le « TRIOMPHANT » ferme la marche. Le détroit de Malacca se resserre, Singapour nous accueille pour quelques heures et enfin, ultime étape, nous voici en route pour Saïgon.

3 octobre 1945. Le jour naissant nous trouve au large du cap Saint-Jacques où bientôt mouille le convoi au milieu des champs de mines récemment balisés par une flottille de dragueurs anglais et des épaves de bâtiments japonais, coulés par les bombardements américains.

Le « TRIOMPHANT » accoste le « RICHELIEU », embarque le commando « PONTCHARDIER », remonte la rivière à vive allure. L'arrivée dans la ville assiégée, sous un ciel menaçant d'orage, entre les rives couvertes d'Européens qui pleurent de joie, restera comme un des souvenirs les plus émouvants de notre campagne de guerre.

Dès le premier soir, le commando est jeté dans les marais de l'Arroyo des Avalanches, pour des opérations de nettoyage.

Après l'arrivée du Général LECLERC, quatre jours plus tard, nous sommes envoyés à mille kilomètres plus au nord, à Nha-trang, autre ville assiégée où 1.200 Français menacés de massacre, nous voient arriver comme des sauveurs.

Là, loin de tout, des troupes britanniques comme des régiments français, la situation paraît précaire.

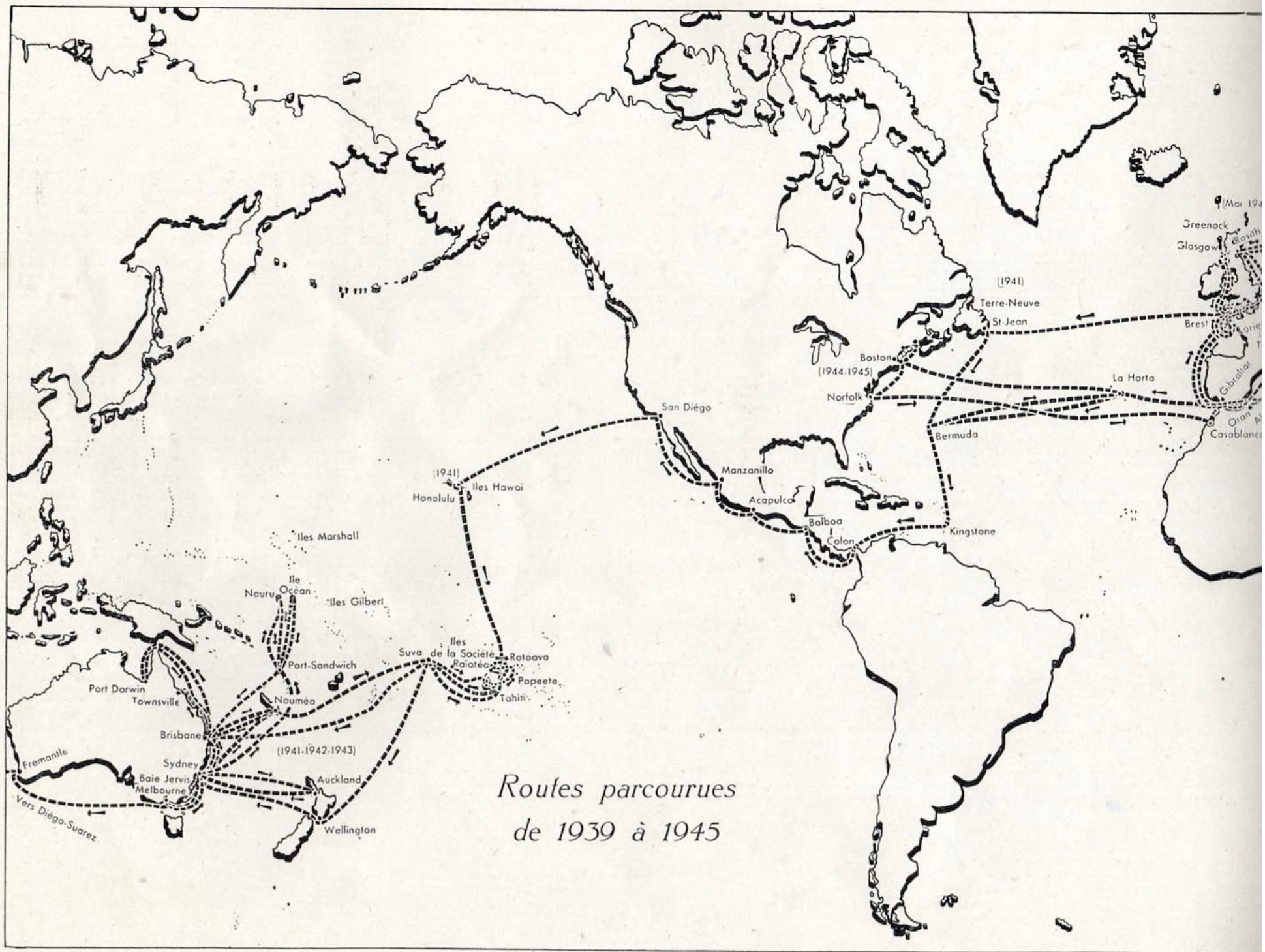
Mise à terre du commando. Ultimatum qui nous enjoint de regagner immédiatement le bord, opérations de déséchouage d'un petit bâtiment anglais, les journées et les nuits sont chargées. A l'ultimatum, une seule réponse possible : le commando restera à terre dans le no man's land, et, pendant plus de vingt jours, malgré des attaques sournoises à l'aube, sous des pluies battantes, il gardera l'enceinte à l'intérieur de laquelle les Européens ont été entassés.

Jeu double des Japonais, insinuants, obséquieux, déloyaux, qui nous obligent d'appeler à l'aide le « RICHELIEU ». Sous les menaces de ses gros canons, nous obtenons enfin que les ponts extérieurs soient gardés. Relevés par le « FANTASQUE », nous regagnons Saïgon.

Ce sera le début de plusieurs opérations dans le fleuve, dans des bras mal hydrographiés avec mise à terre du commando et tirs indirects de nos pièces pour réduire, boucle après boucle, l'immense delta.

Deux autres séjours à Nha-Trang nous amènent, au printemps, à la préparation du débarquement du Tonkin.

Un grand convoi prend à la fin février, le chemin de la baie d'Along. Le « malentendu » d'Haïphong, dont on trouvera plus loin le récit détaillé, clôturera pour nous cette campagne.



LE TRIOMPHANT

DANS LA GUERRE 1939-1940

Lorsqu'éclata la guerre, le « TRIOMPHANT » était un des plus beaux bâtiments d'une magnifique série de Contre-Torpilleurs, dont le modèle né en France, fut dans la suite imité par toutes les marines. Sa vitesse, ses qualités de mer, son endurance en faisaient un instrument de guerre redoutable. Remarquablement armé et entraîné par ses deux premiers Commandants, les Capitaines de Frégate PIOT et BRANELLEC, monté par un état-major et un équipage également excellents, il était prêt pour le combat.

Lorsque j'en pris le commandement, à la veille de la crise de Munich, je n'eus qu'à continuer dans la voie qui m'avait été tracée et aplanie et je me rappelle que peu de mois après, recevant pour le 1^{er} janvier 1939 les Officiers ainsi que les Officiers-Mariniers et leur disant mon impression que la guerre avait été seulement différée et serait probablement pour cette même année, je leur demandais simplement de maintenir le bâtiment dans l'état où il se trouvait, sûr qu'ainsi nous présenterions au combat un navire aussi bon que n'importe quel allié et meilleur que n'importe quel ennemi.

En fait, de septembre 1939 à mai 1940, le « TRIOMPHANT » fut sur la brèche. Sans une heure d'indisponibilité, sans le moindre séjour dans l'arsenal, il accomplit toutes les missions qui lui furent confiées. Rien ne l'arrêta, ni la réaction ennemie, ni les tempêtes de l'Atlantique. Qui, parmi l'équipage de cette époque, ne se souvient de cette lame qui dévasta l'arrière de notre bateau et transforma en un champ de ferrailles tordues les superstructures entretenues avec un



soin si jaloux. Cloisons des roofs voilées, portes défoncées, rembarde arrachée et la pièce arrière écrasée et immobilisée sous son masque déformé. La mission n'en fut pas moins achevée et quelques jours après, rentrés à minuit à Lorient pour nous ravitailler, nous en repartions à 4 heures du matin. Avec le concours diligent de l' Arsenal, des rembarde de fortune avaient été soudées, les portes remplacées, la pièce débarrassée de son masque avait retrouvé sa liberté de pointage. Nous n'avions guère dormi cette nuit-là, comme beaucoup d'autres, mais au départ, il ne restait comme témoin de notre mésaventure que les cloisons dont nous regardâmes pendant des mois avec désolation la courbure disgracieuse. Mais où prendre le temps de les redresser ?

Sans arrêt les missions succédaient aux missions : escorte des grands cuirassés et des croiseurs, recherche des bâtiments de commerce allemands signalés à la mer, rescousse des convois trop vivement pressés par les sous-marins ennemis. Dans la monotonie des jours de mer, un seul incident notable : la rencontre à l'aube, après une course nocturne au devant d'un convoi violemment attaqué et sans escorte, de deux sous-marins en surface qui furent canonnés et... magnifiquement ratés. Pendant deux jours le directeur de tir eut la tête basse, bien qu'il ne put, en toute justice, se faire aucun reproche pour avoir manqué un but disparu en 40 secondes alors qu'à 14.000 mètres ses obus restaient 30 secondes en l'air.

La lassitude morale des randonnées sans histoire ne diminuait en rien l'ardeur de nos hommes, et j'en eus la preuve évidente en avril, lorsque venu de Brest à Cherbourg pour un ravitaillement semblable à tant d'autres, je réunis l'équipage pour lui annoncer une nouvelle que j'étais seul à bord à connaître : celle du départ de la Division pour la Mer du Nord. Quelle joyeuse animation malgré la gravité de mes propos : j'exposais que c'était une montée aux avants-postes de la guerre navale — les Allemands venaient de débarquer en Norvège — et que nous allions vers un surcroît de dangers et de fatigues devant lesquels aucune défaillance ne serait permise. Et de

tous côtés, on ne me répondait que par de bons sourires éclairant les visages heureux de l'action prochaine.

Ce que fut celle-ci tient en peu de mots : une course nocturne à toute allure derrière le « MALIN » et l' « INDOMPTABLE », dans le Skaggerrack en pleines eaux ennemies, la soudaine annonce d'un veilleur apercevant des formes noires, le feu brutalement déclenché à une cadence record et dans un bruit de tonnerre, le long sillage des obus traceurs souvent terminé par une gerbe d'étincelles et une lueur d'éclatement montrant que le projectile avait frappé quelque chose de dur.

Puis le crépitement des mitrailleuses de l' « INDOMPTABLE » et du « MALIN », une vedette coulant bas défilant le long du bord et, sur notre arrière, un sillage de torpille qui gagne lentement, bien lentement sur le « TRIOMPHANT » lancé à 40 nœuds, cherche à le rattraper, n'y parvient pas et meurt à bout de souffle.

L'aube se lève sur une mer déserte ; il n'y a plus qu'à se replier vers notre base britannique en subissant la contre-attaque des avions que l'on devine prochaine. Pendant cinq heures ce ne seront qu'esquives rapides, tirs de toutes les armes et bombes qui tomberont tantôt loin, tantôt près, jamais au but. La Division rentre au mouillage sans une perte. Mais là, il fallut bien s'avouer que quelque chose n'allait pas très bien dans la fidèle machine qui nous avait si bien servis pendant sept mois de guerre : un arbre qui « pend » un peu, ce n'est pas grand' chose, mais ce n'est tout de même pas naturel et il faut y regarder de près. Quelques jours plus tard, on découvrait, à l' Arsenal de Lorient, qu'un des bras de la chaise d'arbre avait été cassé, probablement par l'explosion d'une bombe un peu trop rapprochée, et que nous avions évité de justesse une avarie extrêmement grave.

C'est là que je quittais le « TRIOMPHANT » au début de mai, c'est de là que, un mois plus tard, sa réparation non achevée, il partit en clopinant vers une nouvelle et glorieuse carrière au cours de laquelle il devait continuer à honorer son pavillon

Contre-Amiral POTHUAU.





A gauche : Jumelage de 37 mm. contre avions en action en mai 1940.

Ci-dessous : Le « biniou ».

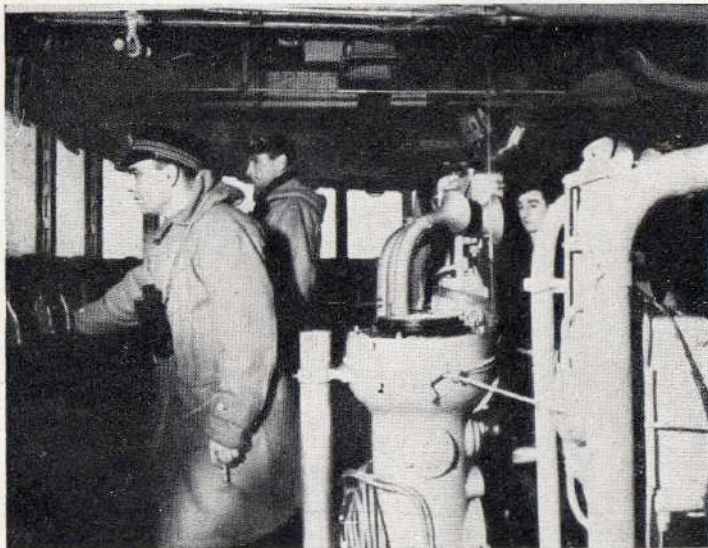


Ci-dessous : A couple
avec un destroyer d'es-
corte.



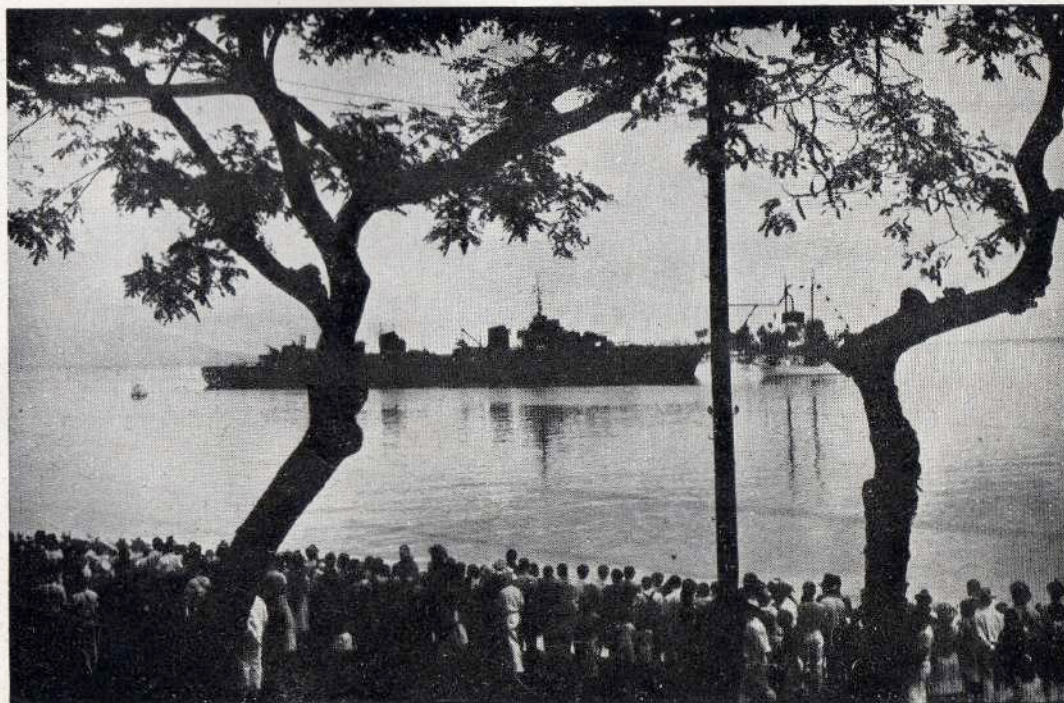
A droite :
Le « briquage » des plats.





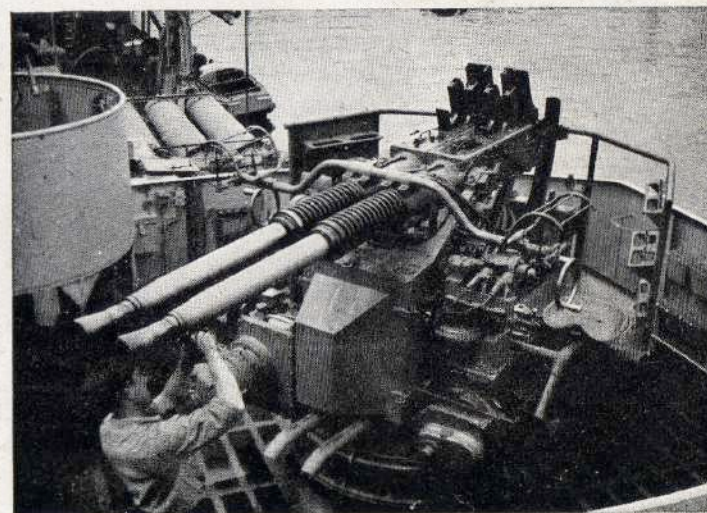
Ci-dessus : le C. de V. Auboyneau sur la passerelle.

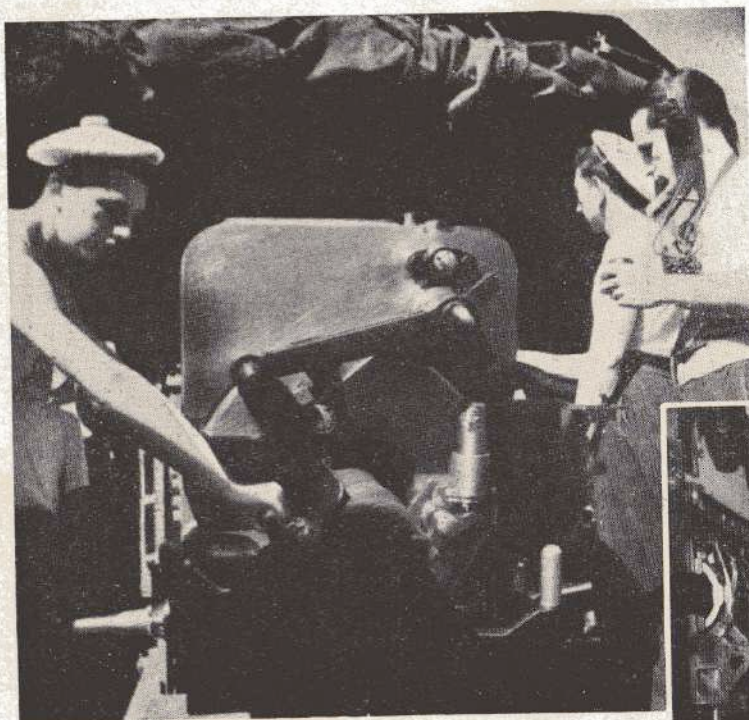
Ci-dessous : arrivée du C. de V. Thierry d'Argenlieu à Tahiti le 23 septembre 1941.



Ci-dessus : le *Triomphant* à Papeete, le 23 septembre 1941.

Ci-dessous : entretien d'un jumelage de 40 millim. A.A.





*En haut, à gauche : culasse
d'une pièce de 138 mm.*

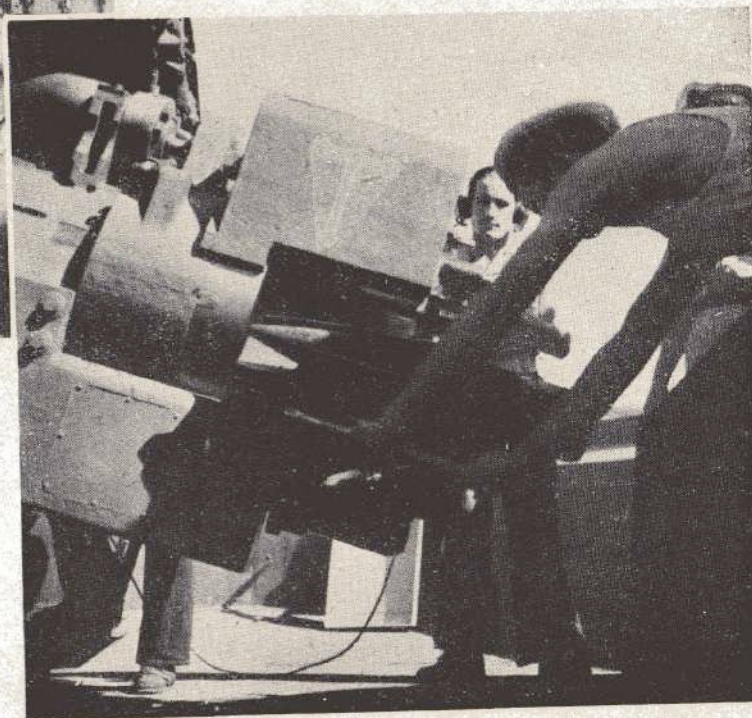
*En haut, à droite : l'heure
du repos dans un poste
d'équipage.*



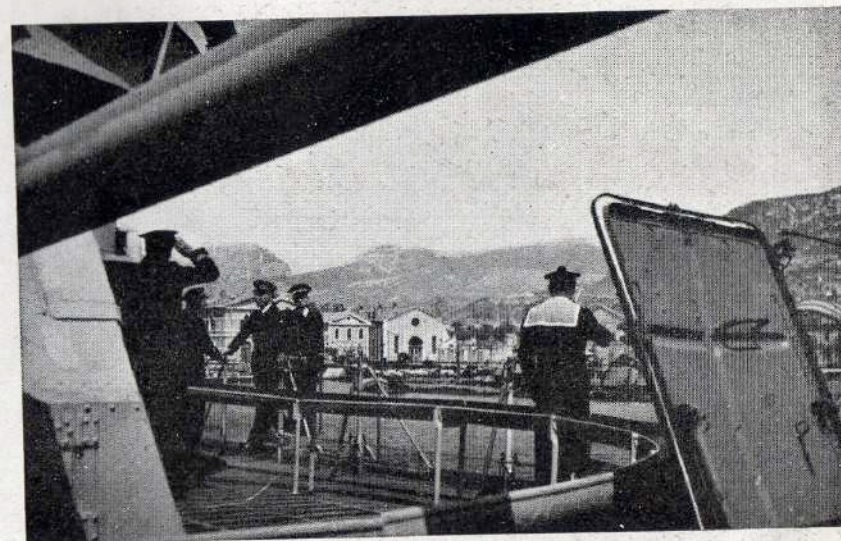
*En bas, à gauche : le ta-
bleau de manœuvre de
la machine arrière.*

*Au milieu : tableau élec-
trique dans une machine.*

*En bas, à droite : culasse
d'une pièce de 138 mm.*



Le « *Triomphant* » à Toulon en mai 1945.



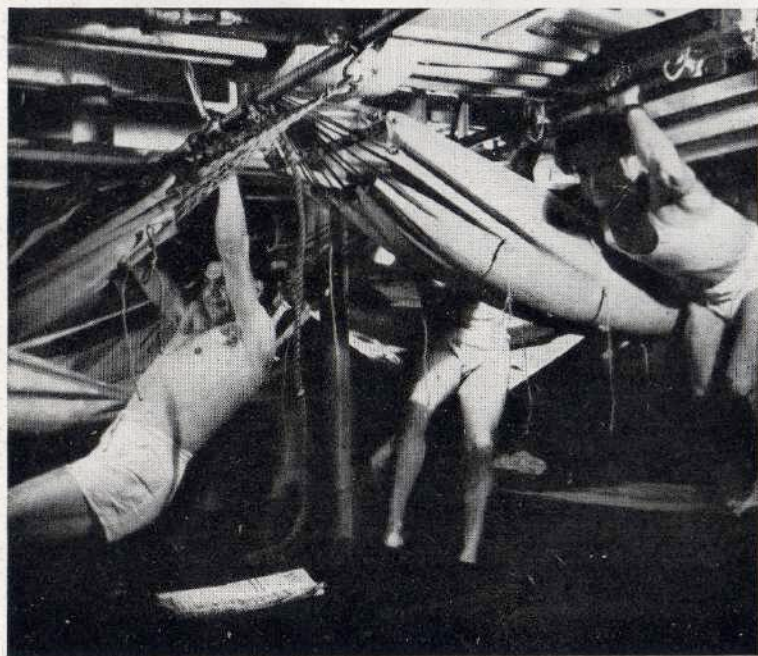
L'Amiral Auboyneau arrive à bord à Toulon
(mai 1945).



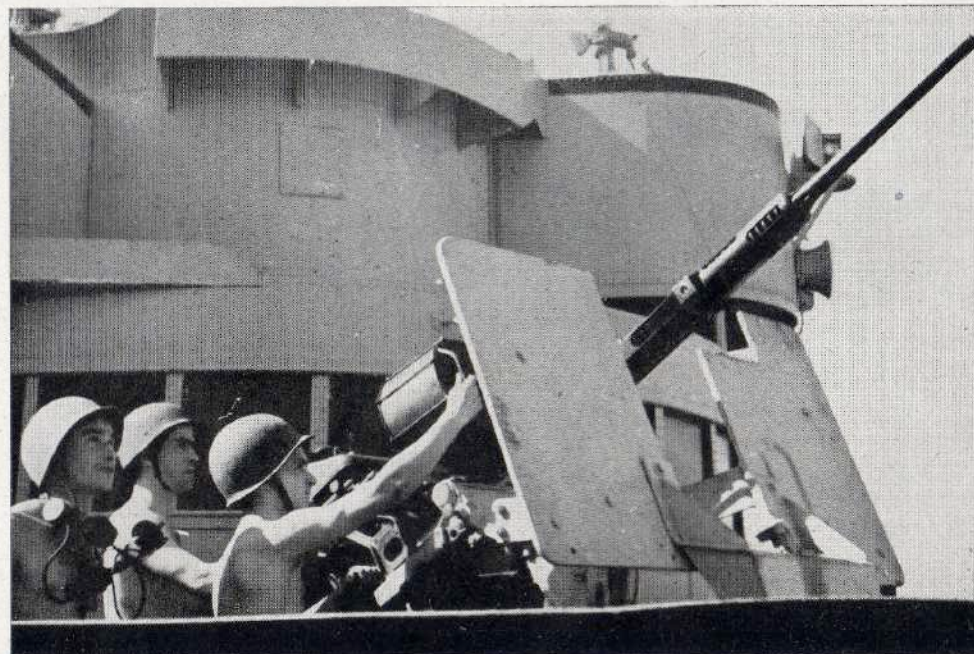
Le Fanion du « *Triomphant* »
(en rade d'Alger).

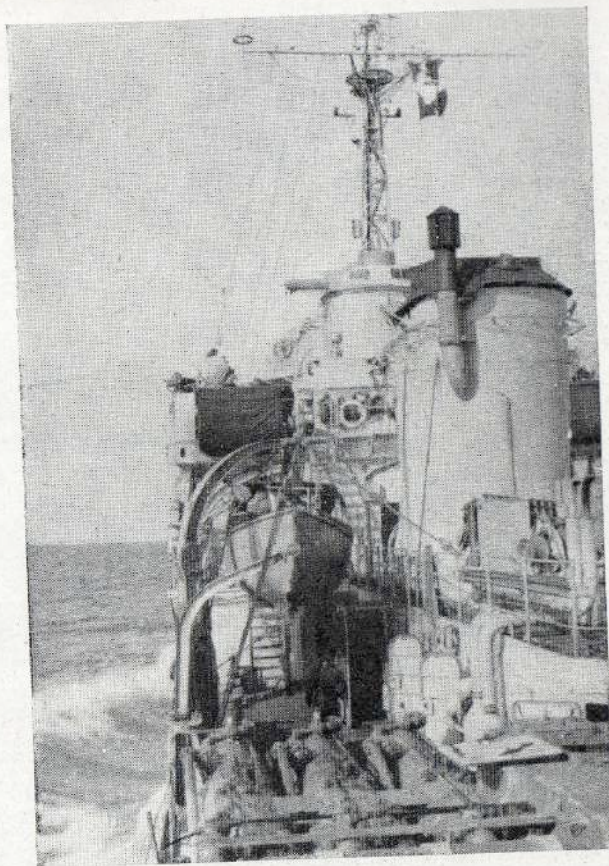


En haut : Les cuisiniers. En bas : Le Branle-bas.

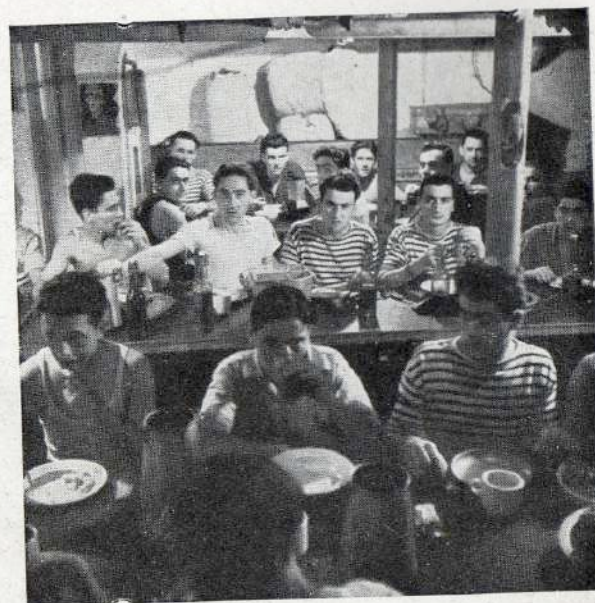


En haut : Pièces de 138 mm. En bas : Canon Oerlikon de 20 mm. A.A.





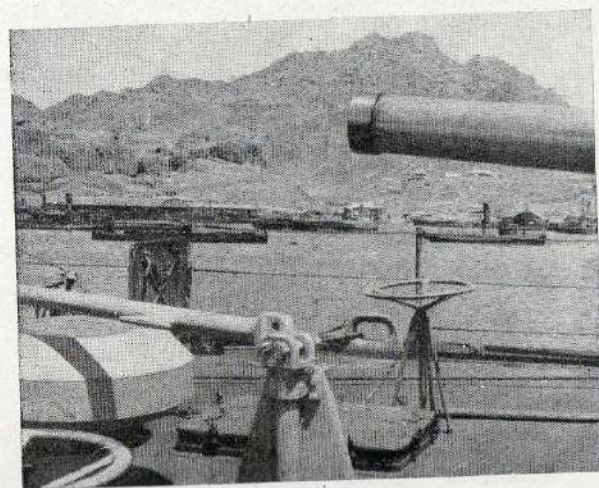
En haut : en Méditerranée. 8 mai 1945.



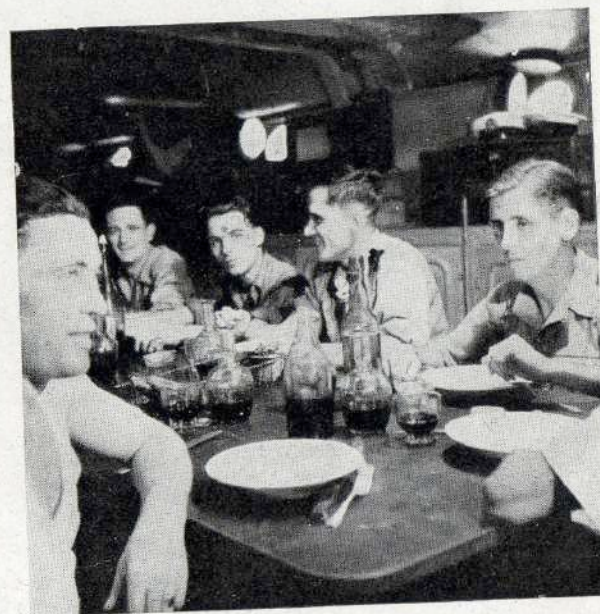
Le repas dans un poste d'équipage.



En Méditerranée, 8 mai 1945.



En bas : au mouillage à Aden.



Le poste des Seconds Maîtres.





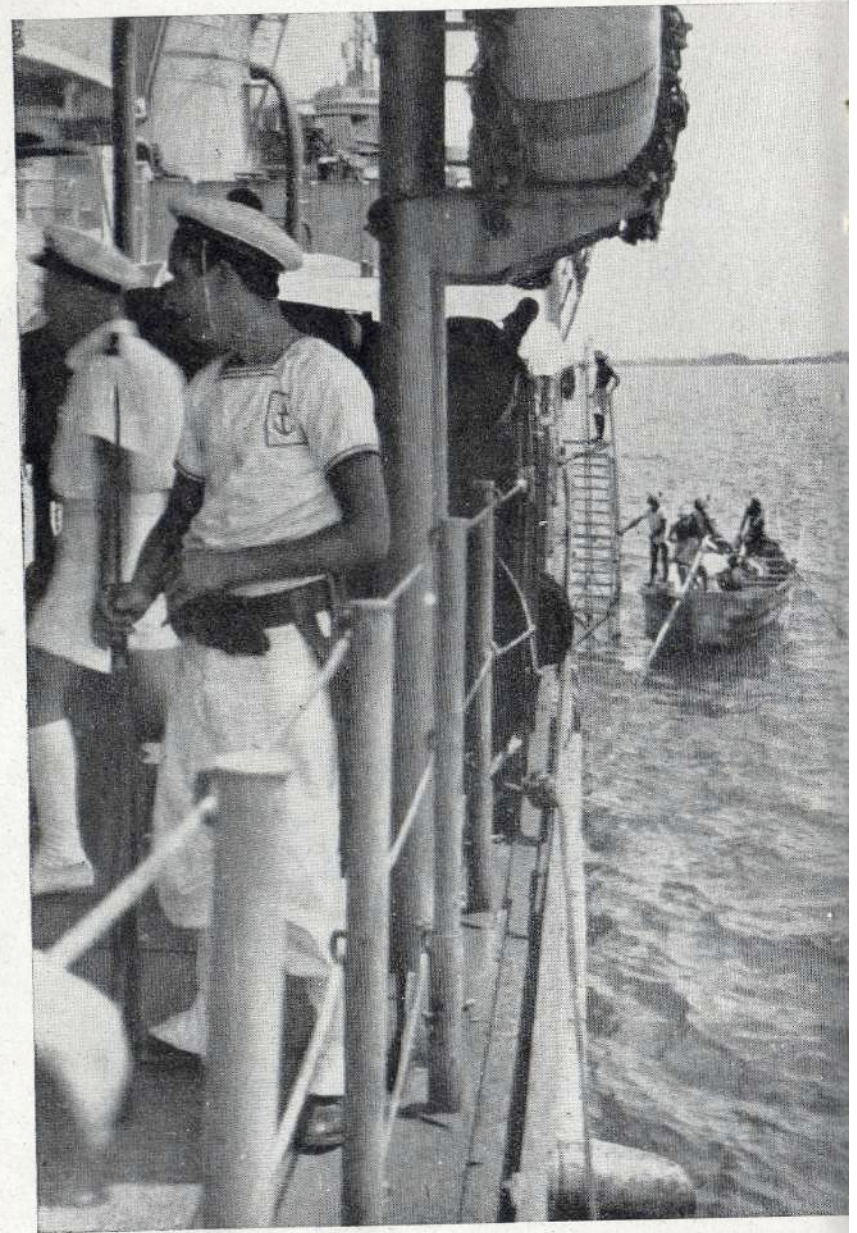
En haut, à gauche et à droite : Le passage de la ligne.

A droite, en bas : Le poste des Maîtres.

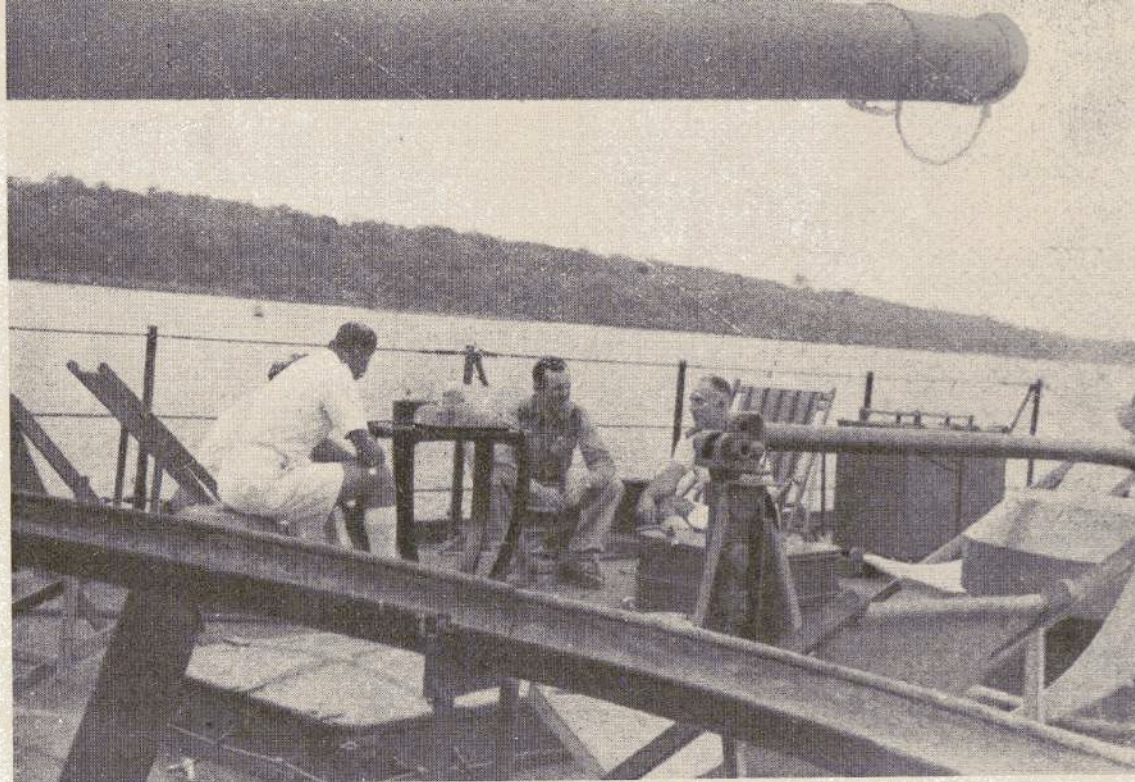
Passage de la ligne.
Arrivée du pilote.



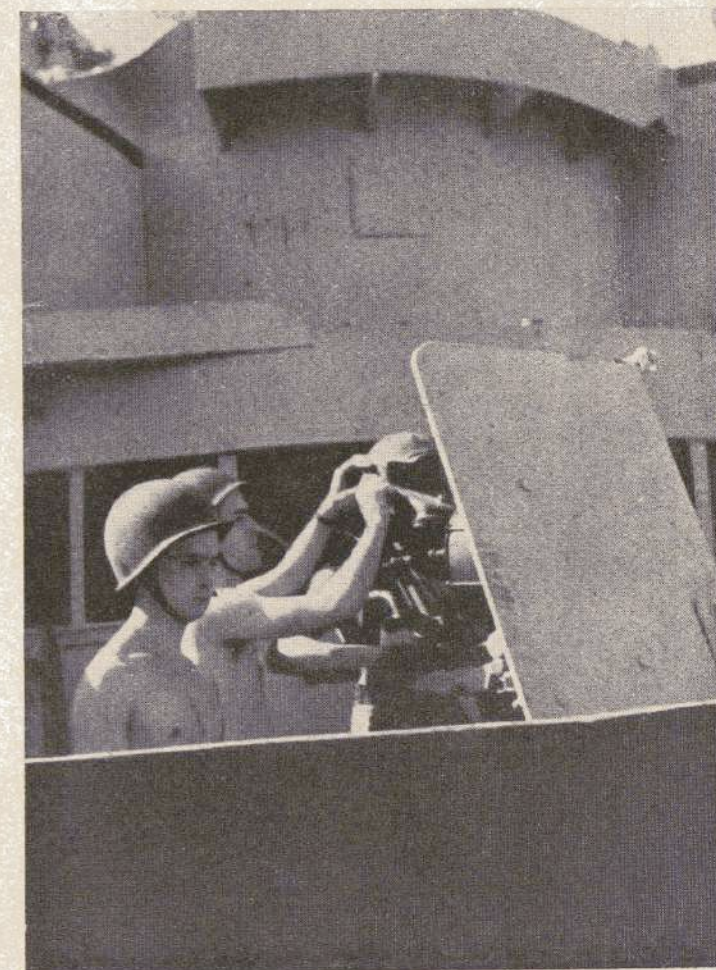
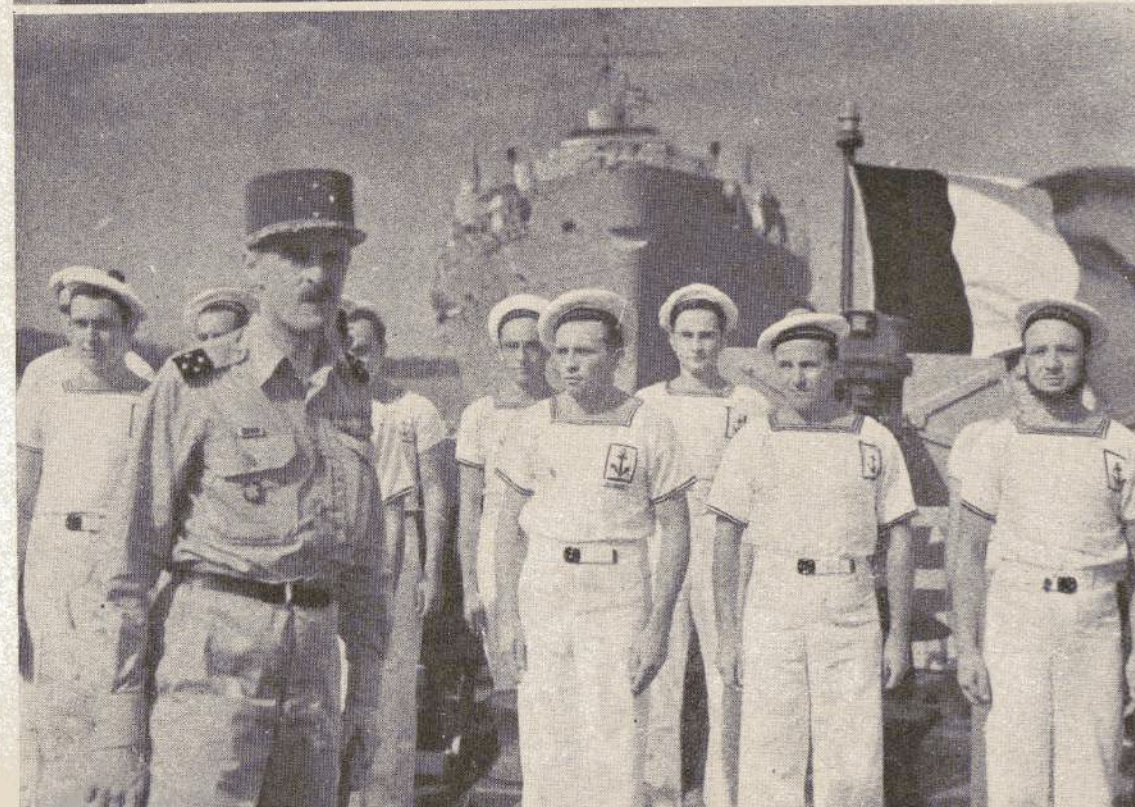
Le « *Triomphant* » à Pondichery.



Un coin du poste
des Seconds Maîtres.



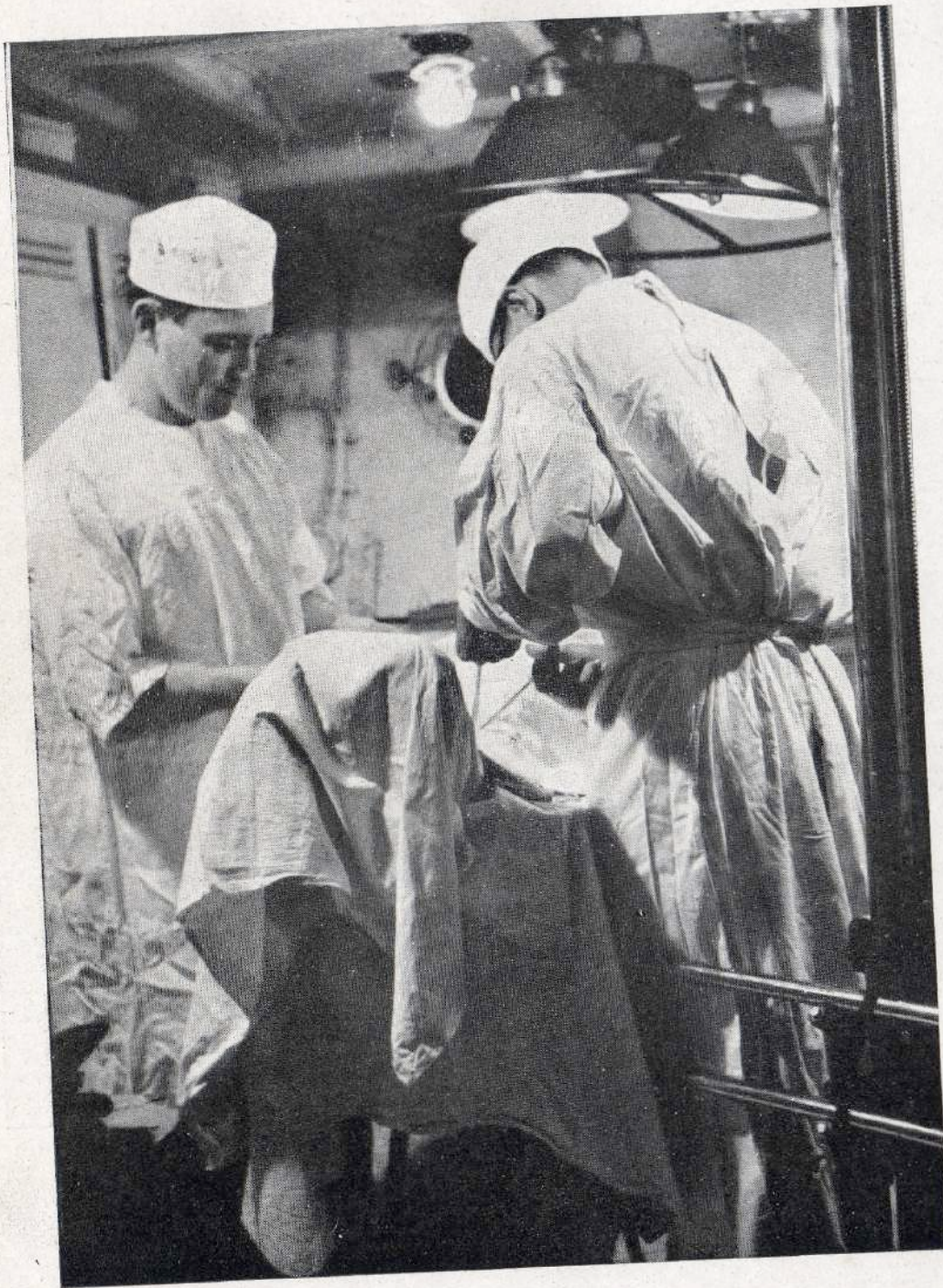
*A gauche : Le Général Leclerc et le
Commandant Jubelin.*



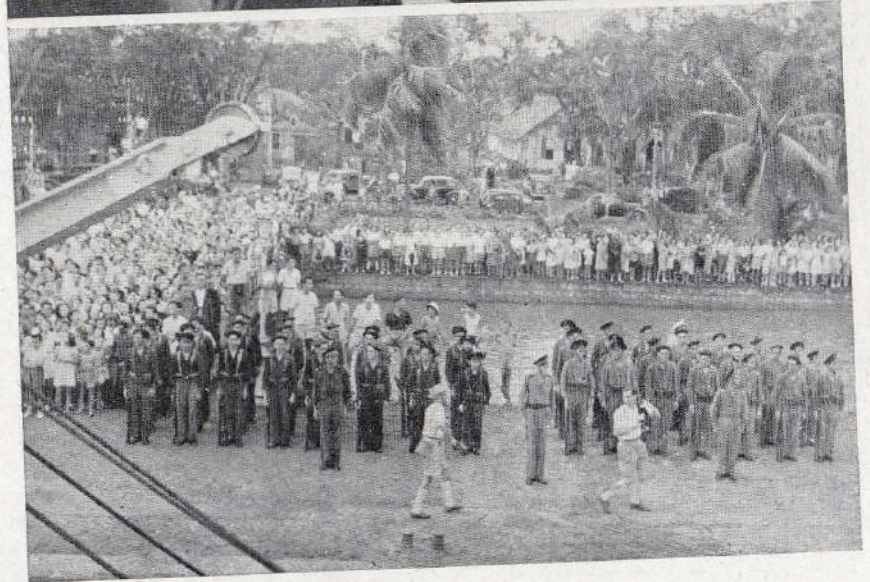
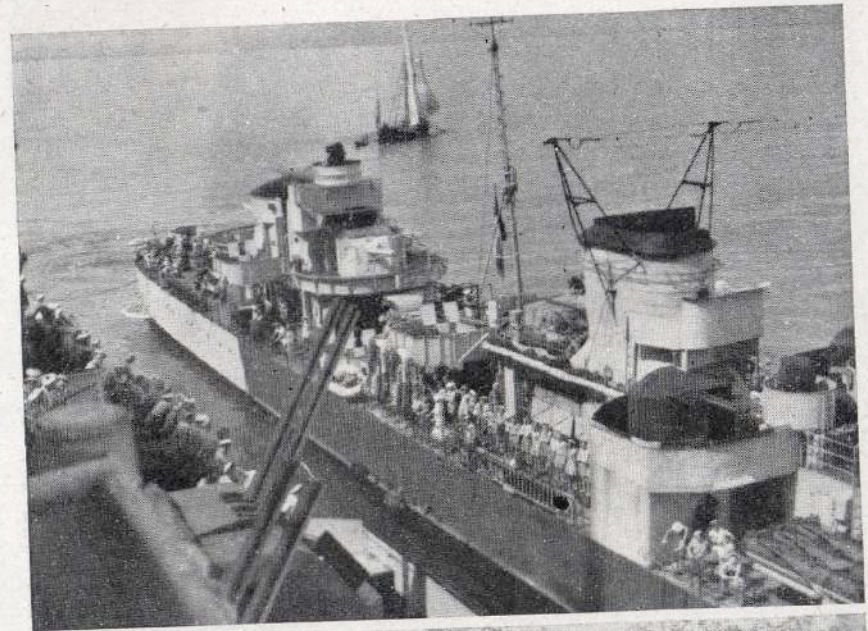
*Ci-dessus : Servants d'un canon
Oerlikon A.A.*

*A gauche : Le Général Leclerc
sur le « Triomphant ».*

La salle d'opérations.

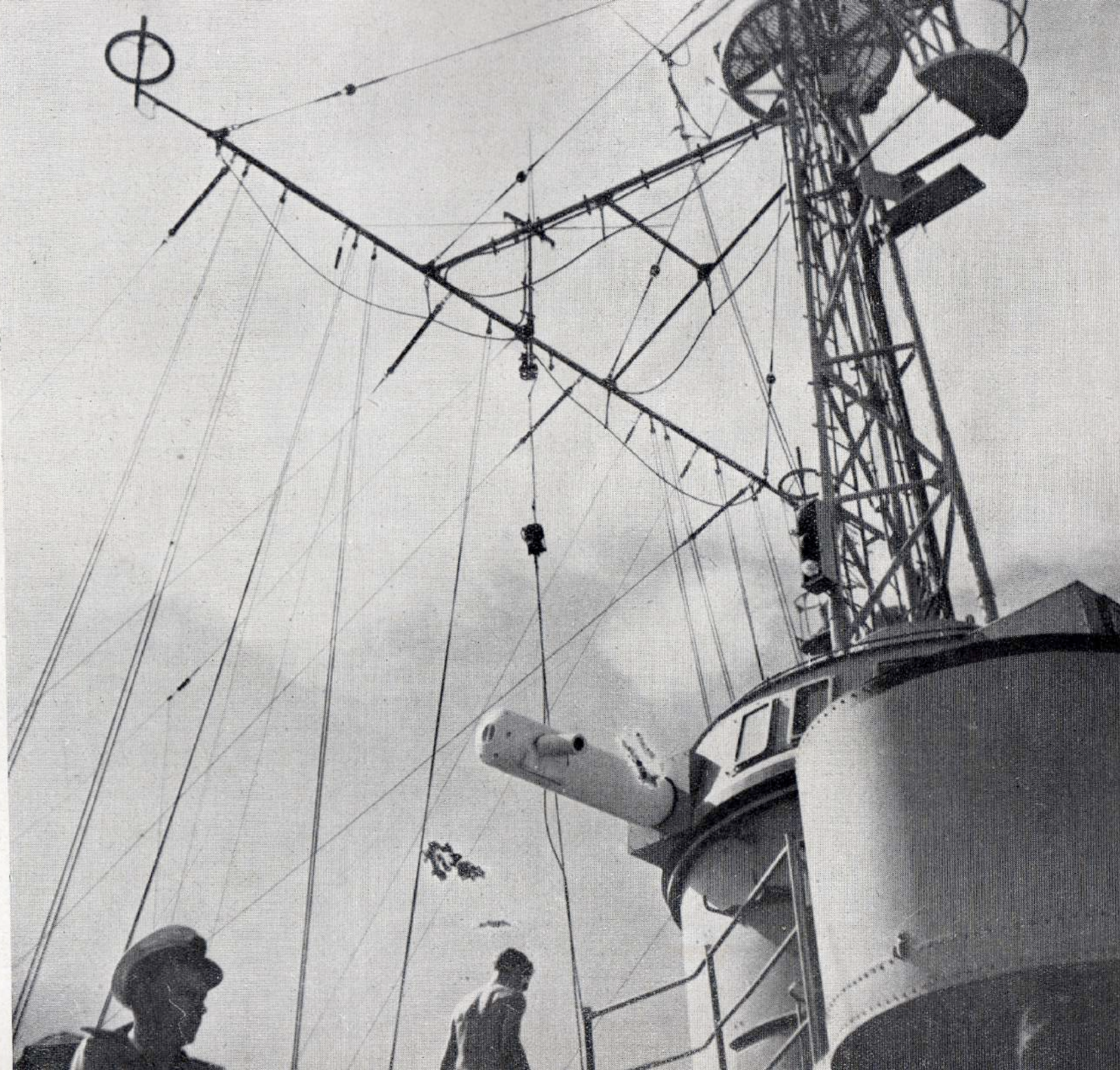


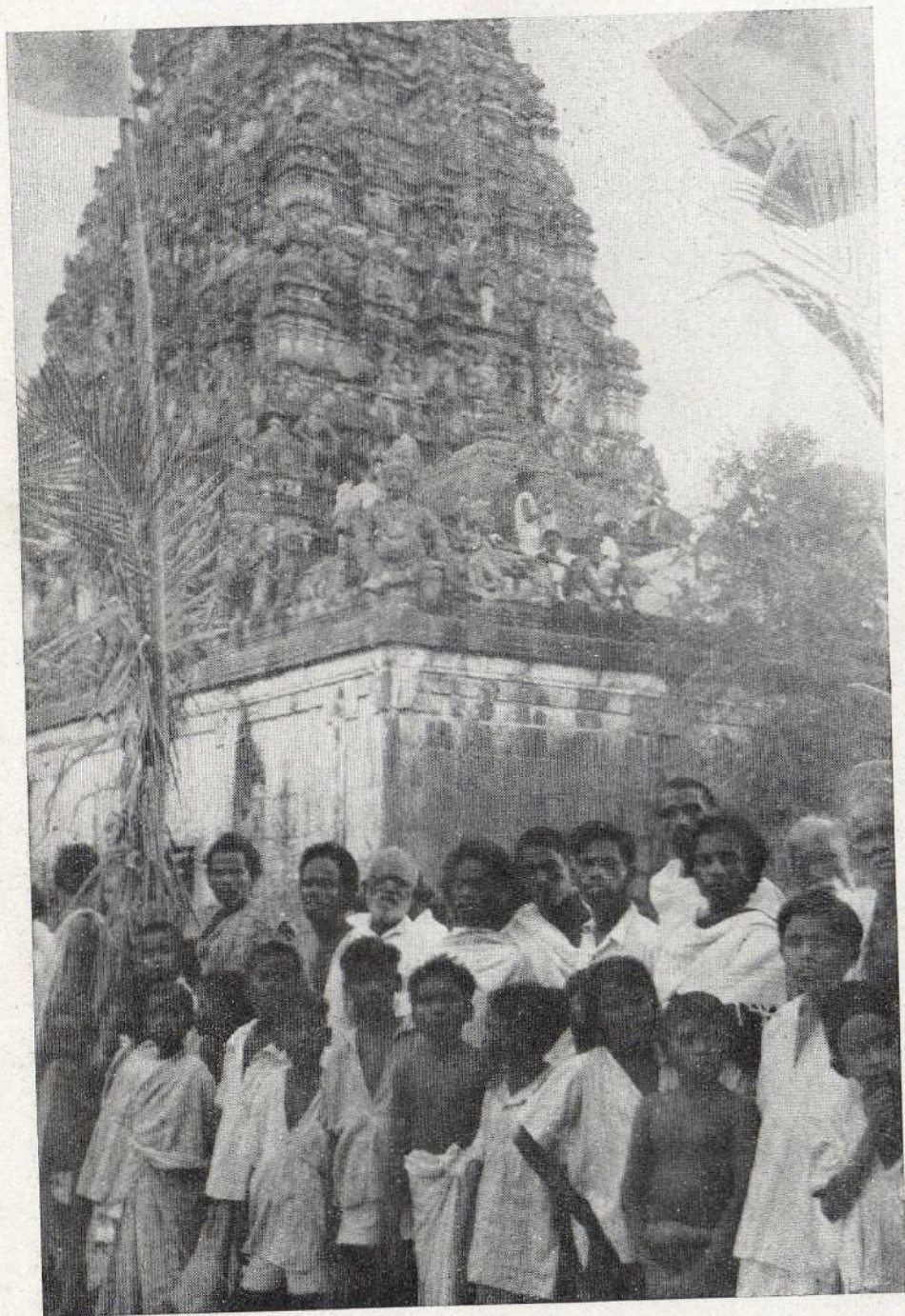
Le « *Triomphant* » accoste le « *Richelieu* »
au Cap St-Jacques le 3 octobre 1945.



Les Saïgonnais attendent le « *Triomphant* ».
3 octobre 1945.

La mâture du
« *Triomphant* ».





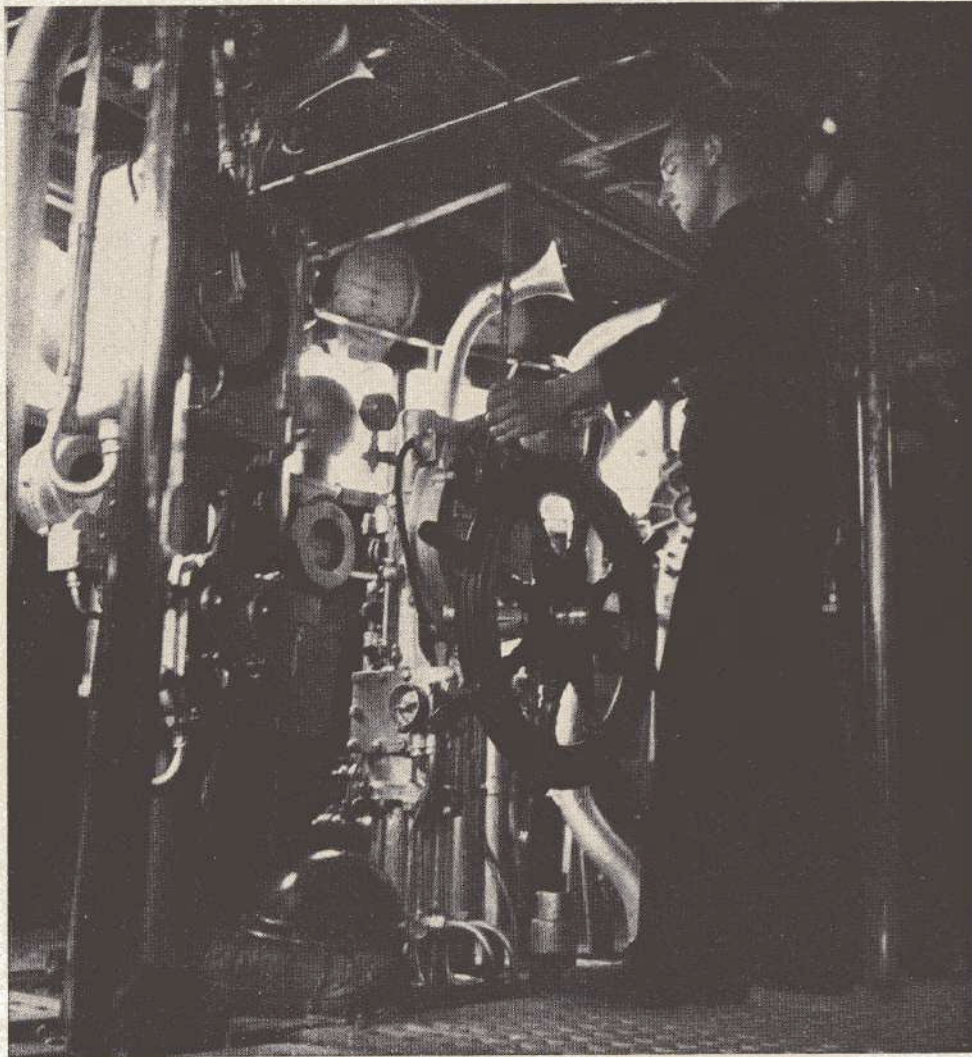
Pondichery. Pagode de Villenour



Grands pavois à Nossi-Bé pour le « V. Day ».



La Passerelle.



L'homme de barre.

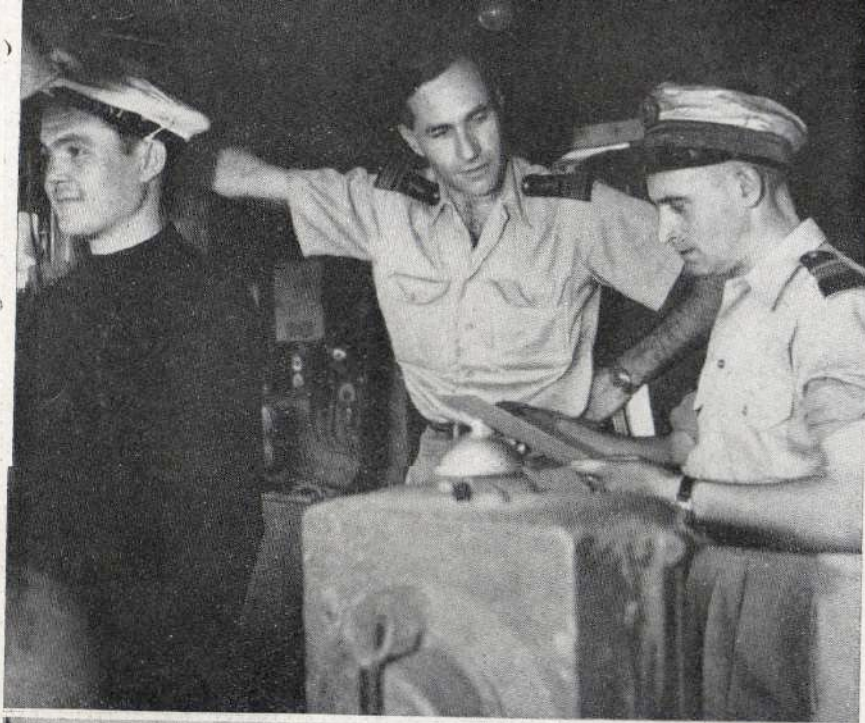


Un coin de la passerelle.

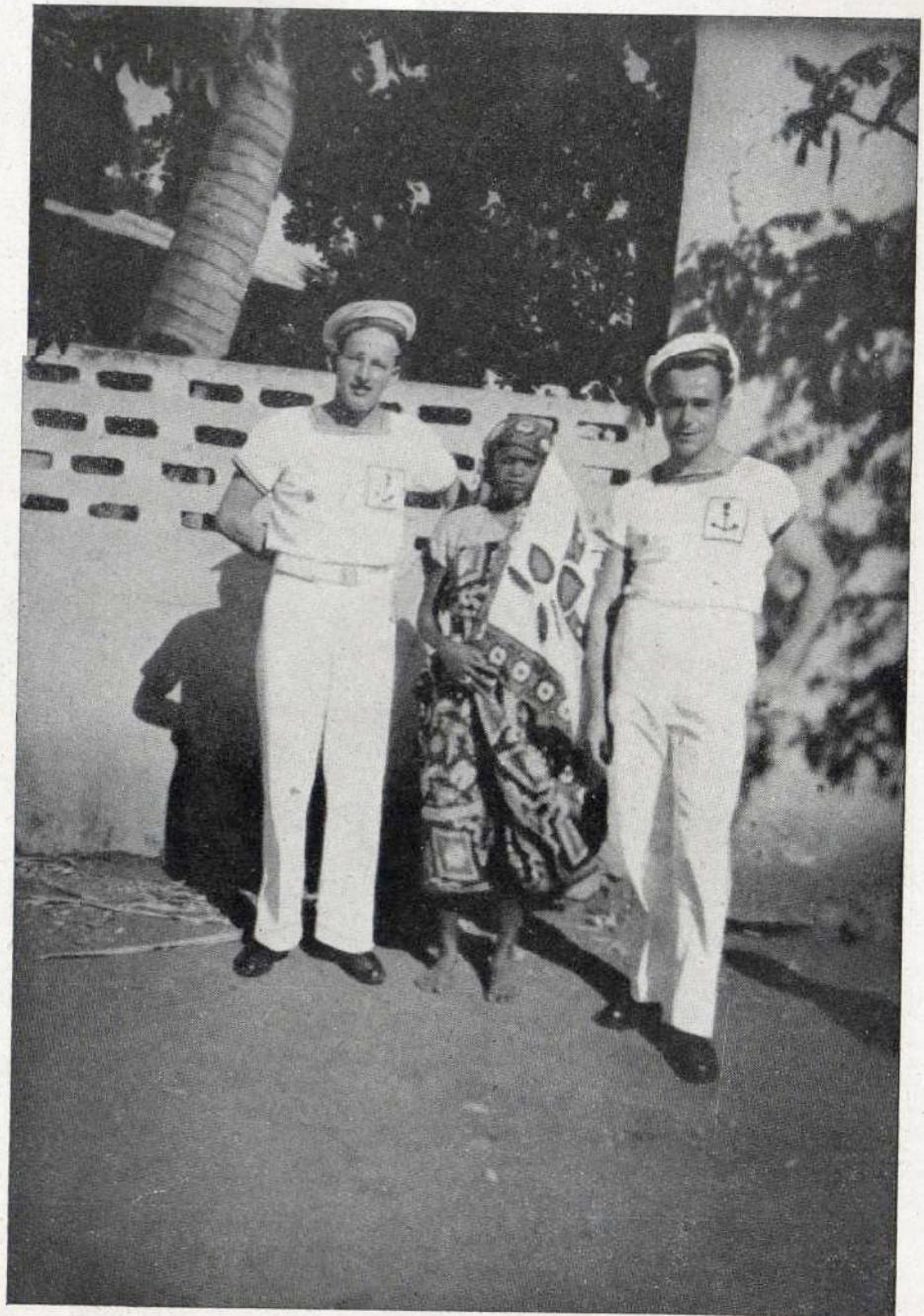
Embarcations indigènes à Nossi-Bé.



Sur la passerelle.

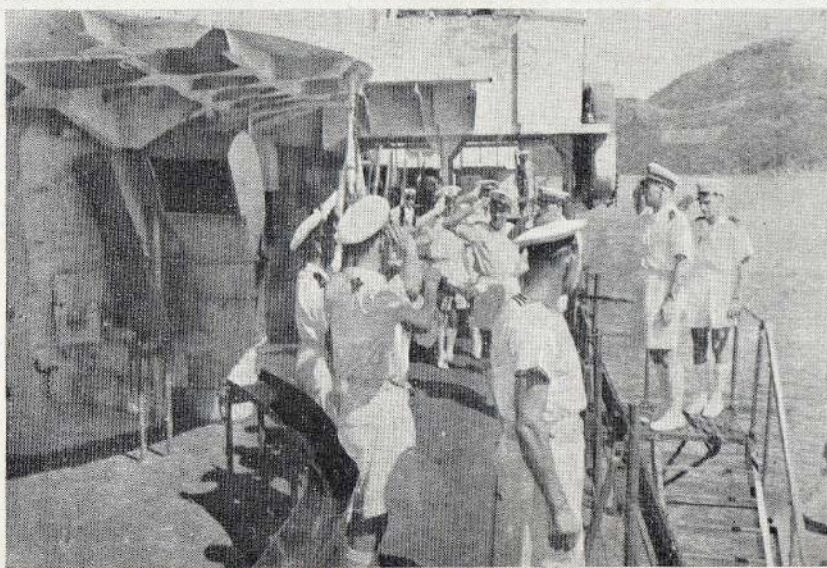


En pousse, à Diego-Suarez.



Beauté malgache.

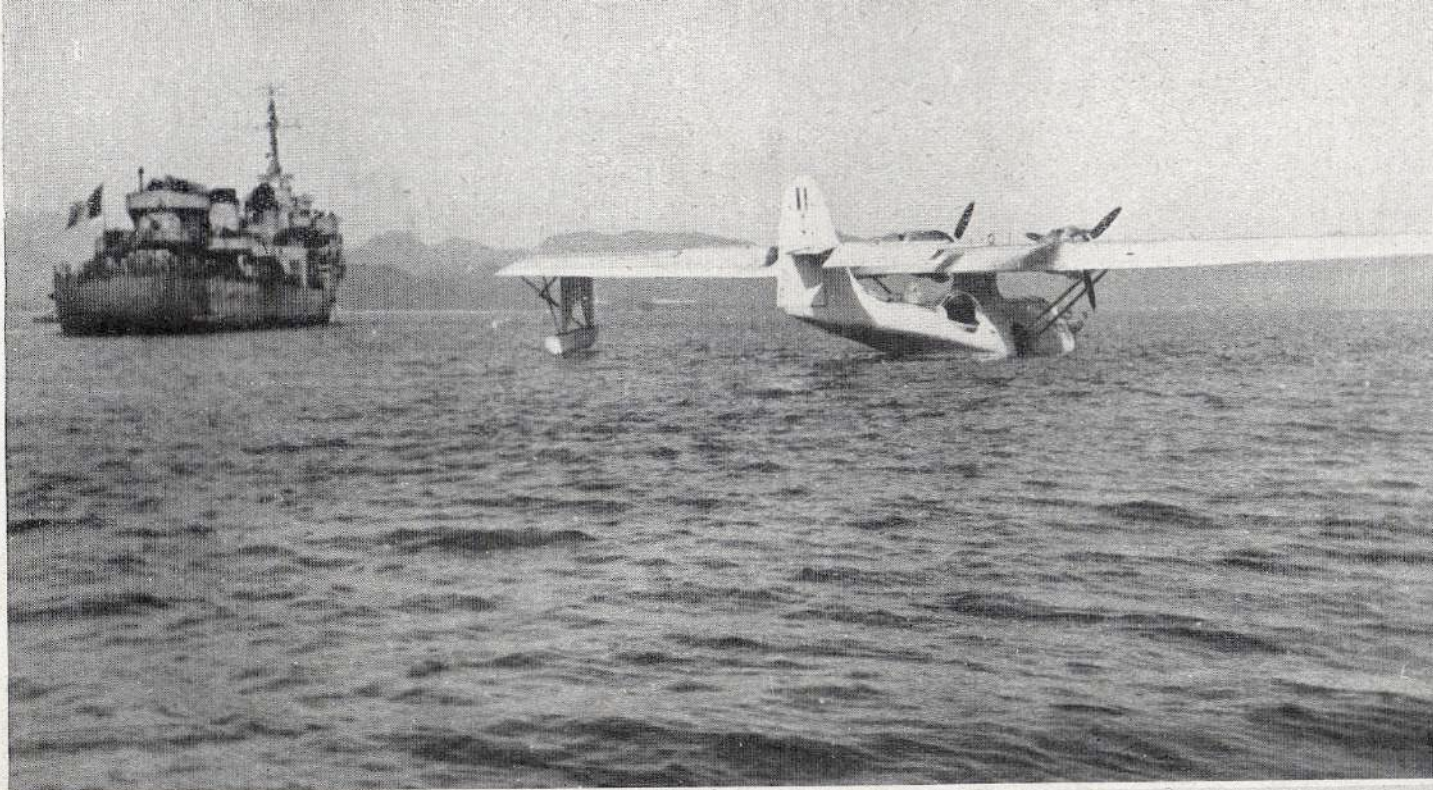
*A gauche : L'apportement de Saïgon
à l'arrivée du « Triomphant ».*



*A gauche : Visite de
l'Amiral Auboyneau
à Nha-Trang, le
25 novembre 1945.*

*Arbre de Noël offert à bord
aux enfants de Nha-Trang.*

Le « *Triomphant* »
et un « *Catalina* »
au mouillage de
Nha-Trang.



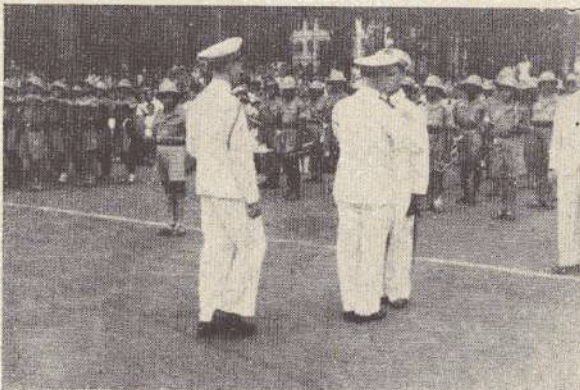
Le Commando du « *Triomphant* » en position
à l'Hôtel Beaurivage à Nha-Trang.



Progression du Commando
à Nha-Trang.



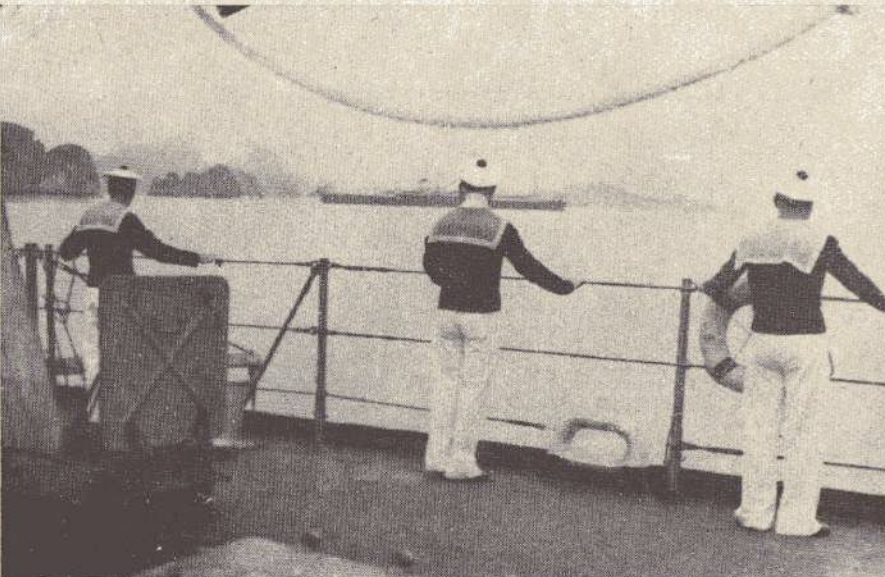
Le Commando à Nha-Trang



Saïgon, 11 Novembre 1945. Défilé des sections du « *Triomphant* »



Jonque en baie d'Along.

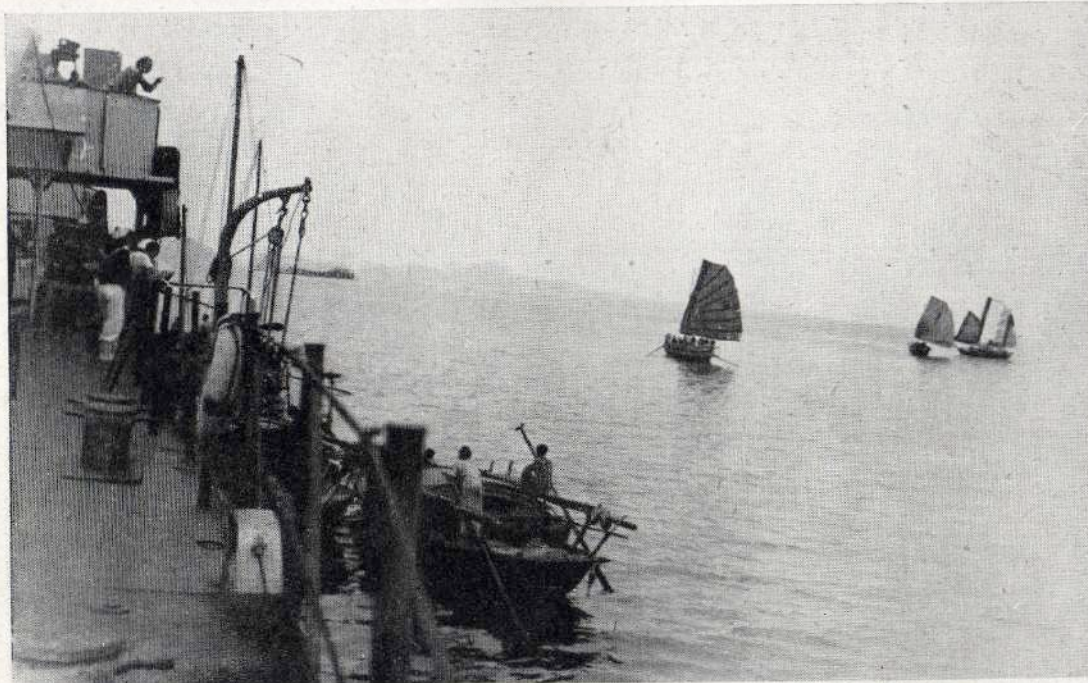


Revue navale en baie d'Along.

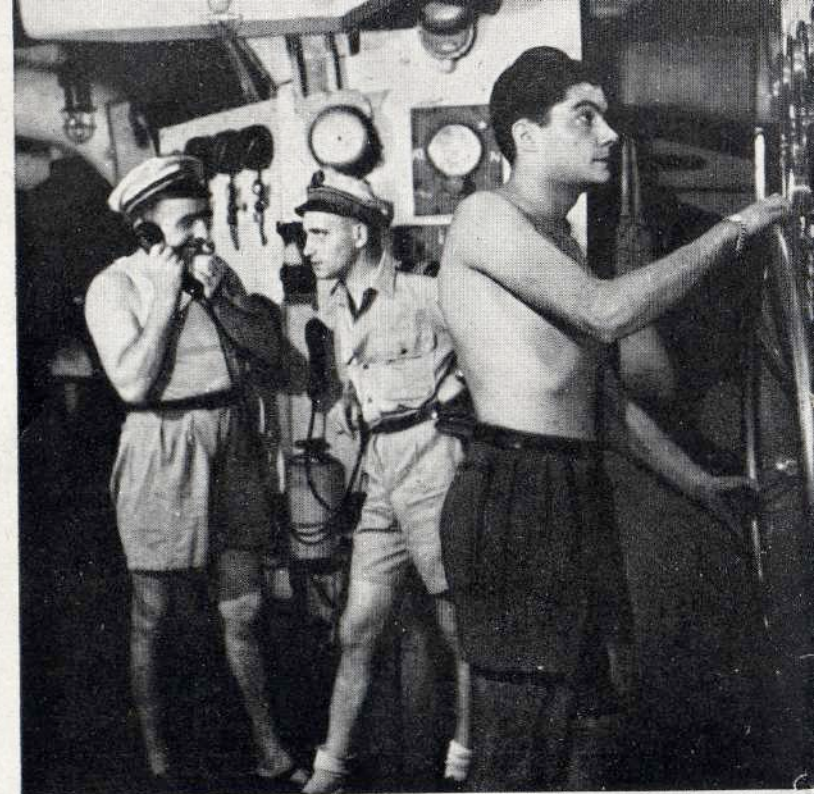


Les tombes des morts d'Haïphong au cimetière Courbet.

Jonques en baie d'Along.



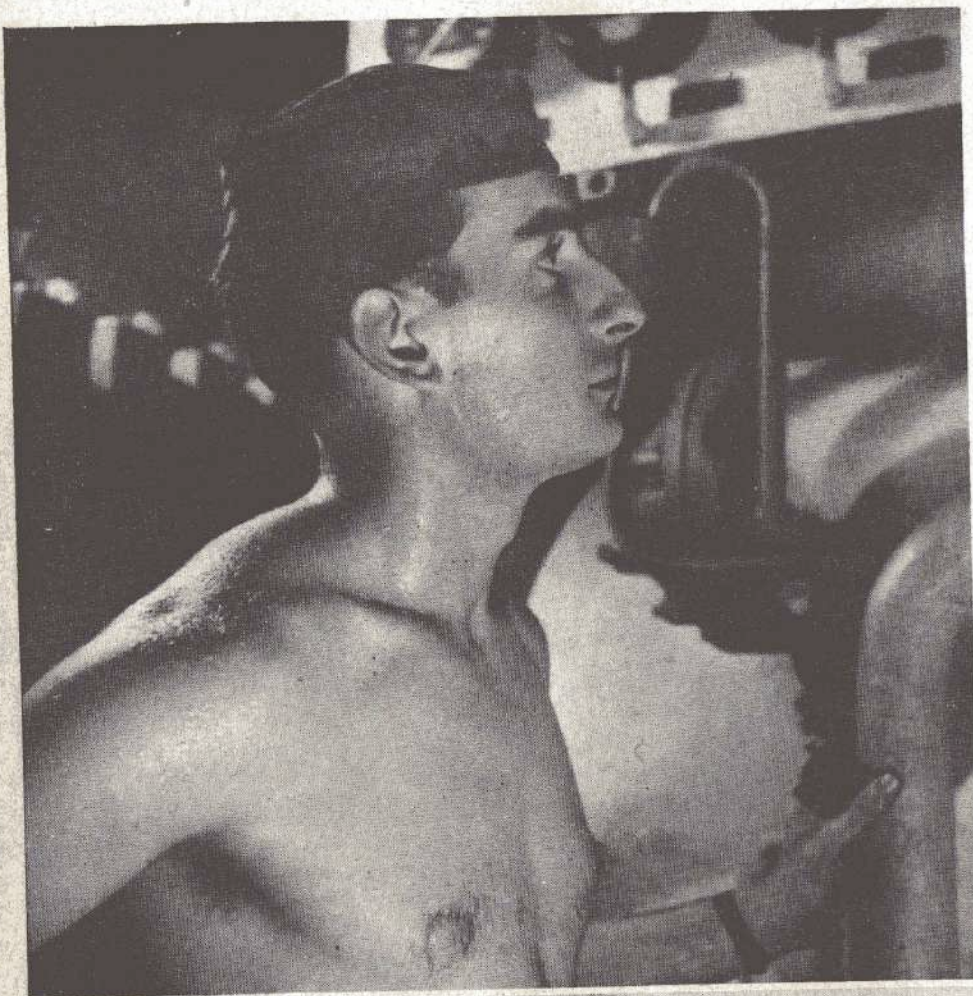
A droite : Le tableau de manoeuvre.



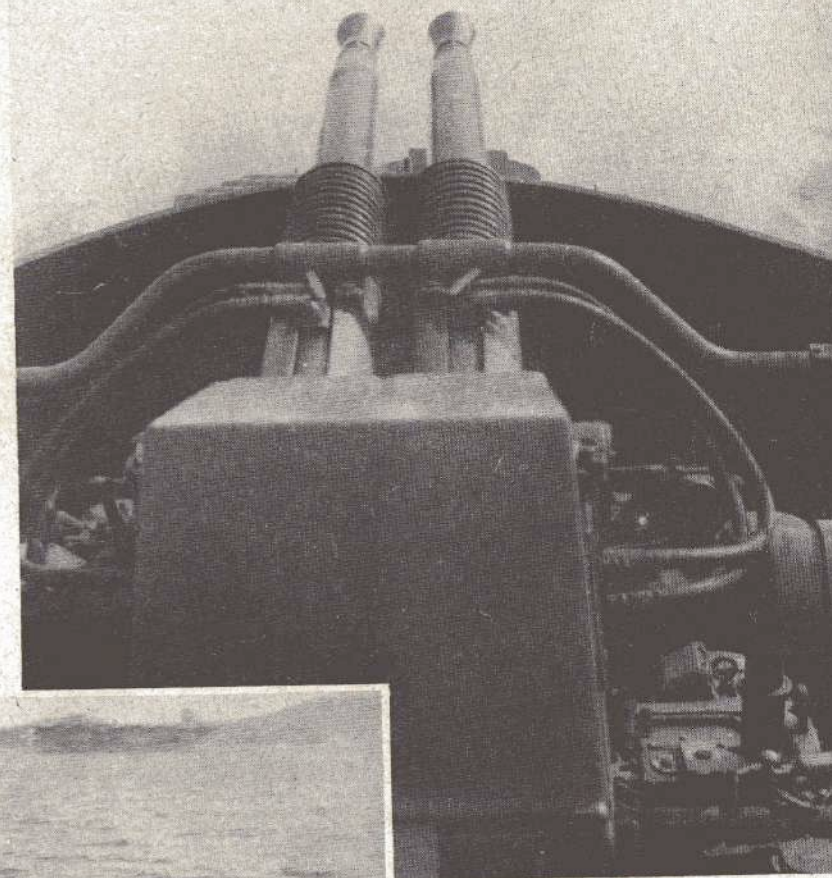
Le cimetière Courbet
en baie d'Along.

La soupe.





Ci-dessus :
Le quart au
bouilleur.



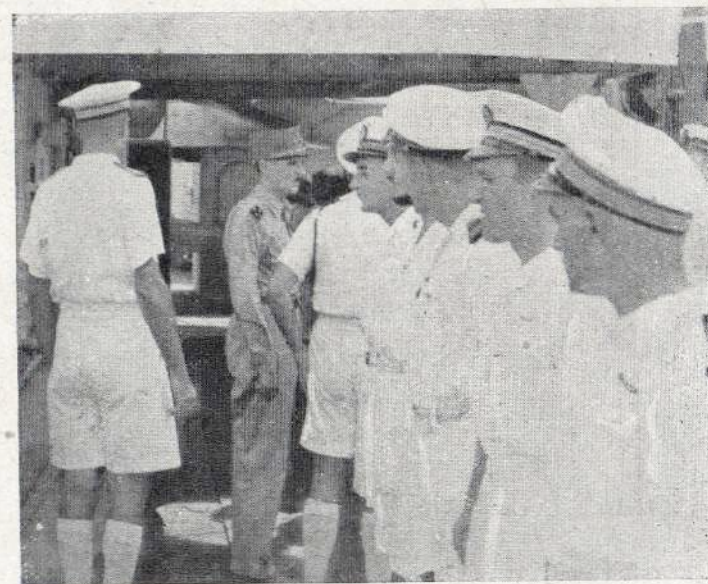
Ci-dessus :
Jumelage de 40 mm. A.A.



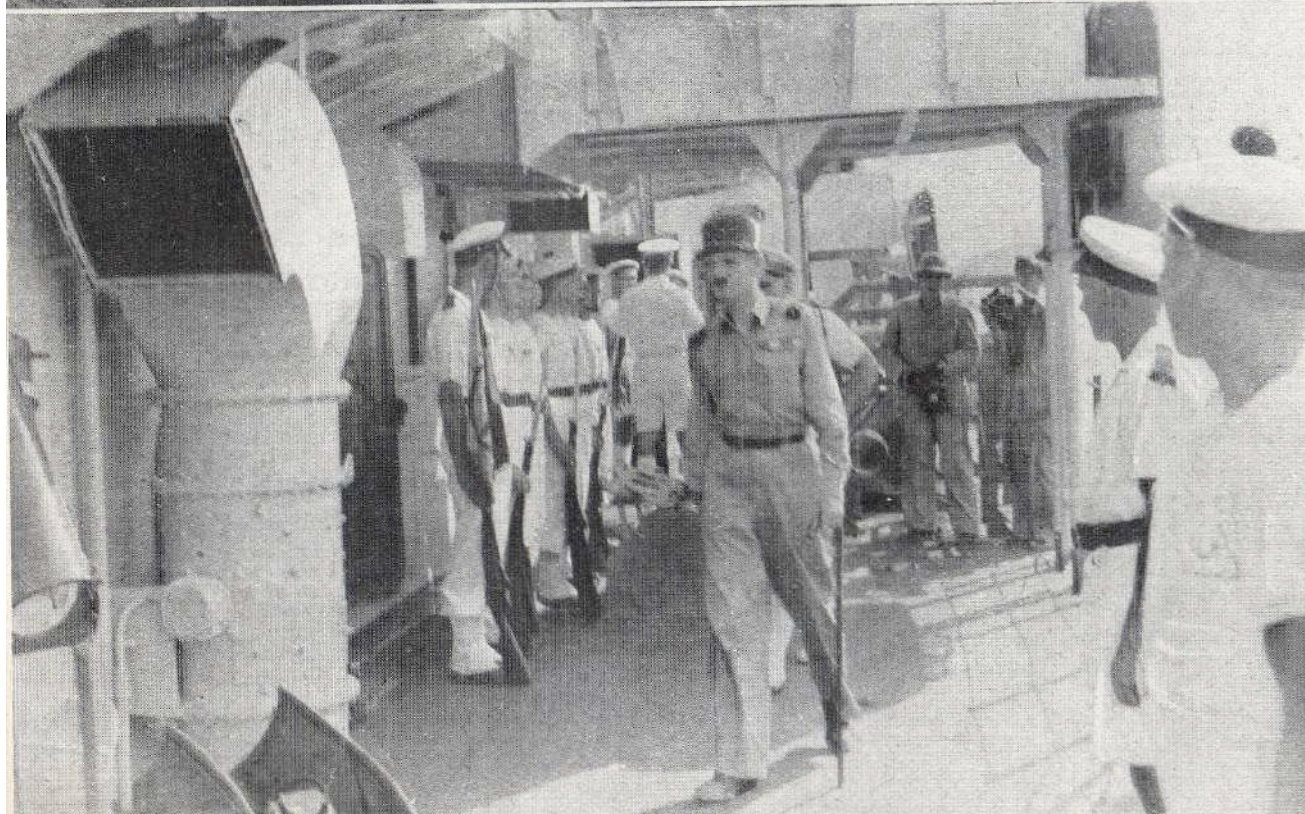
Débarquement des
libérables en rade
de Trincomalee.

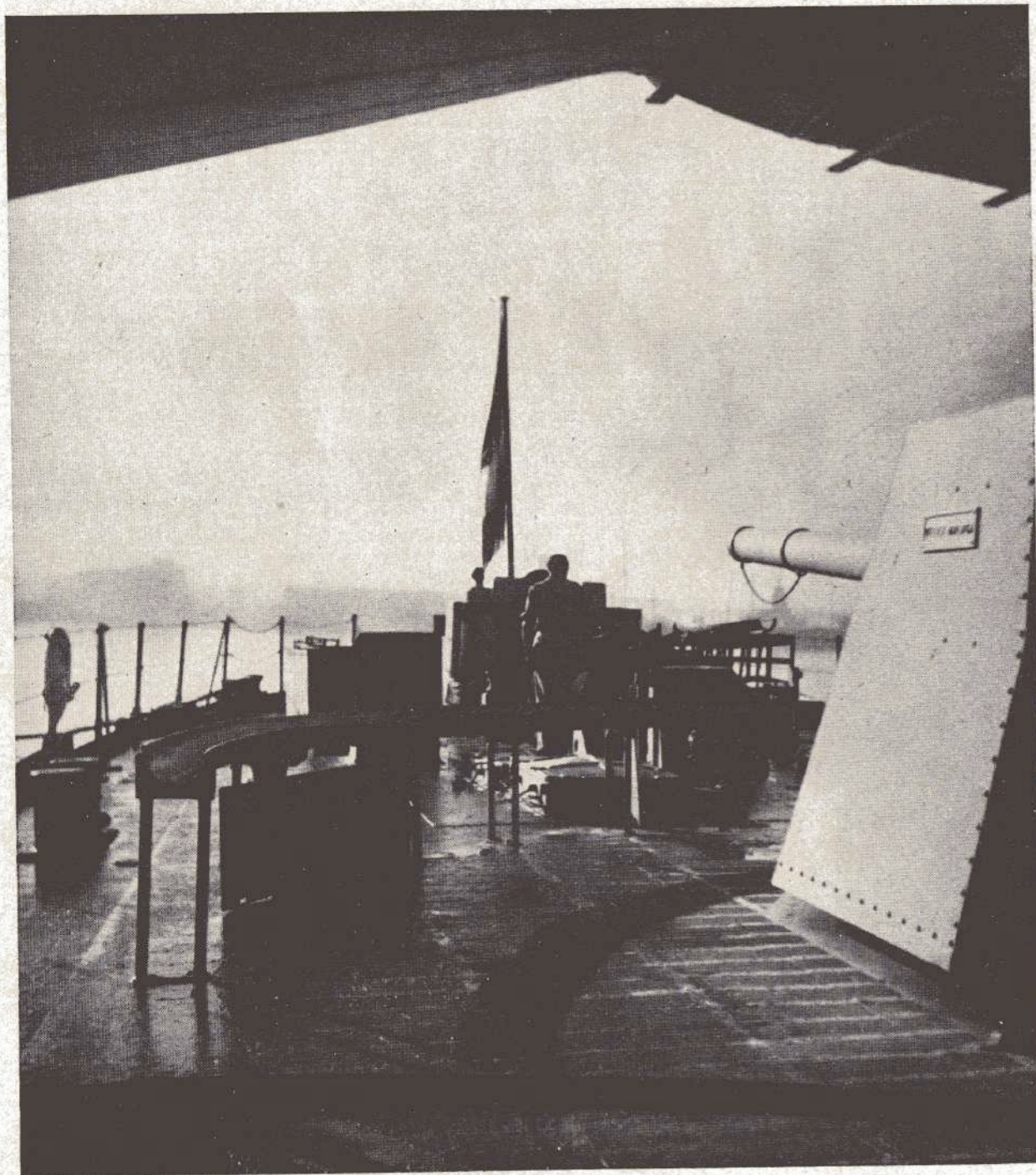


*En haut et à gauche : Les « libérables »
débarquent.*



*Visite du Général Leclerc
à Trincomalee, 23 septembre 1945.*





TRAVERSÉE DU TRIOMPHANT DE FREEMANTLE A DIÉGO-SUAREZ

du 25 Novembre au 19 Décembre 1945



Capitaine de Frégate GILLY
Ancien Commandant du "Triomphant"

EXTRAIT DU RAPPORT D'ENSEMBLE ADRESSÉ A L'ÉTAT-MAJOR GÉNÉRAL D'ALGER



25 NOVEMBRE

APPAREILLE de
Freemantle à 13 h.
40 m. locales en
compagnie du pé-
trolier américain
« CEDAR MILLS »
de la Compagnie « American Pe-
troleum Transport Corporation »,
et du cargo mixte hollandais
« JAVA », avec les ordres sui-
vants :

— 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, rallier pour mazouter Diego-Carcia en compagnie du pétrolier.

26 NOVEMBRE. — Bonne brise d'E.S.E., mer houleuse d'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 maniable. Légère houle d'E.S.E. Il me reste au matin huit 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 n. 5 (1 chaudière en fonction, 1 réchauffée, 1 machine prête à fonctionner), vitesse maximum 27 n., dépense journalière 30 tonnes, remorque sur croc prête à être larguée instantanément.

Route au 311.

30 NOVEMBRE. — En remorque du « CEDAR MILLS », vitesse 8 n. 5, route au 303

Point à midi : 22°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 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 Diégo-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 du ravitaillement.

Après 16 heures, forte houle d'Est. Je dois manœuvrer toutes les deux ou trois 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 Diégo-Garcia (distance 1.160 milles).

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

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.

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

A 16 h. 45 quelques coups de roulis assez violents dûs 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 réduire vitesse à 10 ou 12 nœuds ».

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

De 17 à 20 h., 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 tout de suite le cap, ou 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 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 maniable, le vent n'a pas augmenté et continue à tourner lentement vers le Sud.

A 20 h. 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 4.000 mètres.

A 20 h. 45, violent coup de roulis sur tribord (vent d'E.S.E.6, mer 6). Engagé. Stoppe immédiatement puis pris la cape par bâbord, route au 160 : bâbord en avant lent, tribord en avant normale (vitesse 6 à 7 nœuds). Afin de ne pas rompre le silence T.S.F., je ne préviens pas le pétrolier.

A 21 h. 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-chaufferie. Réchauffe de tous les auxiliaires. Diminue de vitesse : bâbord stoppe, tribord en avant demi.

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

A 22 h. 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 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. Bd en avant lente, Td 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) est intenable. Les auxiliaires sont stoppés. La chaudière est isolée, le compartiment est évacué.

A 22 h. 40, 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). Le 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 23 h. la bande s'est accentuée d'environ 5°. Donne ordre de redresser dans le minimum de temps par tous les moyens possibles.

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

A partir de 23 h. 30, 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 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 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 h. 50. Cependant, la bande s'étant 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 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 bâbord.

Il revient un quart 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 Td 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 Bd à la cale de la chaufferie arrière.

A 03 h. 15, envoyé 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 Td.

A 03 h. 30, vent de S.S.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 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 04 h. 10, la bande s'accroît à 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, couche sur l'eau.

Position S.O.S. à 05 h. 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 Bd est entièrement sous l'eau, le pont de la teugue et la plage avant à Bd 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 à nouveau fait ap-

peler plusieurs fois sans succès, la disparition du Capitaine de Frégate BOURGINE et du Médecin de 1^{re} 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 sur la plage avant entonnent « *La Marseillaise* ».

La scène ne manque pas d'une tragique grandeur.

A 06 h. 30, vent S.W. forcé 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 cm. au-dessus du parquet inférieur, le compartiment du servo-moteur 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 bâbord et monte rapidement.

Organise immédiatement une chaîne de seaux 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 (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 amarrées inspectent le pont à bâbord 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 deux panneaux de rechange. Vérifié le serrage de toutes les portes, panneaux d'accès et de ventilation aux différents compartiments à bâbord.

A 10 h. vent S.S.W. force 8. Estime ma dérive à un 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.

Allumé 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 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 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 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.

Evacuation terminée à 11 h. 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 h. 20. Mis 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. 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 (tuyautages 120 mm.) 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 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 bâbord. La relève des sondes montre que nous sommes lourds de 95 tonnes sur bâbord. Afin d'éviter que les carènes liquides intérieures puissent passer de Bd à Td, je décide de conserver cette bande jusqu'au moment où les deux compartiments seront complètement asséchés.

Le personnel canonnière que j'ai conservé, excepté 4 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 de remorquage 5 nœuds. Continue 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 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 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°22 S. — 79°04 E.

Vent E.S.E. 1 — En remorque de « CEDAR MILLS » à 5 n., 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 pavois.

10 DECEMBRE. — Point à midi : 9°32 S. — 78°03 E.

Vent 0. Mer 0. En remorque de « CEDAR MILLS » à 5 nœuds, route au 350.

A 07 h. 30 identifié H.M.S. « FROBISHER ». — Stoppe. Le Croiseur 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 » 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 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°22 S. — 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, route au 260, vitesse 10,5 nœuds.

13 DECEMBRE. — Point à midi : 10°58 S. — 68°22 E.

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.

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 de notre chaîne et désaccouple arbre machine avant.

16 h. 50, mis 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 a rencontré et attaqué un sous-marin la veille. Le « BRAZZA » nous rallie à 20 h. 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 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 heures, en remorque du « PRUDENT », route au 266, vitesse 7 nœuds.

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 conserver les turbines réchauffées pour être prêt à larguer la remorque si, en cas d'attaque, une manœuvre 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 226, vitesse 7 nœuds.

A 14 h. 15, remorque casse.

A 15 h. 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 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.

A 08 h. 00, aperçu la terre.

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

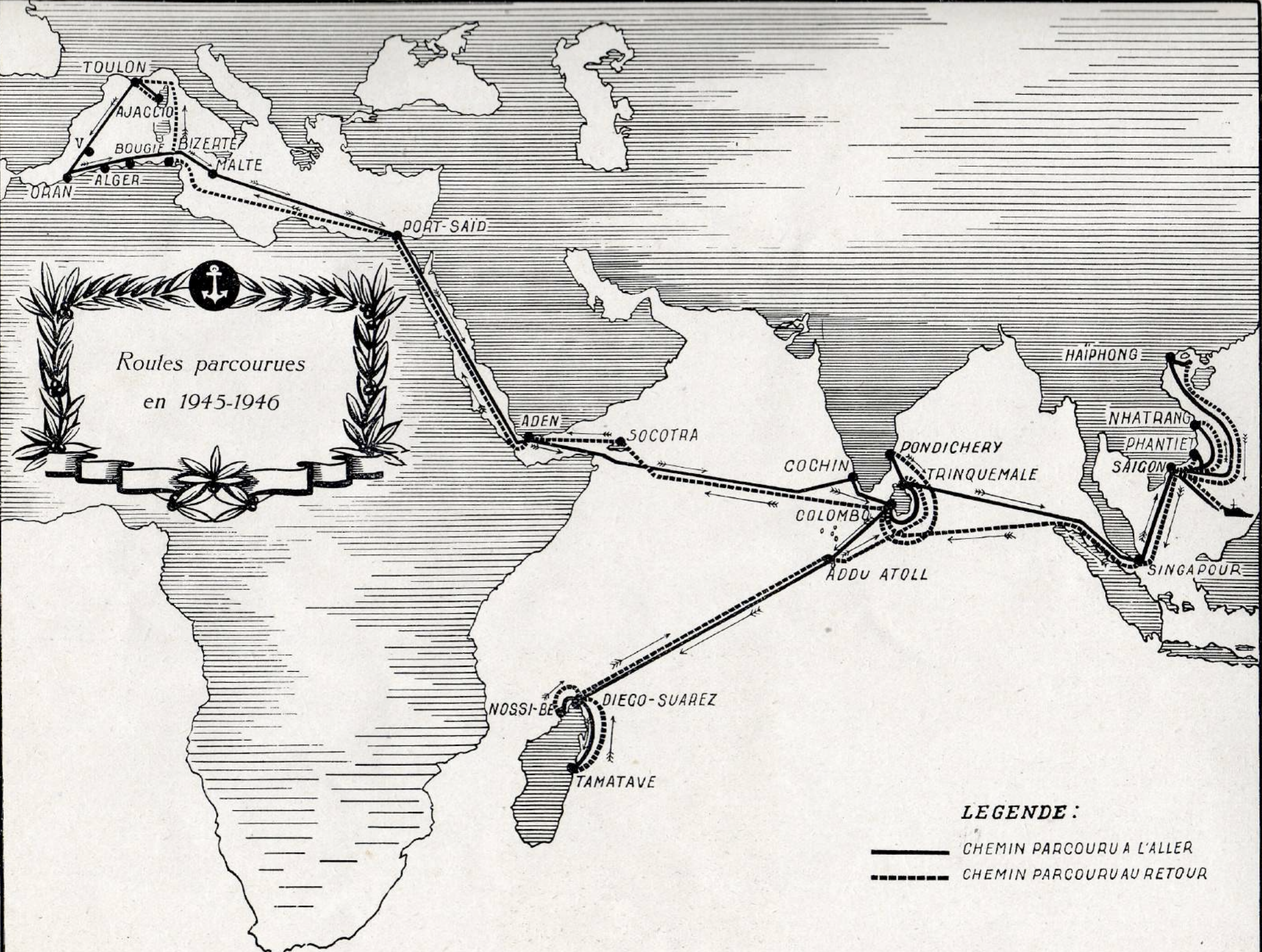
Amariné à couple du pétrolier « OLYMPIUS », 24 jours 12 h. 30 minutes après départ de Freemantle.

★★

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 témoignée tour à tour le « CEDAR MILLS », le « FROBISHER », le « SAVORGNAN DE BRAZZA ».

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.

Capitaine de Frégate GILLY.



*Routes parcourues
en 1945-1946*

LEGENDE :

-  CHEMIN PARCOURU A L'ALLER
-  CHEMIN PARCOURU AU RETOUR

LE MALENTENDU d'HAÏPHONG

EXTRAIT DU JOURNAL PERSONNEL
DU COMMANDANT DU " TRIOMPHANT "

6 Mars 1946

1 heure du matin, au large de la Baie d'Along

Nous venons de mouiller près du « BERTIN » dont nous pouvons distinguer dans l'obscurité la grande masse noire piquetée de quelques feux mal masqués. Tout le convoi se révèle d'ailleurs à des indiscretions lumineuses et, à bord, les officiers de l'Armée passagers, que j'oblige même à ne pas fumer, me plaisantent de mon rigorisme. Evidemment, cela n'a pas grande importance, nous sommes loin de terre et d'ailleurs les Chinois, nos alliés sont depuis longtemps avertis de notre arrivée. Mais je ne peux m'empêcher de penser à l'époque où, dans d'autres convois, les escorteurs avaient le devoir de tirer au fusil sur les lumières mal aveuglées.

Nous devons partir à l'aube. Je suis bien sûr de ne pas dormir jusque là, j'ai le temps de revenir sur un passé vieux de six ans à peine. J'ai retrouvé à Saïgon, sous deux pieds de terre, enfermé dans une malle en camphre qu'on avait enfouie après mon évasion, mon journal de cette époque, celle du désastre, qui nous avait surpris à quelques milles d'ici, au mouillage de la Noix, devant Hongay. Je rouvre ce vieux cahier déformé par l'humidité, je relis avec émotion ces lignes dont l'encre a blanchi :

13 Juin 1940

Baie d'Along

Paris est pris. Cela est rentré comme un couteau dans notre chair. Tantôt nous étions

autour du poste radio tels ces gens qui veillent les derniers cris des agonisants. Il y avait plusieurs matelots avec nous. Je ne sais pas pleurer, mais je reverrais toujours ces visages d'enfants baignés de larmes. ARGO, un de mes fidèles canonniers, a caché d'un geste brusque son front au creux de mon épaule en sanglotant : « J'ai perdu mon père à l'autre guerre ». Je n'ai rien su dire. J'avais très mal...

A bord du « LAMOTTE-PICQUET » maintenant tout dort, sauf les factionnaires, sauf peut-être cent autres comme moi qui veillent toute beauté morte. Et le silence oppresse nos douleurs muettes. Un sampan noir déchire la soie grise de l'eau et se perd bientôt dans l'ombre des falaises gigantesques. Vers l'occident, orage symbolique, les lueurs d'éclairs lointains vacillent sur l'eau soudain blême des chenaux avec des signes fulgurants.

Il est huit heures du soir en France. C'était l'instant des bonheurs simples, l'instant où la famille heureuse se rassemblait autour de la soupe fumante, l'instant où, les jours de fête au village, les vieux paysans, contents, s'asseyaient pour voir valser leurs filles aux yeux rieurs.

Et je ressens soudain physiquement, l'angoisse de ceux qui subissent déjà l'envahisseur, de ceux qui, libres encore, guettent sa marche inexorable. Je ne mesure plus ma détresse.

Quel chemin prodigieux parcouru depuis l'époque où j'écrivais ces lignes ces lignes amères, quelle merveilleuse récompense d'achever mon cycle en ces mêmes lieux où j'avais su, malgré tout, ne pas désespérer — oui, car je retrouve une page plus loin :

« Lu ce soir dans Peguy : « Mettre de jeunes troupes sous de vieux chefs, la formule même du désastre ». Combien je suis d'accord !

Capitaine de Vaisseau JUBELIN
Ancien Commandant du " Triomphant "



Je me jure de désertir les vieux chefs pour apporter ma carcasse encore jeune là où elle ne pourra trembler que de peur, et non plus de cette rage désespérée... »

6 Mars 1946

Au mouillage de Cuacam

Nous avons appareillé vers 4 h. 30. Le Général VALLUY qui doit prendre le commandement des troupes à terre, et son état-major (où je retrouve mon ami WATSON) ont embarqué comme passagers juste comme nous dérapions. Culé parmi les bâtiments du convoi pour rechercher les deux L.S.T. chargés des blindés du Colonel MASSU, qui doivent nous suivre, en tête des navires marchands. Dans la clarté naissante « L'ALGERIEN » et les dragueurs nous dépassent pour préparer les voies.

A 5 h. 30, notre ligne de file formée s'avance, « TRIOMPHANT » en tête, vers les bouées d'entrée. La carte seule d'ailleurs marque qu'il faille suivre un chenal. Autour de nous, à perte de vue, ce ne sont que les flots limoneux du Fleuve Rouge ; le delta plat est noyé dans les brumes de l'aube ; sur notre droite, la Cach Ba et les sommets tourmentés des îles de la Baie d'Along ébrèchent le jade clair du jour naissant tandis que derrière, déjà lointaines, les formes imprécises des bâtiments du convoi, ne se devinent plus qu'à leurs fumées qui s'élèvent droit dans l'air calme.

A bord tout est prêt. Oh ! nous savons bien que tout doit se passer pacifiquement. Mais ne dois-je pas prévoir le pire ? Et n'avons-nous pas fait exploser, pas plus tard qu'hier après-midi, une mine dérivante d'une rafale de Bofors ? Sur soixante kilomètres d'une rivière très étroite, facile à obstruer, les risques sont centuplés. Et dans ce pays des Pavillons Noirs infesté de pirates, comment ne pas craindre des coups de feu isolés, dans ce chenal sans profondeur comment éviter une mine ? Je n'aimerais pas après six ans de combats, finir en m'échouant, éventré, dans ces rizières hostiles. Mais la male fortune ne nous prendra pas de court : les passeresses sont à poste et les paillets Makaroff dépliés, les panneaux sont souqués à bloc et les épontilles de secours prêtes. Je mettrai tout à l'heure aux postes de combat, c'est le meilleur moyen de garder tout son monde en bon ordre et chacun portera ainsi le casque métallique qui peut se révéler utile. Le risque serait qu'un pointeur maladroit, ou énervé, provoque une bagarre par un coup tiré prématurément. On a déjà vu ça pendant cette même guerre. Ce risque, je le cours volontiers, il n'y a plus de maladroits à bord depuis un an que nous sommes en opérations. Quant à la discipline du feu, j'espère recueillir le fruit de mes nombreuses causeries familières avec mes hommes. Il y a longtemps que je leur parle de cette forme si particulière du courage, le plus difficile sans conteste, qui consiste à subir le feu sans riposter, exactement depuis notre arrivée à Saïgon, le 3 octobre dernier. La torpeur de nos nuits était soudain traversée par le sifflement d'une balle qui trônait les tôles avec un bruit mat. La première fois, un factionnaire a vidé sa mitrailleuse au hasard avant que j'aie pu l'arrêter, mais cela ne s'est plus jamais reproduit. Il a

suffi d'expliquer à tous — et là j'ai su qu'ils chassaient de bonne race — que cette rafale lâchée sans but précis, c'était justement l'indice de la peur. A quoi bon répondre dans l'obscurité hostile à l'insaisissable tireur isolé ? Les rives proches, avec leurs palétuviers, leurs bouquets de palmiers et de bananiers, lui sont un asile incomparable, avec aussi leurs chenaux d'eau tiède dans lesquels, les lèvres collées à un roseau pour respirer, il s'immerge complètement. Oui, à quoi bon lui dévoiler nos signes d'énervement, à quoi bon trahir notre impuissance contre les démons de la nuit équatoriale, contre les maléfices de ces rivages mal connus !

Nous avançons à huit nœuds avec précaution. Les balises du premier alignement naissent d'abord de la brume, et quelques traces d'écume qui marquent des récifs à fleur d'eau. Puis la ligne d'horizon se précise, bande plate de rizières avec ça et là, des boqueteaux clairsemés. Une grande jonque chinoise nous croise au fil de l'eau ; les vergues de sa voile lattée, déventée, claquent contre le mât au passage de nos échos, tandis que, pointée par le travers, une énorme caronade au bronze ciselé, rappelle que nous sommes au pays des pirates. Quelques Jaunes aux mines patibulaires nous font des signes de bienvenue. Notre pilote prétend qu'ils sont sincères, préférant cent fois le retour de notre administration dont ils savent aisément détourner les règles aux mesures plus expéditives de leurs mandarins féodaux.

Drôle d'homme que notre pilote civil, petit, roux et timide, mais avec une lueur plaisante dans ses yeux bleus de breton exilé depuis vingt-six ans, des yeux couleur pervenche qu'on rencontre souvent entre Lambezellec et Le Faou, mais plus rarement certes sur les routes mandarines. Nous l'avons embarqué trois jours plus tôt à Saïgon pour l'opération actuelle. Nous venons de passer plusieurs heures, tous feux éteints, à faire le chien de garde près du convoi. Le radar, comme de juste, est tombé en avarie au seul moment où j'en avais réellement besoin depuis six mois, et il a fallu effectuer nos rondes au jugé, allant des rochers de la Cach Ba aux fonds envasés de l'embouchure. Cela m'a suffi pour apprécier notre homme. Je me suis amusé à lui voir faire le point par le feu de droite du casino et les lumières de la villa d'un commerçant chinois qui est de ses amis. Tous les phares sont éteints et il lui a fallu retrouver les repères qui pour sembler fantaisistes à un terrien ne s'inspirent pas moins, en somme, des plus vieilles traditions de pilotage. Aussi ce matin est-il déjà incorporé dans mon esprit, à mon équipe, à cet ensemble d'officiers et de matelots que le hasard des désignations a rassemblés, mais qui, en temps de guerre ne travaillent bien de concert que s'ils se sont forgés une âme commune. J'ai toujours attribué une importance que d'aucuns estiment exagérée à la bonne humeur du travail d'équipe. Cela m'a toujours servi, pourquoi aurais-je eu tort ?

L'atmosphère est d'ailleurs à la gaité dans ce clair matin naissant. Nous allons être les premiers à ramener nos couleurs sur ce sol dont les RIVIERE et les Francis GARNIER payèrent héroïquement de leur vie la difficile conquête.

Dans le coin bâbord de la passerelle, le Général VALLUY parle avec les officiers de son état-major. Il n'y a pas grand

chose à faire en ce moment, qu'à suivre, à deux encâblures derrière eux, « L'ALGERIEN » et les dragueurs qui nous couvrent jusqu'au Cua Cam du danger des mines. Cela me permet de me joindre à la conversation.

L'embouchure commence à se rétrécir en même temps qu'une faible brise et la chaleur croissante du soleil dissipant les vapeurs du matin nous dévoilent à chaque instant des lointains nouveaux du paysage, avec ses immenses rizières miroitantes et ses rochers abrupts, parents terrestres de ceux de la Baie d'Along dont ils ont les mêmes formes escarpées.

Déjà apparaissent à l'entrée du chenal étroit deux énormes balises où les fusiliers-marins des L.C.A. viennent de hisser pour la première fois depuis six ans, deux pavillons français qui flottent au vent. Je pense que tous ont ressenti comme moi, sur la passerelle, cette émotion sacrée qui m'a étreint. La coupure d'ailleurs où j'attendais les principales obstructions, mines ou bâtiments coulés, semble saine. Les deux bouées qui marquent des épaves sont en place.

Derrière nous les deux L.S.T. sont à poste, très près (je pense à l'enthousiasme de DU BOUCHERON et de PISTRE) puis, inégalement espacés, viennent les premiers gros transports du convoi, dont les superstructures semblent glisser étrangement, à cause des méandres du fleuve, sur les prairies basses du delta — au total vingt-deux mille hommes impatients de se déverser sur cette terre, inconnue de la plupart d'entre eux.

J'ai quelque fierté à relire le dernier ordre de GENESUPER sur la liasse : « Le Commandant du « TRIOMPHANT » décidera s'il y a lieu d'opérer ou de différer le débarquement de la première vague de l'opération « CASTOR »...

Le Général VALLUY est bien à bord, mais comme passager, et il ne doit prendre le commandement qu'après la mise à terre des premières troupes. Pourtant un secret instinct me donne un sens allégé des responsabilités. Je sais déjà que je suivrai volontiers les conseils, les ordres de ce chef dont l'ascendant naturel est considérable. Je songe ce soir qu'il eût pu en être tout autrement. Question de personne.

D'ailleurs ce n'est qu'une promenade. Des propos joyeux se croisent dans l'abri de navigation, WATSON raconte de bonnes histoires que le narquois GABRIE juge exagérées.

Je viens de faire mettre aux postes de combat pour la forme. Afin de prendre une allure moins belliqueuse, nos deux cents soldats, passagers ont été massés dans les postes d'équipage, avec même leur musique qu'il faudra sortir dare-dare pour rendre les honneurs aux premiers visiteurs officiels....

Pour la dernière fois, je fais rassembler tous les chefs de pièce, tous les pointeurs sur la passerelle. Il est bien entendu que personne ne fera l'énorme bétise de tirer sans ordre, aucune maladresse ne sera admise. Mon excellent officier de tir, le Lieutenant de Vaisseau CRUCHET leur répète cette recommandation. Les deux jours précédents, à la mer, tout l'équipage, par bordée, a été mis au courant de l'opération en cours. A eux, à qui l'on a toujours dit de gagner des dixièmes de seconde sur la vitesse de chargement et sur la soudaineté de la riposte, il faut inculquer aujourd'hui des principes exactement inverses. Je scrute sur leurs traits les effets de cette dernière leçon : je sais que personne ne désobéira. Et j'admire une fois de plus,

sans qu'ils le sachent, la beauté rude de leurs visages hâlés par le soleil équatorial, où les yeux rient, d'où le regard jaillit toujours droit vers moi. Les chefs qui n'auront jamais reçu ces regards ne peuvent pas connaître la joie du commandement.

— Allez mes petits gars...

Puis j'ai répété par le microphone : « Tout le monde à se capeler derrière les pavois, on ne doit voir personne de l'extérieur ».

De l'arrière de la timonerie, on ne domine plus qu'un pont désert. Ah ! nous ne sommes pas provocants, certes ! Aussi bien ne venons-nous provoquer personne, personne que je sache.

Et nous voici seuls. La coupure passée, les dragueurs se sont rabattus dans le Cua Cam où ils virent leur drague, « L'ALGERIEN » a pris sa faction dans le Cua Nam Trieu, quant aux L.C.I. ils sont un peu devant nous, mais je compte bientôt les rattraper et passer en tête, suivant les ordres reçus.

L'un d'eux vient de s'échouer sur la rive gauche et me demande du secours. Ce n'est guère le moment, aussi dois-je me contenter... de passer l'ordre aux dragueurs de venir à son aide.

Ce léger incident nous a distrait un instant et voici que les premiers signes alarmants se précipitent. Nos timoniers signalent une jonque en flammes, avec de fortes explosions, dans le port dont les premières maisons naissent au lointain, dans les brumes du fleuve. Et, premier indice, le tac-tac éloigné d'une mitrailleuse détruit, avec la sérénité du matin, la quiétude de nos esprits. J'ai à peine échangé un bref coup d'œil avec le Général VALLUY et le Colonel GUFFLE, qu'une rafale de 20 mm. balaie notre passerelle. Une vitre vole en éclats.

L'atmosphère, d'un seul coup, s'est chargée de menaces.

Au même moment, le toujours narquois GABRIE m'apporte le dernier télégramme : « N° 376... Exécuter opération comme prévu avec le maximum de prudence et ne répondre en aucun cas à coups de feu... »

Tac-Tac. Eclats de vitres. La paroi de bâbord qui est noire, sur le ciel clair, se trouve comme une cible en carton à la foire, suivant des impacts capricieux. Et ces trous, par où le soleil jette soudain de fins rais de lumière, je réalise brusquement qu'à chacun d'eux correspond un projectile qui passe parmi nous. Etrange jeu, jeu cruel. Du sang tout de suite, un projectile à un mètre de nous, crible l'armement du Oerlikon bâbord : CLAIRON, RUEL, LE MOAL. Le premier a l'épaule traversée de part en part par deux balles de 20 mm., avec des éclats dans le ventre, dans le thorax. RUEL a porté la main à sa poitrine ; le visage de LE MOAL saigne et, curieusement, je vois naître deux sillons dans l'acier de son casque.

Le Général n'a pas bronché. Je le prie de se mettre dans la chambre à cartes. Refus. Je lui fais alors porter un casque. Il se soulève un instant de son siège pour changer de coiffure, une vitre vole, un obus passe entre nos deux nez à l'endroit même où se trouvait la tête du général une demi-seconde plus tôt, éclate. Le Général est blessé au pied, cependant nous ne le saurons que ce soir, il a attendu tout le jour pour ne pas distraire docteurs ou infirmiers. Mais j'obtiens enfin que lui et son état-major s'étendent à plat pont dans l'abri précaire de la timonerie. n'avais-je pas raison, mon Général ?

Passé par téléphonie sans fil :

« Ordre à tous bâtiments de ne pas riposter. Mettez les gens à l'abri des pavois. Agissez à l'imitation du « TRIOMPHANT ».

Et à bord par micro :

« Tout le monde à plat pont derrière les pavois. Ne pas tirer. Je répète : ne pas tirer ».

Les quatre mètres carrés de la passerelle prennent une allure de combat. J'ai fait évacuer tout le personnel qui n'est pas strictement indispensable. Tac-tac... Bruit mat sur les tôles. Vitres pulvérisées. Et ces trous qui naissent dans la cible. Sifflements. Deux gerbes à tribord, probablement des mortiers. Mon officier de manœuvre, RECAMIER, trébuché à côté de moi, tombe, un sillon rouge dans la cuisse. Il n'abandonnera pas son poste.

Et derrière, dans la chambre à cartes, une étrange litanie commence que déversent les hauts-parleurs, les téléphones, les porte-voix. Ce ne sont que nouvelles sinistres :

« Ici, L.C.I. 204, je suis l'objet de tireurs isolés. Un fantassin blessé. — Ici, L.C.I. 203, fortement attaqué. — Ici L.C.I. 104, très fortement attaqué. Pourriez-vous nous soulager ? ».

Et les téléphones du bord : « Lavabo des Maîtres : un tué, trois blessés. — Voie d'eau dans le compartiment frigo. — Incendie à l'avant ».

Il me reste de cet instant un souvenir très précis. Afin de voir si mes ordres ont été exécutés, je me suis penché à bâbord arrière de la passerelle. Tout semble désert. Seul au milieu du pont, bien calé sur ses jambes écartées, mon second, ALLAIN-DUPRE, scrute le paysage de ses jumelles comme il suivrait une course à Longchamp. Il est à cent pas — c'est la distance dont on nous tire — des salopards.

Je devrais lui crier de se mettre à l'abri. Des cinq cents hommes que porte le « TRIOMPHANT », il est en bas l'unique cible apparente, une belle cible à cette portée ! Je devrais... Pourquoi ne lui ai-je rien dit ?

De même qu'ici, Commandant, je dois rester debout, il est sur le pont l'exemple nécessaire du calme, à nos hommes dont je devine l'impatience. Car ils sont vingt pointeurs à leur poste qui n'auraient qu'à presser la détente très douce de leurs armes, d'un geste très léger, pour déclencher une riposte foudroyante, pour venger leurs camarades qui tombent à leurs côtés, parfois pour se venger eux-mêmes (BALCOU, pointeur, mourra à son poste, le thorax criblé par un bazooka, sans tirer, sans prendre cette ultime revanche sur ceux qu'il voit grouiller dans sa lunette, parce qu'il n'en a pas reçu l'ordre).

Cependant les projectiles crépitent sur nos tôles. Impression curieuse, pour moi nouvelle. Je connaissais cette contraction du ventre quand sous la bombe dont on entend grandir l'horrible menace aiguë, on s'attend dans la seconde à être écrasé. Je n'avais, du danger connu, qu'une autre impression très particulière, celle du pilote de chasse. Retranché des bruits extérieurs par le tonnerre de ses deux mille chevaux, et par l'étroit casque de cuir, il ne perçoit qu'il s'est laissé surprendre qu'à ce bouquet de tiges de feu dont il est soudain le centre.

Ici tout est bruit, sifflement, éclatement, criblement. Dans la constellation des trous, une étoile nouvelle, voilà pour la vue — mais on sait que ce péril est déjà passé. Le trou par où viendra la blessure, celui-là on ne le verra pas. Quelquefois, un

homme tombe. Je n'ai pas entendu un blessé crier. Peut-être y avait-il trop de bruit ?

POTHIN trouve le moyen de me faire rire. Je l'ai obligé à coiffer un casque. Celui-ci trop large lui couvre les yeux et lui rabat les oreilles. Alors il remet son béret basque et par dessus, tout haut perché, cocassement, le couvre-chef métallique. C'est le moment que choisit un obus facétieux pour lui couper le fond de ses pantalons sans le blesser. Mais SAINT-POTHIN ne se laisse pas démonter pour si peu et continue de piloter dans le chenal de plus en plus étroit, comme si de rien n'était. Il reste

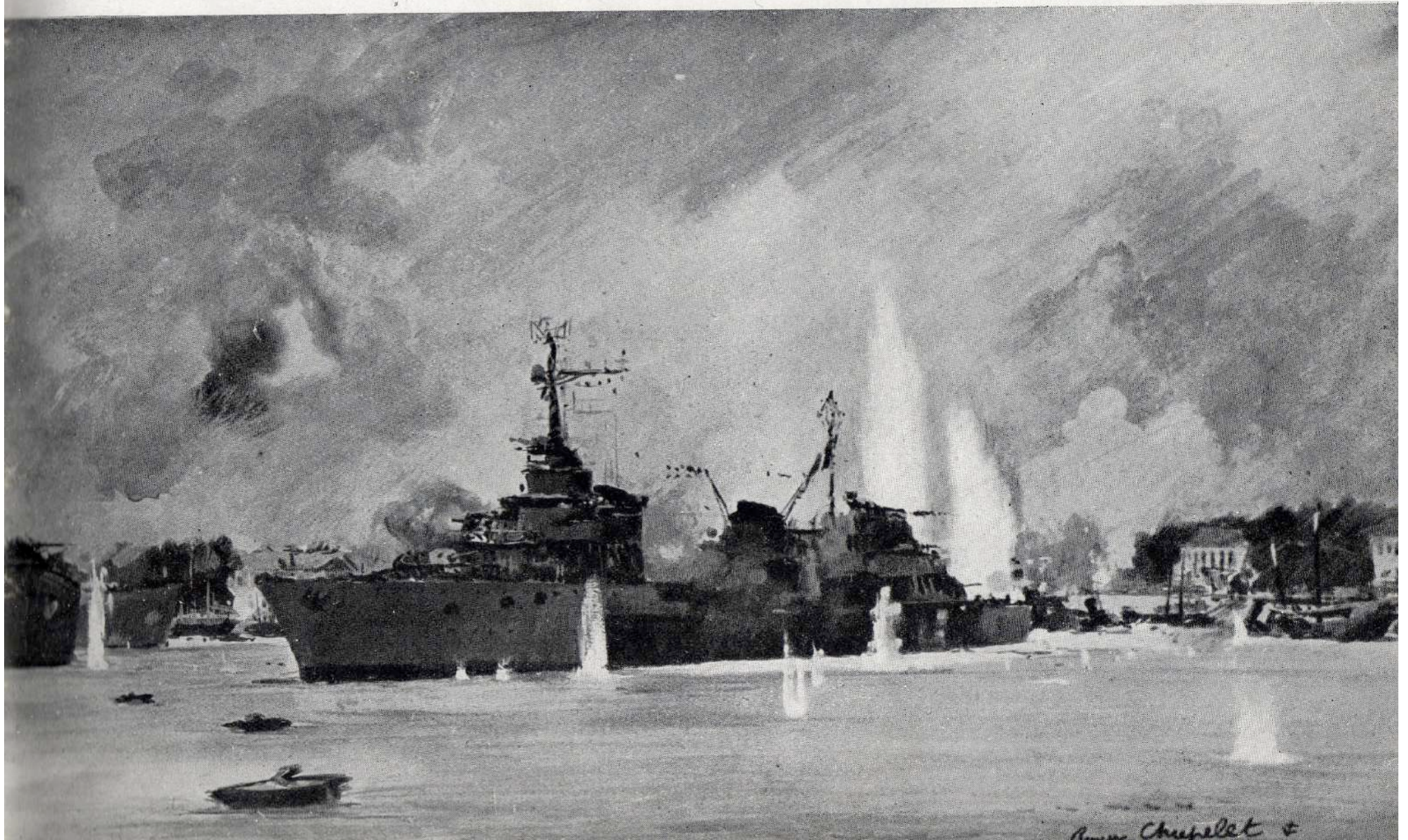


peu de monde près de nous : l'homme de barre, celui du chadburn, immobilisés à leur poste, quelque timonier que j'appelle pour passer un signal, GABRIE qui s'affaire entre le tuyau du P. C. Transmissions et la timonerie, et partout des tas de fesses en l'air, celles de tous ceux, inutiles, que j'ai obligé à s'aplatir — mon excellent ami WATSON, qu'il me pardonne, a certainement les plus dodues — offrant ainsi une cible moindre, car de véritable abri il n'y en a pas, et les moindres balles blindées de 8 mm. traverseront jusqu'à cinq cloisons. Mon fier vaisseau, l'un des quatre champions

de vitesse du monde, ne vaut rien dans ce combat où la célérité et la distance ne jouent pas, dans ce combat qui ressemble à s'y méprendre à un combat de rue.

C'est bien un boulevard que nous remontons, avec ses rangées d'arbres, ses vertes prairies, ses rizières étendues à l'infini. Mais dans cette plaine inondée, miroitante, des lueurs s'allument, des flocons bleus jouent à travers les bosquets, s'étirent se diluent, de petits hommes jaunes émergent des abris, disparaissent de nouveau, semblent jouer à cache-cache. Drôle de jeu.

Un choc à l'avant. Un serpent de fumée jaunâtre monte du



spardeck, se déroule, pique nos yeux. « Incendie dans la noria avant », annonce le poste central. Voilà qui est grave. Allons-nous sauter ? Vite le micro : « Allo, Commandant en second, incendie noria avant. Urgent ».

En bas, je l'ai su plus tard, ALLAIN-DUPRE se précipite, trouve trois obus de 138 dont les ogives brisées par des coups de l'ennemi fument. Il les fait mouiller séance tenante par trois hommes pris sur les lieux. Pas mal de porter un obus fumant dans ses bras, plutôt angoissant !

La litanie continue : « Incendie au convertisseur avant. — Deux blessés graves poste 1. — Incendie dans l'infirmerie, un tué, deux blessés légers, le Médecin blessé grièvement ».

En bas, le Chirurgien MATHIAS, en corvée à bord, a commencé une amputation grave. Un obus éclate au milieu des infirmiers, tue l'un d'eux, blesse grièvement le Médecin-major, met le feu. MATHIAS éteint l'incendie, reprend son opération. Il n'a pas cessé depuis, il est à sa dix-neuvième intervention grave de la journée.

Ici, je perçois plusieurs chocs. La passerelle a pris une sale bordée. A tribord, les timoniers descendent le pointeur MASSON. La jambe entièrement ouverte, il baigne dans son sang et pendant longtemps je devrai l'enjamber pour passer, lui demandant chaque fois « pardon », machinalement, et lui me répondant chaque fois d'un sourire, bien que son visage soit blême de souffrance.

Le Second-Maitre DUBCEUF, dont le poste est sur la passerelle supérieure, court d'une lunette à l'autre, tiré comme un gibier. Il me signale à une encablure un gros canon abrité derrière un amas de pavés. La pièce est trop grosse pour être pointée, mais autour d'elle je peux voir son armement s'affairer pour la charger. Ils vont pour sûr nous tirer au passage. L'importance du calibre me pousse à reconsidérer la question de la riposte. Je sens décidément la passerelle bien fragile. Sur la liasse, sous ma main, le télégramme 376 est là... « Ne tirer en aucun cas ».

Pourtant cette gueule béante me semble féroce. Nous allons bientôt être dans son axe, alors ? J'adopte un compromis, obtiens du Général la permission d'envoyer deux coups de semonce. Par l'embrasure du télépointeur, je parle pour la dernière fois hélas ! à CRUCHET : « Tirez dans l'eau dans la direction de ce maudit tas de pavés ».

Et, premier sentiment de réconfort, je vois les pièces aux longs tubes fins venir par le travers. Attention ! Feu ! Deux gerbes d'eau, à toucher le bord, jaillissent plus haut que notre mâture tandis que le tonnerre de nos canons se répercute un instant entre les rives étonnées. J'ai le plaisir de voir l'armement menaçant fuir vers l'abri le plus proche. Un calme étrange plane deux minutes sur le champ de bataille. Nos deux gros coups de semonce inoffensifs semblent avoir stupéfié l'adversaire. Puis brusquement son feu, dix fois plus nourri, s'abat sur nous.

« Un tué, deux blessés à l'avant. — Incendie dans une chambre d'officier. — Voie d'eau dans le compartiment frigorifique. — Quatre blessés graves à l'arrière. — Voie d'eau soute de 138 avant. — Pièce 1 hors de combat... »

Les mauvaises nouvelles résonnent dans les porte-voix, dans

les hauts-parleurs, accumulent leurs menaces à une cadence invraisemblable.

Il est 9 h. 48. Le Général VALLUY estime que je peux ouvrir le feu. Il y a une heure et six minutes exactement que la première rafale ennemie a déchiré le silence de ce matin calme, lumineux, dans le delta. Il y a vingt-six minutes que nos premiers hommes sont tombés. Avons-nous assez attendu pour prouver notre bonne foi ?

C'est le moment où je revois ALLAIN-DUPRE grimper quatre à quatre l'échelle de la passerelle. Son visage ne porte aucune trace d'excitation et pourtant j'ai appris ce soir tout ce qu'il avait déjà fait. Il vient me rendre compte. Je ne sais pas si beaucoup de gens pourraient comprendre ce qui signifie dans un tel moment « rendre compte » ? Le tir fait le vide à vos côtés, les annonces sinistres ne cessent pas de vous harceler, il faut courir en tous sens, savoir ce que devient le convoi, le bateau, chercher les pièces ennemies, surveiller barre et machines, diriger les équipes de sécurité vers les points menacés, et l'on sait qu'à cent endroits du navire naissent à chaque seconde des avaries nouvelles ! Calmement, mon Second me met au courant de ce qui se passe en bas. Après l'incendie de la noria, maintenant conjuré, notre commun souci est le même : que devient cette voie d'eau dans les soutes avant ? et notre entente, sous le feu qui nous oblige instinctivement à nous déplacer de temps à autre, est parfaite. Nous avons le même regard sur la plage avant, nous jugeons du même coup d'œil que nous sommes restés à peu près dans nos lignes d'eau. Et sans aller voir, nous sommes d'accord : quoiqu'on nous dise, il n'y a pas de voie d'eau grave dans les soutes de 138. ALLAIN-DUPRE, redescendu, trouve en effet qu'un collecteur d'incendie a été écrasé. L'eau montant sur le parquet a fait croire qu'elle provenait des compartiments inférieurs, d'où méprise d'autant plus facile que les câbles électriques sectionnés laissent l'avant dans l'obscurité et que les tuyaux à vapeur des éjecteurs coupés rendent ceux-ci inutilisables.

Je sais par le détail, ce soir, le sort tragique de nos deux cents soldats passagers.

Dès les premiers coups, près de la flottaison, des voies d'eau commencent à remplir les postes inférieurs, l'électricité fait défaut, la vapeur des conduits coupés fuse dans les compartiments. Les hommes dépaysés grimpent les échelles, se hissent dans l'étroite coursive centrale. Le premier obus sectionne les deux jambes de l'un d'eux, blesse grièvement d'autres. Etroitement serrés dans l'obscurité, ils sont atteints de coups qu'ils ne voient pas venir. Les infirmiers, lampes-torches en main, sont obligés de s'y reprendre à dix fois avant de trouver celui qui perd son sang, car ceux qui sont indemnes, à côté de lui, en sont tout éclaboussés. Les pauvres gars, crispés sur leurs armes, se sentent voués au pire sort. Le fracas de nos deux coups de semonce, ce bruit dont ils ignorent l'origine et dont les postes résonnent comme d'énormes tambours, rendent leurs alarmes mortelles. Les arrivées de MOUNIER que je dépêche à l'avant, puis d'ALLAIN-DUPRE, calmes comme à l'exercice — et quel bel exercice de sécurité ! — raniment enfin leur confiance, redonnent un sens à ce cauchemar, bien qu'ils continuent d'être frappés au hasard.

Tout cela je ne l'ai su que ce soir, ce matin je ne pouvais

que suivre la trame de la tragédie sans en connaître tous les aspects. J'avais d'ailleurs bien autre chose à faire.

A 9 h. 48, nous venons de passer le dernier méandre. Nous entrons dans le port. Le long des quais, des dizaines de jonques en flammes chargées de munitions, sautent avec des déflagrations assourdissantes. Leurs amarres coupées, il ne fait nul doute pour moi qu'elles aient été prévues comme brûlots, mais le courant près de la renverse, n'est plus assez fort pour les porter contre nous. Je peux facilement les éviter. Mais nous serons aux premières loges, à trente mètres de ce magnifique feu d'artifice, ce qui m'aurait ravi en d'autres circonstances.

Sur la rivière, les L.C.I. à qui j'ai donné l'ordre de s'abriter derrière nous, sont à poste, sauf un, que nous voyons bientôt déboucher de la pointe. Ce n'est plus qu'une torche qui passe par tribord à nous, une immense torche que le vent de sa vitesse fouette vers l'arrière, et je garderai le souvenir poignant de deux cadavres carbonisés dont l'un, poing tendu, figé dans un geste de révolte, accuse le sort.

Bien que j'aie l'assentiment du Général d'ouvrir le feu, je donne — le Ciel me pardonne ! — quelques secondes encore avant de déchaîner notre artillerie. C'est que je n'oublie pas ce dernier ordre qui me laisse maître de la décision, je n'oublie pas ce dernier télégramme : « ...ne tirer en aucun cas », je n'oublie pas surtout cent autres recommandations : notre retour dans ces terres hostiles dépendra de notre sang-froid, tout sera exploité contre nous dont nous ne pourrions pas exciper de notre bonne foi. Et d'ailleurs le problème n'est pas simple. Nous sommes devant une ville française. S'il y a ici les deux armées chinoises (nos alliées), la 53^e et la 73^e, en tout vingt-huit mille hommes, il y a aussi plusieurs milliers de nos compatriotes chassés des villages et des plantations, réfugiés dans un quartier voisin du port.

Nos canons peuvent tirer à cent mètres, certes, mais leur portée est de vingt kilomètres, le moindre dépointage peut causer un désastre sans nom dans cette ville surpeuplée.

« Deux morts, quatre blessés à l'arrière. — Le télépointeur est criblé. — Une soute à mazout est percée », disent les porte-voix. J'ai pris l'habitude de cette litanie, déjà, comme celle d'entendre claquer les projectiles, comme celle de n'être pas touché encore. Nous n'avons pas le temps d'avoir peur, que diable !

Je vois deux gerbes près des L.S.T., je songe d'un seul coup qu'ils sont chargés d'hommes, d'essence, de munitions. Et derrière, plus loin, mais qui arrivent, les grands bâtiments marchands portent des milliers d'hommes. Qu'advient-il d'eux quand je serai hors de combat ? Alors ?

« Ouvrez le feu des Oerlikons et des Bofors ». L'ordre doit passer sur le réseau général, ma pénurie en officiers m'ayant laissé sans chef de la D.C.A. Aucune réponse. Que fait CRUCHET ? Je le sais aussitôt, car j'ai bondi sur la passerelle supérieure : CRUCHET achève de mourir, la carotide tranchée par une balle, d'où un sang vermeil jaillit à flots. Deux pointeurs à ses côtés sont grièvement atteints. La direction de tir est hors de combat.

« Bofors et Oerlikons, ouvrez le feu ! » est répété par haut-parleur. Qu'attendent-ils, Bon Dieu ? Ils attendent deux secondes

peut-être. Mais celles-ci soudain m'ont paru les plus longues, deux interminables secondes.

« Visez les pièces ennemies, choisissez vos objectifs ! ».

Le merveilleux bruit de nos canons légers, la cadence rythmée impressionnante des Bofors emplissent soudain le fleuve. Il me reste quelques clichés de cette phase : une rafale qui tire d'un mur de pierre de petits nuages gris, un armement des digues transversales qui défile, deux buffles affolés qui se jettent à l'eau, une sentinelle chinoise qui reste étrangement l'arme au pied, impavide, sous le feu (sans doute l'a-t-on oubliée et est-elle très disciplinée), des centaines de têtes coiffées de la petite casquette kaki qui surgissent des parapets, s'effacent de nouveau ; là une patrouille qui s'aplatit dans une rizière dans un grand éclaboussement d'eau.

« Suspendez le feu ! ». Nos armes se taisent. Je veux y voir clair — y entendre clair, devrais-je dire. Ont-ils compris que notre patience est à bout, qu'il vaudrait mieux finir ce vilain jeu, que nos grosses pièces n'ont même pas tué ? Qu'attendent-ils de notre longanimité ?

Ce soir, je ne m'explique pas encore leurs intentions. Ne savaient-ils pas que nos 138 allaient parler ? Se flattaient-ils de nous mettre hors de combat auparavant ?

Je viens de lancer sur la droite, nous arrivons dans le cul-de-sac et il faut éviter le bâtiment cap vers l'aval, suivant un vieux principe maritime.

C'est le moment que l'adversaire choisit pour redoubler ses coups.

« Bofors et Oerlikons, reprenez le feu ! ». Sous mes yeux, l'armement du Oerlikon 4, blessé grièvement depuis le début, est à son poste, suit admirablement la discipline du feu. Le canon vient de s'enrayer ; malgré leurs blessures, malgré la mitraille qui les environne, je les vois mettre en plein combat le canon de rechange, reprendre le tir. Braves gens, gens braves !

A 9h. 54, le Général VALLUY me prie d'envoyer l'ordre : « Tous cargos non engagés dans la coupure doivent rester à l'extérieur ». C'est en effet plus sage, il faut d'abord ramener la paix dans ce quartier avant d'y débarquer en touristes.

Les téléphones passent : « Deux tués, quatre blessés à l'avant. — Soute 6, fuite importante. » On vient de descendre sur une civière le corps de CRUCHET dont le visage est déjà cireux, les narines pincées.

La manœuvre devient délicate : à nos cent trente mètres de long, le chenal n'offre qu'une centaine de mètres pour tourner. Le jusant vient de s'établir et c'est contre un quart de nœud qu'il faut remonter l'arrière. Théoriquement tout cela est impossible. En pratique, ce ne sont que des « en avant » et des « en arrière » toute, ordres jamais employés en manœuvres normales de port. Les cent mille chevaux de LASPOUGEAS, déchainés, nous font gagner dans la vase les quelques trente mètres qui font parer à l'arrière du quai.

« Un tué, quatre blessés à l'arrière. — Trois projectiles percutés dans la noria de la pièce 3 », annonce le Central.

J'ai retrouvé une direction de tir. Un des passagers, le Lieutenant de Vaisseau FAVIN-LEVEQUE, que je connais depuis dix ans comme canonnière de bonne école, a accepté de remplacer l'officier de tir, dans ce poste où presque tout le monde a été

gravement blessé. A 10 h. 06, il me rend compte : « Artillerie parée ».

Je commence à être légèrement énervé, nous allons voir du vilain. J'envoie : « Accueillis par feu nourri, avons été obligés de riposter. — Stop. — Nous nous amarrons ».

Mon intention est de prendre les bouées, d'ouvrir le feu des 138 pour réduire l'opposition de l'ennemi et de lancer les L.S.T. à l'attaque. Ils n'ont plus qu'à faire un quart de tour, à accoster les quais et vomir leurs dix-huit chars. J'ai le souvenir précis d'avoir évoqué à ce moment le visage obstiné de magnifique combattant du Colonel MASSU. Je le devine plein d'une impatience douloureuse.

10 h. 08. « Artillerie principale. Ouvrez le feu aussitôt paré ».

Si ces chars flambaient avant d'être libres d'écraser enfin de leurs lourdes chenilles le plancher des vaches !

Il n'est que temps de sortir de ce guépier...

10 h. 08. — « Artillerie principale, ouvrez le feu aussitôt paré ». Et voilà, j'ai lâché l'ordre fatidique, tout se passera très vite maintenant.

Les longs tubes menaçants viennent au pointage. Et tout d'un coup, abolissant tout, notre bordée remplit le port de son tonnerre.

Là où je voyais une seconde plus tôt des centaines de têtes, des lueurs de départ, des flocons de fumée, il ne reste plus qu'une ville déserte, des maisons vides, des plis inoffensifs de terrains, des blockaus muets. L'armée se terre. A l'accent grave des gros canons ne répond plus que leurs échos répercutés et comme de fausses notes, les déflagrations soudaines des brûlots qui continuent de flamber.

Notre troisième coup ricoche sur le quai, entre dans le mur d'un hangar. Je viens à peine de noter machinalement ce détail qu'une formidable détonation me gifle, le « TRIOMPHANT » se penche sous l'onde de pression, roule doucement, tandis que dans les docks un énorme champignon de fumées, de flammèches, de débris en fusion, monte au ciel.

Nous avons touché sans le savoir un dépôt de munitions. Huit cents tonnes, m'a-t-on dit ce soir.

Il y avait beaucoup de bruit ce matin, à 10 h. 11 sur notre passerelle !

« Suspendez le feu ! ». Ont-ils compris cette fois-ci ? Il ne reste que le silence, prodigieux. Puis un imbécile qui de l'autre rive vient taquiner notre flanc. Je le désigne du geste à Oerlikon 3. Une rafale. Le silence qui avait filé par cette ridicule petite maille se retisse autour de nous.

Et voilà du nouveau. Un de nos L.C.I. a accosté les quais, il se dirige vers nous, drapeau chinois et pavillon blanc brandis désespérément. Ce sont les parlementaires qui demandent la fin du « malentendu ». Il a suffi de six minutes de notre tir pour les décider ; il est vrai que nos 138 ont une grosse voix.

Et quelle idée d'accumuler huit cents tonnes de mélinite quand on veut accueillir un bâtiment de guerre autrement que par des hymnes nationaux !

J'ai ce soir la liasse des télégrammes échangés sous les yeux. Avec leur groupe horaire d'authentification, ils permettent de retrouver facilement la chronologie de l'engagement. Quand j'ai ouvert le feu, il y avait 68 minutes que l'adversaire avait tiré sa

première rafale et 26 minutes exactement que nos hommes tombaient sous ses coups. L'état du « TRIOMPHANT » au moment où le Général VALLUY m'a permis et où j'ai jugé que nous devions riposter quels que fussent les ordres, était le suivant : 8 tués, 19 blessés graves, 50 blessés légers, 4 voies d'eau, 4 incendies, 1 noria à munitions en feu, 439 trous dans la coque et dans les superstructures.

Et cependant, des quelques milliers d'obus que recèlent nos soutes, nous n'en tirerons que 33 en tout et pour tout, qui suffiront à décider l'adversaire à nous envoyer ses parlementaires.

Tandis que je laisse le soin à SAINT-POTHIN d'achever notre giration (je l'ai canonisé par assimilation à Saint-Christophe et il le mérite bien, voyager avec lui dans ces chenaux devient un plaisir), le L.C.I. nous a accosté et a déversé sur notre pont des Célestes d'aspect militaire, mais d'allure peu satisfaite.

Sans doute auraient-ils voulu que je me laisse couler sans mot dire. Si je comprends bien, je fais trop de chinoïseries. Le Général VALLUY et sa suite descendent avec eux dans mon appartement. Notre giration est finie. Nous stoppons sur la droite pour attendre le L.S.T. 382 en retard dans sa manœuvre (ses deux radios blessés n'ont pas reçu l'ordre de demi-tour). Il passe en nous rangeant à quatre mètres. Je peux apostropher mon vieil ami DU BOUCHERON qui tire tranquillement sur sa pipe, commet toujours. PISTRE, sur son L.S.T. 347, est déjà loin. Ils ont fait tous deux des manœuvres remarquables, en plein feu, pour s'éviter.

La parole est d'ailleurs à la manœuvre, en cette fin de matinée. Je souhaite à mes camarades de se trouver un jour dans des conditions analogues. Rien n'est plus agréable que d'avoir à tenter une manœuvre délicate quand on sait que nul ne pourra rien vous reprocher si elle échoue. Et c'est bien le cas.

Le Général VALLUY, en pourparlers dans ma chambre, me téléphone de mouiller en aval de la ville, afin d'amener l'apaisement nécessaire.

Je me sens frustré de l'extrême longanimité que nous avons montrée. Maître du champ de bataille, je voudrais bien rester. Mais je dois reconnaître que sa solution est la plus sage. N'obtiendra-t-il pas à ce moment même que notre débarquement ait lieu aussitôt.

Nous voilà donc serre-file du convoi que nous précédions. La machine tourne rond, ALLAIN-DUPRE vient de nouveau me rendre compte que les avaries principales sont franchies. Mon bon vieux « TRIOMPHANT » ne veut pas finir ses jours dans les rizières tonkinoises.

Et voilà surgir les obstacles imprévus ! La rivière fait ici quatre-vingt mètres de large, le jusant bien établi nous pousse vers l'aval, mais dès la sortie de la ville, nous nous trouvons en face des trois gros navires marchands : « CEPHEE », « SAINT-BOUBERT BIE », « BETELGEUSE ». C'est ici qu'ils ont reçu l'ordre de faire demi-tour au moment où le combat faisait rage. Ils ont tenté l'impossible pour ne pas aventurer leurs milliers de passagers plus en amont, sous le feu direct des batteries. Mais gênés par le courant et par l'étroitesse du chenal, ils ont tous les trois échoués en travers, l'avant et l'arrière touchant les fonds de quatre mètres.

Comme le « TRIOMPHANT » en cale six, le problème est

sans autre solution que de mouiller en amont, mais avec deux mètres de plus de tirant d'eau et trente mètres de plus de longueur, l'échouage est inéluctable. C'est ce que m'a assuré le pilote en quelques mots.

Je suis très ennuyé d'être obligé de m'échouer, chien de garde de ce troupeau, il nous faut la liberté de nos mouvements. Mais que faire ?

Entre l'étambot des navires au plein et le rivage, la rivière est encore large, mais sans profondeur, il s'en faut de six pieds !

— Que pensez-vous de la vase, est-elle vraiment molle ?

— Oh ! certainement, Commandant

— Echoué pour échoué, je préfère m'échouer sur le rivage.

POTHIN rit ; mais une lueur s'allume dans les yeux de SAINT-POTHIN.

— Peut-être avec beaucoup d'erre pourrions-nous tenter de passer les écluses !

Il appelle écluses nos trois grands cargos, juste en travers, avec quatre à cinq cents mètres entre chacun d'eux. Belles écluses en vérité !

« Les deux machines en avant toute, cap sur l'arrière de « CEPHEE ». Nous bondissons littéralement ; j'évalue cinq, huit, douze nœuds. « A droite toute, stoppez tribord, bâbord en arrière toute ». Le premier ordre, c'est pour éviter le couronnement du cargo, le second pour ne pas abîmer l'hélice la plus menacée, le troisième afin d'amorcer la giration qui doit nous faire pivoter autour de l'arrière. « Stoppez partout, à gauche toute ». La coque glisse, freinée, fait sa souille, l'erre diminue à vue d'œil. Y en aura-t-il assez ? Secondes émouvantes. Bravo ! nous flottons, libres, dans le premier sas. Vive SAINT-POTHIN ! Les deux autres sont franchis de même. Ça devient si passionnant qu'on en redemanderait.

A 12 h. 25, nous mouillons en eau libre dans le Cua Cam.

La nuit est tombée comme j'achevais ces lignes, une nuit moins chaude, plus agréable que celles de Saïgon, avec un grand ciel pur plein de clarté qui décèle dans l'ombre plate du delta un immense lacs de canaux. Mais là où d'ordinaire ne doivent glisser que les sampans silencieux et les jonques de contrebande aveugles de lumière, sont à l'ancre, ce soir, les navires d'une flottille entière. Dans les reflets fixes de leurs mille feux courent les fanaux verts ou rouges des vedettes, glisse la masse sombre d'un L.S.T., une grande animation règne encore qui nous enveloppe de va-et-vient incessants. Nous sommes mouillés dans la bouche du Cua Cam, si étroite que notre coque repose par bâbord contre un talus de vase. En amont les trois gros cargos préparent leur déséchouage pour la marée haute, vers deux heures du matin, tandis qu'autour d'eux s'affairent les dragueurs qui doivent les aider.

Au « TRIOMPHANT » s'est agglutiné l'essaim des L.C.I. et des L.C.A. qui nous accompagnent comme d'habitude dans ces missions sur le fleuve. Le courant assez fort fait vibrer notre chaîne et bruisse entre les coques amarrées. Tout commence à dormir à bord, on n'entend plus que quelques exclamations, parfois le pas d'un factionnaire, parfois dans la rizières le cri étrange d'un animal.

Je suis éreinté mais sans pouvoir dormir encore, je revis trop intensément cette journée. L'équipage a été magnifique.

Encore couverts de traces de poudre et de fumée, harassés de fatigue après la dernière nuit blanche et l'engagement de ce matin, ils n'ont eu de cesse que le bâtiment soit remis en état. A peine avions-nous mouillé que les soudeurs électriques ont pansé nos blessures, les électriciens ont dépisté les avaries des circuits vitaux, les radios remis les antennes arrachées, le charpentier bouché les petits trous de chevilles. Et demain, à l'aube, nous pourrions envoyer le télégramme que je viens de préparer : « Bâtiment paré pour toute mission ».

Le Général LECLERC et l'Amiral AUBOYNEAU sont venus saluer nos morts, puis l'Amiral a poussé jusqu'à Haïphong où se discutent cette nuit les modalités de notre débarquement — accepté pratiquement cette fois-ci.

J'ai de la peine ce soir. Je ne reverrai plus mon excellent canonnier, le charmant CRUCHET, à l'inaltérable courtoisie ; je ne reverrai plus cette flamme d'enthousiasme qui luisait toujours dans les yeux pâles de GUYOMAR, aux joues amaigries, toujours brûlant de foi et du désir de se battre, de mieux se battre encore. Et pas davantage je ne reverrai, à la sortie des machines, le visage toujours souriant de LE GOFF, dégoulinant de sueur dans la chaleur torride, ni ceux de BARAER, de BALCOU, d'autres...

Ils dorment tous leur dernière nuit à bord, enveloppés de linuels blancs, alignés sur la plage arrière où leurs amis, leurs compagnons d'armes les veilleront jusqu'à l'aube sous l'immense ciel vivant d'étoiles.

Une grande sérénité baigne alentour toutes choses, si grande que l'on croirait rêver si les notes aiguës des messages radios ne déchiraient par moment l'étoffe unie du silence.

Le planton vient de m'apporter le deux cent quatre-vingt-troisième télégramme de la journée.

Je tiens à ajouter quelques lignes aux pages de mon journal au moment où elles vont être publiées.

Depuis le 6 mars 1946, date du « malentendu » d'Haïphong, j'ai souvent été sollicité de donner ce récit à la presse. Je m'y suis refusé jusqu'à présent parce que, plus que la description de l'engagement même, le lecteur voudrait y trouver les causes d'une affaire qui lui paraît obscure. Il ne m'appartient pas d'en analyser les causes, bien qu'elles ne me soient pas ignorées.

Mais qu'il suffise donc à tout homme de cœur de retenir que cinq cents enfants de chez nous ont consenti au sacrifice de leur vie pour simple preuve de leur bonne foi.

J'avais à notre départ pour l'Extrême-Orient, le 8 mai 1945, un jeune équipage venu de France, sans instruction, sans formation, sans traditions. Nous partions à cette époque guerroyer le Nippon et mon Second pourrait dire combien notre souci était justement cette extrême jeunesse, en tout, de nos hommes. Ayant subi l'occupation allemande, venus des camps de prisonniers ou de déportés, ces adolescents avaient vécu dans un climat dont j'avais peur qu'il leur ait laissé un complexe mauvais. L'exemple de la discipline parfaite qu'ils ont observée — et ce n'est pas, comme le croient certains, l'effet d'un miracle ou du hasard — dans des circonstances extrêmement dures, montre que la jeune génération chasse de race ; que, conduite, elle sera toujours prête à revivre les grandes traditions de la mer et du combat.

Bien plus que les causes d'un malentendu, incompréhensible quand, ignorant tout de l'Extrême-Orient, ne l'ayant jamais vu, on veut en parler cependant, cette grande espérance doit contenter l'homme mûr sur la flamme qui anime nos enfants.

Après cinq ans de guerre, c'est la leçon que j'ai tirée d'une autre année d'opérations avec eux, et c'est mieux que consolant.

Quant au récit, il n'est jamais que l'image du combat vu par un combattant, un combattant à peine mieux placé que les autres pour en avoir une vue d'ensemble.

Fors un style auquel il ne peut prétendre, il n'y faut pas chercher plus de mérites qu'au récit de Fabrice.

Je veux enfin souligner que ceci n'est qu'une opération parmi cent autres. J'ai parlé de ce que j'ai vu, il ne faut pas m'en vouloir si je n'exalte pas les faits d'armes des autres bâtiments, les souffrances de l'armée, les raids de nos commandos dans les rizières malignes, la bravoure de tous nos compagnons d'armes dans ce pays plein de maléfices inconnus.

C'est l'œuvre d'historiens. Et quand l'Histoire aura décrit ces prouesses, les Français trouveront enrichi leur patrimoine de gloire, les Français étonnés d'avoir même osé lire, dans nos propres journaux, les plus étranges calomnies.

CITATION A L'ORDRE DE LA NATION

Croiseur Léger " LE TRIOMPHANT "

SOUS le commandement du Capitaine de Frégate JUBELIN, placé le 6 Mars 1946 à la tête des bâtiments qui amenaient à HAIPHONG les premières troupes de débarquement françaises, attaqué dès l'entrée du port à la mitrailleuse et au canon, s'est, conformément aux ordres reçus, abstenu de riposter pendant 23 minutes malgré les nombreuses pertes, les voies d'eau et les incendies causés par le tir adverse. A ensuite su réduire au silence par son feu précis la plupart des batteries de terre, en même temps que, par une manœuvre hardie et difficile dans une rivière étroite au plus fort de l'action, il assurait la protection des engins de débarquement et des navires de commerce qui le suivaient.

Tous à bord ont ainsi donné un exemple de discipline et d'esprit de sacrifice digne des plus hautes traditions de la Marine Française et fait preuve dans des circonstances critiques des plus belles qualités de sang-froid, de courage, d'habileté technique et d'ardeur au combat.