

La saga de l'amiral Jubelin

1^{ère} partie

par le CA (2S) Alex Wassilieff

Le contre-amiral (2S) Alex Wassilieff, auteur de plusieurs ouvrages, dont *Le Pacha* (Grasset, 1980) et *Un pavillon sans tache* (Grasset, 1986), a participé à de nombreux combats de la seconde guerre mondiale et aux campagnes d'Indochine et d'Algérie. Il nous raconte ici l'extraordinaire carrière de l'amiral André Jubelin (1906-1986), sous les ordres duquel il a longtemps servi.

Il en est de l'amiral Jubelin comme de Christophe Colomb ; plusieurs villes prétendent lui avoir donné le jour : Seillans, Solliès-Pont... alors qu'il est simplement né à Toulon, plus précisément dans le quartier de Darbouscades, sur les pentes du Faron, le 28 juillet 1906. Le père du jeune André, ancien élève des Arts et Métiers, et son grand-père maternel étaient ingénieurs mécaniciens dans la Marine. Malgré cette ascendance maritime, la vocation du

jeune André est parfaitement personnelle. Son père, frappé très tôt de poliomyélite, doit abandonner le service actif. Il n'est pas exagéré de dire que l'adolescence du futur amiral s'est déroulée dans des conditions plus que modestes. Il poursuit néanmoins ses études au lycée de Toulon et entre à l'École navale en 1925. Il en sort à un rang qu'il se fera un plaisir d'évoquer quand, inspecteur général de la Marine, il passera en revue les élèves de l'École navale et se fera pré-

senter le dernier de la promotion en disant : « *Vous voyez où ça peut vous conduire !* ». À ce titre, il est affecté d'office dans l'aéronautique navale. L'enseigne de vaisseau Jubelin obtient son brevet de pilote... et s'empresse aussitôt de changer de spécialité et d'adopter celle de canonnière, autrement prestigieuse alors : c'était l'époque des « grands canonnières devant l'Éternel ! » auxquels les commandants témoignaient une déférence certaine. Le voilà donc directeur de tir de la 5^{ème} division de torpilleurs, à Brest. Jubelin est nyctalope et, sur le torpilleur *Le Brestois*, il fait merveille au cours des tirs de nuit.

Le premier septembre 1939, il est, à Saïgon, chef du service d'artillerie du croiseur *La Motte-Picquet*, bâtiment-amiral de l'escadre d'Extrême-Orient. À la nouvelle de l'armistice, Jubelin ne se pose pas de question. Avant même d'avoir entendu parler du général de Gaulle, il décide de continuer la lutte aux côtés des Anglais.

À tire-d'aile

Il prépare alors une évasion incroyable : il s'agit tout simplement de « barboter » un avion d'aéro-club à Saïgon et, avec ce petit appareil, de traverser le golfe du Siam jusqu'en Malaisie ! Il trouve

Spitfire FVB. C'est avec ce type d'avion que l'amiral Jubelin a réalisé ses exploits dans la Royal Air Force.

(Photo musée de l'Air et de l'Espace/ le Bourget)



deux audacieux prêts à tenter l'aventure avec lui : Ducorps et Arnoux. On prépare minutieusement l'évasion ; mais il faut attendre la mousson pour bénéficier des vents portants. Ce n'est qu'en novembre 1940 que nos trois compères décollent de Than Sonnhut. Premier ravitaillement en brousse, dans une plantation amie, un deuxième près de la côte du Cambodge, et les voilà au-dessus de l'eau pour un trajet de dix heures. Il va falloir ravitailler en vol. Représentez-vous la scène : Ducorps sort presque entièrement de l'appareil, rampe sur l'aile, attrape le tuyau que lui passe Arnoux, dévisse le bouchon du réservoir et introduit le bout du tuyau, tandis qu'Arnoux pompe. Pendant ce temps, Jubelin pilote, cabré à la limite du décrochage pour perdre de la vitesse et éviter la chute du malheureux qui est dehors.

Le cuirassé *Courbet*, vieux bâtiment mouillé en rade de Portsmouth, et où il sert de batterie de DCA. Mais ce commandement ne suffit pas à étancher sa soif d'action. Il demande cette fois à joindre l'aéronavale. Le voici dans la carlingue, au poste de commande, d'un de ces avions qui inlassablement surveillent les atterrages britanniques. Et bien entendu, il n'a plus qu'une idée : aller dans la chasse. Il est vrai que la Royal Air Force a bougrement besoin de pilotes ; mais il y a un hic : la limite d'âge. Alors Jubelin triche allègrement et se rajeunit de trois ans.

Pilote de chasse

Je ne vous raconterai pas ici en détail ses aventures dans la Royal Air Force parce qu'il l'a fait, beaucoup mieux que



Le cuirassé *Courbet* FNFL en 1940. Le capitaine de corvette Jubelin est affecté en 1941 au vieux bâtiment mouillé en rade de Portsmouth, où il sert de batterie de DCA. (Photo archives Cols Bleus)

il a plusieurs victoires aériennes à son actif ; et à cette époque les victoires aériennes ne donnaient pas lieu à une pluie de citations. La première obtenue, c'est un «clou» sur sa Croix de guerre, avec le bref texte suivant : «A abattu un Messerschmitt 109 en combat aérien». On est loin de la «soute à bananes» qu'on a connue ailleurs. Le troisième fait : un jour, au cours d'un vol en escadrille, Jubelin se présente pour atterrir sur un nouvel aérodrome. «Il faut bien faire les choses, lui dit le leader, serrez-moi, nous allons atterrir tous les deux, aile dans aile». Jubelin serre. L'autre effectue ce qu'on appelle une glissade, et l'aile de Jubelin s'enfonce dans le fuselage du leader. Jubelin essaie tout d'abord de se dégager ; il n'y parvient pas ; les deux avions se posent finalement comme des frères siamois. Ça a l'air incroyable ! Il y a d'ailleurs des tas de choses incroyables dans l'histoire de Jubelin. Un jour, j'étais avec lui sur le *Triomphant* et il me dit : «Tu sais, je suis probablement l'un des premiers pilotes, peut-être le premier pilote au monde, à avoir dépassé les 1000 km à l'heure en avion : c'était en 1942».



En septembre 1942, le capitaine de frégate Jubelin prend le commandement de l'avis Savorgnan de Brazza. (Photo musée de la Marine)

Cette opération est renouvelée deux fois. Enfin ils arrivent en Malaisie, où ils ont repéré un petit aérodrome, et se posent.

L'accueil des Anglais est d'abord circonspect ; mais quand on apprend toute l'histoire, c'est l'enthousiasme. Dans la colonie, une collecte est faite, dont le produit est important, parce que les «évadés» sont en short et en sandales. Ils achètent d'abord des vêtements, mais ont tellement d'argent que Jubelin se paie le luxe de faire démonter l'appareil et de le renvoyer à Saïgon sur un cargo, avec une lettre d'excuses !

Jubelin est à Londres au début de 1941, où il est reçu par le général de Gaulle, qui l'interroge longuement sur l'Indochine et notamment sur le général Catroux, gouverneur général au moment de l'armistice, parti rallier la France Libre pour la brillante carrière que l'on sait. Jubelin est invité à raconter son voyage : «Mon général, les Gaullistes de Durban...». Le général l'interrompt : «Les Gaullistes ! Qu'est-ce que c'est que ça, les Gaullistes ?» - «Mais, mon général... vos partisans !» - «Mes partisans ? Je n'ai pas de partisans, je ne suis pas un chef de bande!».

Jubelin, promu capitaine de corvette, est affecté au commandement du cui-

je ne le ferais, dans son livre *Marin de métier, pilote de fortune*. Je vous citerai simplement quelques faits assez caractéristiques et moins connus. Le premier : Jubelin est sorti major de l'école de chasse de Tangmere. Le deuxième :

Le CF Jubelin dans son bureau à bord du *Brazza*. (Photo ECPA)





À l'été 1942, le CF Jubelin reçoit l'amiral Auboyneau sur le *Brazza* à Newcastle. (Photo ECPA)

Je suis sceptique ; alors il m'emmène dans sa chambre, sort son carnet de vol de la Royal Air Force ; je regarde la vitesse et là, je lis un nombre aux environs de 600 et quelques milles. J'ai fait aussitôt le calcul ; ça faisait 1 020 km à l'heure ! De la chasse de jour, Jubelin passe à la chasse de nuit. Il est affecté à la fameuse escadrille n° 1 qu'on appelait les *intruders*. C'était la « crème » de la Royal Air Force. Au lieu d'attaquer les appareils ennemis dans le ciel d'Angleterre, ils allaient de nuit les attendre sur les aérodromes du continent, au Nord de la France et en Belgique, pour les prendre à revers.

Un homme à la mer

Mais les FNFL le réclament bientôt pour un important commandement à la mer et, en septembre 1942, le capitaine de frégate Jubelin prend le commandement de l'avisos *Savornnan de Brazza*.

Dire qu'à l'époque commander le *Brazza* était aisé serait exagéré. En arrivant sur le *Brazza*, Jubelin comprit qu'il lui appartenait de faire ses preuves. L'occasion lui en est donnée une nuit de décembre. Le *Brazza* est mouillé dans la Clyde. Dans la nuit, un cri retentit à bord : « Un homme à la mer ! ». Jubelin se précipite, prend un radeau, le jette à l'eau et plonge (c'était un excellent nageur). Un autre marin plonge derrière lui. À eux deux, ils parviennent à récupérer le radeau, à retrouver l'homme. Ils le hissent à bord du radeau, péniblement parce que l'homme se débat. Le courant les entraîne inexorablement vers l'estuaire du fleuve. Alors, ils battent des pieds, font ce qu'ils peuvent. Miraculeusement (un premier miracle étant déjà

d'avoir retrouvé l'homme), un peu plus près du rivage, ils sont pris dans un contre-courant et arrivent à monter eux-mêmes sur le radeau, à prendre les pagaies, à revenir à bord où vingt bras se tendent aussitôt. Dès lors, le « pacha » sait qu'il peut tout demander à son équipage. Il ne s'en privera pas.

Voilà le *Brazza* escortant un convoi dans l'Atlantique. Un bruit au-dessus des nuages : Jubelin fait immédiatement rappeler au poste de combat. Le lieutenant Honnie, officier de liaison britannique, lui dit : « *Commandant, nous avons un message : une Forteresse volante doit survoler le convoi pour assurer sa protection ; c'est certainement elle qu'on entend* ». Jubelin secoue négativement

la tête. « *Je connais ce bruit de moteur, c'est un allemand. Je vous dirais même mieux, c'est probablement un Focke Wulf. Ouvrez le feu !* ». L'artillerie, bien entraînée par le lieutenant de vaisseau Mouton, tire, et bientôt l'avion s'abat dans la mer. Hurlements du commodore : « *Vous venez de descendre un avion allié* », crie-t-il dans la liaison phonique. Jubelin le calme : « *Je demande à repêcher les restes de l'avion* ». L'avisos fait route sur l'épave et, soudain, à la surface de l'eau, apparaît un bout d'aile frappé d'une croix noire...

Au printemps de 1943, le *Brazza* retrouve fortuitement à Gibraltar un *sister ship*, l'avisos *La Grandière*, de la « Marine de Vichy »... Jubelin suit ses marins en ville, les voit remonter la rue à gauche en regardant en chien de faïence ceux du *La Grandière*, qui sont à droite. Il redoute une rixe, fatalement réprimée par la Military Police britannique ; d'autant que tous entrent dans le même bistrot. Mais en s'approchant, il entend des chansons à boire et des toasts portés à la victoire finale. Quelques tournées de rhum ont été un bon agent de réconciliation ; leçon que Jubelin n'oubliera pas.

Une « oreille d'or »

Voilà maintenant le *Brazza* au large des îles du Cap-Vert, à la chasse au sous-marin. Or, à l'époque, les appareils d'écoute sous-marine, appelés *Asdic*, sont assez rudimentaires : on distingue mal un faux écho d'un vrai. Mais à bord du *Brazza*, il y a une oreille exceptionnelle, c'est un jeune marin nommé Mac Corckell : son père est colonel, mais lui s'est engagé dans les FNFL comme... maître

Le CF Jubelin entouré de ses officiers dans le carré du *Brazza*. (Photo ECPA)



d'hôtel. On l'a quand même envoyé, après des tests, à l'école d'écoute sous-marine ; il se révèle un écouteur surdoué. Mac Corkell fait son travail de maître d'hôtel auprès du commandant ; il est en permanence sur la passerelle et y couche. Mais dès qu'un des marins de quart croit percevoir un écho, on le réveille pour prendre les écouteurs : «Oui, c'est un bon, on y va !». Le *Brazza* effectue une manœuvre d'attaque et, à ce moment-là, sur l'aileron, un veilleur aperçoit le sillage d'une torpille. Jubelin réalise que dans la giration qu'il a entreprise, il a mis le cap sur le sous-marin et présente de ce fait l'avant et non l'arrière au sillage de la torpille, comme il est de règle. Trop tard pour changer : la torpille approche ; Mac Corkell la suit ! : «La torpille va passer à nous toucher». Le sillage passe à 20 mètres du bord ! On remonte le sillage et on grenade ; trois gerbes de grenades (patterns) sont lâchées. Le troisième pattern est réglé à grande profondeur. Tout à coup, aux explosions et aux gerbes que l'on voit s'élever, s'ajoute une espèce d'intumescence qui s'épanouit finalement en une immense tâche de gas-oil.

L'amirauté britannique, toujours avare d'homologuer les destructions de sous-marins, ne le considérant pas comme détruit, n'accordera au *Brazza* que la mention «Sous-marin probablement endommagé». Mais quand on fera les comptes après la guerre, on s'apercevra que le sous-marin qui patrouillait dans cette zone n'est pas rentré à sa base... La même opération s'est reproduite dans l'océan Indien aux dépens d'un grand sous-marin de croisière japonais. Le *Brazza* compte donc à son actif deux sous-marins ennemis.

Lorsque Jubelin quitte le commande-



En 1944, vient le temps de «l'épuration». Louis Jacquinot, «commissaire à la Marine» est prêt à appliquer cette politique. Le CF Jubelin rappellera l'action de nombreux marins dans la Résistance. «On peut dire que Jubelin a rendu un fier service à la Marine». (Photo archives Cols Bleus)

ment du *Brazza*, beaucoup d'hommes pleurent. Tout son équipage lui manifeste son affection, ce qui est la plus belle récompense que puisse espérer un «pacha».

La providence de la Marine

Changement complet. Jubelin rejoint le cabinet de Louis Jacquinot, «commissaire à la Marine» comme on disait alors. Quand ce dernier débarque en Provence, sur les talons de l'armée de De Lattre, Jubelin l'accompagne et le suit à Paris. C'est l'automne 1944, ce qu'on a appelé «l'épuration», avec ses règlements de comptes et ses exécutions sommaires. À ce moment-là, l'armée de l'Air subissait une vigoureuse épuration. Jacquinot est

prêt à appliquer la même politique. C'est alors - l'histoire est peu connue - que le capitaine de frégate Jubelin, dans une note écrite remise directement au ministre, lui écrit en substance : «Il y a des amiraux qui vont être jugés, qui vont passer en Haute Cour. Ce sera la mort pour ceux qui ont eu un comportement criminel. Mais si vous radiez tous ceux qui n'ont fait qu'obéir et exécuter les ordres, vous allez casser la Marine pour cent ans.» Et Jacquinot de sa voix calme : «Mais, mon cher commandant, si je n'épure point, je vais me faire durement interpellé à l'Assemblée consultative. - Oh, monsieur le Ministre, la Marine a suffisamment donné dans la Résistance avec les Ponchardier, les Nomy, les Philippon, les Baudouin, notamment ; il y a suffisamment de marins dans les maquis et les FFI pour que vous puissiez réclamer que l'on vous fasse grâce de mesures imméritées et préjudiciables à la Marine». Cela décide Jacquinot à demander qu'on lui dresse le catalogue de tout ce que les marins ont accompli dans la Résistance, dans les maquis, dans les FFI. C'est le capitaine de corvette Eynaud de Fay, colonel Rousseau dans la Résistance, un des adjoints directs du général Revers, le patron de l'Organisation de la résistance de l'armée (Ora), qui est chargé d'établir le catalogue «anti-épuration». Le travail s'avère tellement considérable qu'il demande à disposer d'un adjoint. À l'époque, je n'étais bon à rien, marchant encore à l'aide de deux cannes. On m'a donc désigné adjoint de Fay pour dresser ce bilan. Puisque le contre-amiral de Fay est mort, je suis l'un des rares à pouvoir dire tout ce qui a été accompli, et à connaître également tout ce qui ne l'a pas été. On peut dire que Jubelin a rendu un fier service à la Marine.

(à suivre)

Le CF Jubelin au musée de la Marine avec Louis Jacquinot. (Photo ECPA)



La saga de l'amiral Jubelin

2^{ème} partie

par le CA (2S) Alex Wassilieff

Dans le numéro précédent, nous avons évoqué le début de la carrière de l'amiral André Jubelin (1906-1986). Après sa spectaculaire évasion aérienne d'Indochine en Malaisie, après ses combats dans les airs au sein de la Royal Air Force, puis sur mer comme commandant de l'avis *Savorgnan de Brazza*, nous l'avons laissé à la Libération, où son action permet de limiter les effets de l'épuration dans la Marine.

Il prend le commandement du croiseur léger *Le Triomphant*, à bord duquel j'ai l'honneur de servir. Le bâtiment, qui revient des États-Unis en très mauvais état, est réparé en un temps record, moins de sept semaines, par l'arsenal de Toulon qui se relève à peine de ses ruines. Il va retrouver ses performances d'avant 1940 et être de nouveau en mesure de filer 40 nœuds. On ne dira jamais assez les mérites de cet arsenal qui, dans les pires difficultés, s'est toujours montré capable des plus grandes prouesses.

Le Triomphant part pour l'Extrême-Orient le 7 mai 1945. Il doit d'abord faire escale à Oran pour un entraînement à la mise en œuvre du radar.

Atmosphère de liesse à Oran. Mais, à peine arrivés, nous appareillons pour embarquer des commandos à Alger et

les déposer à Bougie car une révolte vient d'éclater dans le Constantinois. Nous poursuivons vers Port-Saïd, Ismaïlia, Aden, Colombo et enfin Trincomale, la base navale britannique dans l'est de Ceylan. Selon la tradition de la Royal Navy, *Le Triomphant* est immédiatement mis à l'épreuve. «Allez faire du mazout au poste 24», nous ordonne l'amirauté. Le poste 24 se trouve au fond de la rade, à l'intérieur d'une petite anse très étroite où *Le Triomphant* est amené à s'éviter. Au moment où le bâtiment se trouve de travers, son avant et son arrière sont à moins de 15 mètres de la terre... Jubelin réussit brillamment l'évitement et les Anglais lui adressent aussitôt le message : «Vous avez bien exécuté la manœuvre.»

Suit une escale à Pondichéry, le principal établissement français de l'Inde,



Quand deux héros de la Libération se rencontrent : le général Leclerc de Hautecloque à bord du *Triomphant*. (Photo DR)

que nous quittons précipitamment pour aller chasser un sous-marin japonais qui vient d'être signalé par une patrouille aérienne. Nous recherchons le sous-marin depuis trois jours lorsqu'une épave entre deux eaux heurte notre sonar et l'abîme. Nous réparons à Diégo-Suarez, puis reprenons la mer pour Trincomale où se prépare un débarquement, prévu à l'automne 1945, en Malaisie. C'est alors que le Japon capitule. La bombe atomique nous a peut-être privé d'une gloire immortelle, mais nous a plus vraisemblablement sauvé la vie.

Retour en Indochine

Brusquement, nous apprenons que le 22 septembre des troubles graves se sont produits à Saïgon. Les Américains ont consigné les militaires français dans les casernes «pour éviter tout incident». En apprenant cela, le capitaine de vaisseau Merveilleux du Vignaux, commandant le *Richelieu*, et le capitaine de frégate Jubelin, commandant *Le Triomphant*, s'en vont trouver lord Mountbatten pour arracher l'autorisation d'appareiller. Sur *Le Triomphant*, Jubelin avait prévenu

Le capitaine de frégate Jubelin prend le commandement du croiseur léger *Le Triomphant* et part pour l'Extrême-Orient le 7 mai 1945. Sa campagne le conduira successivement à Oran, Alger, Ceylan, Pondichéry, Saïgon, Nha Trang, Haiphong, avant de rentrer à Toulon, accueilli par le major général de la Marine. (Photo musée de la Marine)



son second, Alain Dupré : « Si je ne suis pas revenu à midi, vous forcez les estacades de la rade et vous foncez, cap sur Saïgon ». Jubelin arrive à bord à 11h 30, en disant : « On y va ». Lord Mountbatten permet d'embarquer les commandos de Ponchardier, et va même jusqu'à leur adjoindre deux transports de troupe avec des éléments de la 20^{ème} division anglo-indienne, les fameux Gurkhas. En quittant le port, une mine touche le *Richelieu* au niveau de sa cambuse. Le *Triomphant* en détruit une avec ses mitrailleuses de 20 mm. Jubelin demande une carabine, en ajuste une autre, qui explose.

Au cap Saint-Jacques, le *Richelieu* étant trop gros pour entrer dans Saïgon, on transfère les commandos de Ponchardier à bord du *Triomphant*. Ce dernier remonte la rivière à 24 nœuds. Manœuvre délicate en raison des méandres. Mais ainsi la vague d'étrave atteint les rives et balaie les groupes hostiles qui pourraient s'y trouver postés.

Nous arrivons enfin à Saïgon. Je n'oublierai jamais ce 3 octobre 1945. Sous une pluie battante, une foule s'est massée là. Des gens pleurent. J'entends *La Marseillaise*. Jubelin m'avait dit : « Ces gens-là ont manqué de tout ; il faut penser aux gosses, leur apporter secours ». Alors j'ai vidé la coopérative et, de la coupée, je distribue du lait, du cacao, beaucoup de vivres...

Viêt-minh, Chinois et Japonais

La ville est entourée de groupes hostiles. Les commandos de Ponchardier prennent position. Deux *snipers* sont abattus : ce sont des officiers japonais qui refusaient de se rendre. Les Anglais avaient ordre de ne pas intervenir contre le Viêt-minh, mais leur général déclare alors : « Puisqu'ils ont des Japonais avec eux, nous pouvons y aller ! ». Cela se passait quelques jours avant l'arrivée du général Leclerc.

Nous appareillons pour le Sud-Annam, car on nous a signalé qu'à Nha Trang, plusieurs centaines de Français se sont réfugiés dans la ville où ils sont dangereusement menacés. Par une belle nuit étoilée, à faire rêver les poètes, nous arrivons en rade de Cauda, à 5 km au sud de Nha Trang. S'y trouve un splendide institut océanographique français, sur lequel flotte le drapeau viêt-minh que nous nous efforçons d'enlever. Un homme se présente, au visage presque décharné ; il parle notre langue et porte une chemise impeccablement propre, mais très rapiécée, et un pantalon déchiré. Il se met au garde-à-vous devant Jubelin et se présente : « Lieutenant de vaisseau Adrien ». Alors que Jubelin lui prend la main pour la serrer, l'homme



Après un passage dans les cabinets ministériels, le capitaine de vaisseau Jubelin va connaître une agréable détente en commandant la Marine du lac de Constance. On le voit ici en compagnie du maréchal de Lattre de Tassigny. (Photo DR)

réprime une grimace de douleur. Jubelin sursaute, et constate qu'il n'a plus d'ongles ; résultat d'un séjour dans les geôles de la gendarmerie japonaise... Adrien lui confirme : « Il y a plusieurs centaines de Français à Nha Trang ; il n'ont presque pas d'armes, rien que des fusils de chasse ; le détachement japonais de la citadelle, qui se trouve au nord de la ville, de l'autre côté de la rivière, refuse d'intervenir ».

Nous partons donc pour Nha Trang. Jubelin me dit de rassembler mon groupe, qu'on embarque dans des camions japonais. À Nha Trang, brève

Le capitaine de vaisseau Jubelin est ensuite nommé au commandement du porte-avions *Arromanches* et participe à une nouvelle campagne en Indochine. Tableau de Albert Brenet J. (Photo musée de la Marine)



escarmouche dans la journée, et le soir, combat confus dans l'obscurité. Des moyens plus importants arrivent sur rade avec le cuirassé *Richelieu*, dont le commandant convoque le colonel japonais : « Ou bien vous lancez une attaque pour dégager les abords de la ville, ou bien les 380 ouvrent le feu sur la citadelle. Je suis ici pour affirmer la force de mes canons ». Le colonel japonais comprend ! Il est vert de rage mais il s'incline trois fois... et obtempère.

Le 2 décembre 1945 (anniversaire d'Austerlitz !), nouvelle opération avec le bataillon des marsouins, et une partie de mon commando. Il y a des morts et des blessés chez les marsouins. Mon commando a plus de chance ; il s'en sort avec trois blessés seulement ! Enfin, on arrive à enlever la position et à ouvrir la route. Le *Triomphant* peut rentrer à Saïgon.

Haïphong

Nous sommes en mars 1946. Fin février, les Chinois ont enfin accepté d'évacuer le Tonkin : il a fallu acheter leur général, Lou Han, avec une valise de lingots d'or ! Il a décollé pour la Chine, en laissant toutes ses troupes derrière lui, avec vingt-cinq généraux en sous-ordre qui tergiversent pour partir. Toujours est-il que quand le convoi, formé du *Triomphant* et des LCI, se présente dans la rivière d'Haïphong, les Chinois ouvrent le feu avec des mitrailleuses et des canons. Nos pertes sont sévères, mais les bateaux doivent continuer sans broncher car ils n'ont pas reçu l'ordre



Le contre-amiral Jubelin apprend à piloter les hélicoptères et acquiert une telle maîtrise que, lorsqu'il emmène une personnalité, il s'amuse parfois à simuler une panne. (Photo DR)

de riposter. Sur la passerelle supérieure l'officier de tir, le lieutenant de vaisseau Cruchet, est tué. À la passerelle, Récamier est blessé, le général Valluy aussi. Jubelin a l'air invulnérable. Enfin il s'écrie à la radio : « Mon général, croyez-vous qu'il y a assez de morts pour que nous puissions riposter ? ». Finalement arrive l'ordre : « Allez-y ! ». Le *Triomphant* compte déjà plus de 150 impacts dans sa coque. Comme il n'y a plus d'officier de tir, Jubelin demande au lieutenant de vaisseau Favin-Lévêque, détaché à bord, de prendre la direction du tir. La première salve atteint un dépôt de munitions. Une gigantesque explosion, et le tir ennemi s'arrête comme par enchantement. Un général arrive en embarcation, grimpe à bord par l'échelle de pilote, en criant : « Arrêtez, arrêtez, arrê-

tez ! ». Nous rentrons dans Haïphong. Les Chinois ont perdu la face ! Après quoi, le *Triomphant* doit se dégager de la rivière, parce qu'entre temps la marée a baissé ; et c'est une succession de manœuvres absolument époustouflantes pour sortir un bateau de cette taille de la rivière et de ses hauts-fonds.

Le *Triomphant* rentre en France. Toulon, huit heures du matin, il crachine. Le *Triomphant* s'apprête à accoster ; personne sur le quai ; mais voici qu'arrive une traction avant maculée de boue. Le vice-amiral d'escadre Jaujard, major général de la Marine, est venu de Paris pour accueillir Jubelin en conduisant lui-même la voiture... Émotion à la préfecture maritime lorsqu'on apprend que le major général de la Marine s'est déplacé !

Jubilation

Après un passage dans les cabinets ministériels, le capitaine de vaisseau Jubelin va connaître une agréable détente en commandant la Marine du lac de Constance. Il en profite pour écrire son premier ouvrage *Marin de métier, pilote de fortune*, qui sera traduit en plusieurs langues.

Puis il est nommé au commandement du porte-avions *Arromanches*. Nouvelle campagne d'Indochine. Commandement sans histoire. Citons simplement ce petit événement : un jour, l'*Arromanches*, après un entraînement au large des Salins d'Hyères, rentre à Toulon avec un mistral de 60 à 80 nœuds. La direction du port, bien entendu, signale au porte-avions : « Accostage impossible, allez mouiller aux Salins pour la nuit, on verra demain ». Mais Jubelin a pris la décision surprenante

et, il faut le reconnaître, audacieuse, d'accoster sans remorqueur aux appontements de Milhaud, comme une vedette. Il prend un gros risque, mais il a une bonne raison : Mme Jubelin est en train de donner le jour à un fils.

Après un petit séjour dans les hautes sphères, le contre-amiral Jubelin est nommé au commandement de la Marine à Marseille. En 1953, il part comme attaché naval aux États-Unis. C'est un homme heureux : Jubelin, surnommé « Jubelant » par les Américains, se plaît à dire qu'il « jubule ». Il apprend à piloter les hélicoptères, et acquiert une telle maîtrise que, lorsqu'il emmène une personnalité, il s'amuse parfois à simuler une panne : moteur coupé, l'hélicoptère se met en autogiration. L'effet pour le passager est parfaitement désagréable ; je le sais, il m'a fait le coup !

En 1956, le contre-amiral Jubelin est nommé au commandement de l'aviation navale en Méditerranée : porte-avions et aviation embarquée. Puis, après un séjour au cabinet du ministre, il est promu vice-amiral et devrait normalement prendre les fonctions de préfet maritime. Mais, estimant sa formation incomplète, il demande à passer d'abord six mois comme major général du port de Toulon. Il y apprend beaucoup sur les relations avec l'arsenal et les directions.

Devenu préfet maritime à Brest, ce méridional fait la conquête des Bretons, marins comme civils.

Cas de conscience

En 1961, le vice-amiral d'escadre Jubelin prend le commandement de l'escadre de la Méditerranée. C'est l'époque des accords d'Évian, de l'OAS, de l'indépendance de l'Algérie, avec tous les troubles

Le contre-amiral Jubelin dédicace son livre *Pilote d'hélicoptères en 1957. Son premier ouvrage Marin de métier, pilote de fortune a été traduit en plusieurs langues.* (Photo archives Cois Bleus).

En 1957, le contre-amiral Jubelin est décoré de la Légion of merit par SE Mr. Houghton, ambassadeur des USA en France. (Photo ÉCPA).





Le vice-amiral d'escadre Jubelin à Dakar. (Photo archives Cols Bleus)

de conscience qu'elle a provoqués. Son bâtiment-amiral, le croiseur *Colbert*, mouille à Oran. Là, les fusiliers marins, très appréciés par la population, participent au maintien de l'ordre et il leur déplaît beaucoup d'être «mouillés» avec les «biffins» et les gendarmes... Des officiers viennent à bord pour le voir. L'amiral les reçoit dans l'après-midi ; il rassemble les officiers du bord et leur dit : *«Écoutez, je ne sais pas ce que je vais faire, mais je peux vous assurer que mon comportement sera toujours conforme à ce que souhaite et attend la quasi-totalité d'entre vous»*. À 11 heures du soir, le *Colbert* repart pour Toulon. L'amiral vient d'envoyer une lettre au chef d'état-major de la Marine. Il se promène sur la plage arrière du *Colbert*. Tout le monde respecte sa méditation. Mais l'amiral Jubelin s'est toujours comporté envers moi comme un père. Peut-être a-t-il envie de parler à quelqu'un, alors je m'approche. Il m'aperçoit : *«Ha ! c'est toi, mon fils»*. Il m'explique la situation, puis conclut en disant : *«Tu vois, la lettre que je viens d'envoyer à l'amiral Cabanier me vaudra peut-être demain d'être relevé de mon commandement, mais, vois-tu, dans la vie, il faut toujours agir selon sa conscience»*. Je n'oublierai jamais ces paroles. Là-dessus, il me donne une petite tape amicale sur l'épaule et je comprends que la confiance est terminée. Je le laisse méditer.

Après avoir commandé l'escadre, l'amiral Jubelin reçoit sa 5^{ème} étoile. Il finira sa carrière comme inspecteur général de la Marine.

Émotion

Le couronnement sera la remise des insignes de grand-croix de la Légion d'honneur, par le général de Gaulle dans

la cour des Invalides. De Gaulle s'arrête devant Jubelin, évidemment très ému. Mais le général de Gaulle l'est également, car entre les deux hommes, il y a une sorte de contentieux : malgré tous ses exploits, Jubelin n'a pas été nommé Compagnon de la Libération... Prenant le grand cordon, le général le passe au cou de Jubelin, mais pose le ruban sur

Le général de Gaulle remet les insignes de grand-croix de la Légion d'honneur à l'amiral Jubelin dans la cour des Invalides. Les deux hommes sont très émus car il y a entre eux une sorte de contentieux : malgré tous ses exploits, Jubelin n'a pas été nommé Compagnon de la Libération... (Photo ECPA)



l'épaule gauche du récipiendaire. Si bien qu'il ne peut le faire retomber du côté droit puisque Jubelin salue du sabre : *«Mon général, c'est de l'autre côté»*, chuchote Jubelin ; et de Gaulle, à mi-voix : *«Ah, m...e !»*.

L'amiral se retire à Sanary. Retraite paisible mais active : il écrit des livres, des scénarios de films ; il nage beaucoup ; il est expert aérien ; mais surtout il ne manquerait pour rien au monde sa partie de pétanque quotidienne. Ses partenaires sont des pêcheurs, qui lui témoignent une déférence discrète. Certains même l'appellent «Amiral». Un jour, un groupe de touristes demande : *«C'est un vrai amiral qui est avec vous ?»*. Et les pêcheurs, connaissant l'horreur de Jubelin pour toute publicité, répondent : *«Non, c'est le capitaine du ferry-boat, mais on l'appelle amiral pour lui faire plaisir !»*.

En 1986, par un bel après-midi de printemps, il est allé s'allonger pour une sieste. Il ne se réveillera pas. J'ai pu le voir sur son lit de mort : il avait un joli teint ; son visage était calme, serein, avec son petit sourire de travers, qui ouvrait la bouche sur le coin des lèvres. Je crois que c'est un homme qui au seuil de l'éternité pouvait se dire : *«J'ai fait un peu de bien, c'est mon meilleur ouvrage»*.