

LES EMBARQUEMENTS D'UN MARIN

DES III ème, IVème et Vème REPUBLIQUES

racontés à ses petits-enfants



Il était une fois ...

Il était une fois un petit garçon, qui , né au milieu du Cotentin, avait la chance de passer ses vacances au bord de la mer. Il était toujours émerveillé dès qu'il l'apercevait. Petit à petit, l'idée lui est venue d'aller sur la mer, de voir ce qu'il y avait au delà de la ligne d'horizon ...

Devenu élève de l'Ecole Saint-Malo, puis de l'Ecole Primaire Supérieure de Valognes, il a pensé que le beau rêve de son enfance pouvait se réaliser, s'il le voulait, car beaucoup de choses se réalisent lorsque nous le voulons vraiment.

Il était une fois un beau pays : la France. Ce beau pays avait ce que l'on appelait un Empire Colonial. Cet empire, très étendu était relié à la France par les navires des Compagnies de Navigation. Pour protéger les navires de commerce, et les côtes de l'Empire, il fallait une Marine Nationale importante. En 1938, cette marine homogène, bien entraînée, était en tonnage la quatrième du monde. En qualité, elle était mieux placée.

C'est la rencontre du petit garçon, devenu jeune homme, et de cette belle marine, que je vais vous raconter.

Grand-Père.





VALOGNES 1922



Cinq Ans

DEBUTS

L'école de Maistrance (Pont)

Le "Courbet" Ecole de canonnage

29 Septembre 1938

Arrivée à la gare de Brest vers 17 h 30, après un voyage assez rapide. Je ne connais que vaguement la ville d'après un plan vu avant le départ. Je trouve deux camarades qui ont fait le voyage avec moi depuis Saint-Brieuc. Ils ont l'air un peu désorientés et nous découvrons rapidement que nous avons le même but : l'école de Maistrance. Nous faisons route ensemble.

Je voulais trouver la rue de Siam, et nous prenons une rue parallèle : la rue Pasteur. Temps gris, pluie légère. Mes deux collègues LIEVAUX et RINALDI voudraient bien aller à bord aussitôt. Moi aussi.

Notre bonne étoile nous conduit auprès du Grand Pont. Contemplation de l'Arsenal, du mouvement des vedettes et canots à moteur sur la PENFELD. Un abbé sympathique nous demande si nous sommes de futurs marins ...

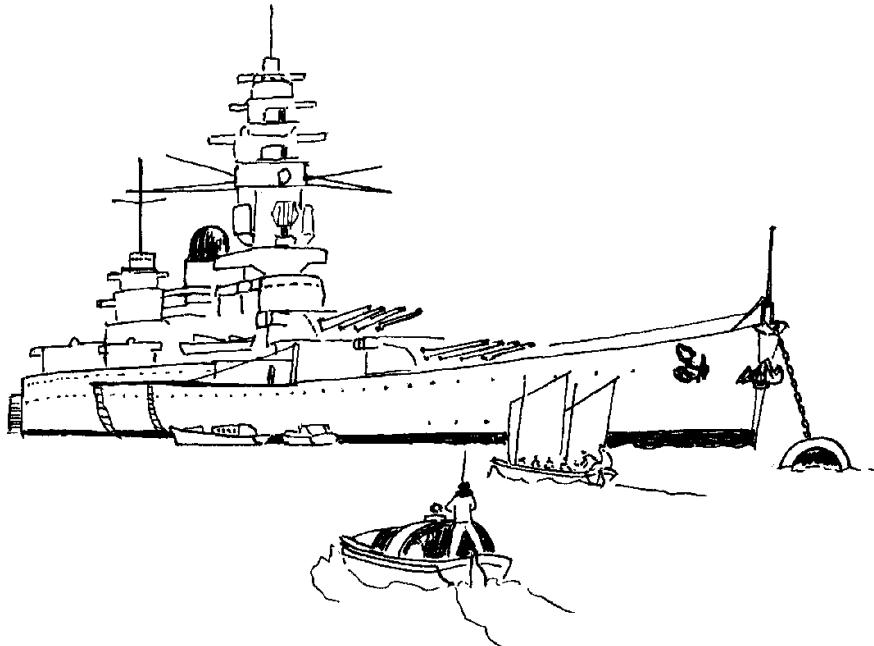
L'école de Maistrance ? mais venez avec moi, je retourne à bord de "l'Armorique". C'est l'aumonier du groupe l'Abbé LE BLOAS. Nous embarquons dans son canot à moteur. "Pousse devant" le brigadier déborde ... "En avant" ...

Je regarde le magnifique et imposant "DUNKERQUE" dont nous longeons les 26 500 T. Il y a beaucoup de bateaux en rade ... je connais toutes ces silhouettes découpées avec amour dans l'Ouest-Eclair" depuis quelques années.

Les vaisseaux école sont au fond de la rade. L'avant amarré à la digue, l'arrière sur coffre. ils sont au nombre de trois :

- "l'ARMORIQUE" ex "MYTHO" école des mousses,
- "LE TREMINTIN" ex "MONTCALM" école de maistrance,
- "LE GUEYDON" école de manoeuvre.

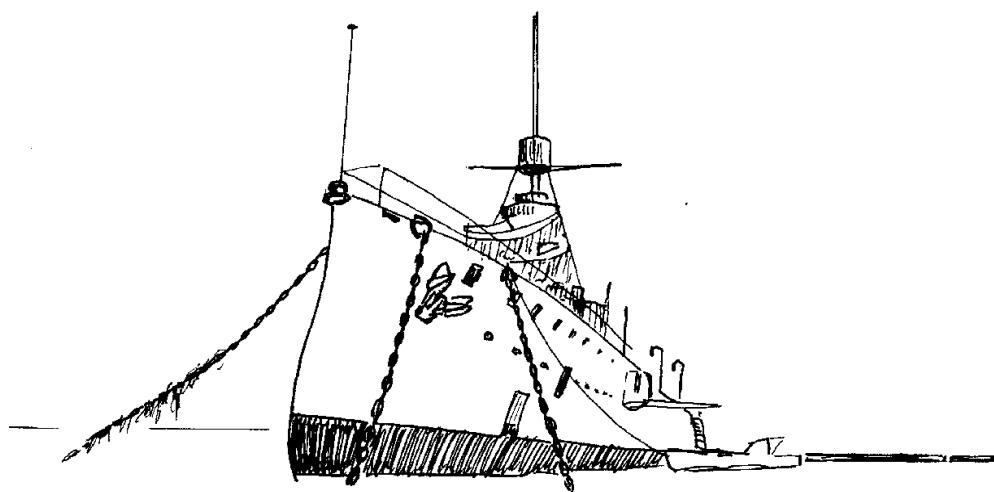
Des ponts de radeaux les réunissaient.



Je regarde le magnifique et imposant "DUNKERQUE" dont nous longeons les 26500.

Nous accostons entre "l'Armorique" et "Trémintin", puis l'aumônier nous conduit à bord. L'école de maistrance est aménagée dans une "batterie". Plafond et murs blanchis à la chaux. Parquet recouvert de ciment teinté de rouge. Bancs et tables "aux barrots" c'est-à-dire au plafond. Comité d'accueil : un ancien mousse, reçu à l'école de maistrance : il s'appelle JOYEUX.

Nous nous apercevrons rapidement qu'il porte bien son nom. C'est aussi un chic camarade, et il nous apprend à "gréer", c'est-à-dire à monter notre hamac ...



Nous accostons entre l'"ARMORIQUE" et le "TRÉMINТИN".

Quand je m'installera dedans, après une vérification soignée, je regretterai mon lit du 42 rue Félix Buhot. Manque d'habitude. C'est mon premier contact avec la vie que j'ai choisie.

Les autres élèves arrivent le lendemain. Nous commençons les formalités : visite médicale, habillement, classement par groupes et séries. Mon rang d'admission me classe dans les premières séries.

J'appartiens au plat le plus joyeux de l'école. Il est ainsi constitué : COQUIL, DAVENET, FARGEAUDOU, GOFFE, GUILLEMAND, JOYEUX, KERGOAT, REGNAULT.

- COQUIL est Brestois. il est matelot secrétaire.
- DAVENET est Normand, de St-Hilaire du Harcouet. Il est beau et large d'épaules.
- FARGEAUDOU est lyonnais. Il est le seul de la promotion à arborer un petit chapeau.
- GOFFE est Brestois. C'est le fils d'un instituteur du groupe "Armorique".
- GUILLEMAND est parisien.
- JOYEUX est Tourangeau, athlétique. Signe particulier : marche aussi bien sur les mains que sur les pieds.
- KERGOAT est du Sud-Finistère. C'est un monument que le maître magasinier a dû renoncer à habiller : il a fallu tout faire sur mesures, des chaussures au bonnet. Heureusement il est doux. Il dessine beaucoup, à la manière de Mathurin MEHEUT.

Voici comment nous employons nos journées :

06 h 00 : BRANLEBAS ... c'est un mot qui vient de "branle", mot désignant le hamac dans la marine à voile. Au lever, il faut décrocher le hamac (mettre le branle bas) d'où l'expression. Le branlebas est sonné au clairon et au tambour. Il faut porter le hamac aux bastingages, sur le pont. L'opération est rythmée par le commandement " à courir dans les échelles" du gradé de service.

06 h 10 : café. L'homme du "bidon" va le chercher à la cuisine. L'homme de "gamelle" va prendre une boule de pain et du beurre à la cambuse.

Ensuite lavage, soit de linge, soit de bancs et tables, sauf Jeudi et Samedi. Il faut avaler le café rapidement, quand cela est possible. Premières crises lorsqu'il faut laver le linge. L'eau est distribuée parcimonieusement ; il faut laver sans répit et rincer dans une eau plus que douteuse. Ensuite, il faut mettre le linge au sec sur les cartahus (ce sont des câbles hissés de la plage avant dans la maturité). le linge est amarré avec des "lignerolles" en chanvre goudronné que le Quartier Maître de manœuvre nous apprend à confectionner. Les pinces à linge ne tiendraient pas ici!

07 h 00 Postes de lavage jusqu'à 08 h 45.

08 h 45 Changement de tenue. Appel.

09 h 00 Cours divers. Conférences. Exercices d'embarcations.
Jusqu'à 11 h 00.

11 h 00 Déjeuner (diner dans la marine).

12 h 00 Repos jusqu'à 13 h 00.

13 h 00 Appel.

Reprise des cours, sauf :

- le jeudi (polygone formation militaire)
- le samedi (polygone formation sportive)
- le mercredi (navigation et manœuvre sur remorqueur).

16 h 45 Dégagé.

17 h 00 Etude libre.

18 h 00 Diner (souper dans la marine).

19 h 00- 20 h 00 Etude

Il est possible de "crocher" les hamacs à partir de 20 h 00.

L'Ecole de Maistrance était dirigée par le Lieutenant de vaisseau FLEURY; Spécialité : canonnier. Il nous quittera lorsqu'il sera promu capitaine de corvette. Grand, fort, le crâne dégarni, bourru, il avait un coeur d'or. Dans cette Marine Nationale de la III ème République, il a réuni tous ses élèves, lorsque nous avons perdu notre camarade LE BOT dans un accident d'hydravion, pour nous faire prier dans la batterie. "les gars" nous allons dire un "Notre Père" et un "je vous salue Marie". Il avait les larmes aux yeux. Son adjoint était l'officier des équipages QUILLIEN. spécialité : Timonier. Toujours très soigné.

Maintenant les gradés :

- Premier Maitre Timonier TAILLADE. il nous enseignait la navigation pratique. Très sympathique.

- Maitre Fusilier CARAES. Il était chargé de notre formation militaire. Rigueur et discipline, secondé par TROADEC.

- Maitre de Manoeuvre QUEINNEC. Il nous enseignait la manœuvre, le matelotage, la voile. Il était aidé dans la manœuvre des embarcations par le Quartier Maitre L'HOSTIS dit "Bouboule", excellent manœuvrier, qui menait sans peur le canot à voiles, "les fargues au ras de l'eau", ce qui veut dire qu'une vague un peu plus forte que les autres aurait pu remplir le canot.



Pendant ce temps là , à Kerlouan . (Note de l'éditeur.)

- Maitre CONAN adjudant de Compagnie. Il était chargé des questions d'habillement et d'administration.

- Second Maitre CHARBUY Timonier. Il nous enseignait le code des signaux, les pavillons.

- Quartier Maitre VELLY Canonnier. Il nous décrivait les accessoires du canon et la

manière de servir une pièce.

- Quartier Maitre LEOSTIC Timonier. Il nous enseignait les signaux à bras et les signaux lumineux. Venant des sous-marins, il était plus décontracté que les autres instructeurs.

- Quartier Maitre ROIGNANT Mécanicien. Il essayait de nous faire limer correctement une pièce de métal, pour commencer. Ensuite, il a voulu nous initier aux secrets de la soudure, de la brasure c'était risqué.

J'ai gardé pour la fin celui qui avait le rôle le plus ingrat :

- Le Second Maitre électricien PINEL. Il devait nous apprendre l'électricité théorique et pratique. Hélas, ses heures de cours se situaient le vendredi après-midi. Et alors ! Alors dans la Marine Nationale, à bord des bâtiments du groupe "Armorique", le vendredi était traditionnellement jour sans viande. Le commissaire prévoyait régulièrement le vendredi midi, la morue à l'aïoli. Nous avions faim et la morue passait comme le reste. Mais après ! Somnolents, les paupières lourdes, nous avions du mal à voir les schémas au tableau noir et quand venait l'heure des branchements, relais et moteurs protestaient violemment en lançant éclairs et étincelles. Plus d'une vocation d'électricien est morte au cours de ces séances.

Des conférences de navigation, d'architecture navale, d'administration, d'histoire maritime se succédaient régulièrement tout au long de l'année scolaire. Les conférenciers étaient soit des officiers de marine (navigation, architecture navale) soit un commissaire administration. Notre professeur d'histoire maritime était le médecin de 1ère classe CARRE. Les conférences d'histoire maritime étaient suivies avec beaucoup d'attention. Notre professeur, très cultivé, était toujours très intéressant. Au cours de ses conférences, on aurait entendu une mouche voler.

On pouvait aussi entendre une mouche voler lors des conférences d'Administration. Tout le monde sommeillait. Le commissaire ne pouvait évidemment pas traiter un sujet aussi sérieux avec un peu de fantaisie. Il lisait donc le cours d'administration d'une voix monocorde. Lorsqu'il n'y avait pas de mouche, il y avait parfois d'étranges ronflements en provenance du dernier rang.

Les cours furent suspendus pendant quelques jours au mois de Novembre ... à la suite de grèves dans l'arsenal. Nous faisions la garde au sein de piquets d'ordre.

Pour la première fois, j'ai dormi sur le parquet d'un local.

Les examens de fin du trimestre ont eu lieu pendant le mois de Décembre. Ensuite, nous avons eu droit à la permission de Noël du 23/12/38 au 3/1/39. Cette permission s'est passée à Valognes sous la neige.

J'avais amené mon grand sac, avec mon linge "plié au carré", car je savais bien que ma maman ne le rincerait pas dans une eau douteuse. Je lui ai appris à plier le linge "au carré" car il devait être comprimé entre les planches carrées reliées aux quatre coins par des "bouts" (filins). Ma pauvre maman, qui savait plier linge et vêtements dans les règles (civiles) de l'art, levait les bras au ciel ! Si le pliage des vêtements de toile (le "gris" et le "bleu de chauffe") était relativement simple, le pliage de la vareuse en molleton et du pantalon "bleu de drap" était beaucoup plus délicat.

Le deuxième trimestre me paraîtra moins dur que le premier. Nous avons presque tous signé notre engagement de cinq ans le 25 Janvier 1939. La Marine nous avait laissé le temps de réfléchir.

Les petites sorties en remorqueur deviennent plus intéressantes. Le "Peuplier" nous permet de nous initier aux secrets de la navigation. Il est dur, au début d'être penché sur la boîte à cartes qui nous comprime l'estomac dans les montées brutales. Lorsque le "Peuplier" s'ébroue après avoir escaladé la lame, l'estomac décroche dans la descente. Cramponné à la boîte à compas, il faut prendre rapidement les relèvements ... et ensuite les porter sur la carte. Ah ! cette boîte à cartes !

L'apprenti navigateur est heureux lorsque le "chapeau" obtenu avec les trois relèvements ne plaque pas le "Peuplier" à terre !

Une fois placé dans les environs du véritable point, l'Officier des équipages QUILLIEN nous donne un annuaire des marées. "Allez dans la chambre à cartes et calculez moi très exactement la hauteur d'eau dans le port de Camaret à 10 h 30. Conscient de mes responsabilités, je m'installe dans la chambre à cartes. Là, au moins, on est à l'abri du vent, des embruns, de la pluie, mais tangage et roulis existent toujours hélas. Par les vitres de la passerelle, on éprouve un certain plaisir à voir le nez rouge des copains, qui contraste souvent avec le reste de la figure, plutôt pâle. Il y a un commencement à tout, et nous ne sommes pas encore bien amarinés !

Cette hauteur d'eau calculée, on passe à la barre. Ca ne paraît pas difficile mais il ne faut pas mettre trop de barre pour ramener cette ligne de foi sur les graduations qui défilent toujours. Il ne faut pas oublier que des yeux exercés regardent le sillage, "votre sillage" bien capricieux parfois. Le "Peuplier" paraît souvent mené par un barreur en état d'ébriété. La passerelle a vu bien des sourires de pitié mais jamais de catastrophe.

Ce qui nous plaisait dans ces sorties, c'était le mouillage dans une petite baie tranquille, pour déjeuner et se reposer une heure. Le Conquet, Camaret, Morgat ont vu bien souvent les élèves de l'école de maistrance. "Aux postes d'appareillage". Le charme est rompu : nous rentrons à Brest.

L'aviso "Epinal", lui, nous permettait de petites croisières, très intéressantes. Il faisait partie d'une série de bateaux pièges conçus à la fin de la guerre 1914 - 1918. Munis de canons, ils avaient la silhouette d'un bon vieux bâtiment de commerce. Les débuts à bord de ce bateau ne furent guère encourageants, à cause des conditions d'habitabilité, et du mauvais temps. Il fallait à la mer, passer par les machines, au moyen d'échelles raides et glissantes, pour aller chercher avec deux gamelles encombrantes (la gamelle ronde et la gamelle double) les repas à la cuisine. Roulis, tangage, odeur d'huile chaude se conjugaient pour nous soulever le cœur. Comme nous prenions nos repas à l'extrême avant, les convives n'étaient pas nombreux.

Les heures les plus pénibles étaient encore les heures d'instruction, avec le second maître PINEL. Les séances d'électricité avaient lieu près de la dynamo de "l'Epinal". Là, nous étions malheureux, et nous attendions avec impatience, l'instant d'emboîter les barreaux de l'échelle pour remonter à l'air libre, à la passerelle, ou à la barre ...

A la barre, il y a fort heureusement à côté de vous un solide gabier, prêt à prendre la suite, lorsque vous lui aurez confié cette barre récalcitrante pour descendre à toute vitesse sur le spardeck, où sont déposées des baisses. "L'Epinal" prend souvent des élèves et a un Commandant qui n'aime pas les éclaboussures sur la peinture. Sur le spardeck, deux des baisses sont le centre d'une étoile de malheureux, affalés, démoralisés par le mal de mer. De temps en temps, une tête se soulève lorsque des signes de rejet se manifestent.

"L'Epinal" arrive quand même au mouillage et chacun prend son air le plus digne pour aller à son poste. Ce vieil aviso nous a permis quelques croisières intéressantes et une tentative de débarquement à Ouessant. Tous les élèves constituaient une compagnie de débarquement. Nous avons pris les forts d'assaut après un arrosage intense des fortifications avec des boules de pin, simulant des grenades.

Un quart de vin chaud est le bienvenu après ces efforts méritoires. Visite du fort et retour à bord en chantant.

Triste Ouessant ! pas un arbre, pauvres champs. Tout est gris et silencieux ; c'est lugubre.

Le retour est assez dramatique car nous sommes pris dans la brume et nous nous trouvons brusquement face à un caillou qui aurait dû se trouver ailleurs. Prompte manœuvre de l'Officier de quart, nous retrouvons le chenal du Four, le goulet ... et Brest.

"L'Epinal" nous a emmenés à Lorient par mer forte, si forte qu'au sud de Belle-Ile, nous avons dû faire demi-tour. Le paquebot "Pasteur" n'avait pu sortir pour essais.

En rade abri, les exercices d'embarcations se suivent avec le Maitre Queinnec, le maître Obernesser, ou le QM l'Hostis. Virements de bord en canot (vent devant, lof pour lof, prises de Coffre, accostages). Nous faisons aussi du "vapeur" solide embarcation avec chaudière, machine alternative et hélice de grand diamètre. Je réussis bien mes prises de Coffre et mes accostages... Je deviens bon en manœuvre.

Examens de fin de trimestre vers la fin du mois de Mars (Pâques était fixé au 9 Avril).

Départ le Jeudi Saint en permission de Pâques de 10 jours. Hélas, au bout de deux jours, passés à Valognes, rappel immédiat. Il faut rallier Brest où l'escadre est en alerte. C'est HITLER qui fait des siennes !

Le Commandant du groupe des écoles nous envoie au fort de Quelern, un fort type "Vauban", armé avec des "75" guerre. Ce sont des canons de 75 de l'armée de terre montés en canon de DCA sur un espèce de chevalet. Le pointage en hauteur est constitué par câble s'enroulant sur un tambour, et contrepoids. C'est très simple et ça marche bien, comme beaucoup de choses rudimentaires.

Nous dominons le Goulet et nous voyons arriver un beau jour le "Royal Oak" et le "Royal Sovereign" en visite. Nous ne pourrons les voir de près.

Retour à bord, lorsque l'alerte est terminée, le 8 Mai.



Papa et Maman viennent me voir dans la fidèle "Prima quatre" le Dimanche qui suit le 14

Juillet. Quelle bonne journée !

Nous reprenons notre vie studieuse, mais la fin du cours ne se passe pas dans le calme. Nous retrouvons Quelern, et ensuite Lanvaux, près du Poumic, où nous retrouvons une batterie du même type. C'est pendant notre séjour à Quelern que nous avons découvert Camaret .. et le restaurant de TREZ ROUZ, au bord de la route. Lanvaux est un petit village tranquille.

Il ne fait pas trop froid la nuit. Le jour, nous prenons des bains de soleil.

L'alerte terminée, nous retrouvons la Rade de Brest et nous passons les examens de fin de cours. Beaucoup de spécialités sont supprimées, et c'est dans l'atmosphère des examens que nous apprenons la déclaration de guerre (3 Septembre 1939). Un peu d'émotion ... beaucoup d'enthousiasme car nous croyons que l'école est finie !

Nous restons pourtant du 3 Septembre au 1er Octobre sur le "Trémintin". Nous encadrions les mousses, nous continuons l'entretien. Les spécialités ont été attribuées et je serai canonnier, comme je l'ai demandé, dans l'espoir de devenir télépointeur. Un jour, un canot vient nous prendre avec

nos sacs pour nous conduire sur le "Courbet" embossé à côté de nous.



Notre bateau école est un cuirassé ancien, lancé le 12 Septembre 1911, mis en service en Septembre 1913.

- Déplacement : 23 189 Tonnes
- Longueur : 168 Mètres
- Largeur : 28 "

Il a 4 hélices. Il chauffe au mazout et au charbon. Il pouvait faire 28 noeuds à l'origine, mais en 1939, il n'en faisait plus que 16. Il est armé de canons de 305 et de 138. Je fais partie de la série du Second maître BRUN, avec les autres élèves de maistrance : BEAUDRE, LE BARON, GOLCHEN, KERGOAT, SALAUN, LE BERIGOT, JOYEUX, LESCOP et un ancien mousse, CARIOU.

Les séances d'instruction du Second Maître BRUN, intelligent et un tantinet anti-conformiste, sont intéressantes.

Nous sommes logés dans une casemate et mon hamac frôle une pièce de 138.

Je passe à l'hôpital maritime les tests de sélection, et je suis admis au cours de pointeur. Ceux qui ne sont pas admis, sont servants de culasse.

Notre entraînement se fait d'abord avec le "percuteur marqueur". ("Pique Pique" en langage d'élève). C'est un système de simulation de but en mouvement, qui nous permet d'apprendre à utiliser les appareils de pointage, et qui permet aux instructeurs de contrôler nos réflexes. C'est un système très simple avec câbles, renvois, cibles ... et manivelle !

Le quart se faisait sur la plage avant, sur la plage arrière et devant les thermomètres à distance des soutes à munition. Sur la plage avant, en hiver, les quarts étaient parfois bien longs.

La corvée la plus pénible à bord était la corvée de charbon. En "bleu de chauffe" il faut prendre son poste dans la chaîne qui va permettre de faire passer les briquettes de charbon du chaland dans la soute où elles sont arrimées. Commencée de bon matin, la corvée est à peine interrompue le midi, et se poursuit jusqu'à la nuit. Les mains saignent un peu, les yeux rougissent, on crache et on mouche noir. Le poste le plus pénible est celui de la soute car il faut arrimer les briquettes dans un local que la lampe a du mal à éclairer, tant est dense la poussière de charbon que l'on

respire.

Le cours a duré 4 mois. Ce fut un cours sans histoire, avec quelques appareillages en grande rade, du côté de Landévennec, pour tirs sur cible réelle.

Nous suivions avec intérêt les activités de l'escadre et nous avons pu voir à bord du "Courbet" au cours d'une réception en son honneur, le Capitaine de Corvette LAPEBIE, Commandant le "Siroco", torpilleur de 1 300 T, qui avait coulé au canon, de nuit, dans le Golfe de Gascogne, un sous-marin allemand (20 Novembre 1939).

Nous passons Noël à Brest, ainsi que le jour de l'an.

les examens de fin de cours se terminent à la fin du mois de janvier et, le 1er Février 1940, nous sommes promus Quartier Maitre de Maistrance et nous faisons coudre aussitôt notre premier galon, or avec sabords bleus.

Nous partons en permission sans connaître notre destination.

Au cours de mon excellente permission du mois de Février, j'apprends que je suis destiné au bâtiment de ligne "Strasbourg". J'en suis heureux car c'est un bâtiment récent.

Il va falloir quitter Valognes, où je m'étais refait une petite vie bourgeoise.



Valognes 1938

PREMIER EMBARQUEMENT

"STRASBOURG"

Départ de Valognes le 28 Février, au matin. Arrivée à Brest le lendemain matin, après avoir passé une partie de la nuit à Saint-Brieuc.

Arrivé sur le "pont Gueydon", j'aperçois le canot des vivres du "Strasbourg". J'embarque avec mon sac. En rade, je découvre le "Strasbourg", sur coffre. C'est vraiment un beau bateau.



Voici ses caractéristiques :

- Longueur : 215 mètres
- Largeur : 31 mètres
- Tirant d'eau : 8,56 m - 10 m à pleine charge
- Déplacement : 26 600 T - 38 200 T à pleine charge
- Turbines Parsons: 4 hélices 100 000 chevaux
- Vitesse : 30 noeuds

- Protection : ceinture cuirassée de 225 mm
Pont principal : 180 mm

- Armement : VIII 330
XVI 130
VIII 37

- 1 catapulte
2 hydravions LOIRE 130

- Effectif : 66 officiers
1365 hommes.

Arrivant en haut de la coupée, je trouve Le Bérigot, embarqué la veille. Des équipes d'ouvriers installent une ceinture de protection contre les mines magnétiques.

Au bureau artillerie, je prends contact avec le maître Principal GLOANEC qui me met au courant de la vie à bord et me fait connaître mon numéro et mes différents postes. Puis contact avec le maître télépointeur SAGUEZ qui me conduit devant le Lieutenant de vaisseau NORMAND, mon capitaine de compagnie, puis devant le lieutenant de vaisseau CLEDAT DE LA VIGERIE, mon chef de service.

Au poste de veille et au poste de combat, je suis servant de mise de feu gyroscopique au télépointeur II.

Le télépointeur II est un poste de conduite de tir situé au sommet de la tour, à une quarantaine de mètres au-dessus de l'eau. J'occupe une étroite cabine située sur l'avant du télépointeur. Sur ce bateau moderne, lorsqu'il y a du roulis, les coups de canon partent lorsque le bateau est à l'horizontale. Cette particularité est rendue possible par un système gyroscopique que je suis chargé de contrôler en permanence. Une lunette me permet de contrôler que la ligne de visée reste bien sur l'horizon. Un volant me permet d'agir sur les gyros pour qu'ils ne s'écartent pas de la bonne position.

Le maître SAGUEZ me fait voir mes postes de veille :

Jour : télépointeur

Nuit : poste de télécommande de projecteurs.

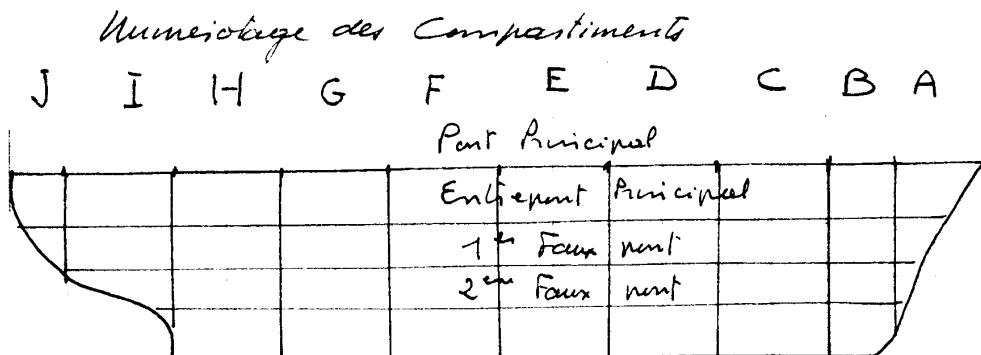
C'est au cours de cette ronde, que je fais la connaissance du Quartier Maitre BINIGUER. Franc regard, franc sourire, énergique poignée de main. Georges BINIGUER est très sympathique. Il fera tout son possible pour m'éclairer, me conseiller, me dépanner. Il est rapidement devenu pour moi un chic et joyeux compagnon.

Je crois que ça ira bien, très bien. J'ai comme équipiers au télépointeur II, LE MEUR, HERRY et BINIGUER.

Je suis logé au poste C 110, à l'avant. Il est nécessaire que je vous explique le compartimentage d'un navire de la Marine Nationale.

Les bâtiments sont fractionnés en compartiments, au moyen de cloisons étanches transversales, de façon à limiter l'envahissement de l'eau en cas d'avarie de carène. Ces cloisons divisent le navire en un certain nombre de tranches désignées, à partir de l'avant, par la succession des lettres de l'alphabet A,B,C,D, etc Les tranches, comme les cloisons étanches sont limitées au pont principal ou au pont blindé inférieur sur les navires possédant 2 ponts cuirassés. Les cloisons transversales sont désignées par les deux lettres des tranches qu'elles séparent AB, BC

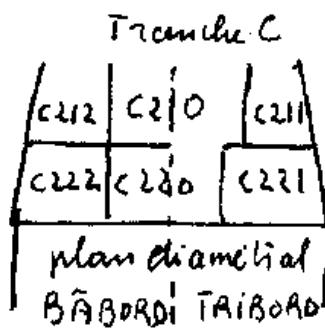
Numérotage des compartiments



La position en hauteur est indiquée par le chiffres des centaines, c'est le numéro du faux pont dans lequel se trouve le compartiment.

La position en longueur est indiquée par le chiffre des dizaines. On la compte à partir de la cloison avant de la tranche en allant vers l'arrière et on la désigne par les chiffres 1-2-3 suivant que le compartiment est immédiatement derrière la cloison ou qu'il en est séparé par un ou deux autres.

La position en largeur est indiquée par le chiffre des unités. Elle est comptée à partir de l'axe et désignée par les chiffres impairs successifs à Tribord et les chiffres pairs successifs à Babord. pour un compartiment dans l'axe, le chiffre des unités est zéro.



C 110 était dans l'axe, à l'avant. Il occupait toute la largeur du bateau (à l'avant il n'est pas très large) et nous avions des hublots. Mon poste de couchage était à babord, au niveau du cinquième hublot que l'on voit près de l'eau sur les photographies de "Strasbourg". A la mer, ces hublots étaient fermés et obturés par une trappe métallique, l'opercule.

Mon caisson est magnifique : il a un tiroir ! Nous sommes bien tranquilles à l'avant entre opticiens et télépointeurs. Un haut parleur diffuse de la musique enregistrée pendant les heures de repos.

Il n'y a pas de rôle de plats. Au moment du repas, on se met par plats de huit, un fusilier nous donne une fiche en cuivre .. et il n'y a plus qu'à se diriger vers l'office de l'équipage où nous prenons les gamelles ; ensuite les reliefs du repas sont remis dans les gamelles que nous rendons

pour lavage, dès que le repas est terminé.

La salle de lecture est grande et bien aménagée. Il y a un micro. Chaque "artiste" peut chanter pendant le repos, à la grande joie de ceux qui écoutent sur la plage avant.

Le Bérigot, lui, est affecté à la Tourelle 1 de 330. Il est logé dans la tranche H.

Notre séjour à Brest sera coupé de temps en temps par une sortie en baie de Quiberon où Dunkerque et Strasbourg font leurs tirs d'exercice contre le vieux "Voltaire" heureusement échoué. A noter, au cours de ces exercices, l'essai de ravitaillement, en route, d'un contre torpilleur. La manœuvre est assez délicate. Heureusement, le temps est splendide.



“STRASBOURG” en rade de Brest avec le photographe.

Dimanche 24 Mars

Appareillage à 17 H 00 avec :
"Dunkerque",
"Georges Leygues", "Gloire",
"Audacieux", "Terrible",
"Siroco", "Mistral",

Nous avions mouillé en rade extérieure au début de la journée. Beau temps. Ciel bleu. Houle longue à la sortie du goulet dans lequel nous sommes montés à 20 noeuds.

Les hydravions du Poulmic nous accompagnent puis nous quittent au large quand nous perdons de vue les côtes de France.

Changements de route fréquents une fois en pleine mer.

Lundi 25 Mars

Nous sommes dans le Golfe de Gascogne. La plage avant est bien arrosée car le bateau remue. Au télépointeur, le balancement est sensible car nous sommes à l'extrémité de la tour .. mais nous sommes les premiers à voir ce qui se présente à l'horizon (nous sommes à 42 m). A 12 heures, nous devons être au large du cap Finisterre. Ciel gris.

L'eau arrose si bien la plage avant que les tourelles de 330 sont pointées sur l'arrière, car les tapes de bouche sont enlevées à la mer.

Mardi 26 Mars

04 H 00, nous passons Gibraltar. Lumières de Ceuta. Nous devinons le sombre roc. Un paquebot, toutes lumières allumées sort dans l'Atlantique.

Je suis de veille aux projecteurs. Une brise tiède et odorante souffle doucement. Le ciel est constellé d'étoiles ... et d'étoiles filantes . C'est l'aube ... les torpilleurs nous quittent. Mer très bleue, ciel sans nuage. Nous apercevons sur bâbord les hauts sommets neigeux des chaînes espagnoles. A tribord, c'est la côte d'Afrique, rose et élevée.

13 H 30, arrivée en rade d'Oran. Plaines vertes, plages blanches. Nous apercevons la ville blanche sur fond rose. Santa Cruz domine la rade de Mers el Kebir.

Nous passons au pied de la colline qui porte la chapelle quand nous franchissons la passe. La rade est bien protégée par le massif de Mudjardjo.

Nous mouillons nos deux ancras de l'avant. Un remorqueur nous met le cul à la digue car la disposition des fonds nous oblige à procéder ainsi. Les torpilleurs qui ont rallié s'amarrent, ou plutôt s'emboissent en face de nous sur une ligne parallèle à la notre.

Le séjour à Oran est assez agréable au début ... La ville n'est pas bien intéressante mais les environs



Sortie à Oran avec Le Bérigot.

sont assez pittoresques. Une route suit la corniche oranaise et conduit aux plages d'Ain el Turk où j'aime me baigner dans les rouleaux, quand ils ne sont pas trop impressionnantes. C'est la grande promenade des Samedis et Dimanches. Je devrais dire Samedis ou Dimanches, car nous pratiquons le "service par bordées". Lorsque Tribord est de service, c'est Bâbord qui est de sortie.

Le commandant Le Mintier de la Motte Basse, commandant adjoint (connu dans C 110 sous le surnom de "Nénesse") qui nous tient souvent par haut parleur au courant des évènements nous signale un beau jour que des évènements graves se déroulent en Norvège.

Nous appareillons le 9 Avril.

Arrivée à Brest le 12 Avril.

Nous assistons au départ des troupes sur les croiseurs auxiliaires "El Djedair", "El Mansour", "El Kantara", etc Les chasseurs alpins sont nombreux. Ils chantent.. "L'Emile Bertin" croiseur mouilleur de mines, très rapide (40 noeuds) appareille avec musique massée sur l'arrière.

C'est beau ce départ !

Les "gros" comme nous sont soigneusement ramassés en rade abri, mais il y a toujours des bruits de départ.

24 avril

Nous sommes à 60 minutes d'appareillage. Mouillage en grande rade vers 13 H. Appareillage général vers 18 H 00. Ciel gris. Mer houleuse à la sortie du Goulet. Camaret ... les tas de pois .. le Conquet. Ile de Sein. Les côtes de France s'évanouissent dans la brume légère. Quand reverrons nous les côtes de Bretagne ?

Les talentueux rédacteurs de la "Cigogne Déchainée", le journal du "Strasbourg" auraient fait sensation si, connaissant miraculeusement l'avenir, ils avaient écrit que le "STRASBOURG" ne mouillerait plus jamais à Brest.

Notre voyage provoqué par l'attitude menaçante de l'Italie, nous conduit en Méditerranée.

27 Avril

Arrivée à Mers El Kebir.

Nous retrouvons avec joie, ciel bleu, mer bleue et douce température.

Nous resterons longtemps au mouillage. Nous partageons notre temps entre le travail, l'entretien et les sports. Le Samedi et le Dimanche, longues promenades dans les environs, principalement sur la corniche. Quelques appareillages de temps en temps pour exercices au large, et tirs de tous calibres.

Mercredi 12 juin

Nous passons brusquement le soir à 60 minute d'appareillage.

0 H 15 : Postes d'appareillages. Eclairs ininterrompus sur Santa Cruz et le Mudjardjo.

0 H 40 : Postes de combat.

Le petit jour nous trouve au large. Nous apercevons une ligne de bateaux à l'horizon ... Ce sont les croiseurs d'Alger. C'est une formidable escadre qui se forme... Je n'ai jamais vu un tel rassemblement de bâtiments.

Notre escadre se composait des cuirassés "BRETAGNE" et "PROVENCE", des deux croiseurs de bataille "DUNKERQUE" et "STRASBOURG", de la 3ème et de la 4ème division de croiseurs avec, en protection rapprochée les contre-torpilleurs "MOGADOR", "VOLTA", "MALIN", "FANTASQUE",

"INDOMPTABLE", "TIGRE", "LYNX", puis les 5ème et 7ème divisions de torpilleurs.
Au total 23 bâtiments.

La jonction faite, la vitesse augmente, le sillage devient plus tourmenté et, derrière, les "gros cul"



repoussent puissamment la mer qui se creuse en sillons profonds.

Quel contraste avec les contre-torpilleurs et torpilleurs dont l'avant se déjauge sous l'action de la vitesse, voisine de 20 noeuds.

L'escadre bénéficiait d'un éclairage aérien constitué par l'escadrille E3 chargée de découvrir les forces ennemis, allemandes et italiennes, qui devaient effectuer leur jonction.

L'escadre bénéficiait aussi d'une protection rapprochée, constituée par les hydravions embarqués dont les premiers avaient été catapultés dès 5 H 30. Vers 7 H 20, un des LOIRE 130 de protection exécute un piqué. Un deuxième hydravion largue deux bombes sur la position signalée. Il y a eu deux torpilles lancées par un sous-marin. Cela se passait dans le 158 à 39 milles du Cap Palos.

"La Galissonnière" croiseur de 7 000 T, manoeuvre pour éviter les torpilles et remonte le sillage. Les contre-torpilleurs foncent à l'attaque car le "Jean de Vienne" (7 000 T) a signalé "alerte sous-marin".

Nous suivons une route en lacets.

Il paraît qu'il y a une nappe de pétrole d'un mille et demi de long et d'un demi-mille de large, signalée par les LOIRE 130.

Peu de temps après l'alerte, nous faisons demi-tour, pour rentrer au mouillage. Décidément, les forces de surface allemandes et italiennes ne sont pas pressées de nous rencontrer ... la mer est vide devant nos canons.

"Rompre du poste de combat" "aux postes de veille".

Nous rentrons sans autre alerte à Mers El Kebir. Le service ordinaire au mouillage reprend. C'est là que nous apprendrons avec désespoir l'armistice.

**Flotte de l'Atlantique
1ère division de ligne
"Strasbourg"**

* Allocutions Prononcées *
* par le Capitaine de vaisseau COLLINET *
* Commandant le "Strasbourg" *

25 Juin 1940

Equipage du Strasbourg

J'ai la douloureuse mission de vous annoncer officiellement ce que vous savez tous, que la France vaincue a dû déposer les armes.

Le Vice Amiral Commandant en chef m'a prié de vous donner lecture de l'ordre du jour suivant:

"Le Gouvernement Français présidé par le Maréchal Pétain, vient d'accepter les conditions de l'armistice, imposé par la force des armes. Les hostilités sont de ce fait suspendues.

La France vaincue, mais toujours vivante doit s'incliner devant les coups du destin et se recueillir pour sauver son âme et son indépendance.

L'honneur est sauf, la Marine a fait tout son devoir. L'Armée et l'Aviation ont lutté jusqu'au bout. Notre devoir est d'obéir. C'est de notre constance dans l'adversité, de notre ténacité dans l'effort, de notre discipline, de notre fidélité totale de l'honneur national que dépend maintenant le redressement de la France.

Officiers, officiers Mariniers, Quartiers Maitres et Marins, je sais que je puis compter sur votre dévouement absolu. Je vous demande de rester fidèlement groupés autour de moi, pour m'aider par votre union et votre sympathie agissante à exécuter dans l'ordre et dans l'honneur les clauses de l'armistice et par cela même à conserver à la France une Marine peut être diminuée, mais toujours forte et fidèle.

Vive la France
le Vice Amiral d'Escadre GENSOUL
Commandant en chef la flotte de l'Atlantique
Signé GENSOUL.

A cet ordre du jour, j'ai peu de commentaires à ajouter. En prenant le commandement du "Strasbourg" j'espérais avoir l'honneur de vous conduire au combat. Vous connaissant comme je vous connais, je sais que chacun aurait fait son devoir, plus que son devoir; nous aurions écrasé l'ennemi. Les circonstances ne nous ont pas permis de le faire. L'ennemi n'a pas osé nous affronter.

Quand vous rentrerez chez vous, qu'on vous demandera "Où étiez-vous? Qu'avez-vous fait?" n'ayez pas peur de répondre: "j'étais dans la marine, j'étais sur le "Strasbourg". Si vous ne vous êtes pas battus, ce n'est pas de votre faute, vous étiez prêts à le faire, vous auriez pu le faire, et vous l'auriez bien fait.

Si nous n'avons pas combattu, n'oublions pas que des milliers des nôtres sont morts pour défendre leur patrie. Je vous demande de vous recueillir une minute pour penser à ceux de nos frères, de nos fils, de nos parents dont les corps gisent partout sur le sol de France, qu'ils défendaient pied à pied.

“Aux morts”
minute de silence
“Levez-vous”

Mes amis, la lutte n'est pas finie. Les hostilités sont terminées, mais maintenant, il va falloir combattre pour vivre, pour faire vivre les nôtres, pour faire vivre la France. Pour gagner cette victoire sur nous mêmes, il faut rester unis, faire son devoir donc obéir, obéir sans cesse.

J'ignore quel sera le sort du « Strasbourg ». Je sais que la flotte, invaincue, ne sera pas livrée à l'ennemi, mais c'est tout.

En attendant, vous resterez à bord. Je vous demande d'y travailler, tristement peut-être, mais vaillamment. Entretenez votre bâtiment et surtout gardez cette discipline, cet ordre, qui ont fait du « Strasbourg » le premier bâtiment de la marine Française.

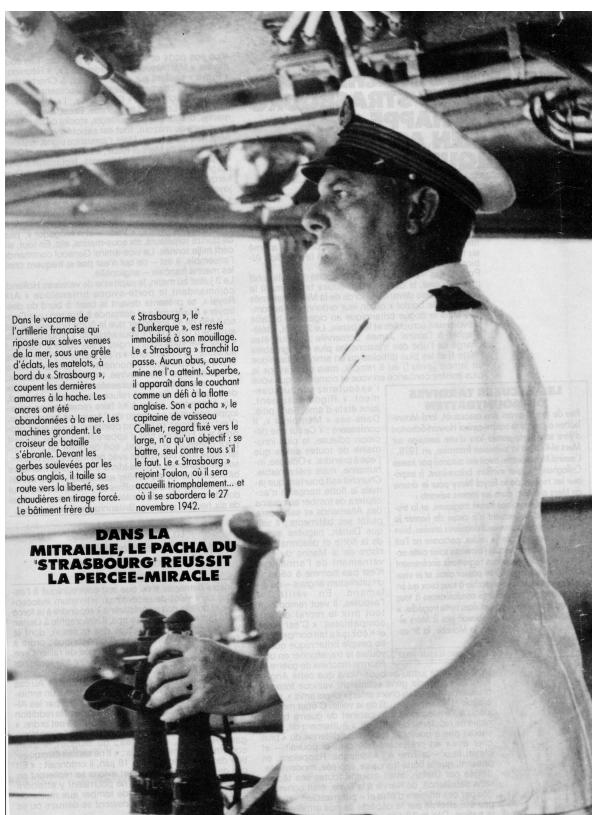
Serrons les dents mais montrons à tous, à la population civile, aux Allemands, aux Italiens, montrons leur par notre attitude calme et digne, par notre tenue, par notre discipline, que nous ne sommes pas débandés, que nos ennemis nous ont peut-être battus mais qu'ils ne nous ont pas asservis.

Et maintenant, que notre mot d'ordre à tous soit :

« La France veut vivre, la France vivra »

« Vive la France »

Le commandant Collinet était un homme de grande taille, légèrement corpulent, toujours très droit, avec quelques tics (il fermait les yeux deux ou trois fois de suite) des cheveux argentés plaqués en arrière, une allure de grand seigneur.



Dans le vacarme de l'artillerie française qui répète aux soix vagues de la mer, sous une grêle d'éclats, les matelots, à bord du « Strasbourg », coupent la chaîne qui amarrait le bateau. Les ancres ont été abandonnées à la mer. Les machines grandissante croient. La coque s'ébranle. Devant les gerbes soulevées par les obus anglais, il halle sa route vers la liberté, ses chouettes en frappe forte. Le bâtiment frôle du

« Strasbourg » et le « Dunkerque » est resté immobilisé à son mouillage. Le « Strasbourg » franchit la passe. Aucun coup, aucun missile n'a atteint la coque. Il apparaît dans le couchant comme un défi à la flotte anglaise. Son « pachâ », le capitaine de vaisseau Collinet, prend feu vers le large, n'a qu'un objectif : se battre, seul contre tous s'il le faut. Le « Strasbourg » rejoint l'ouest, où il sera accueilli comme un héros... et où il se sabordera le 27 novembre 1942.

DANS LA MITRAILLE, LE PACHA DU "STRASBOURG" REUSSIT LA PERCEE-MIRACLE

C'était un chef très obéi, un vrai pacha. Il inspirait le respect. Je suis allé plusieurs fois dans son bureau , à son appel (lorsque j'étais de service au mouillage, c'était au bureau des mouvements et lorsque le commandant demandait un planton, c'était un Quartier Maître de 1ère classe qui devait se présenter). Son regard droit détaillait votre tenue en une seconde, il donnait ses ordres, et avait un air bienveillant pour vous congédier.

Mercredi 3 Juillet 1940

6h30 aux portes de lavage

Je suis au poste de recalage projecteurs arrière.

Regard sur la Rade avant de commencer le travail, un peu de brume sur la mer, la côte est légèrement voilée ...

Un torpilleur croise en grande rade à petite vitesse... c'est un anglais. Que vient-il faire ici ?
Etonnement général.

Une messe est prévue à 9h00, sur la plage arrière, à la mémoire des morts de la guerre.

Nous n'attendons plus que l'Abbé Tardy, aumônier du bord.

8h53 Monsieur Frédéric Moreau, Enseigne de vaisseau de 1ère classe Officier de détail, vient sur la plage arrière et annonce " il n'y aura pas de messe".

9h15 "L'équipage aux poste de tentes", annonce le haut parleur. Il va falloir rentrer toutes les tentes établies de l'avant à l'arrière!
Elles sont rapidement rentrées.

Le Quartier maître télépointeur LE BARS me dit avoir vu dans les lunettes du télépointeur II, l'escadre anglaise au large.

Je monte à mon tour car on a du travail. Regard dans la lunette de la mise à feu gyro. Il y a trois cuirassés, des croiseurs lourds et des torpilleurs d'allure plus moderne.



L'escadre va et vient devant ORAN.

Il doit y avoir un porte avions car des appareils embarqués survolent Mers El Kébir sans arrêt.

Des tourbillons de fumée s'échappent de la cheminée ; on chauffe maintenant. Il en est de même sur les autres bateaux.

Songerait on à appareiller ? Doit-on rejoindre l'escadre anglaise ?

11h00 " La soupe"

On commente les événements pendant le repas. Les suppositions les plus fantaisistes circulent d'une table à l'autre.
Repos jusqu'à la mise au travail.

13h30

Je suis sur le Pont Château ainsi que beaucoup de mes camarades.
Cinq biplans anglais nous survolent à basse altitude, passent sur la plage et lâchent quelques chose sur la passe. Ils se défilent le long de la côte et regagnent le large.

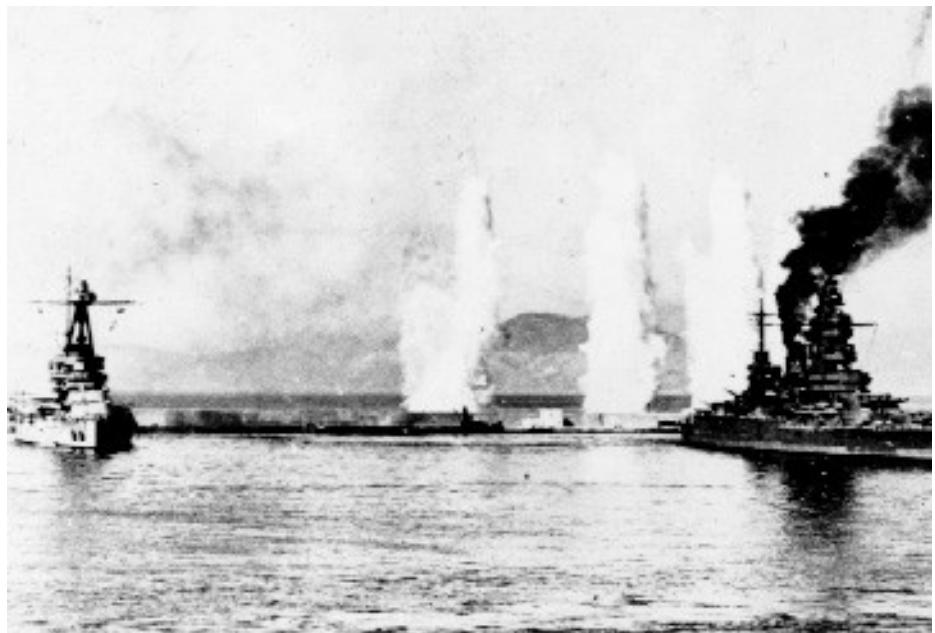


Un officier nous dit qu'il s'agit probablement de mines magnétiques. Si c'est ainsi nous sommes enfermés dans la rade : c'est un tour de cochon !

- 14h15 "Aux postes de combat" ; les hauts parleurs diffusent la sonnerie fameuse.
Vite au télescopeur B avec le masque à gaz et la brassière de sauvetage. Je ris de la précaution ainsi que tous mes camarades d'ailleurs, mais on ne sait jamais.
Avec la lunette et le hublot de mon étroite cabine sur l'avant du télescopeur. Je vois tout ce qui se passe. C'est une chose que j'apprécie beaucoup.
Rien à signaler jusqu'au casse-croûte réconfortant de 16h30, avec un quart de vin s'il vous plaît, puis au poste de combat où nous sommes dans la situation "repos sur place".
Les avions nous survolent toujours ; le torpilleur anglais est stoppé. Il a envoyé une vedette blanche vers la passe et cette vedette s'est amarrée sur une tonne du barrage de filets.
- 17h25 La vedette blanche reprend le large ...
Lorsqu'elle passe dans le champ de mon hublot, il me semble qu'elle lance une fusée. Que s'est-il passé ?
Rien de grave sans doute.
- 17h46 Le clairon parcourt la "Bretagne" embossée à 120 mètres de nous à bâbord, en sonnant "aux postes de combat".
Nos hauts parleurs diffusent la même sonnerie. Les copains du télescopeur B abandonnent les cartes (ils faisaient une "belote" sur la passerelle d'accès à ma cabine) et s'enferment dans le télescopeur avec le directeur de tir (L.V. ROMEUF).
Je ferme la porte de ma cabine et je démarre mes gyroscopes.
- 17h56 Deux énormes gerbes jaillissent au delà de la digue. Je suis stupéfait.
Stupéfait ? oui ! Je n'avais pas été sans envisager notre "baptême du feu". J'avais lu assez de récits de combats, j'avais vu assez de gravures et de photos pour me faire une idée de ce qui nous attendait au combat. J'avais à chaque appareillage, imaginé le "Strasbourg" à grande vitesse entre les gerbes des obus allemands ...

Je n'avais jamais imaginé l'escadre au mouillage sous le feu des canons britanniques !

C'est la fin..."ils" vont nous massacer alors que nous sommes immobilisés.



Vite de l'huile dans les godets de mes gyros car le niveau est bas.

Communication par haut parleur : Mr l'Abbé TARDY, l'aumônier, nous donne l'absolution générale ...

Je suis prêt à paraître devant Dieu le père. Prêt ?

Qu'ai-je fait de ma vie ?

Ma vie, c'est d'abord l'enfance avec mes parents d'une bonté inaltérable, avec mon père soucieux de m'instruire, avec ma mère soucieuse de me communiquer sa foi profonde.. l'école maternelle avec Melle Després en grande blouse bleue, avec mon ami Henri Desprez.

Ma vie, c'est aussi l'école de St-Malo sous la direction de Mr Malzieu, puis de Mr Roulé, avec Melle Siebert, Mr Pasquet, puis Monsieur Le Mière et comme camarades Alain Boureau et le boute-en-train Ernest Ingouf. Ma vie d'enfant de choeur, avec Georges Pillet, Jean Pillet ... Que les cérémonies étaient belles dans la collégiale de St-Malo.



Ma vie ... c'est aussi la vie de famille avec ma soeur Cécile, si patiente avec son "petit frère" inconsciemment tyrannique, avec les oncles et tantes dominés par la haute figure de tante Louise, directrice du cours normal Sainte Jeanne d'Arc de St-Lô ... avec les cousins et les cousines de Valognes et de Lessay, avec cousine Blanche et cousin Jean-Baptiste Mabire, de Cherbourg.

Ma vie ... à l'école primaire supérieure de Valognes, avec la direction de Monsieur Guillemoteau, principal avec Messieurs Gravelle, Ferdinand, Jeanne, Gaillardon, Germain, Le Touzé, avec mes camarades Pierre Jurczyn, intelligent et généreux, Le Coz d'une gaîté communicative, Fernand Lebehot, André Léger, George Burnouf... et les filles du collège : Antoinette Texier, la périgourdine, rieuse et décontractée qui répondait avec son accent inimitable au professeur de chimie qu'elle n'avait pas salué :"Oh, Monsieur Jeanne, avec votre blouse blanche, je croyais que c'était un peintre !", Jacqueline Beaune, menue et vive, Raymonde Anne, massive.

Ma vie à l'harmonie Municipale de Valognes sous la direction de Monsieur Noblet avec Georges Pillet et Claude Haley, clarinettistes comme moi.

Ma vie ... rue Félix Burhot avec Léone -----, mon amie d'enfance, Paulette et Suzanne Simon, Paulette au fin visage, si réservée.....

Ma vie ... en vacances à Lessay avec ma grand-mère et Tante Maria, si indulgentes lors que je revenais avec une culotte trempée, des sanguins aux mollets.. avec les cousins et cousines et Henri Monstrand.. Les longues promenades dans les bruyères de la lande, jusqu'au terrain d'aviation ... les escalades de pins et de peupliers .. la foire Ste-Croix qui marquait la fin des vacances et mes retrouvailles avec mimi Fichou gaie et souriante.

Ma vie au patronage avec l'Abbé Ryst, en colonie de vacances avec l'Abbé Valentin, à



Quinéville qui ramenait dans sa 5 CV Citroën "Trèfle", les éclopés des marches prolongées.

Ma vie à la Jeunesse Etudiante catholique avec l'Abbé Letrésor.

Ma vie à l'école de maistrance ...

Ma vie à bord du "Strasbourg", "Biniguer dans son télépointeur en haut de la tour. "Gégène" Le Bérigot dans sa tourelle de 330 .. Ruyer dans son hydravion Loire 130.

Ma vie va-t-elle être fauchée par un éclat ou fondue dans la flamme de l'explosion des soutes à munitions de 130 situées sous nos pieds ?

Je pense à la médaille miraculeuse de Catherine Labouré qui m'a été donnée par Maman. ... "Sainte vierge" si on s'en sort .. j'irai en pèlerinage à Lourdes !

Je ne pense pas me servir de la stabilisation car le but est masqué et la mer est calme.

Moi aussi, je suis calme, mais pas du tout rassuré car 3 gerbes impressionnantes s'élèvent sur notre arrière, de l'autre côté de la digue ... Une salve vient d'arriver sur la digue, soufflant un cycliste ... le tir rapproche ...

Des graviers et des éclats criblent l'eau autour de nous, d'autres rebondissent sur les tôles du télépointeur et leur bruit se mêle au tonnerre des pièces du "Provence" et du "Dunkerque" qui ont ouvert le feu.

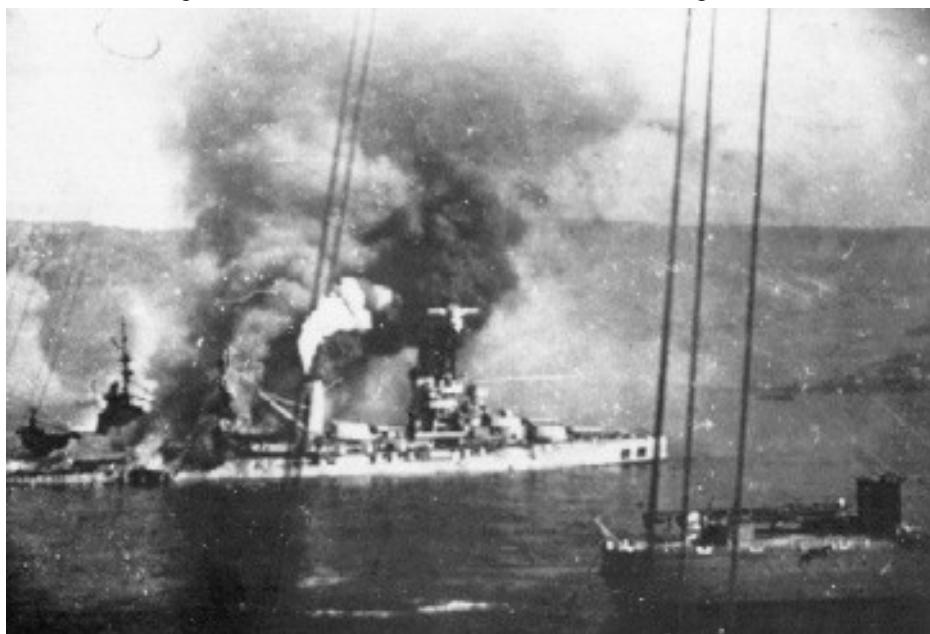
Une salve arrive entre la "Provence" et nous. Une gerbe retombe sur le pont, à l'aplomb de ma cabine, et arrose la tourelle quadruple de 130.

Il me semble qu'on s'écarte un peu de la digue ..

J'ai appris après que le Commandant a fait filer les chaînes de l'avant(ligne milieu, puis ligne Bâbord) .

L'unique aussière en abaca qui nous tenait l'arrière à la digue a été coupée à la hache ...

La cheminée du "Dunkerque" est environnée de fumée blanche ou de vapeur ...



La "Provence" tire toujours.

La "Bretagne" est en feu à l'arrière .. Je vois une explosion au niveau du fût de la tourelle IV puis au niveau de la deuxième cheminée.

Trainées rouges et noires sur le gris de la coque.

J'apprendrai plus tard que la "Bretagne" a été touchée par 4 obus de 380 :

- a tribord arrière sous la cuirasse,
- dans la machine arrière,
- au niveau de la tourelle centrale de 340,
- au pied du mât tripode.

Tous ces obus sont passés au-dessus du "Strasbourg" !

Les flammes commencent à lécher le pied du mât tripode ..

Un énorme panache de fumée noire masque le reste de la rade. Les jets de vapeurs se détachent sur ce fond de tourbillons noirs.

La "Bretagne" s'enfonce rudement vite de l'arrière et se penche sur tribord. L'avant est intact ... Il y a des hommes sur le pont qui s'incline de plus en plus.

"La Bretagne " a déjà une gite considérable..

Il y a peut être 40 secondes ... une minute que nous avons commencé à bouger, qu'une gerbe s'élève de l'endroit où nous étions amarrés. Nous passons devant la "Bretagne" qui chavire avec une rapidité surprenante. Le cuirassé est sur le travers de notre arrière quand il se retourne complètement.

Je pense à tous les pauvres gars emprisonnés dans les compartiments aux échelles impraticables, probablement privés de lumière.



L'étrave est hors de l'eau ; l'arrière est enfoncé...

Quelques hommes glissent sur la carène et plongent dans l'eau couverte de mazout.

Il n'y a plus personne sur la coque quand la "Bretagne" est complètement retournée. Je ne peux quitter des yeux cette carène qui est devenue un cercueil pour tant de marins !

Soudain, une énorme colonne de flammes (200 m de haut environ ... 40 à 60 m de large) s'élève de ce dos vert. Chaleur très vive à travers la vitre de mon hublot. Ce sont probablement les gargousses de 340 des soutes arrières ou milieu qui ont sauté, car la couleur des flammes est rouge orangé. Il y a des survivants dans le mazout.

Le contre-torpilleur "Mogador" est au milieu de la passe ; son arrière déchiqueté est



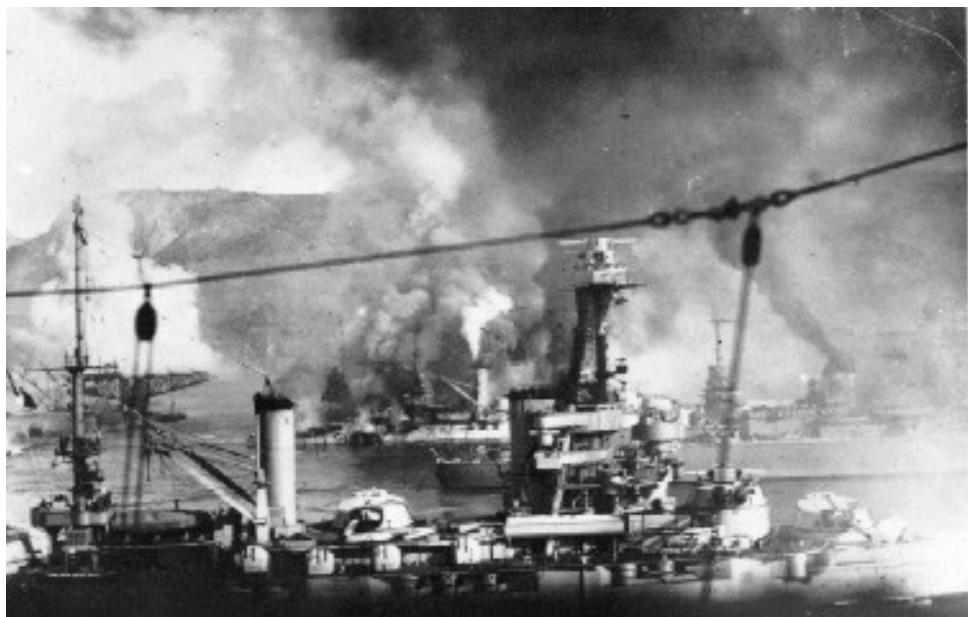
environné de fumée. Il a reçu un 380 sur son grenadeur qui a explosé.

Nous passons à bâbord du "Mogador" et nous fonçons à travers la passe où sont tombées les mines magnétiques. Il est 18h08.

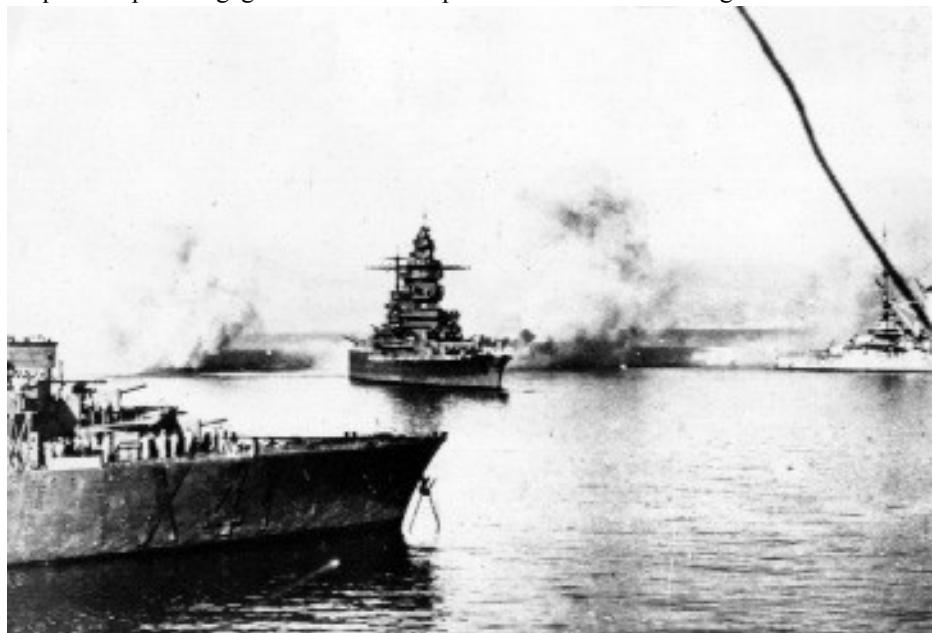
Nous devons déjà avoir une bonne vitesse car les filets d'obstruction défilent rapidement. Les 330 sont pointés sur bâbord, en direction de l'ennemi, maintenant nous pouvons manœuvrer. Le moral remonte !

Deux salves partent, tout tremble.

L'escadre anglaise sa cache derrière un rideau de fumée. Une silhouette se découpe parfois, pendant quelques secondes.
Nous longeons la côte à l'Est d'Oran, avec les contre-torpilleurs échappés du massacre.



Contrairement à l'habitude, un épais panache de fumée noire s'échappe de la cheminée. J'apprendrai plus tard qu'un éclat a rabattu un volet de la cheminée ; les gaz de la combustion se répandent dans la rue 2. Il faut l'isoler. On ne peut mettre "bas les feux" au combat car il faudrait ouvrir les panneaux blindés alors que les anglais sont lancés à notre poursuite.
Cinq chauffeurs qu'on ne peut dégager sont sacrifiés pour sauver le "Strasbourg"!



La visibilité dans la direction des anglais n'est pas fameuse ... nous longeons toujours la côte ... nous passons le cap de l'aiguille.

18 h 45 alerte aérienne, les 130 tirent. Les "Swordfishs" se dispersent .. ils étaient 3 ou 4.
(cadence des 130 : 11 coups minute par pièce)

19 h 45 Alerte aérienne. Les "Swordfishs" ont des bombes qui tombent 3 par 3 dans la mer

20 h 00 Encore des bombes. Les dernières explosent à une vingtaine de mètres dans le sillage.

Le jour tombe ... le soleil est très bas.



20 h 15 Alerte aérienne. La DCA ouvre le feu sur un groupe d'avions qui n'insiste pas.

2 bombes tombent à tribord avant, à l'eau. Des chasseurs passent au ras de l'eau en montrant leurs cocardes Françaises.

21 h 30 Encore un avion, la mer se ternit de rose. C'est un avion torpilleur qui arrive à quelques 20 M au dessus de l'eau et lâche son engin qui passe sur l'arrière grâce à notre coup de barre. Réplique énergique de la DCA.

Coucher de soleil sur la mer calme. Verrons nous l'aube de demain ?

22 h 00 Rompre du poste de combat .Aux postes de veille.

23 h 00 "La soupe". Commentaires au plat. L'émotion a été forte. Honte aux anglais.

24 h 00 "Aux HAMACS" le sommeil vient vite.

4 JUILLET

04 h 00 Pris le poste de veille de nuit au poste de télécommande des projecteurs.

"Alerte DCA" ? Non, c'est la vapeur qui s'échappe par les déjecteurs.

Le jour se lève ... on prend le poste de veille de jour jusqu'à 07 h 00.

19 h 00 Décharge des 330 qui étaient parés à tirer

20 h 00 Avec Biniguer, sur le Pont Château Tribord, je vois apparaître la terre de France, encore indécise.

La vitesse est si grande qu'une pluie légère venant de l'étrave nous trempe et nous brûle les yeux.

Biniguer me montre les salins d'Hyères, le Mont Faron .. puis c'est le Mourillon.

Les contre-torpilleurs nous quittent. Nous diminuons la vitesse pour entrer dans la rade.

Tout l'équipage des navires présents sur la rade est sur le pont et nous acclame avec force "Hourra". La musique de "l'Algérie" participe au chahut.

Toulon acclame le pavillon du "Strasbourg", noirci par la fumée.

21 h 15 Notre projecteur axial éclaire le coffre. Le "Vieux" a tenu à le prendre tout seul.

21 h 45 "Terminé pour la machine"

"Rompre du poste de manœuvre"

"Aux hamacs"

Le plus jeune matelot et le plus vieux quartier maître ont porté, de la part de tout

l'équipage au Commandant ce message :

"Beaucoup d'entre nous étaient heureux de servir sous vos ordres. Tous à présent en sommes fiers".

5 JUILLET et après

Nous sommes toujours sous le choc de l'agression anglaise.

Inspection de tenue en blanc complet, avant la cérémonie prévue pour rendre un dernier hommage à nos camarades mécaniciens morts en faisant leur devoir. Hélas, mon blanc n'a jamais été rétaillé, et le Maître Saguez me dit que je suis pas du tout élégant: " Vous avez l'air d'un marchand de vaches !"

Cérémonie impressionnante. Recueillement.

Nous ne comprenons pas le comportement des anglais. Nous aurions été si heureux de continuer la lutte alors que nous n'avons jamais eu l'occasion de voir l'ennemi. Ils auraient dû laisser la situation évoluer ... en se rendant compte qu'un chef d'escadre n'aurait pas laissé longtemps dans l'inaction des équipages jeunes, volontaires, entraînés, fiers de leurs bateaux neufs que toutes les nations nous enviaient. Le gouvernement anglais a agi d'une façon odieuse.

Nous n'aurons plus jamais confiance dans la nation Britannique.

Biniguer me fait découvrir Toulon lorsque nous sommes de sortie. Le soleil est bien agréable , mais les brunes filles du midi ne sympathisent guère avec les marins . A ce point de vue, Brest et Lorient sont des ports plus accueillants.

Inspection de l'Amiral DARLAN.

Je suis au premier rang. L'Amiral n'est pas plus grand que moi. Son oeil vif nous regarde mais il a l'air plongé dans ses pensées, peut-être furieux contre les Anglais qui n'ont pas cru à sa parole : "Les bâtiments Français ne tomberont jamais intacts aux mains de l'ennemi".

FLOTTE DE L'ATLANTIQUE

Bâtiment de Ligne

“ STRASBOURG ”

L'AMIRAL DE LA FLOTTE
Commandant en Chef des Forces Maritimes Françaises

CITE à l'ORDRE de l'Armée de Mer

Le Bâtiment de Ligne "STRASBOURG"
avec la citation suivante :

" Sous le Commandement du Capitaine de Vaisseau COLLINET, le 03 Juillet 1940, au cours de l'agression de MERS EL KEBIR, après avoir brillamment exécuté, sous le feu très violent d'artillerie de 380 m/m, la difficile manœuvre de sortie du port, a réussi, grâce à la froide détermination, à la rapidité et à l'adresse des réactions de son équipage, contre des forces aéro-navales britanniques supérieures, à se dégager d'une situation qui paraissait sans issue, tout en couvrant les torpilleurs d'escorte ".

réf.: ORGAC N° I760 FMF.3
du 09/09/1940.

signé : F. DARLAN

Le "Pacha" est promu Contre Amiral après avoir brillamment commandé une formation contre "l'ennemi". 25 AOUT

Le "Strasbourg" est au bassin depuis 10 jours environ, pour carénage et visites. C'est la première fois que je vois un bâtiment de ce type au bassin. Il est beau, de formes harmonieuses, avec l'avant "bulbé". Les hélices ressemblent à celles du paquebot "Normandie".

Je suis envoyé en subsistance au fort du Cap brun (4 canons de 90 C.A). Je fais le quart comme chef de veille avec Q/M KEMPF et Yann. Nous logeons dans un abri couvert de terre et nous sommes très bien.

Bains de soleil le jour, sorties le soir sur les plages des environs. J'ai passé là dix bons jours .

5 SEPTEMBRE

Depuis plusieurs jours, beaucoup de gens quittent le bord ; on a demandé parmi les gens instruits des futurs instructeurs pour les camps de jeunesse.

En passant devant le tableau d'affichage de la tourelle II, j'aperçois une feuille bien en vue : "On demande des volontaires pour les croiseurs de 7 000 T de la 4ème D.C ("Georges Leygues", "Gloire", "Montcalm") et les contre-torpilleurs de la 10ème DCT ("Malin", "Fantasque", "Audacieux"). Il est question d'une croisière (d'une durée de un mois environ) sur les côtes d'Afrique. La liste doit être établie pour 18 h OO..."

C'est rapide ... j'en suis!

Il y a beaucoup de volontaires, dont Biniguer et Le Bérigot ; le "Strasbourg" au bassin avec un équipage réduit n'est plus intéressant.

6 SEPTEMBRE

Nous préparons nos sacs. L'équipe des Télépointeurs est dans la joie. Nous partons presque tous, sauf les hommes mariés. Nous sommes pourtant émus à l'idée de quitter ce bon vieux "Strasbourg", sur lequel nous avons vécu des minutes angoissantes mais aussi d'heureux jours, car la discipline réelle, ferme, était exercée avec bienveillance.

L'état major prenait grand soin du bien être de l'équipage. Nous étions admirablement commandés.

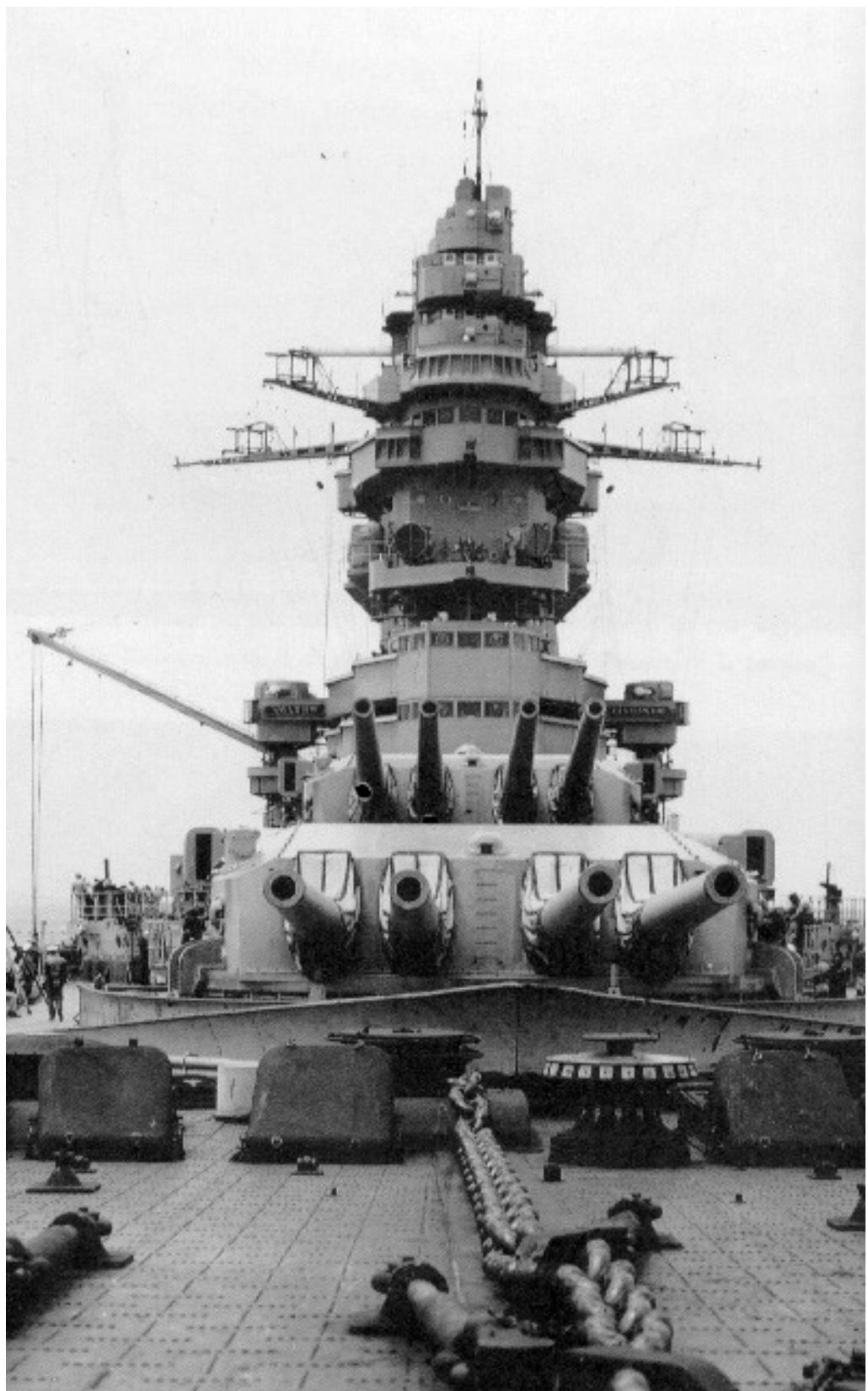
11 h 00 Dernier repas à bord. Mon sac est paré. Il est lourd. J'ai acheté une grande photo du "Strasbourg" à la coopérative. Je suis désigné pour la "*Gloire*" ainsi que Le Bérigot. Biniguier va sur le "*Malin*". Le Bars et Foubert vont sur "*l'Audacieux*".

Au moment du départ, le Commandant adjoint nous rassemble sur la plage avant, et nous adresse un "Au revoir" confiant. Il doit savoir où nous allons.

Sac sur l'épaule, nous descendons sur le quai. Dernier regard au télépointeur B, à la plaque "DISCIPLINE" que j'astiquais tous les jours au mouillage, à la plaque "SAINTE ODILE" sur la tour, Sainte-Odile qui a sûrement protégé le "Strasbourg" à Mers el Kébir.

Nous embarquons dans la chaloupe

Mon Dieu, comme nous aimions le "Strasbourg" !



" GLOIRE "



Nous traversons la rade et nous arrivons sur le croiseur " GLOIRE ".

Voici ses caractéristiques :

Longueur : 179 m
Largeur : 17 m
Déplacement : 7600 T
Armement : IX152 , VIII 90
Puissance : 84 000 CV
Vitesse : 31 noeuds
Mise en service : 1937

Il y a beaucoup d ' effervescence à bord car les mouvements de personnel sont importants .
Tout s'arrange mais il fait chaud .

Le lieutenant de vaisseau FERRAN , chef du service " Artillerie " controle notre installation
dans le poste des canonniers . Il est grand , énergique , et sa voix est puissante !

7 Septembre .

Nous rangeons nos caissons et nous prenons connaissance de nos postes . J ' ai mon
poste de combat à l ' affût IV (Affût de 90 Bâbord) comme pointeur .

- 17 00 Sortie avec Biniguier , Herry et Mimile Le Meur , embarqués sur le " MALIN ".
Ultime virée dans les bars de Toulon où nous retrouvons tous les équipages de la
4ème DC et de la 10 ème D.C.T.
Adieu....retour à bord à 22 h 15.

8 Septembre .

Appareillage à 16 heures . Nous ne connaissons pas notre destination .

Nous sortons les derniers après les contre-torpilleurs " FANTASQUE "
" AUDACIEUX " "MALIN "; les croiseurs " GEORGES LEYGUES " battant
pavillon du contre amiral Bourragué , et le " MONTCALM " .Nous franchissons
rapidement la passe .Dernier regard à Toulon . Bâbord prend le poste de veille .

- 20 h 00 Tir de 90 sur éclatement . La mer est assez dure et les embruns arrosent copieusement
1 ' affût .

23 h 00 Quitté le poste de veille .

10 Septembre

04 h 00 Poste de veille .

Tirs de 90 . (4 coups par affût .)

Mer creuse . Les C.T. dansent beaucoup car nous sommes au Sud du Golfe du Lion.

10 h 00 Aperçu les Baléares , nous passons assez près de MAJORQUE .

" Aux postes de Combat ". Les 152 du "Georges Leygues " sont pointés sur l' île. Les C.T. font des écrans de fumée .

Coucher de soleil sur le cap de GATES .

Aux postes d'alerte toute la nuit.Je prends quelques repos allongé sur ma brassière de sauvetage en KAPOCK.J'ai l' impression qu' on augmente l' allure .

11 Septembre

J' ai mal dormi et je suis courbaturé . Il y a dans la coursive équipage une communication du Commandant en second qui m' intrigue . Il est question d' un accord entre le gouvernement anglais et le gouvernement français pour le libre passage par le détroit de GIBRALTAR .



En attendant , nous sommes aux postes de veille . 25 Noeuds , dit un mécanicien sur le pont Milieu . On fait dela mousse .

- 06 h 00 Il y a de la brume , il faut diminuer l ' allure .
 07 h 00 On repart à 25 noeuds . On apperçoit un torpilleur britannique , puis un deuxième.
 08 h 10 Signaux lumineux (scott) entre le sémaphore de la pointe d ' Europe et le bateau amiral .
 Un hydravion britannique nous survole .
 10 h 00 On double le cap SPARTEL .
 17 h 00 Arrivée à Casablanca . La rade est encombrée de cargos et de paquebots .
 On voit le " JEAN-BART " , des torpilleurs et des sous-marins...puis le "PLUTON" dont les mines ont sauté au début de la guerre et qui est réduit à l'état d'épave , ainsi que le torpilleur " La Railleuse " coulé à la suite de l ' explosion d 'une de ses torpilles . Les quais sont noirs de mazout .
 17 h 00 Aux postes de mouillage (Plage arrière pour moi) . les C.T. sont accostés lorsque nous arrivons. Le " Georges Leygues " accoste d ' abord au quai des phosphates , " Gloire " ensuite puis le " Montcalm " .
 18 h 30 " Rompre du poste de mouillage . Permissionnaires à se changer ."
 Vivement à terre...beaucoup de camions sur le quai . Les tribordais vont prendre les corvées de ravitaillement ! Promenade rapide dans la Médina . Acheté des babouches . Nous sommes tiraillés de toutes parts par des mendiants , harcelés par les cireurs " Ciri Missié ? "et les marchands . Repas dans un bon restaurant . Rentré sans encombre à travers la Médina à 22 h 00 .

12 Septembre

- Branlebas à 2 h 00 !
 Que se passe-t-il? Ce n ' était pas prévu hier soir . " Aux postes d ' appareillage ." Il reste des sacs de pommes de terre sur la plage arrière ;il faut les descendre dans la soute .
 Décollé du " Georges Leygues " avec remorqueur . Cap sur la sortie et " en avant ".
 Aux postes d ' alerte toute la nuit .
 11 h 00 On double le Cap Cantin . Nous faisons route au Sud .
 20 h 30 Repris le poste d ' alerte . Je dors dans la salle à manger des maîtres qui a le grand mérite d ' être sur le pont milieu , près de nos affûts de 90 . Je suis allongé sur ma brassière de 23 h 00 à 02 h 00 .

13 Septembre

Je suis en forme au lever du soleil , malgré une nuit à peu près blanche .
 Nous sommes à 22 noeuds . Les C.T. nous ont quittés . Aperçu quelques chalutiers .
 Vu mon premier poisson volant.Un bimoteur nous survole pendant quelques minutes .
 Délivrance des casques coloniaux dans l ' après midi .
 Postes d ' alerte toute la nuit .

14 Septembre

- 09 h00 Fait rompre aux postes d ' alerte .
 10 h 00 On reconnaît le Cap Vert ; le soleil commence à taper . La côte est de plus en plus visible. Verdure qui me surprend .Rivage plat d ' abord , ensuite ile d ' Yof Ile N'GOR . Pointe des Almadies . Brisants . Un cargo coupé sur les récifs Cap Vert . Anse des Madeleines . Ile Madeleine , Cap Manuel . Ile de Gorée . Anse Bernard .
 10 h 30 Mouillage sous Gorée. Rade encombrée de bateaux sur lest . Jetée en construction entre la rade abri et Gorée. Un croiseur dans le port . C ' est le "PRIMAUGUET " . Le " RICHELIEU " est accosté au môle du mazout .
 11 h 00 "La soupe ".
 12 h 00 Aux postes d ' appareillage . Amarrage dans le port . Pirogues à balanciers avec voile carrée . Beaucoup de noirs plongent le long du bord pour chercher les sous que nous jetons ...Il fait très chaud .
 " L ' équipage aux tentes" . Cela nous donnera un peu de fraicheur .

15 Septembre .

- Aujourd'hui Dimanche , messe sur la plage arrière .
 13 h 00 Sortie à terre avec Rollin . Promenade dans Dakar et sur la corniche .

Boutiques fermées . Marché indigène de Sandaga peu animé . Au foyer je retrouve Guillet , de mon cours de Maistrance . Il est embarqué sur le " Richelieu " . Rentré à bord à 21 h 00 . La ville est pittoresque sur le plateau . La ville noire est moins intéressante : maisons basses , murs jaunes , tuiles rouges . Beaux endroits sur la corniche .

16 Septembre

Importante corvée de vivres . A qui sont destinés les sacs de pommes de terre , de haricots , les fûts d ' huile amarrés sur la plage avant ? Si c 'est pour nous la croisière promet d ' être longue . Dans le cas contraire...qui allons nous ravitailler ? Il y a compagnie de débarquement demain , j 'en fais partie .

17 Septembre

Branlebas à 07 h 00 . Jus , douche , tout le monde à s ' équiper . C 'est vite fait:

Tenue: Casque , tricot blanc , pantalon gris (en attendant le short) , fourrure par dessus le tout .

Départ à 05 h 00 avec canot à moteur , canot à avirons et baleinière . Jolie plage de sable blanc jusqu ' à Rufisque Nous passons devant la base d ' aviation maritime de Bel Air .

06 h 15 Arrivée sur la plage en face d ' une pêcherie , à proximité d ' un village noir (Tiaroye) Une doudou nous offre des cacahuètes . Rassemblement et en route vers l'intérieur . Cactus , cocotiers , figuiers ,acacias , très belle végétation....de la verdure partout . Traversé une petite rivière et une route .Sentier de terre rouge , cocotiers verts , ciel bleu . Nous arrivons dans une plantation de cocotiers . Petit exercice pendant une heure .

Je retrouve auprès d ' un cocotier deux hommes de mon groupe que j ' avais envoyés en reconnaissance . Ils ont cassé une noix ; le lait est fameux et l ' intérieur de la noix aussi .

Retour à la plage où nous prenons un bain dans l ' eau tiède et bleue...et si claire ! Les noirs pêchent . Ils s' entassent dans une pirogue , chacun avec une pagaille...et vogue . Leur nage rapide est rythmée par des hurlements monotones .

Retour à bord pour le diner .

Il paraît qu ' on appareille demain .

On embarque des tirailleurs avec un canon de 75 guerre . Pourquoi ?

18 Septembre

Aujourd'hui , mercredi , corvée de sable . De sable ? oui , de sacs de sable ,qu ' on hisse sur la passerelle , et auprès des mitrailleuses . Ce sont d ' excellents pare-éclats . L'appareillage imprévu de Casablanca , l ' exercice de compagnie de débarquement , les sacs de sable ... ne me disent rien de bon .

13 h 00 " L'équipage aux tentes ."Elles sont ramassées en soute .

14 h 00 "Aux postes d' appareillage ."Décollé du quai à 14h15 . On franchit la passe .

Mouillage sous GOREE en attendant le reste de l ' escadre .

16 H 30 Aux postes d ' appareillage .

On appareille derrière "Georges Leygues "et "Montcalm ".Vitesse 12nds . Ciel gris . Mer grise et calme .

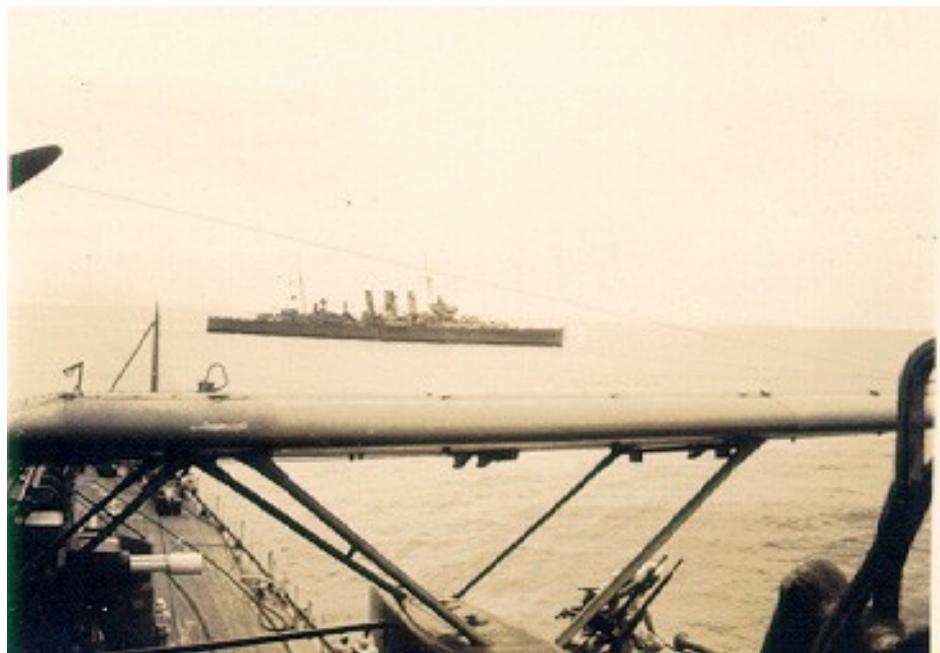
19 Septembre

Vers 10 h00 aperçu deux croiseurs britanniques du type " London " (10000 tonnes) Tribord avant .Ils font même route que nous , même vitesse .

15 h 00 Les croiseurs anglais sont toujours là .

18 h 30 Alors que je prends l ' air sur la plage avant , je vois le " Georges Leygues "

abattre en grand sur bâbord , puis le " Montcalm " ...Puis nous. Nous faisons demi-tour .Nous augmentons notre vitesse .



" Aux postes d ' alerte ."Nous sommes parés à tirer . Les croiseurs anglais nous ont imités... et ont augmenté de vitesse , eux aussi . Vitesse 31 nds environ . Ca mousse . Les Anglais forcent de vitesse ; nous ne parvenons pas à les semer .

Coucher de soleil magnifique . Nous sommes toujours poursuivis . Pourvu que la nuit tombe vite !

Il fait nuit maintenant . Le deuxième croiseur anglais fait du scott . Nous répondons .

"Aux postes de combat 3...et la poursuite continue . Les machines tournent au maximum , les ventilateurs tournent sur le mode aigu . Tout vibre . Des étincelles jaillissent parfois des cheminées .

Les trépidations cessent tout d ' un coup . Peu de temps après : vacarme assourdissant ; c ' est la vapeur qui s ' échappe par les déjecteurs . Nous diminuons notre vitesse .

Il est entre 20 h15 et 20 h30 . Vingt noeuds , quinze , dix , quatre !

Un des croiseurs anglais nous éclaire d ' un grand coup de projecteur . Un mécanicien qui prend l ' air par l ' échappée de la chaufferie dit qu ' il croit qu ' un palier de turbine est grillé .

En tout cas l'avarie doit être grave.Le"Georges Leygues" et le "Montcalm" nous laissent en arrière . La situation n ' est pas brillante . Nous changeons de route .

Le Commandant a fait évacuer les fonds . La DCA (nous) reste à son poste . Il pleut maintenant . Nous sommes trempés .

A part la DCA , tout le monde est aux postes d ' évacuation , tout le monde a pris les brassières de sauvetage . Il paraît que le Commandant (Capitaine de Vaisseau BROUSSIGNAC) a l ' intention de saborder la " GLOIRE " . Cette solution là ne me dit pas grand chose . Il y a des requins dans les parages...et pas assez d' embarcations pour tout le monde .

22 h 00 On a fait rompre du poste d ' évacuation . Nous sommes toujours au poste d ' alerte . Il pleut toujours et les Anglais , si j ' en juge par les lumières qui clignotent de temps en temps , sont nombreux .

20 Septembre

01 h 00 Un torpilleur anglais s ' approche par tribord .

Un officier nous crie en Français un message du Général de Gaulle .

Aucun effet parmi l ' équipage . Les mécaniciens travaillent dur en bas .

02 h 00 . Nous changeons de route , cap au Nord Ouest .

Aux postes d'alerte toute la nuit. Dans la matinée nous passons à 11 nœuds.

Les torpilleurs anglais se sont éloignés et nous sommes accompagnés par l' "Australia" croiseur de 10000 tonnes. On voit les hommes de l'équipage sur la plage avant. Il a quatre tourelles doubles de 203. Trois cheminées (celle du milieu est plus large que les deux autres) Il a un hydravion sur sa catapulte. Les canons contre avions sont répartis sur les côtes. Les passerelles sont enchevêtrées, et carrées. Il n'est pas beau, mais il a tenu l'allure alors que nos machines ont "claqué".

Dans l'après midi nous passons à 17 nœuds. A la fin de la journée l'"Australia" s'éloigne et se tient sur l'avant du travers, par Tribord

Aux postes d'alerte toute la nuit.

21 Septembre

09 h 00 L'"Australia" nous quitte. Nous faisons route sur Casablanca.

Quart à la mer la nuit.

22 septembre

Quart à la mer de 07 h00 à 11 h00. Sombre Dimanche. Aux postes d'alerte toute la nuit.

23 Septembre

Quart à la mer. Postes de combat pour exercice. Inspection de sacs l'après midi. Catapultage d'un "Loire 130". Retour après 2h de vol. Amerrissage délicat. Hissage mouvementé (Avaries aux ailes et à l'empennage.)

Aux postes d'alerte toute la nuit.

24 Septembre

07 h00 Fait rompre du poste d'alerte. Catapultage de l'hydravion N° 2.

Il paraît que nous devons arriver dans la soirée.

15 h 00 Catapultage du 2eme hydravion.

17 h 30 En vue des côtes du Maroc.

19 h 00 Aux postes d'alerte. Vite mon bleu de chauffe car j'étais en gris pour aller aux postes de mouillage....nous voilà à poste.

22 h 00 Fait rompre du poste d'alerte.

22 h 30 Poste de mouillage. Nous sommes devant Casablanca. Nous entrons en rade. Quelques feux...Amarrage dans le port devant la gare DELPIT.

23 h 00 Rompre du poste de mouillage. Je vais au bureau du capitaine d'armes pour apprendre que je suis de quart de 3h à 5h.

25 Septembre

Quart de 3h à 5h....

5h15 Vite au hamac.

5h45 Aux postes d'alerte. Impossible de dormir ici !

9 h 00 Fait rompre du poste d'alerte. Tribord aux postes de veille....Ces alertes sont dues au fait que les Anglais attaquent Dakar !

17 h 30 Permissionnaires. Cap sur le centre de Casa. Promenade dans tous les quartiers.

Très belle ville, larges avenues. Magnifique place Lyautey. Beaux immeubles. Curieux quartier arabe.

22 h 00 Retour à bord.

26 Septembre

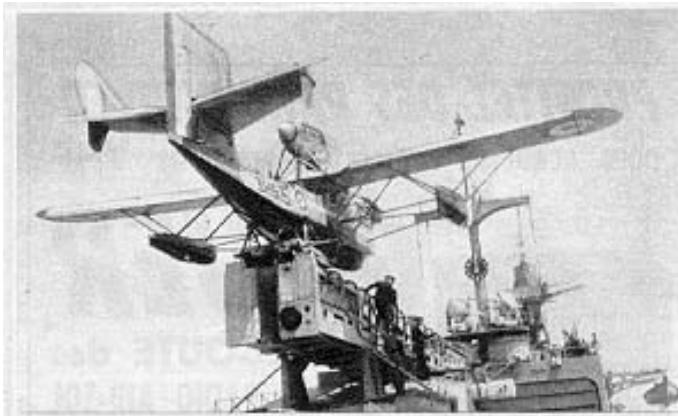
Appris avec joie la défaite de l'escadre anglaise qui avait attaqué Dakar. Ces sont les forces qui devaient attaquer Dakar qui nous ont interceptés. ...et voulaient nous éloigner de leur théâtre d'opérations, elles n'ont pu empêcher "Georges Leygues" et "Montcalm" de rallier Dakar....et de contribuer à sa défense. La "Gloire" a été trahie par ses machines. Elle avait depuis plusieurs années (depuis la croisière d'endurance) la réputation d'un bateau malchanceux....Hélas, ça se confirme !

27 Septembre

Allocation du Commandant à 1^{er} appel de 14 h . En bref , nous devons nous considérer comme étant en guerre avec l'Angleterre .

Catapultage sur la “Gloire”





LOIRE 130

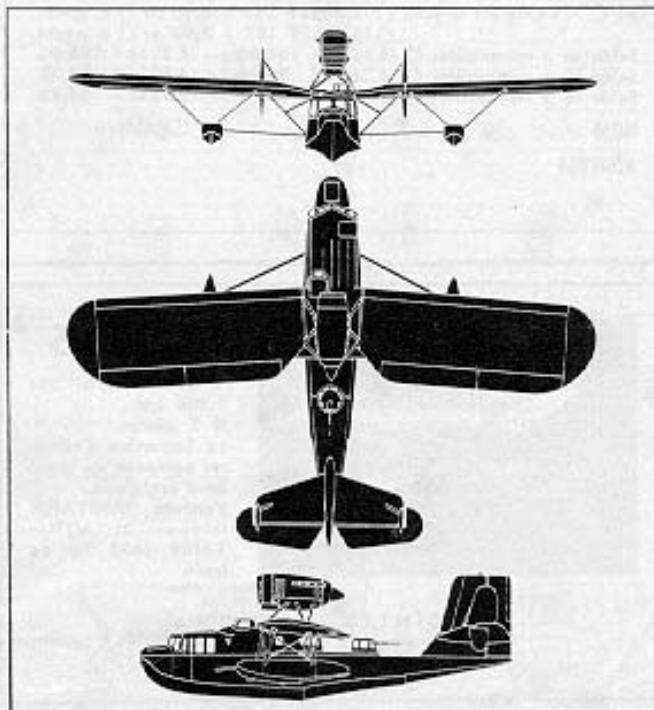
Hydravion de bord (France)

C'EST le 19 novembre 1934 que le premier Loire 130 décolla, avec un moteur Hispano-Suiza X12 brs-1 de 720 ch. L'appareil répondait au programme des hydravions de surveillance catapultables programmé en 1933. Vainqueur de la compétition, le Loire 130 fut commandé à 45 exemplaires le 1^{er} août 1936. Quarante de ceux-ci furent des Loire 130 m (pour métropole) avec deux mitrailleuses Darse de 7,5 mm et deux bombes de 75 kg, cependant que les cinq autres étaient des Loire 130 c (pour colonial), avec une structure suffisamment renforcée pour permettre des attaques en léger piqué et un équipement spécial pour les climats tropicaux. Le 19 mars 1937, une nouvelle commande de vingt unités était passée, suivie, le 21 octobre 1938 d'une nouvelle tranche de 19 Loire 130 c. De ces derniers, douze devaient être réservés à l'Armée de l'Air. Au 1^{er} août 1940, l'aéronavale possédait 62 Loire 130 répartis dans les escadrilles basées à terre et à bord de certains bâtiments. Arrivé le 8 novembre 1942, tous les hydravions embarqués furent remplacés par des batteries de DCA et les appareils furent alors basés à terre pour servir aux missions d'entraînement, de patrouille et aussi de liaison avec 7 passagers. En novembre 1943, on comptait encore 15 appareils en service. En septembre 1945, ils n'étaient plus que quatre à Hourtin. En décembre 1948, le dernier survivant, sans doute, opérait en Indochine, au sein de l'escadrille 8S. Le Loire 130 disposait d'une coque métallique en voile très habitable et d'une voilure à structure métallique entoilée. Les ailes étaient évidemment repliables.

Moteur. — Un Hispano-Suiza 12 XirsI de 720 ch.

Caractéristiques. — Envergure : 16 m. Longueur : 11,30 m. Hauteur : 3,85 m. Surface alaire : 38,20 m². Poids à vide : 2.050 kg. Poids total : 3.260 kg catapultable et 3.500 kg maximal.

Performances. — Vitesse de croisière à 1.500 m. : 165 km/h. Vitesse maximale au sol : 208 km/h. Vitesse à 2.800 m. : 226 km/h. Vitesse minimale : 98 km/h. Montée à 3.000 m. en 11 mn. Plafond : 6.000 m. Autonomie maximale : 7 h. 30 mn à 150 km/h.



12 Octobre

Excursion à Rabat .

Départ du bord à 07 h 00 . Arrivée à Rabat vers 10 h 30 . Assisté à la messe chez les Pères Franciscains. Mangé dans un excellent restaurant . Promenade dans Rabat...avenues de palmiers . Excursions aux environs . Vieille tour HASSAN , curieusement travaillée .

Rallié la gare à 17 h 30 . Retour à bord à 20 h 30 .

Au cours de notre séjour à Casablanca je retrouve le Maitre Mécanicien LECLERC , originaire de Valognes , mon pays natal . Je retrouve aussi des anciens du collège de Valognes , Joly , Bouffard et Laurent . Ils travaillent aux constructions navales .

25 Octobre

Excursion à Marrakech .

06 h 00 Départ du bord . Nous prenons le train à 7h environ de Casablanca : plaine morne et une belle petite gare marocaine avec de la verdure et des fleurs . Très grandes plaines désertes et caillouteuses . Ensuite petites collines caillouteuses de formes arrondies . Quelques troupeaux de moutons . Que trouvent-ils à brouter ici ?



Quelques paysans, quelques huttes en roseau . Curieuse charrue berbère (1 arbre coudé à 90° avec une plaque de fer , le soc , fixée à l ' angle) . L ' attelage est composé de deux bêtes différents (chameau et âne;chameau et cheval) . Cela fait un drôle d ' effet . Le ciel est gris . Passé l ' Oum er Rbia , eaux jaunâtres , assez hautes . Pont en fer .

Le soleil commence à se montrer . A l ' horizon , montagnes arrondies et violettes . Sol inculte , caillouteux . Aucune végétation sauf en de rares endroits (carrés de cultures.)Curieux villages avec des cabanes en roseaux tréssés . Toits pointus , troupeaux le long de la voie .

10 h 30 Nous arrivons dans une région montagneuse (collines arrondies , terres rouges). A l ' horizon , on aperçoit les hautes chaînes neigeuses du Haut Atlas .

11 h 30 Nous avons franchi la région des collines . Nous arrivons dans une palmeraie magnifique sous le ciel bleu .Sol rouge . Sentiers qui se détachent sur le fond vert . Franchi l ' oued Tensift , eaux basses , lit de sable rouge .Nous avons franchi la palmeraie...Haute tour dans la plaine : c ' est la KOUTOUBIA . Marrakech est à ses pieds .

Nous arrivons...Belles habitations entourées de palmiers....Nous débarquons dans la gare rouge .En avant vers la légion...car nous sommes reçus par les légionnaires . Il fait chaud ! Larges avenues plantées de palmiers . Nous arrivons dans l ' avenue de la Koutoubia....la légion est à trois kilomètres....

Nous arrivons vers 12 h 30...et nous visitons : autos mitrailleuses , roues indépendantes et motrices....on nous fait les honneurs du bord: C'est bien conçu mais il doit faire chaud là dedans sous le soleil !

A la soupe!

Nous quittons ensuite le quartier avec deux légionnaires qui nous serviront de guides . Nous prenons un caricolo (Landau) qui nous mène dans la médina (ville indigène) au pied de la Koutoubia . Visite du marché indigène.....musiciens avec des instruments bizarres...coiffeurs sans ciseaux , tout se fait au rasoir , et c'est le même pour tout le monde...marchands de ferraille , foire aux puces...marchands de fruits... Nous nous engageons dans les ruelles malpropres de la médina et nous arrivons dans les souks ,encombrés d ' une foule d' arabes . Tous les métiers sont représentés . Quel bric à brac !

" Attention aux bérets " nous recommandent nos guides . Nous arrivons dans le quartier réservé et les dames de l ' endroit utilisent une tactique éprouvée pour attirer le client dans leur antre : elles volent prestement sa coiffure . Comme nous sommes prévenus il n ' y a rien à signaler .

La pluie !

Nous quittons les légionnaires vers 18h00 .Retour au Guelez et dans le quartier européen . Bon repas au restaurant franco-belge . Cinéma ensuite car il fait nuit....et il pleut .

26 Octobre

Sorti à minuit...à la recherche d ' un hôtel . Trouvé une chambre à l ' hôtel du Pacha au bout d ' une heure . Cinq dans la même chambre . Sommeil de plomb .

Réveil à 9h00 . Petit déjeuner et en route pour la messe.Belles avenues .



Eglise dans le style Marocain .

A la sortie , trouvé un caricolo qui nous emmène à la Ménara . Larges avenues . Immeubles en construction . En arrivant on ne voit qu'un long mur de terre rouge avec une porte arabe au milieu . Une fois franchie la porte , grande plantation d' oliviers . Ensuite nous arrivons au " Palais " devant lequel se trouve un grand étang, peu profond, où un sultan ,dont j'ai oublié le nom , noyait ses favorites .

Le palais est petit . Seules choses remarquables : les portes finement travaillées... les fresques en plâtre (véritables dentelles) et le carrelage , très original . De la terrasse on voit l' Atlas... et le terrain d ' aviation tout proche .

Retour au restaurant franco-belge .

Rassemblement à la gare à 15h30 . Retour à Casablanca . Foyer . Retour à bord à 23h00 .

Deux belles journées.

1 Février 1941

Excursion à Marrakech.

Voyage sans histoire. Départ de la gare avec les scouts.Nous cherchons et trouvons un terrain propice pour camper (car nous allons coucher sous la tente).Pluie au bout d'un quart d'heure . Nous montons la tente en vitesse,tant bien que mal car ça tombe ! Quand elle est montée,la pluie cesse.

Les copains arrivent avec les provisions.Nous mangeons bien.

Nous faisons la connaissance de deux scouts de Marrakech qui viennent au devant du reste de l'équipage de "GLOIRE" . Ils montent leurs tentes,partagent notre souper...et tout le monde au dodo.

Nous sommes serrés comme des sardines,les pieds de BUZARE me chatouillent les narines mais ça ne fait rien,nous dormons de bon coeur....

Michault fait le branlebas.5h1/2 ? C'est ce que nous apprend la montre éclairée par notre unique bougie.Michault s'est trompé d'une heure.

Il fait froid le matin.Toilette rapide.Nous faisons la connaissance de Marrakech nocture. On entend le Muezzin hurler (psalmodier?) du haut de la Koutoubia. Messe à 7h30;ensuite café bien chaud car il fait froid.

Visite aux souks.Fameux artisans d'une variété qui m'étonne , avec outils rudimentaires. Nous sommes guidés par un des scouts locaux . Visite à de nombreux marchands.Beaucoup de merveilles mais ma bourse est bien plate. Les merveilles en question sont encombrantes (fusils arabes à la crosse ciselée,incrustée –vieilles lampes à huile,plateaux de cuivre ciselé)

Visite de la maison des parents de notre guide.Cour centrale-carrelage. Sorte de patio avec des jets d'eau au milieu.Les appartements (bureau,chambres,salle à manger,bibliothèque) donnent sur la patio . Chambre luxueuse et bien arabe . Pas de sièges , lit très bas,tapis , vieux fusils arabes accrochés aux murs.Tableaux modernes.

Visite au marché arabe .

Retour au camp . Gueuleton rapide , retour à la gare... et à Casablanca.

Après six mois de réparations les machines sont bientôt parées .

Nous faisons quelques essais sur place . Nous essayons la ceinture antimagnétique en rade .

Mercredi . 26 Mars 1941

Nous appareillons pour Dakar .

20H00 Aux postes d'appareillage .Décollé du quai .

20H15 Franchi la passe.

Dernier regard à Casablanca .

Poste de veille jusqu'à 13h00 .

Beau temps . Mer calme . vitesse 18 noeuds.

27 Mars

04h00 Postes de veille . Beau temps . Mer calme , quelques feux de pêcheurs .

06h00 Essais de machines ,variations de vitesses .

08h00 On aperçoit la côte , légère brume bleue à l'horizon – Essais – 25 noeuds.

Virages dans une baie entre Safi et Mogador,ensuite route au Sud en longeant la côte .

On augmente l'allure d'un demi-noeud toutes les demi-heures.

13h00 Nous sommes à 29 noeuds- Banc de brume .

Nous perdons la côte de vue .

Tirs sur éclatement . Excellent.

Ensuite tirs de 25 . Celui de babord fait éclater son cache flamme qui blesse trois hommes .

14h00 Un cargo fait route au Nord .

14h30 Deux torpilleurs (T21 "Frondeur", T22 "Fougueux ") en vue sur l'avant du travers . Ils vont nous escorter . Pris la veille à 23h00 .

28 Mars

Quitté la veille à 04h00 . Nuit calme , ciel clair;croisé quelques cargos.

10h30 Brusque abatée sur bâbord .

Les torpilleurs font demi-tour et font des ronds dans l'eau . Nous faisons ensuite route en Zig-Zag .

14h00 Poste de combat .

- Un hydroquadrimoteur , type “Antarès “ fait des ronds au dessus de nous.
 Vitesse 24 noeuds.
- T21 et T22 nous quittent car voici, au loin, X101 “FANTASQUE “ et X103
 “TERRIBLE” qui vont nous escorter jusqu’à Dakar . Ils prennent leur poste
 L’hydro fait du scott... 2 ou 3 tours et puis s’en va...sous l’horizon. Il revient.
 Scott... puis repart...
- 16h30 Croisé un voilier espagnol , toutes voiles dehors...
- 17h00 Plusieurs voiliers à l’horizon.
- 19h00 Je prends la veille .
- 20h30 Tir éclairant.
 Le sillage est phosphorescent...lumière verte ,écume phosphorescente à
 l’avant .
 On croise deux cargos mixtes.

29 Mars

- 04h00 Pris la veille....il fait froid.
- 10h00 Catapultage d’un Loire 130 .
 “Paré à Catapulte”. Moteur plein régime.
 Un signe du pilote (LV Saleun) et le chariot expédie l’hydro vers le large...
 Avec ses bombes de combat.
 Un petit tour... et cap sur Dakar .
- 11h00 Ciel clair, mer belle . Le soleil commence à taper dur .
- 13h00 Le grand quadrimoteur vient faire un tour au dessus de notre petite escadre .
 Catapultage du 2ème “Loire 130 “.
 Retour en trombe au ras de la plage AR .
 Il reprend de l’altitude et reste avec nous . Il nous éclaire .
 L’Amiral COLLINET , embarqué à Casablanca comme passager , vient
 faire un tour sur le pont Milieu . Il fait jeune avec sa casquette à 2 étoiles . Il
 va remplacer l’amiral LACROIX à la tête de la 4ème escadre de croiseurs .
- 18h00 On aperçoit la terre ; cachée jusqu’alors par une brume légère . Rivage plat...
 ensuite îles d’YOF N GOR .Pointe des Almadies- brisants – deux cargos
 coupés.
 Cap vert . Anse des Madeleines . Cap Manuel . Anse Bernard . Gorée.
 On aperçoit le “Richelieu” et les télépointeurs du “Georges Leygues” et du
 “Montcalm” .
- 19h00 On arrive devant Gorée . Aux postes de mouillage .
 Arrivée dans le port . Il fait nuit.
 On voit l’ “Audacieux” renfloué et qui n’a pas l’air si amoché que cela .
 Seuls l’avant et le bloc passerelle sont atteints .
- 20h00 On entre au bassin .
- 20h30 Rompre du poste de mouillage .
 “ A se coucher qui n’est de quart”.

Dimanche 30 Mars 1941

- Réveil avant le branlebas (qui était à 6h30) car nous avons retardé les
 montres d’une heure .Il fait bon le matin , mais ça ne va pas tarder à
 chauffer .
- 13h00 Je vais faire un tour sur l’ “Oréade” qui est là , tout près , au môle des
 sous-marins .
 Le Maître Leclerc (originaire de Valognes) me fait visiter son bateau . C’est
 petit , bien petit un sous marin de 600 tonnes !!
 Ils ont à bord un fameux vin de Grenade .

31 Mars

- Mise au sec .
 Le bassin se vide peu à peu . Quand les eaux s’écoulent , le bassin étant
 presque à sec , les noirs de l’arsenal traînent un filet entre leurs jambes et se
 placent au milieu des ruisseaux . La pêche est fructueuse . Le grattage de la
 coque a eu lieu au fur et à mesure de la descente des eaux .

7 Avril

- Nous sommes toujours au bassin .
Excursion dans les environs .
- 14h00 Départ avec l'aumonier de la 4ème D.C.
Visiteau parc zoologique de Hann . Lions,panthères,tigres,serpants,porc epic , autruche,singes (gorille) .
Visite à l' aquarium (crocodiles).
Ensuite route sur Cambaréné (visite d'un village noir) . Photo avec quelques noirs récalcitrants . Visite à l'école . C'est une école claire et sympathique .Figures ouvertes . Nous sommes bien accueillis .
Sur la plage, pirogues de pêcheurs .(arbre creusé et amélioré avec des planches) .Voilure: voile carrée (à la livarde) . Une pagae comme gouvernail ; le barreur est debout...Ils vont loin en mer avec ces "mouillecul".
Le village est fait de cases légères en espèce de roseau devenu noir .Il y a une mosquée , seule bâtisse en pierre , avec l'école .
Nous filons maintenant à grande allure sur la route de Hann ...
Nous y voilà . Dix minutes d'arrêt;on prend un bain.
En route vers N'Gor . Ca c'est un vrai village noir où l' on pile le mil dans les calebasses . Laurent veut se faire prendre en photo avec le pilon...mais renverse la calebasse . Les petits noirs se collent à nous..."Missié cinquante centimes"..." 50 centimes".... toujours ciquante centimes . D'autres préfèrent les cigarettes .
Toutes les huttes sont en roseau , les enclos aussi, sauf l'épicerie, bazar, boucherie , salon de coiffure et boulangerie , qui est en planches; ça c'est luxueux .
- 17h30 Nous reprenons le car pour Dakar .
Nous passons devant le terrain d'aviation de Ouakam . Le courrier de France (D.338) est là . Il y a aussi quelques Curtiss et des Glenn-Martin .
Nous arrivons devant un petit monument à la gloire des aviateurs morts sur l'Atlantique Sud . Nous pensons tous à Mermoz .
Nous mangeons notre repas froid au foyer .
Cinéma et retour à bord.



21 Avril

Nous sommes promus Seconds Maitres, Le Berigot et moi, après avoir attendu 15 jours.

Plus de confort, meilleure nourriture .

Je garde provisoirement mon poste de combat .

Nous changeons une hélice , celle de Tribord , que nous avions embarquée à Casablanca . La manoeuvre se fait à l'aide de nombreux palans différentiels . C'est un travail délicat dans ce port mal équipé ...car Dakar est mal équipé . Les bateaux restent ici très longtemps . Ils ne peuvent débarquer leurs marchandises qu'à l'aide de deux grues flottantes...ou de leurs mâts de charge . Les quais de Casablanca sont extraordinairement bien outillés à côté de ceux-ci . On commence à monter des entrepôts , constructions légères à charpente métallique.

Une digue est en construction entre Gorée et le port actuel . Il y a aussi, à côté du port , une base aeronavale . C'est "BEL AIR". Il y a quelques vieux hydros des "laté" du type "Croix du Sud", un LEOH47 , un Potez Cams "Antarès" et un quadrimoteur dernier cri avec des flotteurs escamotables derrière les fuseaux moteurs , c'est l'"Achernar" . Il y a aussi un hexamoteur, l' "Altaïr", du type " Lieutenant de Vaisseau Paris " .

LE PLUS BEL HYDRAVION DE LA MARINE LATECOERE 611 "ACHERNAR"



Etudié pour répondre au programme lancé par l'Amirauté le 10 mai 1935, pour un hydravion de reconnaissance maritime à grande autonomie de 20 tonnes, le Laté 610 devait recevoir quatre Hispano Suiza 79 de 1000 ch. Des modifications au programme (déc. 1935) ont amené une révision du projet redesigné Laté 611. Ses dimensions sont augmentées et son poids porté à 25 tonnes. La construction du prototype est commencée à Toulouse quand le remplacement des moteurs H S par des Gnômes et Rhône 14 N de 1010 ch est décidé.

Le Laté 611 est un monoplan très élégant, entièrement métallique, à ballonnets stabilisateurs rétractables. L'armement défensif prévu comprend deux mitrailleuses avant de 13,2 mm dans le bord d'attaque de l'aile centrale, un canon de 25 mm en tourelle dorsale, quatre mitrailleuses de 7,5 mm en sabords et deux autres en poste de tir de queue rétractable. Assemblé à Biscarrosse, le Laté 611 commence ses hydroplanages le 2 mars 1939, et fait son premier vol le 8 mars. Au 1er juillet 1939, quand l'appareil entre en chambre de modifications il a passé 18 H 30 en l'air en 14 vols. Les modifications comprennent le remplacement des moteurs, le montage des 13,2 mm jumelées par une 7,5 mm simple. Les essais en vol reprennent brièvement le 15 novembre 1939 pour cesser à nouveau 11 jours plus tard pour de nouvelles modifications, dont le montage d'une tourelle dorsale armée de deux 7,5 mm (le canon de 25 prévu ayant été abandonné). Le 23 décembre 1939, l'Amirauté annonce sa décision de commander 10 Laté 612, version à moteurs Pratt et Whitney. Les essais reprennent le 16 mars 1940, et il a effectué 81 H 40 de vol en 33 sorties

au 12 avril 1940 quand il est pris en compte par la Marine et baptisé Achernar.

Le Laté 611 est évacué en A FN fin juin 1940, et plus tard, selon l'Armistice, l'armement est démonté. Il est endommagé au mouillage de Port Lyautey quand un autre hydravion le percute le 29 juillet 1940. Réparé provisoirement, il est ramené à Berre pour être remis en état. Le 10 mai 1941, sous des couleurs civiles, il décolle de Berre pour Djibouti, où il endommage un de ses flotteurs à l'amerrissage. Il est de nouveau reconduit à Berre pour réparations.

Le 15 octobre 1941, réparé, le Laté 611 quitte Berre pour Port-Lyautey puis Dakar où il rejoint l'escadrille 4 E pour reprendre son rôle de patrouille de haute mer. En novembre 1942, la 4 E reprend les patrouilles sur l'Atlantique Sud, renforcée et devenue flottille 7 F en octobre 1943, elle continue à utiliser le Laté 611, aux côtés de ses « Sunderland ». Peu avant le débarquement de Provence les deux 7,5 mm de queue sont remplacés par une arme de 12,5 mm et deux autres armes de ce calibre sont montés dans la tourelle dorsale. Fin août 1944, le Laté 611 manque d'être perdu quand son pilote tente d'amerrir par erreur dans une baie de la côte Sud de la France encore occupée par les Allemands.

Heureusement, le tir des armes légères allemandes est imprécis et l'Achernar s'échappe.

La Flottille 9 F est formée à Saint-Mandrier pour les liaisons le 5 décembre 1944, et le Laté 611 lui est affecté. Il cessera de voler en février 1947, après 1600 heures de vol, dont 620 heures d'escorte de bateaux.

La base possède en plus quelques "Loire 130" et des "Laté 298" torpilleurs triplaces , en assez grand nombre .

23 Avril 1941

07h00 Nous sommes à flot .
09h00 Appareillage,nous franchissons la passe . Evolutions sur place . Le mât arrière tremble terriblement . Fortes trépidations .
Nous avons mis un hydro à l'eau . Il nous survole .
En route vers le Nord ...Oh pas pour longtemps !
Essais de barre .
Les Curtiss batifolent autour de nous et passent plein gaz au ras de la plage AV . Mouillage à TIAROYE à la nuit .

24 Avril

S.O au mouillage .
Corvée de peinture .

25 Avril

Fin de la corvée de peinture .

26 Avril

Appareillage à 06h45 .

La mise à l'eau de l'hydro argenté a eu lieu à 6h30 . Il décolle, retombe à l'eau, décolle... retombe... et enfin s'élève.

En avant pour exercices , vitesse 13 noeuds .

07h45 On va repêcher l'hydro argenté en marche , par l'arrière . Il amerit dans le sillage , se rapproche et va être hissé par la grue arrière . On croche le croc , on passe la bosse à l'avant de l'hydro où se tiennent le S/M mechanicien Schuft et le Q/M radio LEMOULT . On hisse , mais la bosse de l'avant est larguée . L'hydro déséquilibré pique du nez , l'avant rase l'eau et se remplit d'eau... les ailes frappent la coque... Schuft et Le Moult sont précipités à l'eau.

“Un homme à la mer”. Les bouées SILAS sont larguées.

Les hommes de veille sur le hangar d'aviation se précipitent dans les baleinières . Celle de Bd sous les ordres de l'enseigne de vaisseau LIBOUBEN est mise à l'eau la première . On a stoppé . Celle de Tribord est mise à l'eau ensuite .

Deux points noirs sur l'eau à peu de distance des bouées . Nous pensons tous aux requins . Pendant ce temps on a hissé l'hydro à bord . On vide l'eau. Le L.V. SALEUN et le Maître pilote débarquent à bord.

La baleinière tribord a recueilli Schuft , à bout de forces . Ensuite les deux baleinières recherchent le quartier maître radio . La vedette se joint aux chercheurs , fonçant à toute allure sur des têtes imaginaires.

Pas d'illusions- le radio , qui nageait si bien , a coulé à pic . Congestion? Requins ?

Les embarcations rallient le bord , sont hissées . Elles ont ramené deux casques et des coussins . Tout le monde est consterné .

Pavillon en berne .

On continue les exercices .

09h00 Catapultage du deuxième hydro . Il recherche au dessus du lieu de l'accident .Rien .

10h00 Mouillage au but . Tirs réduits (37/152 et 20/90) .
On relève ensuite le but .

12h30 Catapultage du troisième hydro . On mouille un but remorqué . L'hydro le bombarde avec précision .
Retour au mouillage de TIAROYE où les avions nous rejoignent le soir .

27 Avril

Service ordinaire du Dimanche .

Je me documente sur les requins de la zone .

Sur le côtes du Sénégal on observe une vingtaine d'espèces de squales.

Retenons :

-Les requins bleus (carcharhinus) qui vivent en surface . Ils mesurent de 1m à 1m50 et pèsent de 40 à 50kgs .

-Les requins marteaux (Sphyrna) d'un format moyen légèrement supérieur .

-Les requins tigres (Galéocesdo) qui pèsent de 150 à 200 kgs .

-Les requins des sables ou Taureaux (Odintapsis) qui fréquentent les embouchures . Ils mesurent de 1m25 à 1m50 et pèsent de 75 à 80 kgs .

-Les requins citrons (hypoprion) dont le poids varie autour de 60 kgs pour une taille allant de 1m à 1m50 .

-Les requins dormeurs ou Nurse Sharks (Ginglymostoma) qui sont ovipares alors que les autres sont vivipares .

La femelle du requin bleu met au monde vingt petits ; celle du requin marteau met au monde quarante petits .

28 Avril

Appareillage à 7h45

Exercices divers et retour au port .

10 Mai

Appareillage

Exercices en mer. Nous sommes torpillés par les sous marins "Oréade", "Psyché" (600T), "Poincaré", "Actéon" (1500 T). Ensuite retour au mouillage sous Gorée.

11 Mai

- 13h00 Appareillage .
En avant ...puis en arrière .
On mouille de nouveau . C'était une alerte .
18h45 Appareillage .
Tirs de nuit 37/152 et 20/90 sur but dérivant .
0h00 Retour au mouillage .

12 Mai

- 06h15 Appareillage . Exercices divers .
11h30 Mouillage dans le Sud de Rufisque .
13h00 Appareillage .
15h15 Amarrage dans le port de Dakar , sans remorqueurs .

13 Mai

- Première tornade .
21h00 Eclairs ininterrompus . La rade est toute bleue . Le "Richelieu" se détache sur le ciel lumineux .
Les éclairs dessinent les contours des nuages . Quelques gouttes...elles s'écrasent sur le pont , larges comme la moitié de la main . Le vent s'élève tout à coup . Vite aux tentes...et au linge..
L'équipage monte en slip car il a déjà été trempé dans ces circonstances . La pluie tombe en nappes maintenant , l'eau s'écoule à grand bruit . Les tentes font des poches qui arrosent tout le monde quand on largue tout sur les bords .
Le vent arrache tout ce qui est largué , les tentes se déchirent et les fanaux courrent partout aux points de largage ; heureusement nous avons les éclairs .
Les tentes sont sauvées en partie . Tout le monde est trempé .
La saison commence .

28 Mai

- 11h30 Appareillage imprévu .
Il paraît que nous allons chercher le "Bourbonnais" pris par les Anglais .
Ronds dans l'eau à 28 Noeuds .
14h00 Demi tour . 1 cuirassé et 2 croiseurs anglais sont signalés .
Retour avec le "Georges Leygues" à Tiaroye .

30 Mai

- Amarrage dans le port .

9 Juin

- 10h30 Nous sommes à 30 minutes d'appareillage . Il paraît que nous allons rechercher un paquebot arraisonné par les Anglais .
12h30 Appareillage.Nous donnons le maximum aussitot . Le sillage est magnifique
14h00 Quelquechose à l'horizon .Ca se rapproche vite...
C'est l'ERIDAN , magnifique paquebot,lignes modernes , cheminées carrées . Il vient de Madagascar , escorté par le d'"IBERVILLE".
Quelques tours autour .vives acclamations des passagers .
Retour à Dakar . Amarré à couple du "Georges Leygues" à 19h00 .

12 Juin

- Appareillage . Mouillage à Tiaroye .

13 Juin

- 07h00 Appareillage .
08h30 Lancement de torpilles sur le "Fantasque" . La torpille plonge,bondit hors de l'eau , puis replonge .
Il paraît que nous allons chercher un convoi .
19h00 Mouillage à Saint Louis .On ne voit pas l'embouchure du "Sénégal".

14 Juin

- 07h00 Appareillage .

19h30 En vue du convoi. Les Contre Torpilleurs nous lachent après un lancement de torpilles . Le convoi est composé de 1 pétrolier et trois cargos chargés au maximum . Vitesse 6 noeuds .Nous virons de bord. En avant à 15 noeuds.

21h00 Exercices de projecteurs .

23h00 Quitté la veille .

15 Juin 04h00 Repris la veille .

09h00 Messe . Nous apercevons la terre .

11h00 Mouillage devant la Passe .

17h00 L' "Eridan" appareille avec l' "Adroit".

16 Juin 08h00 Appareillage pour tirs de 152 et 90 .

19 Juin 07h30 Appareillage .

Tirs réduits-évolutions-Retour à Tiaroye à 11h

14h00 Appareillage . Longé la côte pour aller mouiller auprès des filets .

20 Juin S.O au mouillage .

21 Juin

07h30 Appareillage .

08h30 Tirs décalés de 152 sur le "Fantasque"

Catapultage du HS4 .

Lancement de torpilles sur le "Fantasque" . Nous suivons le sillage

L'hydro pique sur la torpille que nous rehissions .

Ensuite le "Fantasque" nous torpille .

11h00 Retour au port . Amarrage à couple du "Georges Leygues".

28 Juillet

08h00 Appareillage . Exercices en mer .

12h00 Retour à Tiaroye .

29 Juillet

Nous sommes à 90minutes de l'appareillage.

11h00 Appareillage avec "Georges Leygues" . 30 noeuds .

14h00 On aperçoit un chalutier qui avait été poursuivi par les Anglais .

16h00 Retour au mouillage .

19h00 Appareillage pour exercices .

23h30 Retour au mouillage .

30 Juillet

07h00 Appareillage pour exercices .

Attaques d'avions torpilleurs , de Glenn Martin et de Curtiss.

12h30 Retour au mouillage à Dakar.

Jeudi 7 Aout

07h00 Appareillage . Mouillage à Tiaroye.

Vendredi 8

20h30 Appareillage. Lancement de torpilles .

23h30 Retour au mouillage .

Samedi 9

07h00 Appareillage
12h30 Amarrage dans le port .

Mardi 26 Aout

07h30 Appareillage .
09h00 Mouillage à Tiaroye .

Mercredi 27 Aout

13h30 Appareillage .Tirs de 152 .
17h30 Retour au mouillage .

Jeudi 28 Aout

07h30 Appareillage . Exercices divers .
11h00 Gros grains . Orage .
13h00 Retour au mouillage.Amarrage dans le port .

Mardi 9 Septembre

16h00 Appareillage .Exercices divers .
Mouillage à Rufisque .

Mercredi 10 Septembre

16h00 Appareillage . Route sur un croiseur Anglais qui est dans les eaux territoriales . Le Laté 300 lui signale de s'éloigner . Nous lui signalons des sous marins dans les parages.Il s'éloigne .
Retour au mouillage vers 21h00 .

Jeudi 11 Septembre

16h00 Appareillage .
17h à 18h Tirs sur éclatement . Puis exercices de projecteurs .
0h15 Mouillage à Rufisque .

Vendredi 12 Septembre

06h00 Appareillage .
Exercices avec avions torpilleurs.
12h00 Mouillage sous Gorée
14h00 Amarrage dans le port .

Mercredi 17 Septembre

09h00 Entrée au bassin .Grattage de la coque .

Jeudi 18 Septembre

08h00 Sortie du bassin . Mouillage sous Gorée .
13h00 Un croiseur Anglais nous est signalé par l'hexamoteur "Altaïr".
18h00 Appareillage .
Exercices de nuit.

- Tirs de 37/152 et 20/90
 Exercices de projecteurs.
 Violent grain .On ne voit rien lors du retour au mouillage . Le “Montcalm” arrache les filets du barrage.
- 23h00 Mise à l'eau de la coupée AR pour débarquer l'amiral qui assistait à bord aux exercices . Nous sommes trempés à bloc.

Vendredi 19 Septembre

S.O. au mouillage .

Samedi 20 Septembre

Arrivée d'un convoi escorté par le “Dumont d'Urville” .
 Nous restons dans le port .

Lundi 29 Septembre

- 10h30 Appareillage avec remorqueurs. Vers 15h30 je suis en route pour Gorée avec les baigneurs. Un hydravion survole la rade et le “Richelieu” à basse altitude . Celui-ci ouvre le feu avec ses 13,2 .

Le Short “Sunderland” , car c'en est un rase les toits de la ville , puis la côte , et s'en va tranquillement . Trois Curtiss partent en chasse , le rejoignent , combattent , mais le gros rase l'eau pour mieux se défendre .Il est en difficultés d'après des télégrammes vus au bureau des mouvements . “Gloire” et “Montcalm” ont mouillé sous Gorée.

Mardi 30 Septembre

- 07h45 Appareillage .Nous avons embarqué des militaires de l'armée de terre .
 09h00 Tirs de 152
 Tirs de 90 à plein débit. Merveilleux comme vitesse de tir.
 12h00 Amarrage dans le port .

Mardi 14 Octobre

- 09h30 Appareillage à la remorque . Mouillage sous Tiaroye .

Mercredi 15 Octobre

S.O. au mouillage .

Au cours de la baignade , un homme a le pied déchiqueté par l'hélice du canot.

Jeudi 16 Octobre

S.O. au mouillage .

Vendredi 17 Octobre

Tirs de 20 mm et 37 mm
 Retour à Dakar .

Vendredi 7 Novembre

- 04h30 Branlebas
 04h45 Poste de tentes... On les ramasse rapidement .
 05h15 Postes d'appareillage,toutes chaudières en fonction.
 Où va -t-on?
 ..à TIAROYE! Nous sommes vexés!

Il parait que le paquebot "Eridan" et le cargo "Fomalhaut" escortés par le "d'Entrecasteaux", les sous marins "Héros" et "Glorieux" partis il y a quinze jours , ont fait demi-tour.
Retour au port .

Samedi 8 Novembre

S.O. au mouillage .

Dimanche 9 Novembre

S.O. au mouillage .

Lundi 10 Novembre

Prise de commandement.

10h00 Le Capitaine de Vaisseau BROUSSIGNAC et le Capitaine de Vaisseau GRAZIANI arrivent sur la plage arrière .

Le C.V. Broussignac nous déclare qu'il n'a pas eu l'honneur de nous conduire au combat mais il nous a vus en action et compte sur nous .Il faut toujours être prêt à mourir (évidemment ce ne doit pas être bien difficile à son âge).

"Ouvrez le ban."

"Officiers,Officiers Mariniers ,Quartiers Maitres et marins,vous reconnaîtrez comme Commandant le Capitaine de Vaisseau GRAZIANI et vous lui obeirez en tout ce qu'il vous commandera pour le bien du service et le succès des armes de la France ."

"Fermez le ban."

"A vous le soin,GRAZIANI,et bonne chance!".

Poignée de mains.

Le commandant descend la coupée .

"Garde à vous Babord".

"Berloque Babord".

Les deux coups de langue du clairon se détachent

Le C.V. Broussignac ne commande plus le croiseur "GLOIRE".

Acclamations assez nourries .

Inspection du Commandant GRAZIANI . Il a l'air sec .

Mardi 11 Novembre

07h45 Appareillage.Exercices divers .

Tirs au but dérivant.

Retour au mouillage vers midi .

Mercredi 12

Jeudi 13 S.O. au mouillage .

Vendredi 14

07h45 Appareillage . Exercices divers avec les contre torpilleurs .
Attaques d'hydravions torpilleurs .

Lancement de torpilles sur le "Montcalm".

12h00 Retour.Amarrage dans le port.

Mardi 25 Novembre

07h45 Appareillage à la remorque.

09h00 Mouillage sous Gorée .

J'ai vingt ans!

Mercredi 26 Novembre

- 18h45 Appareillage . Ecole à Feu (90-152).
Nous sommes torpillés par "LE MALIN".
22h00 Retour au mouillage .
23h30 Terminé manoeuvres d'amarrage dans le port .

Jeudi 27

Arrivée de l'Amiral PLATON .
Un Dewoitine 338 et une dizaine de bimoteurs qui apparaissent à 10h45 .

Mercredi 10 Décembre

- 08h15 Appareillage à la remorque .
Mouillage sous Gorée .
Appris la fin du "Prince of Wales" et du "Repulse" , coulés par les "JAPS"

Jeudi 11

S.O. au mouillage .

Vendredi 12

- 07h15 Appareillage .
Exercices divers .
12h00 Amarrage dans le port .

Mardi 23

- 08h15 Remorquage dans le bassin que le "Terrible" vient de quitter.
Echoué à 13h00 .

Mercredi 24

- Fête à bord dans le hangar d'aviation .
23h00 Départ du "Georges Leygues".
Messe de minuit.
Retour à bord ensuite .

Jeudi 25

Repas savoureux.S.O. du Dimanche.

Mercredi 31 Décembre

LeBérigot et moi,nous débarquons .
Nous devons rejoindre Casablanca à bord du "Belle Ile" Vieux paquebot des "Chargeurs Réunis".
Nous quittons la "GLOIRE" au bassin,vers 11h30.
Nous embarquons sur le "Belle Ile" vers 13h00. Il fait chaud!
Nous sommes bien logés (Cabines à 4 couchettes étroites mais confortables)
Je partage ma cabine avec Le Berigot,Eveno et Mahé .Eveno est mécanicien d'aéronautique . Il a été embarqué sur l'"Altaïr". Ensuite , au cours d'un exercice d'attaque à la torpille , le Laté 298 qui lui servait de monture a rencontré un palmier . Il est rapatrié sanitaire .

Nous appareillons vers 17h30 .

Dernier regard à Dakar , à la rade ,au "Richelieu".Longé l'île aux serpents...à 7 noeuds!

"L'Arcturus" marche devant nous.Le "Terrible" nous accompagne.

Premier repas dans la salle à manger des IIIèmes,
Excellent!Nous faisons connaissance avec quelques passagers. Une vendeuse de la librairie "VIALE" est parmi eux. Elle est très aimable,sourire commercial....l'habitude est une seconde nature.

Nous nous couchons de bonne heure avec une nuit franche en perspective.

La vie est belle!

1942

Jeudi 1er Janvier

“Bonne Année” au réveil!

Nous sommes réveillés par la clochette du steward qui se promène dans les coursives. Café.

Une passagère qui m’arrive aux épaules se promène sur le pont promenade à toute allure, elle fait le tour du pont d’un bout à l’autre de la journée. C’est “Choupette” car nous ne savons pas son nom. Elle ne regarde personne. Temps calme-ciel clair .

Vendredi 2 Janvier

Nous sommes en vue d’un cap. Il paraît que c’est Cap Blanc. Côte basse et plate.

Samadi 3 Janvier

Nous longeons la côte, beau temps.

Dimanche 4

“Choupette” s’ennuie et entre en conversation. Elle n’est pas désagréable, au contraire. Eveno lui raconte son accident et lui montre des photos . Elle devient plus expansive.....

Les journées seront moins longues!

Lundi 5

Toujours en vue de la côte. C'est RIO DE ORO . Dunes de sable.
Chalutiers.

Nous sommes dans une région plus grise.

Mardi 6

En vue du cap JUBY.
Un avion d'Air France venant de Dakar atterrit. Il repart peu de temps après.

Mercredi 7

La côte devient plus variée. Quelques chaînes lointaines assez basses.
Le soir nous arrivons en vue d'Agadir.
Nous avons quitté “L'Arcturus”. Le “Terrible” garde le contact.
La mer devient plus dure. Henriette, la vendeuse de la librairie Viale, est pâle et ne monte pas souvent sur le pont.

Jeudi 8 Janvier

- Nous sommes devant Mazagan.
15h00 En vue du phare d'EL HANK.
16h00 Arrivée à Casablanca.
Amarrage à quai.
L'avant du "PLUTON", dont les mines ont sauté en Septembre 1939, est renfloué.
17h00 Adieux à "Choupette".
Nous préparons nos bagages pour débarquer.
18h00 En route pour le dépôt de SOUR DJEDID.

Extrait de l"Etat Général des Services".

Affectations	Date d'embarquement	Date de débarquement
Dépôt de Casablanca	9 Jan 1942	1er Mai 1942
Défense Contre Avions	1er Mai 42	8 Novembre 1942
	8 Nov 42	1er Janvier 1943
Marine Casablanca	1er Jan 43	1er Février 1944

Mon affectation à la DCA me délivre des Dépôts de Casablanca où la vie n'est pas exaltante. Le Berigot a réussi à rallier Toulon. Il va être instructeur à l'école de canonnage, sur le "Commandant TESTE". J'aurai de ses nouvelles assez régulièrement. Il a retrouvé Joyeux qui abrutit le poste avec un cornet à piston. Ce n'est pas de la musique douce!

Ma première batterie (B5) est implantée à Aïn Sebaa, petite bourgade au Nord de Casablanca. L'ambiance est agréable.

Nous apprenons à reconnaître les silhouettes d'avions, car de nouveaux appareils sortent chez les alliés, et les Allemands.

Les munitions sont camouflées en partie dans des silos aménagés sous terre. La commission d'armistice marche allègrement dessus sans s'en rendre compte.

A L'automne, je change de batterie. Il faut armer B4 dans le port de Casablanca. Il y a quatre canons de 75 marine en cours d'installation, pour remplacer les 90 en cours de montage à bord du "Jean Bart". A la fin du mois d'Octobre, les canons peuvent tirer en autonomie mais la conduite de tir n'est pas branchée. La batterie est commandée par le lieutenant de vaisseau Rolland du Roscoat. Je suis chef de pièce.

Dimanche 8 Novembre.

- 02h10 Nous recevons le signal "Danger".
On nous distribue armes individuelles et munitions. De quel danger s'agit-il?

- 03h10 Nous recevons le signal "DCA Danger" C'est déjà plus clair.

06h00 Bruit de moteur d'avion...qui survole la batterie. Il passe à la verticale car il se silhouette sur le ciel étoilé...et nous voyons des feuilles de papier descendre "en "feuille morte". Ce sont des tracts . Ils nous annoncent l'arrivée d'une force américaine importante et sont signés Dwight D. Eisenhower. Ils sont rédigés en Français et en Arabe.

07h10 On entend le canon dans le Nord.
C'est la batterie de Pont Blondin qui ouvre le feu.

07h54 Lever de soleil. Temps brumeux. 18 SBD (Bombardiers en piqué) orbitent au dessus du port.

08h00 La DCA ouvre le feu....ainsi que le fort d'El Hank.

08h04 Bombes sur les sous marins.
Premières gerbes vertes de 406.

08h07 Le "Jean Bart" ouvre le feu.

08h25 Le "Brestois" le "Frondeur" le "Boulonnais" sortent du port.

08h49 Gerbes autour des paquebots arrivés la veille.("Lipari", "Savoie", "Porthos")
Un 406 égaré tombe derrière la batterie. Le "Porthos" touché chavire et s'appuie sur le quai par ses cheminées.

09h06 Sortie de "l'Albatros".

09h13 Sortie du "La Grandière".

09h35 Sortie du "Primauguet".

Entre midi et

13h00 Le "Primauguet" vient mouiller à l'extérieur de la jetée des phosphates.

Vers 12h45 L'"Albatros" mouille devant Oukacha.

Vers 16h00 Le "Brestois" mouille à l'abri de la grande jetée.

14h31 SBD en piqué sur le "Primauguet". Une bombe tombe sur la passerelle.

15H00 Nouvelle attaque des SBD.

16h65 Le "Primauguet" brûle toute la nuit.

9 Novembre

Combats à terre.

10 Novembre

12h41 Le "Jean Bart" tire sur l' "Augusta".

12h50

commencent
feu. 15h55 9 SBD se présentent dans l'axe et sur l'arrière du Jean Bart . Ils leur piqué . Notre affût de 13.2 (Q.M.Fusilier GUEGUEN) ouvre le Un SBD s'écrase sur le quai avec sa bombe.

11 Novembre

Dans la matinée nous apprenons le “Cessez le feu”.

Dès le “Cessez le feu” nous sommes consignés sur place.Nous voyons les premiers américains débarquer , le doigt sur la détente.
La première vague , peu sympathique , est suivie de garçons souriants et détendus .



Notre batterie , placée à l'origine de la digue , voit accoster les premiers “LIBERTY SHIPS”.

Ces bâtiments sont le résultat d'une commande de soixante cargos ,faite par l'Angleterre aux USA ,car les chantiers britanniques étaient submergés par les demandes de réparations , et la construction d'escorteurs . Lorsque les Etats Unis eurent à construire eux-mêmes une flotte de transport pour le guerre ils adoptèrent, en le modifiant très peu,le type de navire commandé par l'Angleterre . Cette série sera celle des “Liberty Ships” 10.637 tonnes,135m de long 17m de large.11m37 de creux.

Les chantiers navals américains utilisent le système de préfabrication. Les quelques 9.300 pièces entrant dans la construction d'un “Liberty Ship” étaient commandées à l'industrie. Elles étaient assemblées près des cales de lancement en une centaine d'éléments plus ou moins importants,atteignant 55 tonnes (élément du fond);beaucoup atteignaient 20 à 30 tonnes.

L'assemblage des éléments se faisait par soudure électrique.Le montage record d'un “Liberty Ship” fut réalisé en 4jours 15heures 24 minutes , mais 40 jours étaient ordinairement nécessaires pour la préfabrication des éléments , 25 à 30 jours pour le montage sur cale ,8 à 10 jours pour achèvement et essais.

La vitesse du “Liberty Ship” ne dépassait pas 15nd5.

Ces bâtiments déchargent tout le matériel roulant et volant de l'armée,de la marine,de l'aviation...et nous ouvrons de grands yeux.Nous voyons les chars et les avions (“P38” et “Mustang”).



Une batterie de 40mm s'installe à proximité de la nôtre . Les pièces sont montées très rapidement , ainsi que les baraquements,plus confortables que les tentes . Cette batterie est armée par des soldats dont certains sont originaires du Canada . Un sergent vient demander l'autorisation de se brancher sur notre ligne électrique...et nous sympathisons tout de suite avec Henri Lacroix...c'est son nom...un nom bien de chez nous....

Henri Lacroix nous fait visiter sa batterie et nous embarque dans cette merveilleuse voiture qu'est la "JEEP".Nous découvrons ce véhicule avec surprise car Henri nous avait invités à monter "dans son char" !

Nos voisins passent souvent la soirée chez nous et nous vantent leur procédés industriels...en avance sur ceux de cette bonne vieille Europe . Je leur fais remarquer qu'en 1678 , Colbert avait institué un concours de vitesse pour le montage d'une frégate (30 mètres de long,200 tonnes,ce qui pour l'époque était un assez fort déplacement) .Rochefort y réussit en 30 heures , Brest en vingt deux, Marseille en dix sept . Marseille monta ,l'année suivante, une galère de trois cents tonnes en dix heures et demie . Evidemment toutes les pièces de la construction étaient prêtes , près de la cale .

Nos Américains sont surpris! Ils n'ont rien inventé !

Le premier week-end qui suit le débarquement américain est consacré à la visite de nos camarades blessés , à l'hôpital militaire de Casablanca.

Nous allons; en compagnie de Castrec et de Poret (Poret est Normand), qui sont timoniers , et du cours de Maistrance qui précède le mien, visiter BERTIE , second maître du "Primauguet" , Timonier , blessé gravement par la bombe qui a tué l'état-major sur la passerelle . Le malheureux a tous les membres fracturés , et son lit est entouré d'un cadre qui supporte des poulies pour soulever bras et jambes plâtrés . BERTIE est heureux de nous voir! Dans la même pièce , un grand brûlé est étendu sous la protection d'une moustiquaire . Il a peu de chance de survivre, hélas!

La guerre est une chose bien triste !

La DCA de Casablanca est suffisamment étroite et notre batterie inachevée est transférée à FEDALA ,port pétrolier et station balnéaire au nord de Casablanca .Les pièces de 75 sont installées en bordure de plage, dans les jardins du Casino. Nous logeons dans des baraqués et des abris en tôle métal .Ce sont des “quart de cercle” métalliques qui sont assemblés deux par deux et sont recouverts de sacs de sable et de terre.

C'est une situation idéale car nous pouvons facilement prendre des bains à la belle saison et nous n'avons pas besoin de jumelles pour admirer les baigneuses. Les jumelles sont réservées à la veille contre avions . Mais les avions allemands ne s'aventurent pas ici . Nous n'avons vu que quelques Focke Wulf “CONDOR” sur le port de Casablanca mais pris dans le faisceau des projecteurs ,ils ont découvert un tel réseau de projectiles avec traceurs qu'ils ont largué leurs bombes en catastrophe avant de virer vers des cieux plus cléments. Il n'y a pas eu de dégâts dans le port car les bombes sont tombées à l'eau !

Je profite du calme de ma situation de canonnier DCA pour préparer l'examen direct du Brevet Supérieur . par cet examen j'obtiendrai le “Certificat de Capacité” qui remplace pendant les hostilités le Brevet Supérieur qui n'est plus délivré puisqu'il n'y a pas d'école.

29 Octobre 1943

Au cours du démontage d'un abri, un élément (tôle de 80 kgs) me tombe sur la figure: Fracture ouverte du maxillaire inférieur. Le maître principal Rolland alerte le docteur Dozoul qui me fait un pansement aux sulfamides . Notre bon Maître Principal avait aussi alerté Françoise RUIZ , notre voisine, dont le père tient un café et j'ai eu droit à une rasade de rhum qui, mélangé avec le sang , avait un goût quelque peu dénaturé . Françoise était navrée .

Je suis ensuite transporté à l'hôpital de Casablanca dans un “half track” dont le conducteur me laisse à la porte de l'hôpital. Après avoir erré , seul , dans les couloirs de cette grande maison , je trouve , miraculeusement car c'est la première personne que je rencontre , le chirurgien qui m'opérera et qui me prend immédiatement en main....

Je suis hospitalisé dans le pavillon ,des “gueules cassées” où sont soignés beaucoup de blessés de la face qui reviennent du front d'Italie . Nous sommes tous aussi avenants les uns que les autres . Les seuls visages agréables à regarder sont ceux des infirmières .

Ma blessure se cicatrice rapidement . La fracture a été “réduite” par les moyens du bord : le chirurgien a placé les deux morceaux de la mâchoire inférieure sous la mâchoire supérieure et a relié le tout par du fil inoxydable. Je ne peux plus ouvrir la bouche et je suis nourri par de la purée de pois cassés et du lait . Quel régime ! Il n'est pas permis de rire !

La mâchoire supérieure remplit parfaitement son rôle de “plâtre” et je retrouve au bout de trente jours le droit d'ouvrir la bouche. Hélas !elle ne s'ouvre que d'un centimètre! Petit à petit ,à force d'obstination je l'ouvre de plus en plus . Catastrophe ! Elle s'ouvre de travers !

Il faudra de longues semaines de rééducation pour l'ouvrir normalement.

Décembre

J'obtiens mon certificat de Capacité.

A la fin de ma convalescence , peu soucieux de rester dans ma batterie de DCA où il ne se passe rien , je suis volontaire pour embarquer . Les bâtiments qui étaient à Alexandrie ont rallié Dakar et renouvellent leurs équipages.

“DUQUESNE”

J'embarque le 1er Février 1944. Voici les caractéristiques de mon nouveau bateau :

Longueur 191 mètres.

Largeur: 19 mètres.

Déplacement: 10.000 tonnes.

Armement: 8 canons de 203 .

8 canons de 75.

Puissance: 120.000 chevaux ;

vitesse: 33 noeuds .

Le "DUQUESNE " est amarré à la jetée .Quelle joie de retrouver le pont d'un bateau !

Le poste des seconds-maîtres est situé à l'avant;mon caisson et mon croc de hamac sont à bâbord.L'adjudant de compagnie m'annonce que je vais être affecté au poste central de 203 en raison de ma qualification récente (certificat de capacité). Je suis placé sous les ordres du premier-maître GUIDAL,embarqué en même temps que moi. Mon"patron"m'apprend aussitôt qu'il ne connaît pas le poste central et que je devrai "me débrouiller" seul.

Avant de prendre connaissance de mon nouveau domaine,le poste central de l'artillerie de 203,je suis présenté au chef du service Artillerie,le lieutenant de vaisseau d'AUBAREDE .Il est secondé par l'enseigne de vaisseau BOROT et l'enseigne de vaisseau HAZEBROUCK,très sympathiques.

Je n'aurai qu'une semaine pour me mettre au courant des installations.Je connais théoriquement les calculateurs mais j'ai tout à apprendre en ce qui concerne le réseau de téléaffichage (réseau GRANAT) .Heureusement ,il y a au P.C. un solide quartier-maître chef,MAGUET,qui connaît l'emplacement de tous les fusibles et des boîtes de jonction. Sans lui je ne sais au bout de combien de temps j'aurais été " à la hauteur de ma tâche ".Le matériel qui m'est confié demande entretien et vigilance; le travail ne me fait pas peur.

Je fais la connaissance du second-maître CADORET,télépointeur,et du quartier-maître canonnier LABEAU,canonnier d'une tourelle de 203. Nous sommes à peu près du même âge.Je retrouve Jean LE LANN ,second-maître radio,de mon cours de Maistrance.

8 Février

Appareillage. Vitesse 20 noeuds.

11 Février.

Arrivée à Dakar après un voyage sans histoires.

12 Février

Appareillage pour patrouille.

19 Février

Retour au mouillage

28 Février

Inspection de Monsieur JACQUINOT,commissaire à la marine depuis le 9 Novembre 1943

7 Mars

Appareillage. Mouillage sur rade

10 Mars

Appareillage avec "TOURVILLE" et retour

21 Mars

Appareillage avec "SUFFREN" et "TOURVILLE". Tirs .Retour au mouillage.

22 Mars

Ecole à feu

23 Mars

Retour au port.

3 Avril

Appareillage pour tirs contre la terre.Mouillage dans le port.

17 Avril

Embarquement de munitions .Il y en a partout ,même sur le pont !

Appareillage pour Casablanca à midi .

20 Avril

Arrivée à Casablanca .

26 Avril

Appareillage dans la soirée. Destination inconnue de nous.Il paraît que la radio allemande nous a souhaité "Bon Voyage".C'est rassurant !

28 Avril

"Aux postes d'alerte" .Il paraît que des torpilleurs allemands sont signalés.

1er Mars

Arrivée dans l'estuaire de la Clyde.Mouillé devant GREENOCK.Débarquement de munitions.Nous avons fait le cargo .!

4 Mai

Appareillage et mouillage à Garelohead.

5 Juin

Appareillage pour exercices.Mouillé devant l'ile d'Arran.

6 Juin

Je répare un récepteur Granat de la Tourelle 2 lorsque j'apprends le débarquement en Normandie. C'est donc pour cette raison que nous avons amené les munitions destinées au "GEORGES LEYGUES" et au "MONTCALM" ! Pourvu qu'il n'y ait pas trop de dégâts à Valognes !

7 Juin

Appareillage.Tirs réduits. Retour au mouillage.

9 Juin

Appareillage pour Greenock.Ravitaillement.Appareillage en fin de soirée.

10 Juin

Mouillé dans le loch EWE .C'est dans ce loch que se rassemblent les bateaux des convois pour Mourmansk.Il y a quelques baraquements dans cet endroit désertique.

13 Juin

Appareillage à 6 h30.Mouillé à Lamlash à 21h30.

14 Juin

Appareillage à 13h.Retour au mouillage en fin de soirée.

15 Juin

Essais et exercices

16 Juin

Exercices et retour à Greenock.

17 Juin

Mouillé à Garelohead.

20 Juin

Appareillage.Mouillé devant Shandon.

29 Juin

Mouillé devant Helensburg.

30 Juin

Monté sur le dock pour carénage.

8 Juillet

Sortie du dock.

20 Juillet

Appareillage pour Lamlash.Arrivée en fin de soirée .Exercices.

26 Juillet

Nous rentrons à Greenock.

27 Juillet

Inspection de Monsieur JACQUINOT accompagné de l'Amiral Robert.

25 Août

Appareillage en fin de soirée.

26 Août

Aux postes d'alerte toute la nuit.

28 Août Arrivée à Casablanca.

19 Septembre

Appareillage pour Dakar.

22 Septembre

Arrivée à Dakar.

27 Septembre

Appareillage.

30 Septembre

Arrivée à Casablanca. Accosté au quai Delpit.

3 Octobre

Appareillage dans la soirée.

4 Octobre

Arrivée à GIBRALTAR vers 17 h. Accosté à quai.

5 Octobre

Appareillage à 7h 30. Rejoint un convoi de 11 bateaux fortement escorté. Arrivée devant ORAN à 17 h 30 Rentré dans le port vers 18 h après avoir croisé un convoi sortant. Bel accostage du Commandant , le capitaine de vaisseau MAERTEN. Noté au passage:

A Mers el Kébir: Le "LORRAINE"

Dans le port d'Oran: Le croiseur "DUGUAY TROUIN"

L"EPERVIER" très abîmé

Un Torpilleur

Le sous-marin "NARVAL" sur le dock et plusieurs 1500 tonnes au quai des sous-marins.

7 Octobre

Pèlerinage à Mers el Kébir avec le second-maître fourrier KERISIT.

8 Octobre

17h15 "Aux postes d'appareillage"

18h 00 Franchi la passe. Cap au 278 .17 Noeuds.

9 Octobre

Mouillé devant Gibraltar. Ravitaillement en mazout. Appareillage à 13h. Vitesse 21 noeuds.

10 Octobre

Beau temps.

11 Octobre

Le baromètre baisse. Vent du S.S.O. Roulis appréciable. Tables renversées au poste; la vaisselle est victime de ce coup de vent.

20 h 00 Arrivée en vue de Lands End. Nous entrons dans le canal Saint George.

12 Octobre

La mer est calme. Nous passons devant l'île de MAN.

Nous passons devant Altsa Craig à 14h . Arrivée au mouillage de Greenock à 16h30.

18 Octobre

18h00. Appareillage; en route vers CHERBOURG.



Gros temps

20 Octobre

Arrivée en rade de Cherbourg!.....Pluie,vent assez fort....Mais qu'on est bien chez soi!
Beaucoup de "LIBERTY" mouillés en rade extérieure d'abord,en rade intérieure ensuite.
14h Permissionnaires...J'en suis...! J'ai acheté une bicyclette en Angleterre.Elle n'est pas très élégante mais elle est solide.Elle me conduit à VALOGNES malgré les noirs américains conducteurs de camions qui me frôlent...et j'ai du mal à éviter la chute!
Enfin j'arrive en haut de la côte de Tivoli.....Stupeur et désolation...!

Il n'y a plus de clocher !

En arrivant au passage à niveau,je constate que la maison DOREY YVETOT est toujours debout ainsi que la maison DAUDON, l'ancienne.Toute la rue,dont la maison de mes parents, est réduite en tas de cailloux.Je me renseigne...et je retrouve mes parents dans la buanderie de la maison LEDOUX.

Il pleut dans cette buanderie et un grand parapluie protège le lit mais ça ne fait rien:la famille est réunie.

21 Octobre.

Retour à bord....et re-départ.

26 Octobre.

Rentré à bord à 16h.Papa m'accompagne et je le fais monter à bord du "DUQUESNE".
Il est heureux,Papa,mais un peu inquiet car nous repartons demain et la guerre n'est pas finie.

27 Octobre

8 h00 Appareillage.Mouillé en rade de PLYMOUTH à 17 h.Pris le coffre.En face je vois "l'Impassible",bateau -cible télécommandé,lancé en 1939.

28 Octobre

Appareillage.Accosté à quai devant le "PARIS".De l'autre côté du môle,noté un cuirassé anglais du type "DUKE OF YORK".Sorti à terre.Pluie.Villas typiques.Pas mal de pâtés de maisons rasés.

Embarquement à bord de passagers et de matériel.

29 Octobre

Appareillage.Route sur Casablanca.

30 Octobre

Légère odeur de Camembert dans le poste des seconds-maîtres.

31 Octobre

08h00. Forte odeur de camembert dans le poste des seconds-maîtres.

18h00. Très forte odeur de camembert dans le poste des seconds-maîtres.

21h00. Arrivée à Casablanca .Noté "RICHELIEU", "GEORGES-LEYGUES", "DUGUAY-TROUIN" .Retrouvé RINALDI au cercle des officiers-marinières .
Les camemberts débarquent.

15 Novembre

Appareillage.Vitesse 20 noeuds.Nous avons embarqué pas mal de passagers et des aviateurs d'AGADIR(bombardiers en piqué);Retrouvé parmi eux BEZ,CROGUENNEC,MOUSSOU,de mon cours de maistrance.Franchi Gibraltar vers 19h

16 Novembre

Beau temps .Belle mer.Passé au large des Baléares.

17 Novembre

Beau temps.Arrivée en rade de TOULON vers 11 h.Pris un coffre.Noté "LORRAINE",un croiseur de 7600 tonnes et la "JEANNE d'ARC".Changé de mouillage dans l'après-midi.Accosté l'épave du "Colbert".Retrouvé DAVENET et PIQUEMAL à terre (de mon cours de maistrance)

19 Novembre

Appareillage à 8 h.Route vers ORAN.

20 Novembre

Arrivée en rade d'Oran dans l'après-midi.Mouillé à MERS el KEBIR entre deux coffres dans la soirée

22 Novembre

07 h00.Appareillage pour tirs contre la terre.Tirs.

16 h00.Tirs de 203 contre la terre terminés.18 h.Retour au mouillage.Amarré l'arrière au quai des sous-marins,à Oran.Mouillé devant.

1er Décembre

Appareillage vers 18 h.On retrouve le "GLOIRE" sorti de Mers el Kébir.

2 Décembre

Franchi Gibraltar de bon matin.Vers 15 h Tir décalé de 203 sur "GLOIRE".....qui fait ensuite un tir décalé sur nous.

3 Décembre

R.A.S.

4 Décembre

11 h Terre!

"SOMALI"et "HOVA" viennent à notre rencontre. Mouillé en grande rade de Brest vers 15h.

7 Décembre

Appareillage.En route pour PLYMOUTH avec "GLOIRE" "SOMALI" et "HOVA".

8 Décembre.

9 h.Arrivée à PLYMOUTH.Pris le coffre vers 11 h ainsi que la "GLOIRE".

9 Décembre

Sorti à terre vers 15h30.Achats.Retrouvé KERGOAT (école de maistrance) embarqué à bord du "HOVA"

10 Décembre

Service ordinaire du Dimanche.Retrouvé mon cousin Emile Regnault,de Lessay, embarqué à bord de la frégate"Croix de Lorraine" avec l'E.V. HAZEBROUCK.Il est venu me voir à bord.

21 Décembre

Départ de Plymouth à 7 h.Arrivée à Cherbourg à 17 h.J'ai fait plusieurs aller retour Cherbourg Valognes sur route enneigée avec mon vélo britannique.

Le "Duquesne" fait maintenant partie de la F.N.T.F."French naval task force "

10 Janvier 1945

Départ de Cherbourg vers 17 h

11 Janvier

8 h. Arrivée à Brest

12 Janvier.

16 h Appareillage.Nous devons canonner Belle Ile.

13 Janvier.

Mouillé à Brest à 18 h.L'opération a été annulée à cause de la brume.

17 Janvier

17 h.Appareillage.

18 Janvier

9 h.Mouillé à Plymouth.

20 Janvier

Appareillage à Minuit.Mouillé à Cherbourg à 9 h.Entré ensuite au bassin.

2 Avril

Sorti du bassin à 17 h.

3 Avril

1 h.Appareillage.Mouillé à Plymouth à 11 h.

La F.N.T.F. est reconstituée avec "LORRAINE","DUQUESNE"(groupede bombardement) Torpilleurs,"FORTUNE","BASQUE","ALCYON","HOVA".

Frégates"AVVENTURE","DECOUVERTE" "SURPRISE",Huit dragueurs Français ,douze dragueurs Britanniques et l"AMIRAL MOUCHEZ".

12 Avril

Appareillage à 9 h.Retour à Plymouth à 12 h.

13 Avril

Appareillage à 19 h avec la F.N.T.F.

15 Avril

Arrivée à la pointe de Grave à 7 h30.Tirs de 203.

16 Avril

Reprise des tirs de 203.Départ à 12 h30.Nous avons tiré 911 coups de 203.

17 Avril

Arrivée à Brest à 9 h.

Ces 911 coups de 203 tirés sans autre incident que l'avarie du récepteur Granat de hauteur de la tourelle 2,pièce gauche, (sans conséquence grave puisque les deux pièces peuvent être jumelées) prouvent l'excellent état du matériel.

Pendant les tirs,l'équipe du P.C.,dirigée par l'E.V. BOROT,a reçu la visite du commandant adjoint,le capitaine de corvette REVOL,ancien du "STRASBOURG".

Comme j'étais chargé de la conduite de tir,j'étais très heureux de voir que tout avait bien marché.Il faut dire que j'ai eu ma part de chance car ,quittant mon poste de veille au P.C. de 75 à 1h du matin,le jour du bombardement,je suis allé vérifier une nouvelle fois mon poste central de 203et je me suis aperçu qu'une transmission mécanique était cassée dans une boîte de renvoi à l'entrée du transformateur de hausse.C'était grave J'ai prévenu l'E.V. BOROT,de quart à la passerelle,et j'ai fait réveiller un armurier qui a effectué la réparation.Après une nouvelle vérification,je suis allé me coucher pour dormir une heure en attendant le rappel aux postes de combat .

Pourquoi ai-je effectué cette vérification à 1h du matin alors que tout avait été vérifié la veille? Cette transmission a cassé après vérification du transformateur...alors qu'on vérifiait autre chose.Ma vérification supplémentaire a évité bien des difficultés.J'ai eu du flair !

19 Avril

Départ de BREST à 10 h

21 Avril

Arrivée à Casablanca à 17 h.Embarquement de munitions.

23 Avril

Départ de Casablanca.L'Amiral RUE est à bord.

30 Avril

Bombardement d'OLERON.(550 coups de 203 sur les batteries allemandes).Un des escorteurs signale qu'un de nos obus a perdu sa coiffe ,tombée à quelques mètres du bord.Cet incident ,et l'imprécision de nos dernières salves,nous amènent à penser que nos canons sont usés par tous les tirs à charge de combat.

1er Mai

Les Allemands d'OLERON se rendent.

2 Mai

Arrivée à Brest.

9 Mai

Nous passons à la situation "Mer en Paix", situation à mon entrée dans la marine,(29 9 38) quittée le 2septembre 1939.

Le "Duquesne" est immobilisé à Brest du 2 Mai 1945 au 2 Décembre 1945 pour grand carénage. Les canons sont changés et les superstructures sont modifiées . Le mât arrière est coupé .

La vie à Brest ne présente pas grand intérêt car la ville est complètement détruite . Nous revenons crottés à bord après avoir escaladé les ruines. Mon ami Dominique GAC, secrétaire militaire prend pitié de ma situation de "reste à bord " et me fait connaître les sensations merveilleuses qu'on peut éprouver à bord du petit train Brest-Lesneven .

Ce sera le début d'une autre aventure...

" Mais ceci est une autre histoire. "

Départ pour l'Indochine

Dimanche 2 décembre 1945

15 h45 : appareillage - passagers militaires a bord - beau temps - vent d'ouest assez fort -

Lundi 3 :

Forte houle par le travers dans la matinée - vitesse 15 noeuds - terre en vue vers 15h30

mardi 4 :

08h15 - Nous passons par le travers de Lisbonne - beau temps.

Mercredi 5 :

08h00 - arrivé en vue de Casablanca -

09h30 - accosté à la jetée Delure. Temps magnifique.

Samedi 8 :

10h00 - appareillage

14h30 - postes de combat

22h00 - on passe Gibraltar.

Dimanche 9 :

14h30 - arrivé à Oran - accosté à quai.

Mardi 11 :

17h00 - appareillage - beau temps - route sur Toulon - 15 noeuds.

Mercredi 12 :

08h00 - on passe les Baléares.

Jeudi 13 :

08h00 - arrivé à Toulon

Le "MALIN" est là - vu Biniguer

Jeudi 20 :

sorti avec Biniguer

samedi 22 :

07h15 - postes d'appareillage.

08h30 - franchi la passe - il y a beaucoup de hydravions à Saint Mandrier. remarqué en particulier le Bréguet 730 qui faisait ses essais à Cherbourg en 1938 - ciel nuageux - mer houleuse.

Dimanche 23 :

10h00 - arrivé à Alger - vent fort - accostage impeccable.

Lundi 24 :

23h30 - messe de minuit célébrée par R.. P. Marcel

Mardi 25 :

00h30 - réveillon - chants - arbre de Noël.

Mercredi 26 :

08h00 - appareillage - fort vent - deux remorqueurs nous présentent dans la passe route au 85 - vitesse 22 noeuds.

23h00 - doublé le cap bon - mer grosse - fort roulis (18°)

Jeudi 27 :

beau temps- mer calme - 22 noeuds .

Dix heures quinze - terre par tribord avant : Malte.

14h30 - arrivé au mouillage - embossé au milieu de la rade de la Valette, devant un cargo coulé.

Situé entre la Sicile et l'Afrique, l'archipel maltais sépare le bassin oriental du bassin occidental de la Méditerranée.

Lorsque l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem fondé en 1099 , le plus ancien des ordres religieux et militaires né des croisades, fut chassé de Rhodes en 1522 par les armées de Soliman, il pris possession de Malte. Le grand maître del'Isle Adam ,un français,s'installa au Chateau Saint Ange avec ses chevaliers, fondant ainsi l'ordre de Malte qui obtint de Charles Quint des lettres patentes contre paiement d'un tribut annuel d'un faucon en signe de vasselages (1530). Un siège soutenu contre les turcs en 1565 ayant montré la faiblesse des fortifications de l'île le grand maître Jehan PARISOT de LAVALETTE, gentilhomme français, posa le 28 mars 1566 la première pierre de la ville qui porte son nom.

Bonaparte, se rendant en Égypte, s'empara de l'île en 1798, le grand maître Von HOMPESH la lui ayant livrée sans combat. Les anglais l'occupèrent en 1800 et y réinstallèrent les chevaliers de Malte qui s'étaient retirés à Rome. Le traité de Paris en 1814 leur en a reconnu la possession. Depuis cette date les îles maltaises ont été annexées à la couronne britannique.

Pendant la guerre 1914 - 1918 Malte constitua une base navale importante pour les alliés.

Elle a été pendant la seconde guerre mondiale l'île la plus bombardée du monde, n'ayant pas subi moins de 33.110 bombardements. Si les destructions furent importantes, les victimes furent relativement peu nombreuses (2000 tués et 3000 blessés environ). Malgré cette insécurité et les difficultés d'approvisionnement, Malte conserva son rôle stratégique, écueil sur la route du ravitaillement de Rommel en Libye, base ensuite pour l'invasion de l'Italie.

La capitale de l'île, la Valette, dressée sur un promontoire entre deux rades profondément découpées en de nombreuses criques, entourée de hautes murailles fortifiées, entassant en gradins ses maisons de pierres blondes , surmontées des clochers de ses églises, constitue un spectacle magnifique.

L'intérieur de la cathédrale Saint-Jean est aussi somptueusement et finement décoré que son extérieur est sobre et lourd. Les chapelles et la crypte renferment les tombeaux des grands maîtres.

La bibliothèque, bâtie par le grand maître prince de Rohan dont le code édité au 18e siècle fait encore la législation maltaise, est heureusement indemne.

Mais plusieurs des auberges affectées à chacune des "langues" de l'ordre ont disparu ou sont gravement endommagées. Ces auberges étaient au nombre de huit "Castille et Léon","Provence", "Auvergne" , "France", "Aragon","Italie"," Angleterre et Bavière", " Allemagne".

L'auberge d'Auvergne sert actuellement de palais de justice.

Vendredi 28 :

sorti à 17 heures... Visite de la ville. Malheureusement il fait nuit de bonne heure. Vu quelques coins intéressants, les remparts en particulier, la cathédrale saint Paul de l'extérieur (elle est fermée... dommage) les bas quartiers de la ville.

Mangé dans un restaurant. Visite des pâtisseries.

Retour à bord avec un rameur maltais. Noté au mouillage un croiseur italien, le "GIUSEPPE GARIBALDI" assez élégant mais mât arrière démesuré. Le bateau est propre mais l'équipage est en tenue débraillée.

A terre les marins italiens ne rentrent nulle part... Le change ne leur est pas favorable.

Il y a un monde fou dans les rues, peu d'automobiles, mais des "caricolos" très hauts.

Pas mal d'enseignes en français.

Vu deux maltaises avec leur grand voile noir autour de la tête.

Embarcations très propres des maltais, finement décorées et peintes, sculptures dorées.

La pierre des maisons de quelque importance est finement travaillée (fenêtres-portes-balcons).

Samedi 29 :

05h30- branlebas

06h15-postes d'appareillage

Vu le lever de soleil sur la Valette - coups de gong dans tous les secteurs. Le paquebot "Champollion" appareille.

07h30- Deux remorqueurs nous placent dans la passe. Larguer les aussières. En avant !

Nous passons le long du "GARIBALDI" dont l'équipage est sur le pont dans toutes les tenues possibles et imaginables. Nous leur tournons le dos.

Franchi la passe. Route sur Alexandrie.

08h15 : exercice de DCA, attaque par "Mosquitos" qui frolent passerelles et cheminées, puis par "Hurricanes".

Ciel bleu - mer très calme.

Dimanche 30 :

messe à bord dans la tranche 1 - beau temps - belle mer.

Lundi 31 :

08h30- arrivée à Alexandrie - beau temps. Terre très basse, port très étendu.

Eau peu profonde (cargos coulés jusqu'aux superstructures) - embossé au milieu de la rade.

Sorti à terre avec Jean Le Lann - rencontré un père lazaroïste qui nous fait visiter son église et sa crèche.

Visite d'Alexandrie - achats - prix très élevés - très belles choses très chères.

Beaux immeubles, rues très larges. Pâtisseries remarquables. Café très bon et très fort.

Dîner chez un professeur (Monsieur Raterron).

Accueil inoubliable. Influence française très grande en Égypte. La langue française est parlée partout. Langue anglaise peu répandue. Enseignes françaises sur tous les magasins... Mais les anglais veulent supprimer le français dans les classes de première. Les indigènes admirent beaucoup la France.

Mardi 1er janvier 1946

"Bonne et heureuse année"

Sorti à terre avec Jean Le Lann. Visite de quelques familles grecques où le français est parlé couramment. Monsieur Minneapoulos à une charmante fille, de bons gâteaux et du vin de Chypre.

Dîner dans un restaurant.

Mercredi 2 :

17h00- appareillage. Route sur Port-Said.

Jeudi 3 :

09h00-arrivée à Port-Said. Ciel bleu - mer bleue. Côte très basse.

Statue de Ferdinand de Lesseps à l'entrée du canal. Port très encombré. Cargo chargés à bloc. Quelques paquebots (ORION en particulier). Embossé à l'entrée du canal pour faire le mazout. Pas de communication avec la terre.



Le canal de Suez.

Aux temps préhistoriques, la Méditerranée et la mer rouge étaient unies. Puis l'isthme de suez émergea, réunissant l'Afrique et l'Asie et séparant les deux mers. De tout temps les hommes ont cherché à renverser cette barrière qui s'opposait à leur commerce.

Sous les pharaons, un canal fut construit du Nil à la mer rouge, qui, détruit ou ensablé fut plusieurs fois rétabli. Après 1200 ans d'existence il mourut en 762, ayant été comblé à sa sortie devant Suez . Il devait revivre sous une autre forme 1100 ans plus tard grâce à un français : Ferdinand de Lesseps.

Dès 1832 Ferdinand de Lesseps, élève consulaire en Égypte ayant eu connaissance du premier projet du canal direct entre les deux mers établi par l'ingénieur français LE PERE à la demande de Bonaparte pendant la campagne d'Égypte se passionna pour ce problème et étudia l'histoire de l'isthme, et les divers projets de percement élaborés au cours des siècles. Mais ce ne fut qu'en 1854 ,lorsque son ami Mohammed Saïd, fils de l'ancien vice roi Méhémet Ali monta sur le trône d'Égypte qu'il obtint le FIRMAN de la concession nécessaire à la réalisation de son plan.

Les travaux commencèrent en 1859 malgré toutes les difficultés politiques et matérielles auxquelles il dût faire face. Ferdinand de Lesseps réussit à les conduire à bonne fin en dix ans et le 17 novembre 1869 le canal fut solennellement inauguré en présence du sultan Abdul Aziz,du Khédiv ou tallons ISMAC PACHA, fils de Mohammed Saïd, de l'impératrice Eugénie, de l'empereur François-Joseph, de la princesse des Pays-Bas, des princes d'Angleterre, Italie, de Prusse,de Hanovre et des envoyés de toutes les grands états.

Les travaux de construction avaient coûté plus de 400 millions couverts par des actions et obligations. Depuis de nombreuses travaux complémentaires ont été effectués par la compagnie du canal, grâce aux recettes réalisées.

Long de 162 km, d'une largeur atteignant jusqu'à 135 m, ce canal à une profondeur de 12 m environ. Douze gares échelonnées le long du canal règlent le trafic (des garages permettent le croisement des navires). La traversée se fait la vitesse réduite pour éviter de détériorer les berges.

Port-Said, sur la rive Ouest du canal, fut créé en 1859 et doit son existence et son développement à la construction et à l'exploitation du canal.

C'est actuellement (1946) une ville d'environ 100.000 habitants, siège du gouvernement égyptien de la province du canal, et port très actif. Sur la rive asiatique se trouve Port Fouad. En quittant Port-Said, le canal longe pendant une quarantaine de kilomètres le lac Menzaleh, séparé de celui-ci par une digue sur laquelle ont été établies une route, un canal d'eau douce et une ligne de chemin de fer allant à ISMAÏLIA et au Caire...

Jeudi 3 (suite)

15h45 : appareillage - entré dans le canal - projecteur sur l'avant - vitesse 6 noeuds



On a l'impression de suivre un boulevard...

Vendredi 4

01h30: mouillé à ISMAÏLIA, on débarque le pilote et le projecteur.

03h00 : appareillage. beau temps- ciel étoilé

08h00 : la mer rouge est d'un beau bleu - on voit très bien la côte à tribord et à bâbord - à bâbord, on voit le Sinaï !

Samedi 5 :

La côte n'est plus visible - beau temps - ciel clair - mer très bleue.

12h00: le point nous place au milieu de la mer rouge. Il commence à faire chaud.

Dimanche 6 : beau temps - mer calme - vitesse 17 noeuds

15 h00: en vue de l'île djebel Teïr

17 h00: en vue de l'île Djebaïr

21 h00: en vue de île Djebel Zukur, par tribord

Allumé le projecteur pour la reconnaître, le vent force, augmenté la vitesse.

Lundi 7

09h30: arrivé à Aden

Embossé devant "Steamer point."

Aden, située dans une baie abritée de la côte d'arabie (Yémen), sur le golfe d'Aden est une position stratégique importante à l'entrée de la mer rouge, au carrefour des deux routes impériales des Indes et du Cap.

Le nom de Aden est celui du fils d'Ismaël, fils d'Abraham. Ce port vers lequel convergeaient des marchands d'Asie et d'Afrique a, de tout temps, suscité les convoitises des états. Il fut occupé en 1173 par les troupes du sultan d'Égypte, Saladin. Marco Polo qui y fit escale à la fin du XIII^e siècle rapporte que le sultan d'Aden est un des plus riches seigneurs du monde. Le conquistadore portugais Albuquerque, en 1513, après quatre jours de siège dut renoncer à la conquête de ce havre.

Sous Soliman le magnifique en 1539, les turcs venus par mer s'en emparaient par surprise.

Au XVIIe siècle, Aden releva du sultanat indépendant de LA HADJ .

En 1802, la compagnie anglaise des Indes passait avec ce chef un traité de commerce et d'amitié. Les côtes d'Arabie étaient infestés de pirates et de Négriers...

Un navire anglais ayant été saisi et pillé par les arabes et l'Angleterre n'ayant pas obtenu satisfaction, celle-ci fit effectuer après une démonstration devant Aden un débarquement en 1839. Le fanatisme des arabes fut réveillé par cette occupation étrangère et des troupes musulmanes vinrent faire le siège de la place, notamment en 1840 et en 1850. Finalement le sultan de LAHADJ céda Aden contre une indemnité.

Le territoire d'Aden qui a 20.000 km carrés relève de Bombay, Indes.

Aden est bâtie dans une plaine entourée de collines escarpées et rocheuses. Sa population s'élève à 20.000 habitants environ. À quelques kilomètres d'Aden, se trouvent les célèbres citernes de Tawila dont certaines ont été restaurées.

Il y a deux saisons bien marquées : très chaud de mai à octobre, moins chaud et humide d'octobre à mai.

Sorti à Aden à 14 heures.

Beau temps, il fait chaud mais température supportable - prix taxi pour Aden... Route très pittoresque... On passe dans une fente de rocher... Et on découvre Aden.

Visite des magasins - la ville n'a aucun caractère européen. Vieilles maisons... Quelques façades travaillées. Paillasses, ou plutôt cadres, sur les trottoirs, devant les maisons. Chameaux et chèvres dans les rues. Les arabes sont moins voleurs et moins embêtants qu'à Casablanca.

Retour à bord à 18 heures par vedette.

Mardi 8 janvier.

08h30 : appareillage.

Belle manœuvre du pilote anglais pour nous sortir de la rade.

Beau temps - mer calme - vitesse 17 noeuds.

Dix heures : postes de combat pour exercice.

Mercredi 9 janvier

Beau temps - mer calme.

15h00: en vue de Socotra- assez hautes montagnes - terre aride à première vue (sable et rochers).

On longe l' île au coucher du soleil.

Jeudi 10 janvier :

beau temps - mer calme.

Vendredi 11 : beau temps

Samedi 12 : beau temps

Dimanche 13 janvier

15h00 : arrivé à Colombo. Mouillé en rade abri, puis prise de coffre pour embossage.

Vite à terre - visite rapide de la ville mais la nuit tombe vite...

Lundi 14 :

service ordinaire au mouillage.

Mardi 15 :

permissionnaires de 8 heures 45 à 12 heures - appareillage 17 heures. Route sur Trincomali.

Mercredi 16 : beau temps - arrivé à Trincomali vers 15 heures. Pris coffre en rade extérieure. Sorti à terre.

Baraques indigènes - nécropole avec torches - pousse pousse- boutiques de marchand - nombreuses et confortables cantines pour marins anglais - boissons : jus de fruits.

Éclairage minable à Trincomali.

Nombreux bateaux en rade, qui forme un beau port naturel. Bourgade sans importance - port bien organisé mais les moyens laissent à désirer à l'heure actuelle.

Retour mouvementé à bord de la chaloupe remorquée par un vapeur.

Jeudi 17 : appareillage 8 heures. Ronds devant Trincomali pour mesurer notre champ magnétique.

Retour devant la passe à 12 heures - repris le vapeur - appareillage aussitôt - Route sur Singapour.

Vendredi 18 : mer calme - Grains.

Samedi 19 : en vue des îles Nicobar. Beau temps. après-midi : en vue des îles de l'entrée du détroit de Malacca.

La Malaisie britannique est l'ensemble des territoire compris entre la pointe sud et la presqu'île de Malacca et la frontière du Siam, et soumis d'une façon plus ou moins étroite à la domination ou à l'influence britannique. La Malaisie britannique a été occupé par les japonais au début de 1942. Elle vient d'être libérée par la victoire des alliés.

Les principales sources de richesses de la Malaisie britannique sont le caoutchouc et l'étain. Des dépôts alluvionnaires d'or sont exploités et le sous-sol renferme aussi du fer, du plomb, du cuivre, du mercure, de l'arsenic, du manganèse, du wolfram et du minerai de tungstène. On récolte du poivre, des ananas, du sagou, du riz, des noix de coco, du sucre. Il existe des fabriques de soie, des briqueteries.

Le détroit de Singapour est bordé au nord par la péninsule malaise et l'île de Singapour et au sud par l'archipel Balant et les deux grandes îles de Pulot Batam et de Pulot Bintan. Le détroit a environ 60 milles de long. Son entrée ouest a environ 10 milles de large et son entrée est 20. Mais au sud de Singapour entre l'île de saint John et l'île Batu Bernanti le détroit n'a plus que 2,5 de large. Son chenal est profond partout.

Dimanche 20 : beau temps - on croise le H M S "Norfolk". Aperçu quelques îles verdoyantes.

Lundi 21 : arrivé à Singapour à 9 heures trente. Entrée pittoresque. Îles verdoyantes à l'entrée. Mer peu profonde. Courant 4 à 6 noeuds. Mouillé devant le port.

Le mot Singapour vient de "SINHAPURA" la ville du lion. C'est la porte méridionale de l'Asie orientale. C'est là que l'on commence à faire connaissance avec l'extrême orient et avec les chinois qui jouent en Malaisie un rôle prépondérant. Tous les quartiers indigènes sont en agitation plus ou moins ouverte et à tendance nettement xénophobe.

Sorti à terre - visite du quartier chinois - franchi la rivière sale et puante. Jonques et sampans -visite du quartier européen.

Mardi 22 : sorti à terre. Visite du quartier chinois.

Mercredi 23 : service ordinaire au mouillage.

Jeudi 24 : 7 heures trente appareillage. Cap sur Saigon.

Vendredi 25 : service ordinaire à la mer.

Samedi 26 :

07h30: arrivée au cap Saint Jacques. Mouillé devant la rivière.

09h00: appareillage. Entré à petite vitesse dans la rivière, puis augmenté l'allure.

14h00: arrivée à quai - bâbord à quai - un cadavre passe le long du bord -

Vendredi 8 février :

embarquement de deux bataillons et de leur matériel depuis la veille.

09h00 : appareillage - on passe devant l'"Emile Bertin" puis le "Tourville" le paquebot

"Eridan" le porte-avions "Béarn" qui sert de transport, puis des paquebots anglais avec des troupes françaises.

Descente de la rivière de Saigon - arrivé au cap saint Jacques à petite vitesse - mer houleuse.

Samedi 9 février :

beau temps - vent force 8 - mer houleuse (houle très courte) - ciel bleu.

14h00 : terre en vue.

15h30 : arrivée au mouillage de Nha-Trang - rade bien abritée – goulet, belles plages - relief assez fort. Collines vertes autour de la rade.

16h15 : mouillé bâbord.

Dimanche 10 février :

débarqué le 2eme REI avec deux vapeurs plus 2 chaloupes plus remorqueur et chaland - mer bleue.

15h00 : appareillage pour Cam Rahn.

18h00 : arrivée à Cam Rahn. Débarque la compagnie de débarquement du croiseur "Gloire".

Lundi 11 février :

S.O. au mouillage.

Mardi 12 février :

tir de 203 sur rochers.

14h00 : appareillage. Tir d'essai de la tourelle 1.

17h00 : retour au mouillage.

Mercredi 13 février :

sorti à Ba Ngoi. Visite au village annamite - retour à bord à 11 heures 45 - fort vent -

Jeudi 14 février :

embarquement de troupes.

06h30: appareillage

09h30: arrivée à Nha Trang.

Vendredi 15 février

Dix heures trente : appareillage. Beau temps - mer assez calme - vent arrière - vitesse 20 noeuds dès la sortie de la rade.

Nous avons des troupes et des civils à bord, destinés à Saïgon.

Lundi 16 : 7 heures, arrivée au cap saint Jacques.



Lundi 18 : rencontré Bob le Révérend, Valognais, camarade de collège, au club de la presse.

Vendredi 22 :

23h30 - un homme qui dormait sur les bancs de la plage avant tombe à l'eau à bâbord avant. Il passe près du coffre qui nous tient à l'avant mais ne cherche pas à s'y agripper. Recherches avec vedette et projecteurs - il n'est pas retrouvé.

Samedi 2 mars :

13h00-appareillage avec troupes à destination du Tonkin - but de l'opération : nettoyer le Tonkin du Viet Min. Participants :"Emile Bertin" --"Tourville"- "Duquesne"- "Triomphant"- "Algérien" LST et LCI avec troupes et matériel." Fantasque".

Histoire des relations franco indochinoises.

L'Indochine française comprend la colonie de la Cochinchine, les quatre protectorats du Laos, du Cambodge, de l'Annam et du Tonkin, et le territoire à bail de Kouang Tchéou Wan.

Dès le XVI^e siècle les portugais, puis les hollandais abordèrent en Indochine mais ne purent s'y maintenir pas plus que les anglais dans l'île de Poulo Condor. Le premier missionnaire français qui évangélisa la Cochinchine fut le père Georges de Lamothe, dominicain, vers 1585. Il fut suivi par de nombreux autres, notamment le père Alexandre de Rhodes (1624).

Colbert, reprenant les tentatives faites sous François 1er, Louis XIII et Richelieu créa une compagnie de Chine ,affiliée à la compagnie des Indes ,et suivant les mêmes intérêts commerciaux et politiques, bien que son but parut purement religieux et moral. Partant de Pondichéry, elle porte ses efforts vers le Siam.

La première mission, dirigée par Lamothe-Lambert y débarqua en 1662 , fut très bien reçue et convertit au catholicisme de nombreux indigènes mais particulièrement les annamites réfugiés au Siam. Louis XIV et le roi de Siam Phra Narai entretinrent des relations d'amitié. Le chevalier de Chaumont envoyé comme ambassadeur eût une réception grandiose et Louis XIV reçu solennellement en France les ambassadeurs du roi de Siam. L'abbé de Choisy (1644 - 1724) a laissé une relation très vivante de son voyage dans cette contrée. Le compte de Forbin (1656 - 1733) rival de gloire de Jean Bart et de Duguay-Trouin fut amiral de Siam. Le Père POIVRE obtint de LOUIS XV une mission auprès du gouvernement Annamite sous le règne de LE HIEN TONG et aidé par DUPLEX ,gouverneur de l'INDE,obtint la permission pour la Compagnie des Indes,de travailler en Cochinchine comme en Annam.

Mais le principal fondateur de l'influence française en Indochine fut Monseigneur PIGNEAU DE BEHAINE (1741-1799) ,évêque d'ADRAN,grâce à son habile politique et à son influence sur le prince NGUYEN ANH ,roi de Cochinchine,plus tard empereur d'ANNAM sous le nom de GIA-LONG .Il négocia le traité qui fut signé à Versailles en 1787 par le prince GANH,fils de NGUYEN ANH,et le comte de MONTMORIN,ministre de LOUIS XVI .Par ce traité,NGUYEN ANH s'engageait à reconnaître la souveraineté de la France sur ses états en échange du secours militaire qu'il sollicitait pour les reconquérir,car il avait dû se réfugier au SIAM ,chassé par des envahisseurs venus des montagnes de l'ouest.

Malgré l'opposition de l'INDE et l'abandon du gouvernement français préoccupé par la situation intérieure,Monseigneur Pigneau de Behaine réussit à mettre sur pied une expédition qui permit à GIA LONG de reconquérir son royaume.Il fut l'âme de la réorganisation de la Cochinchine.La mission militaire française qu'il avait fait venir organisa de puissantes armées de terre et de mer et dressa des fortifications auxquelles nos troupes durent se heurter 70 ans plus tard.Quand il mourut en 1799,l'empereur GIA LONG lui fit éléver un tombeau grandiose qu'on voit encore près de SAIGON.

LOUIS XVIII essaya sans succès de renouer les négociations avec GIA LONG en envoyant à TOURANE la frégate "SYBILLE",mais l'influence française était encore vivace.

MIEH HANG,fils et successeur de GIA LONG,mort en 1820,se montra violemment xénophobe.Il éconduit BOUGAINVILLE ,venu sur la frégate "THETIS",et plus tard LAPLACE,commandant de "LA FAVORITE".LOUIS -PHILIPPE refusa à son tour de recevoir une ambassade de l'empereur d'Annam.

THIEU TRI,empereur d'Annam de 1841 à 1847,aggrava les persécutions contre les chrétiens et nos vaisseaux durent ,à plusieurs reprises,intervenir pour sauver la vie de nos missionnaires.Les Commandants LAPIERRE,commandant la "GLOIRE",et RIGAULT de GENOUILLY,commandant la "VICTOIRE" coulèrent en rade de Tourane la flottille annamite. TU DUC,fils de THIEU TRI,continua la même politique et fit décapiter deux missionnaires (1851-1852).NAPOLEON III envoya alors le "CATINAT"qui détruisit un des forts de Tourane.Mais les persécutions redoublèrent. En 1857-58,deux évêques espagnols et plusieurs prêtres français furent mis à mort.

Une expédition commune Franco-Espagnole fut décidée.Elle fut placée sous le commandement de l'Amiral RIGAULT de GENOUILLY et du Colonel espagnol LANZAROTE .L'Amiral bombarda et occupa Tourane (1858) et SAIGON(1859).Le retour de CHINE du corps expéditionnaire permit en 1861 une action plus appuyée.TU DUC demanda la paix en 1862 et le traité de HUE (1863) nous garantit,avec le respect des chrétiens,la possession des provinces de SAIGON,MYTHO,BIEN-HOA,et de l'île de POULO-CONDOR.

En 1863,le roi NORODOM plaça le Cambodge sous notre protectorat mais signa en même temps un accord avec le SIAM avec lequel un traité intervint en 1867.La Cochinchine fut reconstituée entre nos mains en 1867 par l'adjonction aux provinces déjà acquises des provinces de VINH LONG,CRAUDOC et HAPTIEN.

En 1873,le lieutenant de vaisseau FRANCIS GARNIER qui,venu en Chine en 1861 sous les ordres de l'Amiral CHARNER,avait participé à la conquête et à l'administration de la Cochinchine et avait remonté le MEKONG sous les ordres du capitaine de frégate DOUDARD de LAGREE,appela l'attention du gouverneur de la Cochinchine sur l'opportunité de conclure avec l'Annam un traité de commerce nous assurant la libre navigation sur le Fleuve Rouge.Il fut envoyé pour négocier cet accord. Il devait en échange offrir l'expulsion d'un commerçant français , Jean Dupuis, qui trafiquait sur le Fleuve Rouge pour le compte des chinois. A la suite de graves vexations , malgré une infériorité numérique écrasante , il attaqua et conquit la citadelle HANOI et le Bas TONKIN.

Malheureusement, entraîné dans une embuscade, il tomba percé de coups de lance par les "Pavillons Noirs" au "Pont de Papier", un mois après sa victoire, et fut désavoué par la France.

Par le traité de SAIGON (1874), la France rendit le delta à l'empereur d'Annam qui s'engageait à ouvrir le Fleuve Rouge à son commerce, et à suivre ses directives politiques. Mais, sous l'influence de PEKIN, le traité resta lettre morte. Les pavillons noirs infestaient le pays. Le capitaine de frégate Henri RIVIERE fut nommé commandant des troupes de terre et de mer du TONKINET chargé d'intervenir pacifiquement à HANOI. Comme GARNIER, il se heurta à la résistance provocante des mandarins et, malgré son infériorité numérique, conquit la citadelle HANOI et le delta. Comme lui, il succomba sous les coups des pavillons noirs dans un combat livré à courte distance d'HANOI, le 19 mai 1883. L'opinion française s'émut et le gouvernement présidé par Jules FERRY décida d'occuper fortement le TONKIN. C'était en fait la guerre avec la CHINE qui fomentait et alimentait la résistance.

Le général BOUET, mis à la tête d'un corps expéditionnaire insuffisant, demanda son rappel et fut remplacé par l'Amiral COURBET. Celui-ci venait de forcer la rivière de Hué et d'imposer dans sa capitale la paix à l'empereur d'Annam qui avait cédé le Tonkin et accepté le protectorat de la France (Aout 1883). En avril 1884 il reprit le commandement de son escadre, laissant le commandement du corps expéditionnaire au Général MILLOT assisté des généraux BRIERE de l'ISLE et NEGRIER.

Les victoires se succédèrent rapidement : BAC NINH, THAI NGUYEN, HONG HOA. Après avoir cherché vainement un appui en Allemagne et en Angleterre, l'empereur de Chine se résigna à reconnaître par le traité de TIEN TSIN (Mai 1884) le protectorat français sur l'Annam et le Tonkin et s'engagea à retirer ses troupes.

Mais il s'en garda bien et une colonne française chargée d'occuper LANG SON tomba dans un guet-apens organisé par 10.000 réguliers chinois à BAC LE et dut se retirer au prix de lourdes pertes (juin 1884). En représailles, COURBET coula la flotte chinoise, détruisit l'arsenal de FOU TCHEOU; bloqua Formose et occupa les Pescadores tandis que les hostilités reprenaient de plus belle au Tonkin.

BRIERE de l'ISLE devenu commandant en chef s'empara de LANG SON le 5 Février 1885, obligeant une armée chinoise dix fois supérieure à repasser la frontière en abandonnant ses étendards, ses armes modernes et ses munitions, puis il se porta en hâte sur TUYEN QUAH où depuis le 23 janvier résistait avec 600 hommes le Commandant DOMINE, assiégé par des forces vingt fois plus nombreuses. La garnison souvent assaillie et tenue en alerte par une âpre guerre de mines où s'illustra le sergent BOBILLOT était à toute extrémité lorsque Brière de l'Isle la dégagea (3 mars). Pendant ce temps, NEGRIER resté à LANG SON avec sa brigade subissait l'offensive de 20.000 chinois (mars 1885). Blessé à la poitrine, il dut abandonner le commandement. Le manque de sang-froid de son remplaçant fut la cause d'un ordre de retraite générale dont le compte-rendu parvint jusqu'à Paris et y fit croire à une défaite alors que nos pertes étaient faibles et que les chinois, fort étrillés, cessaient toute attaque. Telle fut la "déroute de Lang Son". Elle amena le renversement de Jules FERRY, surnommé par dérision : "le Tonkinois" qui injurié déjà pour avoir donné la Tunisie à la France, fut traîné dans la boue pour lui avoir donné le Tonkin. Mais dès le 15 avril les négociations avaient repris avec la Chine qui connaissait mieux que Paris la vraie situation. Le second traité de TIEN TSIN (9 JUIN 1885) nous cédait le Tonkin et reconnaissait notre protectorat sur l'Annam.

La pacification générale du pays qu'il fallut débarrasser des pavillons noirs nous conduisit à occuper les montagnes de l'intérieur et à porter notre frontière au Mékong en englobant le LAOS qu'avait exploré PAVIE. En 1893 le SIAM renonça à toute prétention sur la rive gauche de ce fleuve. En 1907 il renonça aux provinces d'ANGKOR et de BATTAM HANG. Le territoire de KOUANG TCHEOU WAN fut cédé à bail pour 99 ans par la Chine à la France en 1898.

Dimanche 3 mars

Beau temps. Poste de combat 203 à 09h45.

Lundi 4 mars.

09h45. Poste de combat 203.

15h Postes d'alerte C.A.

Beau temps, mer bleue et calme. Longé la côte à QUINH HUI.

Mardi 5 mars .

10h30 .Convoi en vue (Béarn,cargos et L.C.T.)

11h 15.On fait sauter une mine.

13h 20.Convoi dans le lointain."TOURVILLE" et "TRIOMPHANT"nous ont quittés pour arraisonner des pêcheurs qui sont nombreux actuellement.Nous nous dirigeons vers HAIPHONG.

Mouillé à 20h.Trois L.C.I.nous accostent pour prendre des troupes.

Mercredi 6 mars.

05h30.Postes de combat (jusqu'a 09H)

10 h.Appareillage.Mouillé à tribord du "Béarn".et de l"Emile Bertin".Toute l'escadre est au mouillage à part le "Triomphant",les cargos, et les L.C.I.

Canonnade sur la côte.L'Amiral hisse sa marque sur la "Gazelle" et fait route vers la côte.Le "Tiomphant" signale qu'il a huit tués et une vingtaine de blessés . Les cargos "Bételgeuse" , "Céphée" , "Saint Loubert Bié" sont échoués dans la rivière.Le L.C.I. 103 a été touché,son commandant ,E.V.GUYOMAR , a été tué.

Jeudi 7 mars.

Une batterie chinoise de 138ouvre le feu,les gerbes tombent au milieu de la flotte mouillée."Postes de Combat." L'"Emile Bertin "uvre le feu et encadre la batteriequi cesse le feu.Nous changeons de mouillage ainsi que toute l'escadre.

Deux communications arrivent au poste des maîtres.:

Bord "Tourville"

6 mars 1946 .19h.

Ce matin les bateaux de débarquement sont entrés dans le port de Haiphong et sont arrivés jusqu'aux quais de la ville.C'est à ce moment que les troupes chinoises non prévenues de l'accord réalisé entre autorités militaires françaises et chinoises ont exécuté des consignes antérieures et ouvert le feu sur les bateaux français qui , conformément aux ordres reçus,ont commencé par ne pas riposter,puis ont ouvert le feu.Celui-ci a causé aux tireurs des pertes sévères et a amené la cessation de feu et la possibilité de négocier.Nous avons à déplorer une vingtaine de morts et une cinquantaine de blessés répartis entre troupes de l'armée et équipages de la marine.Les bâtiments français sont restés dans la rivière à quelques km d'Haiphong ,de part et d'autre de la coupure et le débarquement reprendra dès que les modalités de débarquement auront été réglées.

Des négociations sont en même temps en cours avec les autorités Viet Minh et se déroulent très favorablement.Le général LECLERC a passé l'après-midi dans la rivière au-delà de la coupure.Il a laissé l'Amiral AUBOYNEAU à Haiphong pour continuer les négociations.Le général LECLERC est rentré dans la soirée à bord de l'"Emile Bertin" par "La GAZELLE" .

Bord "TOURVILLE"

7 mars 1946 16 h

Les négociations avec le Viet Minh ont abouti à un accord franco-annamite qui a été signé le 6 Mars à 17h.Cet accord prévoit en particulier l'accueil des troupes françaises par les troupes du viet minh au moment de leur débarquement ,c'est à dire incessamment.Les modalités de débarquement sont en cours de règlement avec les autorités militaires chinoises.On doit donc s'attendre à une mise en place très pacifique des troupes françaises au Tonkin,en Annam et dans le Laos.

8 mars.

Nous restons au mouillage en grande rade . Temps brumeux.Sont au mouillage:
"Emile Bertin","Tourville","Fantasque","Gazelle","Béarn",paquebot "Eridan".

9 mars.

On embarque trente six morts sur le "Béarn".

10 mars

Ciel gris ,mer verdâtre,calme.

Excursion.Départ à 09h30 (deux vapeurs avec chaloupes).Passé entre différents rochers de la baie d'ALONG,tous curieux,escarpés,bizarrement découpés,formés de calcaire . Teintes gris – noir , taches blanches,touffes de verdure.Roches fendillées.

11h45.On ne trouve pas la grotte,but de notre excursion.Il n'y a pas d'avirons dans notre chaloupe.Les vapeurs s'échouent.La moitié des promeneurs va explorer et se coupe pieds et mains sur les rochers.

12h .On repart...arrivée à bord à 13h 30.

15h Re-départ.Arrivée au but vers 16h30.J'étais sur le vapeur et je débarque à 17h.Visite de la grotte.Allumé des feux "Coston"(Feux de bengale).Spectacle magnifique: stalactites, stalagnites,couloirs nombreuxon ne peut tout voir.La caverne de l'entrée est profonde,hauteur vingt mètres environ.L'entrée de la grotte se trouve à une vingtaine de mètres au-dessus de l'eau.Escalier étroit en lacets.Nombreuses inscriptions en caractères chinois et en français à l'entrée.

Retour à bord à la tombée de la nuit à la remorque d'un dragueur (D 351)Il y a de l'ambiance,chants,l'équipage est content.

11 mars

Le "Béarn" appareille.

12 mars.

15h 00.Appareillage.Route sur CAM RANH.Ciel gris,mer calme.

14 mars

08h00.Arrivée au mouillage .Mouillé bâbord.

15h00.Appareillage. Route sur Saigon après avoir embarqué des prisonniers japonais.

16 mars.Arrivée à Saigon à 18 h**20 mars .**

15h00.Appareillage.Route sur NHA TRANG.

21 mars.

Arrivée à Nha Trang à 16 h.On attend le haut-commissaire(Al Thierry d'ARGENLIEU) et l'amiral AUBOYNEAU.

19 h30.Arrivée des autorités à bord

20 h00;Appareillage.Route sur Haiphong

22 mars

Beau temps ,mer calme.

09h00. On passe entre l'île Cu Lao Ré et la terre.

12h00. On passe l'île Cu Lao Cham.

14 30.On entre dans la baie de Tourane.....On vient sur bâbord,puis sur tribord....Passé à vingt mètres d'une épave.! Cap sur la sortie,puis route sur Haiphong.

23 mars.

08h15.Arrivée au mouillage en baie d'Along.Ciel gris,tempis brumeux.Passié devant le "TRIOMPHANT".

08h30 Mouillé.Un "landing ship "nous accoste aussitôt pour prendre les troupes.

24 mars.

10h00. "Aux postes de bande ".Ce matin on a hissé le grand pavois.Le "SUFFREN"envoie les coups de salut quand l' "EMILE BERTIN "appareille avec le haut-commissaire et HO CHI MINH à son bord,et passe sur notre avant.Nous lui rendons les honneurs.Sept "hourras" règlementaires . Nous appareillons aussitôt derrière les dragueurs,puis"Triomphant", "Fantasque","Suffren" et "Tourville" derrière nous.Exercices divers,ligne de front,ligne de file.....

14 h30.Aux postes de bande.Nous passons sur l'avant ,à cent mètres,de l' "Emile Bertin" mouillé.Le haut-commissaire et HO CHI MINH sont sur la Tourelle Deux.Nous rentrons en baie d'Along pour mouiller à 17h25.

29 mars

19h30.Séance récréative avec le concours des élèves de l'Ecole Navale et l'orchestre du "Tourville".Le contre Amiral BATTET assiste à la soirée.Critique sévère de la vie à bord avec beaucoup d'humour.

30 mars.

15h30.Appareillage.Route sur Saigon.

1er Avril

Mer bleue et calme.

2 Avril

Il paraît qu'un cargo a sauté sur une mine au large du Cap Saint Jacques.

11 h mouillé devant le cap Saint Jacques.

13h30 Appareillage.Nous remontons la rivière de Saigon.

17h30 .Postes de mouillage.Nous passons devant les quais.....nous faisons le"point A" et nous revenons nous amarrer à couple du " Suffren".

Qu'est ce que "Faire le point A"?

La rivière de Saigon n'est pas assez large pour permettre les évolutions,alors pour nous retrouver cap vers la sortie nous mettons l'étrave du "Duquesne" dans la vase de la berge et le courant fait tourner l'arrière dans le bon sens.

6 Avril.

07h30."Aux postes d'appareillage".Les élèves de l'Ecole Navale et les élèves officiers de Marine ont quitté le bord hier soir.

08h30 .On appareille." Hourras" des E.E.N. et E.O.M.embarqués provisoirement sur le "Suffren". On descend la rivière.

12h.Arrivée au Cap Saint Jacques.

7 Avril.

13 h .Mouillé à PORT DAYOT.Pris la baleinière,baignade ,pêche,....Hélas,les oursins ont trouvé mes pieds tendres!

18 h.Appareillage.Route sur la baie d'Along.

8 Avril

Ciel gris,houle légère.

9 Avril

08h00.Arrivée au mouillage de La Noix.Ciel gris ,mer calme.



13h30.Départ en baleinière.Pêche à la grenade,moisson abondante.On navigue vent arrière entre les rochers....et on se retrouve à 3 milles du "Duquesne",vent et courant sur le nez! Retour à l'aviron.Une heure et demie de nage!

27 Avril.

Arrivée du "Catalina" de l'aéronavale qui amène le général JUIN et sa suite.Il amerrit le long du bord et va prendre sa bouée.L'équipage prend son repas au poste des maîtres.Le lieutenant de vaisseau chef de bord pilotait.C'est le "Catalina"qui était en liaison avec nous lors de l'affaire d'Haiphong.

28 Avril

09h. Appareillage pour Hong Kong

29 Avril.

06h.On aperçoit la côte de Hai Nan.

30 Avril.

Arrivée à Hong Kong.Pris un coffre.

L'île de Hong Kong,d'une superficie de 83km² a été cédée par la Chine à la Grande Bretagne en 1841 à la suite de la guerre de l'opium.Considérée par Lord NAPIER comme le point le mieux placé pour contrôler et protéger le commerce anglais en Chine,sa prospérité s'est rapidement développée à mesure que la Chine s'ouvrait au trafic étranger.

En 1860 ,à l'occasion de l'intervention Franco-Britannique en Chine contre les TAI PINGS,les anglais arrondirent leur possession de Hong Kong en se faisant céder le sud de la presqu'île de KOW LOON (8km²)et en même temps les îles de STONE CUTTER GREEN,APPLECHOW ,MIDDLE ROUND et autres îlots.

Le 9 Juin 1896 un nouveau territoire de plus de 1000 km² englobant l'enclave de Kow Loon ainsi que les baies de DEEP et MIRS était loué par la Chine au gouvernement anglais pour une période de 99 ans. De plus les chinois reconnaissaient aux autorités anglaises le droit d'intervenir à l'intérieur même de la ville restée chinoise de Kow Loon pour tout ce qui concerne la défense de Hong Kong.

En 1941,la population de la colonie était de 1.500.000.h dont 20.000 européens.La partie cédée à bail était habitée par 100.000 chinois.Plus de 100.000 chinois vivent sur des jonques ou des sampans.Le territoire de Hong Kong a été occupé par les japonais au début de la guerre déclenchée par eux après que la petite garnison britannique renforcée par un corps de volontaires parmi lesquels se trouvaient plusieurs civils français se fut défendue bravement pendant deux semaines au prix de pertes sévères.Les japonais irrités par cette résistance traitèrent les survivants faits prisonniers de façon inhumaine.Hong Kong a été libérée par la capitulation japonaise.

Il fait excessivement chaud à Hong Kong pendant la mousson de sud ouest et assez frais pendant celle du nord est.La saison des pluies dure de Mai à Août.Elles sont alors très abondantes.

Le port,ouvert à l'ouest seulement,et protégé par un grand nombre d'îles,est un mouillage sûr.Cependant,par les typhons violents qui sévissent dans les parages,les jonques et les sampans dépourvus de bons apparaux de mouillage vont se réfugier dans certaines criques voisines,notamment à Port Aberdeen.

Hong Kong est un port franc,l'un des plus importants du monde,et la grande base navale britannique d'extrême-orient.C'est le grand entrepôt de la Chine du sud,le principal centre de redistribution de marchandises d'Europe à destination de l'extrême-orient et vice-versa.Les cargaisons transbordées et réexpédiées dans son port sont variées:farine,riz,sucre,thé,poissons,lait condensé,opium,allumettes,coton et cotonnades,chanvres,peaux,fers et aciers,charbon,ciment.

Les principales cultures de la colonie,entièrement aux mains des chinois,sont le riz,les légumes et la canne à sucre.

L'industrie la plus importante est celle de la construction navale;les indigènes font des cordages et des meubles en bambou.Il existe des raffineries de sucre,des cimenteries,des brasseries,des fabriques de bonneterie.La pêche occupe une nombreuse population.

L'aspect de l'île de Hong Kong est pittoresque mais aride.L'île se compose principalement de chaînes rocheuses dont le point culminant est le pic Victoria(559m)

La ville de Victoria(Chung Wan) s'étend sur la côte nord.De belles routes permettent de faire diverses promenades notamment au pic Victoria d'où l'on domine la rade,à Repulse Bay,plage magnifique,et autour de l'île(27 miles).Un service de ferry boats relie Hong Kong à Kow Loon.

Enfin Hong Kong est proche de Canton,la grande ville de la Chine du sud,et de Macao,colonie portugaise fondée en 1557,Monte Carlo de l'extrême Orient.

1er Mai.

Arrivée d'une escadre américaine ("Los Angelès",croiseur armé de 9 pièces de 203),deux porte-avions,nombreux torpilleurs.Les porte-avions sont du type "Franklin".Le croiseur n'a pas de hublots,il est gris foncé.Ses ponts sont bien dégagés.

3 Mai

10h Appareillage.Route sur SHANG HAI.

4 Mai.

Beau temps mer calme ,température en baisse

5 Mai.

09h30.Messe

12h.On aperçoit la côte à bâbord,l'eau devient jaunâtre.

16h.Mouillé à l'embouchure du Yang Tsé Kiang,à proximité d'un bateau-feu.Fond:8,8m.Eau très sale,jaune,fort courant,ciel couvert.

6 Mai

06h30.Appareillage.Mer calme.Fort courant.Le destroyer anglais R 74 nous suit,et nous dépasse.

13h30.Aux postes de mouillage.Nous remontons le WHANG POO.Rives vertes,usines sur les deux rives. Quantité de jonques et de sampans.

Mouillé Bâbord puis appareillage .Mouillé tribord.Viré doucement.....puis redescente du Whang Poo.Amarré sur deux coffres à couple du H.M.S."New Foundland",beau croiseur.

Nombreux bateaux américains.Croiseurs de 10.000 tonnes,croiseurs légers,torpilleurs,L.S.T. Très nombreux cargos américains,quelques anglais,très peu de remorqueurs ici.

Torpilleurs japonais désarmés le long du Whang Poo.Nous sommes mouillés devant la concession Française.Quand nous sommes passés,nous avons vu beaucoup de gens.

Shang Hai s'étend sur une longueur de plus de 6 milles entre Tunkou Check et l'arsenal,de King Nan,sur la rive gauche du Whang Poo,affluent du Yang Tsé Kiang,à environ 20 km de la mer à



vol d'oiseau.C'est le centre commercial le plus important de toute la Chine.

Le port est encombré de navires de toutes sortes,des sampans aux grandes jonques à cinq mâts et aux navires modernes de commerce de toutes nationalités.La ville comprend:

L'ex concession internationale.

L'ex concession française.

La ville chinoise est au sud de l'ex concession française,les faubourgs chinois sont répartis autour des anciennes concessions.Le développement de Shang Hai est relativement récent.A l'issue de la guerre dite de l'opium en 1842 ,cinq ports furent ouverts en Chine au commerce européen qui depuis plus de deux cents ans se faisait dans la seule ville de CANTON.: CANTON, AMOY,FOU TCHEOU ,KING PO ,et SHANG HAI ,qui n'était encore qu'une cité de médiocre importance.Le droit d'y établir des consuls fut en outre accordé par la Chine.

Après la Grande-Bretagne(1842) et les Etats-Unis (1843) la France signa avec la Chine en 1844 une convention dite "traité de whang poo "nous accordant de " louer dans les ports ouverts des maisons et des magasins,d'affirmer des terrains et d'y bâtir des maisons,des magasins,des églises,des hopitaux,des hospices,des écoles,des cimetières"

Notre premier consul arriva à SHANG HAI en 1848. Le terrain sur lequel il nous avait été permis de nous établir se trouvait au bord de la rivière.Il était par conséquent d'un accès facile,mais marécageux,sans végétation,et servait de dépotoir à tous les résidus de la ville chinoise.

Un accord fut signé en 1849 avec le TAC TAI ou gouverneur de Shang Hai,réglant diverses difficultés.Notre concession ne cesse dès lors de se développer à tous points de vue,gérée par un conseil municipal placé sous le contrôle du consul,défendue par une police et des troupes françaises.Comprenant à l'origine 45 hectares ,elle finit par en atteindre 1022 par des accroissements successifs.en 1861,1900,1924.En outre quatre établissements furent créés hors de la concession:KIOUSIN,TONK DOU,ZI KA WEI et CHAPEI.

La concession internationale,de son côté,formée en 1853 par la fusion de la concession anglaise et de la concession américaine,se développa rapidement,atteignant une étendue double de la concession française,bordée au nord par le faubourg de Paobnou et la rivière de Soochow Check qui la sépare de Chapei,à l'ouest par le territoire chinois,ausud par la concession française,à l'est par le Whang Poo.La France avait dans la concession internationale les mêmes droits que les autres puissances.

Pendant la seconde guerre mondiale,sous la pression des japonais,le gouvernement de Vichy ouvrit des négociations avec le gouvernement de Nankin en vue de la remise des concessions.En fait la Chine a pris le 1er Août 1943 l'administration de la concession française.D'autre part la concession internationale a été occupée par les japonais en guerre avec les américains et les anglais et ceux-ci ont renoncé au régime des concessions en Chine au profit du gouvernement de CHANG HAI CHECK.La thèse française actuelle est que tant qu'un nouvel accord n'a pas été conclu entre le gouvernement français et le gouvernement chinois,les français conservent en Chine une situation juridique antérieure.Des négociations sont en cours pour la fixation du nouveau régime

Il convient toutefois de ne pas oublier que les concessions prennent leur origine dans le désir des chinois de "parquer les étrangers",qu'elles sont entièrement l'oeuvre de ceux-ci,et que nombreux sont les chinois qui en ont bénéficié,tant pour leur prospérité que pour leur sécurité personnelle.Shang Hai est une création dont les étrangers et notamment les Français peuvent être particulièrement fiers.

Si la cité chinoise a conservé son caractère archaïque et pittoresque avec ses rues étroites et grouillantes,ses artisans,ses marchands ambulants,ses temples,ses maisons de thé,la ville étrangère dès la Bund qui borde le Whang Poo fait figure de ville moderne avec ses buildings (hôtels,banques,clubs),ses larges avenues(Nankin Road),ses tramways,ses voitures,ses jardins,son hippodrome,son quartier résidentiel.Foochow road est le centre de plaisirs pour les riches chinois (maisons de thé,théâtres)

L'ancienne concession française bordée au nord par l'avenue FOCH,au sud par la route de ZI KA WEI est traversée d'est en ouest par l'avenue JOFFRE.Son université de l'aurore dirigée par les jésuites,son hopital,son cercle sportif,sont réputés dans tout l'extrême-orient.De nombreux marchands de curiosités résident dans l'avenue des deux républiques.Enfin,aux portes de Shang Hai,Zi Ka Wei rassemble de nombreux établissements des Pères Jésuites,observatoire qui grâce à son réseau de correspondants,suit la marche des typhons et permet ainsi à de nombreux navires de les éviter.

En 1932,la population de Shang Hai s'élevait à plus de deux millions et demi d'habitants dont une cinquantaine de mille étrangers.La concession internationale était peuplée d'environ 900.000 H.La concession française comptait plus de 300.000 H

Pendant la guerre sino-japonaise,Shang Hai a été occupée par les japonais.Le 10mars1945,à la suite des évènements du 9mars en Indochine,ceux-ci désarment les troupes françaises cantonnées dans la concession.La capitulation du Japon a libéré la ville,comme tous les territoires qu'occupaient les japonais

Shang Hai est sous la loi martiale.Les personnes doivent s'arrêter sur sommation d'une sentinelle chinoise. Il y a un couvre-feu très effectif de minuit à cinq heures du matin.

J'avais écrit à un cousin germain de mon père,Prosper GIFFARD,installé à TIEN TSIN depuis environ cinquante ans,pour lui faire part de mes prévisions d'escale en Chine.Il m'a répondu aussitôt et m'a donné l'adresse de son beau-frère,Monsieur CORMIER,frère de son épouse,installé à Shang Hai.Je suis allé à l'adresse indiquée et j'ai été accueilli par des gens charmants,"Ton mé" et tante Marthe,comme les appelle ma cousine COLETTE,actuellement à Tien Tsin et que je ne connais que par des photos d'avant guerre.J'apprends que Colette est mariée à un militaire,Roger RIVARD.Je trouve qu'elle s'est mariée trop vite; tante Marthe et "Ton Mé" m'ont en effet montré des photos



récentes:Colette est ravissante !

Retour à bord.

Le croiseur britannique qui est à bâbord est un croiseur léger:Trois tourelles triples de 152, huit 102 A.A,six tubes lance-torpilles de 533.8.000 tonnes ,33nds et une ceinture de protection.

Mercredi 15.

Appareillage à 09h avec passagers.Descendu le Whang Poo.Rencontre d'un 10.000 t américain qui remonte.Pris le Yang Tsé à 10h45

14 h Le pilote quitte le bord. Mer jaune

Jeudi 16.

Instruction exercices,mer calme
12h. Lepoint nous place à l'entrée du détroit de FORMOSE.

Vendredi 17

Beau temps mer calme.Route au sud ouest.
16h45 Naissance de TI -HAI "Juliette".L'heureuse maman et son bébé se portent bien.C'est une "Première" pour le "Duquesne".

Samedi 18.

15h Baptême de TI-HAI sous les canons de la tourelle 1 Sirènes et cloche.
Parrain: Le commandant.Marraine: Une passagère .Le papa est très intimidé!
Après le baptême,séance récréative par petits annamites .Beau temps ciel bleu mer calme .Le point à midi nous place au S.E.d'HAI NAN.

Dimanche 19

07h30 .Arrivée au mouillage de "La Noix"
09h Le"Jules Verne" nous accoste à bâbord

Lundi 20

14h Appareillage,passé entre rochers,mouillé à la sortie.On attend un L.S.T. avec passagers
16 h L.S.T. en vue,essaie d'accoster,fait bouchon. On appareille,on mouille à l'intérieur pour embarquer les passagers et les bagages de 19h à22h.Le L.S.T. repart.

Mardi 21.

04h Appareillage.Beau temps belle mer.On avance les montres de une heure.

Mercredi 22

Mouillé en baie de Nha -Trang.à 15h.
15h45.Le "Tourville" arrive au mouillage.
17h30 Appareillage,Exercices de projecteurs avec "Tourville".Aujourd'hui nous avons parcouru plus de 20.000 Milles depuis notre départ de Brest.

Jeudi 23.

17h45.Arrivée au Cap Saint Jacques.Mise en ordre des bagages.

. Vendredi 24.

Il a plu énormément dans la nuit.Débarquement des passagers qui doivent rester au Cap Saint Jacques dans la matinée.
14h30 .Appareillage.Pluie,violents grains sur la rivière.Amarré au quai d'honneur de 19h à 20h.Débarquement des passagers

Samedi 1er Juin

13 h30 .Appareillage.Descente de la rivière jusqu'à 18h30

Dimanche 2.Beau temps mer calme.**Lundi 3.**Postes de combat à 09h45**Mardi 4.**Mouillé à "La Noix" à 07h**Vendredi 7.**

08h. Appareillage.Route sur Tourane avec passagers civils et militaires.

Samedi 8.

06h.Mouillage à Tourane.Orages et grains dans la soirée.Embarquement de passagers

Dimanche 9

0h30.Appareillage.Beau temps,ciel étoilé,clair de lune.Route sur Nha-Trang.

16h Arrivée au mouillage

Lundi 10.

09h30 .Appareillage.Beau temps,mer calme.

Mardi 11. Arrivée au cap Saint Jacques.

Mercredi 12. Appareillage à 11h.On remonte la rivière....Soleil et nuages noirs.

17h.Amarrage au quai d'honneur.

Samedi 15. Discours d'adieu émouvant du C.V. QUEDEC,remplacé par le C.V. FAURE.

22h.Un QM chauffeur tombe à l'eau;Entraîné par le courant il n'est pas retrouvé.

Mercredi 26

13h.Appareillage.Descente de la rivière.Accostage difficile d'un L.C.I. au cap Saint Jacques.Beau temps mais vent fort.

Jeudi 27.Mouillage à Nha-Trang à 16h30.

Vendredi 28.

14h10.Permissionnaires.Je suis de patrouille;les camions de la Légion nous attendent au débarcadère...En route sur Nha-Trang . Le "Duquesne" est mouillé en face de Cauda.Curieuses pêcheries avec filets carrés.Je n'ai pu visiter le musée de la mer . Eau très claire , extraordinairement claire.

Samedi 29.Appareillage à 17h30.Mer calme.

Dimanche 30.Beau temps avec grains .Mer calme.

Lundi 1er Juillet

08h.Mouillé devant la baie d'Along

08h30.Appareillage.On rentre dans la baie pour mouiller à "la Noix".Fort courant.

Dimanche 7 Juillet.

17 h.La "Gazelle",mouillée devant Hong Hai,ouvre le feu sur la crête 105 ou se rassemblent des rebelles armés.Le "Duquesne" met la compagnie de débarquement à terre.Le soir,le village annamite est en feu.

Lundi 8.Nuit calme.

Mardi 9.Retour de la compagnie de débarquement.

Dimanche 14 Juillet.

05h30.Appareillage.Route sur Saigon.

Retrouvé Bob Le Révérend,connu au collège de Valognes.Il est journaliste au journal de l'armée,"Caravelle".Il était sur le L.S.T. qui le ramenait d'Hanoi.

Lundi 15.Beau temps ,mer calme.

14h45.Mouillage à Nha-Trang.Retrouvé Maurette et Métayer,de Valognes.Appareillage dans la soirée.

Mercredi 17.

14h30.Arrivée au mouillage



18h Charmante surprise:Colette et Roger Rivard viennent me voir à bord.Elle est encore plus belle que sur ses photos! Simple ,élégante,souriante ,agréable,c'est un vrai plaisir de se trouver en sa compagnie; Les copains m'envient :"Ou as tu déniché une aussi jolie cousine.? "

Dimanche 21.J'ai invité Colette et Roger à bord.

Dimanche 28.

Petite visite de Colette et Roger car je suis de service.Colette et Roger ont embarqué à CHING WANG TAO sur le croiseur "Suffren" pour rejoindre Saigon et la France car Roger quitte l'armée pour fonder une société de transport à Bordeaux ou il a de la famille.Ah ! si le "Duquesne" avait été dans le nord de la Chine à la place du "Suffren",j'aurais connu le pays où est née Colette,ou elle a passé son enfance!



Mercredi 31.

Colette et Roger viennent me dire "Au revoir".

14h30.Appareillage. Point "A";(On place l'étrave dans la vase de la berge,le courant fait pivoter le bateau ,cap vers la sortie.)

Descendu la rivière avec 940 soldats.

19h.Mouillé à Gangio (cap saint Jacques). Fort vent,fort courant.Accostage de L.C.I.

Jeudi 1er Août.

06h. Appareillage.On vire tribord." Ancre haute et claire."....puis on mouille bâbord.!

C'est un prisonnier annamite qui s'est jeté à l'eau ;on le repêche au moment où il allait se

noyer.Viré bâbord,route sur Nha-Trang en longeant la côte pour la première fois.Vitesse 20 nds.Arrivée au mouillage à 18h30.

Vendredi 2.

17h30.Appareillage.Route sur Tourane.On longe la côte.

Samedi 3.

11h30.Arrivée à Tourane,mouillé bâbord.Ciel gris mer calme,embarquement de soldats

14h30.Appareillage.Route sur la baie d'Along.

Dimanche 4.

08h30 Tir de 37 sur rocher

09h30.Arrivée au mouillage.Mouillé bâbord.Débarquement des passagers terminé à 16h30

Mardi 13.

05h45.Appareillage avec passagers civils et militaires.Route sur Nha-Trang.

Mercredi 14.Arrivée à Nha-Trang à 16h après avoir longé la côte à 22nds.

Jeudi 15.S.O. du Dimanche.Visite du musée de Cauda.

Vendredi 16.

06h.Appareillage.On longe la côte.Route sur Saigon.

11h.On passe entre Poulo Cecir de Mer et la côte.Beau temps mer calme,vent assez fort,grains.Ciel couvert à partir de 15h.

18h.Arrivée au cap Saint Jacques.Mouillé à Cangio à 19h.Le "Pasteur" n'est plus là,Colette et Roger non plus,probablement.

Samedi 17

05h30.Appareillage.Remonté la rivière.Point A.Amarrage tribord à quai à 10h.

Le "Pasteur",parti le 9 ,arrive à Toulon dimanche 25.

Mardi 3 Septembre.

09h. Appareillage.Croisé le "suffren" dans la rivière.Mouillé au cap Saint Jacques à 12 h.

Mercredi 4 .

06h30.Appareillage.Route sur Nha-Trang.Beau temps ,mer belle,22nds. Arrivée au mouillage de Cauda à 16h.

Vendredi 6.

07h.Postes de combat 203.

14h.Appareillage.Postes de combat C.A.avec deux SEAFIRE.Mouillé à Port Dayot à 17 h.

Lundi 9.

16h30.Appareillage.Beau temps;mer belle,on suit la côte.

17h.On aperçoit un sampan.Les occupants gagnent la côte après avoir mouillé.Le Cdt en Second m'envoie au télépointeur de 203 pour surveiller les criques.Aperçu un autre sampan sans mâts dont les occupants se jettent à l'eau.

1ère passe par bâbord sur le sampan: minable.

2ème passe par tribord:un peu mieux pour les 75.Les 40 tirent bien,le sampan est coulé

Mardi 10.Mer calme,ciel gris.

Mercredi 11 .

07h30 .Arrivée au mouillage de " la noix "

Jeudi 12 .

Nous attendons un typhon;on allume,S.O. à la mer pour la machine.Rentré les tentes et les tangons; hissé les embarcations.Nous sommes mouillés à 270m des cailloux.

Vendredi 13 .Nous attendons toujours le typhon.Le L.C.I. 102 apporte le courrier.

Samedi 14.S.O. à la mer;Fort vent,grains.

Dimanche 15.Repris le service ordinaire au mouillage.

Mercredi 18. Embarqué 150 passagers.

Vendredi 20.Appareillage à 05h30.Beau temps ,mer calme.

Samedi 21.Beau temps ,mer d'huile,longé la côte. Mouillé en baie de Cam Ranh à 14h30.Baignade.

Dimanche 22.Appareillage à 06h40.Vitesse 20 nds.Arrivée au mouillage au cap Saint Jacques à 16h.

Lundi 23.Remonté la rivière dans la matinée.Point A .Amarré à couple du "Suffren".

Jeudi 3 Octobre.Dernière sortie à Saigon (Phu-My)

Vendredi 4.

09h;Appareillage.Descente de la rivière.Arrivée au cap St Jacques à 12h.Adieu au pilote

En route vers la France à 12nds.On retarde les montres de une heure.

19h.On passe devant Poulo Condore.

Samedi 5.Beau temps,mer calme,Route au 193.Achipel en vue à bâbord à 19h.(iles Ananbas)

Dimanche 6.

06h30.On augmente progressivement l'allure jusqu'à 21nds.On aperçoit la terre à 07h.Beau temps,mer calme.Longé la côte à tribord.Croisé quelques pétroliers et un cargo mixte.

Lundi 7.

02h Vent,mer calme,toujours dans le détroit,18nds.

10h .Terre à bâbord à 27.000m (Télépointeur sur phare).On longe la côte N.E. de Sumatra
16h ;On passe entre la pointe Alchem et l'ile de Pulo Weh.Ile verdoyante ,quelques fumées
17h.On vient sur bâbord après avoir dépassé Sumatra;route au 268.Légère houle,beau temps

Mardi 8.Ciel couvert,mer calme.On retarde les montres de une heure.

Mercredi 9.Mer calme,grains.

Jeudi 10

03h;On aperçoit les feux de Ceylan.

08h;Arrivée à Colombo. Salué la terre de 21 coups de canon.Embossé entre deux coffres.

Vendredi 11.Permissionnaires le matin pour le 1er tiers.Acheté deux éléphants.Pluie.

Samedi 12.

09h30.Aux postes d'appareillage.Pluie.Appareillage.Les anglais saluent lorsque nous larguons le coffre.Pluie.

Dimanche 13.Ciel couvert.Route au 285.16 nds.Messe sur la plage Arrière à 08h30.

Nous prenons le chenal des 8 degrés.

13h30.MINIKOI,île corallienne,par tribord.Basse sur l'eau,un phare blanc au milieu.

Grains,ciel couvert,nuages bas.

Lundi 14 .Beau temps ,mer calme.Route au 285.16 nds.

Mardi 15 .Beau temps,mer calme 16nds.Retardé les montres de une heure.

Mercredi 16.SOCOTORA en vue par bâbord,environnée de nuages,vers 11 h.Venu au 265.après passage.

Jeudi 17.Beau temps,mer calme,16nds.Route 265.On retarde les montres de une heure

15h30.Croisé un magnifique paquebot hollandais.

Vendredi 18

05h30 Branlebas.Vitesse réduite,on voit la côte.Nous sommes derrière le "Tourville".

Accostage impressionnant à l'extrémité de la digue,pour mazouter.Le "Tourville" mouille en rade de Djibouti.Calme plat,ciel bleu.NOMBREUX boutres dans le port.

Sorti à 15h45.NOMBREUX permissionnaires dans deux chalands à sel remorqués.



DJIBOUTI est très petit ,un peu de verdure,peu d'animation.Magasins assez rares,épiceries bien ravitaillées en liqueurs,restaurants bondés.On peut se caser mais ce n'est pas sans mal.Retour à bord à 20h30.

Dimanche 20.

06h.Appareillage.Battu en arrière entre "Tourville" et le "Malgache". En avant 140 tours.

Passé à quelques mètres du "Malgache".Longé la côte des Somalis,désertique,brûlée,en

terrasses.

09h.On aperçoit la côte d'Arabie.On passe le détroit de Bab el Mandeb à 10h30.Côte élevée à tribord,désertique.Iles sauvages,quelques cabanes.Petit poste avec vigie perdu au milieu d'une île.Route au 320,18 nds.Il fait chaud.Température de l'eau: 33° .

Le soir,nombreux bancs de poissons,serrés.Longues traînées phosphorescentes partant de l'étrave.Bancs phosphorents.

Lundi 21. Beau temps,mer d'huile.Route au 320.

Mardi 22. Beau temps,mer très bleue.

16h30.Ile très plate par bâbord,avec phare.

17h30.On voit la terre à bâbord.

Mercredi 23.

06h30.Arrivée au mouillage à SUEZ.Beau temps,vent assez fort.On attend le pilote.

10h45.Appareillage,on prend le canal.Le mur qui soutient le sable s'effondre par endroits.

Equipes d'entretien au travail.

Terrain d'aviation à l'entrée (quadrimoteurs).Nombreux débris de petits cargos sur les berges.La rive d'Afrique est couverte de verdure par endroits,celle d'Asie est monotone et désolée.Nombreux camps de soldats à bâbord,trois terrains d'aviation de Suez à Ismailia

14h.Arrivée dans le lac AMER.Deux cuirassés italiens sont mouillés au fond.

15h.On avance dans le lac TIMSAH.Monument aux morts du canal.ISMAILIA a l'air accueillante.....mais nous sommes en quarantaine!

Jeudi 24.Toujours en quarantaine.Le P.A. anglais "Indomitable" passe le canal vers la mer Rouge.

Vendredi 25.La quarantaine cesse à 16h.

Samedi 26.

Embarquement de munitions.

Dimanche 27.

07h.Départ du bord pour excursion au Caire.Embarqué en taxis.Beau temps,belle route.

Canal à gauche,chemin de fer à droite.Beaucoup de verdure à gauche,la région a l'air bien irriguée.

09h.Arrivée au Caire.Visite du musée:merveilles!....En route pour les pyramides.Visite.

Descendu au SPHINX sur un bourricot.Repas au restaurant des pyramides.Visite de la mosquée de Mohamed ALI,très richement décorée.Visite des quartiers indigènes.

Le NIL avec des barcasses d'allure archaïque.Retour à 17h.Arrivée à Ismailia à 20h.

Lundi 28

06h.Appareillage,route sur Port-Said.Beau temps.

Mardi 29

08h30.Le destroyer anglais R.36(Chieftain) arrive à Port Said.

Mercredi 30.

10h.Appareillage.Salué la terre(21coups).La terre répond.Nombreuses barcasses de pêcheurs à la sortie avec voilure très importante.Route au 285.

Jeudi 31.Beau temps ,mer calme.Route au 285.

Vendredi 1er Novembre.Beau temps,mer calme,route au 285.Légère houle par Bd arrière

13h.On aperçoit Malte.Retardé les montres de une heure.

Samedi 2.Beau temps ,mer calme,côte d'Afrique à bâbord.

Dimanche 3.

08h.Arrivée à Alger.

Mardi 5.

09h.Appareillage;route sur Toulon.

Mercredi 6.Arrivée à Toulon,amarrage aux appontements de Milhaud.Vu Jacques Yvetot

qui prépare son P.C.B,puis départ en permission.

Au cours de cette permission je peux revoir toute la famille et mesurer l'importance des dégâts causés par les combats de la libération.



Deuxième mission en Indochine

Samedi 21 Décembre.

09h30.Appareillage. Quitté le quai des machines avec remorqueurs.Franchi la passe à 10h30.Beaucoup de temps,mer calme.Route sur Alger à 20 nds.

Dimanche 22.

Retardé les montres de une heure.Arrivée devant Alger à 06h30.Appareillage pour Bône à 16h30.

Lundi 23.

Arrivée au mouillage à Bône à 07h30.Embarquement de parachutistes,de bagages,de munitions .(en musique)

16h30.Appareillage.Une vedette rapide de l'aviation fait le tour du "Duquesne"."au revoir" Route sur Port Saïd.

Mardi 24.Beau temps mer assez forte.Vent arrière.

Mercredi 25.Beau temps ,mer calme.

Jeudi 26.Arrivée à Port Said à 10h30.

Vendredi 27.Appareillage à 07h30.Pris le canal;passage rendu pénible par le vent de sable.Deux échouages.Arrivée à Ismailia vers 17h.

Samedi 28.Appareillage à 07h30.Arrivée à Suez à 12h. Navigation en Mer Rouge à 18 nd

Dimanche 29.Beau temps,mer calme.Pris la tenue coloniale.

Lundi 30.S.O. à la mer.20nds.

Mardi 31.Arrivée à Djibouti à 07h.Accostage en musique

Mercredi 1er Janvier.1947.

Appareillage à 06h.Route sur Tricomali à 16nds.

Dimanche 5.

Croisé paquebot anglais à 23h.

Lundi 6.

Ennuis sur le palier Bd (machine avant).Réduit à 50 tours pendant quelques heures.Repris ensuite route à 15nds.

Mardi 7.

On longe la côte par bâbord à partir de 11 heures (Ceylan)

Mercredi 8.

La machine stoppe trois fois de 0 à 1 h....et repart.

08h.Arrivée en rade de Trincomali.Accosté bâbord à quai pour mazouter,puis pris un coffre à 16h.

Samedi 11.

06h." Aux postes d'appareillage "mais on ne peut appareiller avant 08h à cause d'une pompe à huile récalcitrante.Route sur Singapour à 20 nds.Mer agitée.

Dimanche 12.

Beau temps ,mer calme.

Lundi 13.

On aperçoit la terre à 04h.Pas de feu.Beaux temps,mer calme.

Mardi 14.

Mouillé en rade de Singapour à 13h.Embarqué vivres et munitions.

Mercredi 15.

Appareillage à 07h et accostage à un point pétrolier pour mazouter.

16h30 ." aux postes d'appareillage"....on quitte le quai à 17h15.Route sur Saigon.

Vendredi 17.

07h.Arrivée au Cap Saint Jacques à 07h.On remonte la rivière.Accosté bâbord à quai au port de commerce à 11h30.

Mercredi 5 février

Apéritif d'adieu sur le"Suffren",puis appareillage à 14h.Nous descendons la rivière et nous mouillons au Cap Saint Jacques après avoir croisé l'"Île de France".

Jeudi 6

Appareillage à 07h.Nous croisons le "Champollion"à 07h45.

Samedi 8.

Arrivée au mouillage à 07h30(la Noix).Débarqué les passagers sur le cargo"Capitaine Do Phuu six "qui appareille à la tombée de la nuit.

Dimanche 9.

Appareillage à 10h.Brume.

Lundi 10.

Mouillé à Tourane.

Vendredi 14.

On change de mouillage pour appuyer un nettoyage de la région.Tirs de 75.(8 coups dans la matinée,2coups d'éclairants la nuit)

Mardi 18.

Appareillage à 18h.

Mercredi 19.

Gros temps,nuit agitée.

Jeudi 20.

Mouillé au Cap Saint Jacques à 09h20.Remonté la rivière;amarrage à Saigon

Samedi 1er Mars.

Appareillage à 10h30.Descendu la rivière.

Dimanche 2.

Mouillé devant Cauda (Nha Trang) à 07h30.Appareillage à 14h.Route sur Tourane.Nous rencontrons la brume à 23h.

Lundi 3.

Mouillé à Tourane à 08h.

Mercredi 12.

16h30.Appareillage,mouillé à 17h50 (mouillage du Lutin)

Jeudi 13.

06h15.Appareillage.Mouillé au S.O.du mouillage précédent.Tirs à 08h.

18h.Appareillage.Mouillé plus au Sud à 18h30.Nous avons tiré 100 coups de 75.

Vendredi 14.

Je suis de veille de 23h à 04h.Nous découvrons un sampan,à peine perceptible.Allumé le projecteur.On met la vedette à l'eau pour aller chercher le sampan qui est ramené à bord 17h40.Appareillage.Mouillé à 18h25.

Samedi 15.

Pas de tirs."Gaby n'a rien pour Gilbert mais attaque Papillon"

Dimanche 16.

08h. Appareillage,on remonte vers la baie du Lutin.Mouillé à 08h30.Pas de tirs.

Progression des troupes vers Quing Nom occupé à 11h.

Lundi 17.

Appareillage à 14h,route sur Tourane.

Mercredi 19.

Au mouillage de Tourane,le capitaine nous réunit au bureau artillerie pour nous dire que nos 75 n'ont pas mal tiré et nous explique l'opération.30 tués chez les soldats sur les 3.000 qui participaient à l'opération.

Mercredi 26.

Appareillage à 19h.Route sur Dong Hoi.Les L.S.T. et dragueurs sont partis avant nous.

Le "Dumont d'Urville" appareille un peu avant nous,le "Tourville" appareille après avec Amiral et Général.Nous avons 500 hommes de troupe avec jeeps et L.C.V.P.

Jeudi 27.

Arrivée devant la côte au lever du jour.Postes de combat à 07 h.Mouillé à 07h30.

09h.Les 75 ouvrent le feu devant Dong Hoi.A la fin de la journée nous avons tiré 233 coups de 75.Le débarquement s'est effectué sans pertes,dégâts matériels seulement.

Le débarquement a été rendu difficile par les rouleaux.Un L.C.V.P. a été échoué,le L.S.T. 383 a sa porte immobilisée.

Vendredi 28.

Dans la matinée,tiré 56 coups de 75 sur demande de la terre.Appris qu'il y a un tué,plus au nord.Un "mosquito" a dû se poser sur la plage(occupants légèrement blessés)

11h30.Le "Tourville" qui était parti hier au début de l'après-midi revient; il nous confie l'amiral,le général et leurs états-majors....et repart.

16h45.Le général quitte le bord,embarque sur l'Annamite" qui appareille aussitôt.

17h30. On fait rompre du poste de veille.

Samedi 29.

16h45.On remonte au nord pour arriver à l'embouchure de la rivière au nord de Dong Hoi à 18h.Mouillé tribord.On voit le "mosquito "posé sur le ventre sur l'étroite plage.

Jeudi 3.

07h45.Accostage d'un L.C.T.avec l'Amiral GRAZIANI,quelques soldats et deux jeeps.

08h. Appareillage,ciel gris ,mer calme.Route sur Tourane .Mouillé à 15h30.Nous débarquons les soldats et les jeeps.

18h45.Appareillage,route sur Nha Trang.

Vendredi 4.

12h45.Arrivée au mouillage.

Après quelques missions de surveillance,nous rentrons à Saigon.

Mardi 15.

Embarquement du R.B.F.M. Arrivée du drapeau à 17heures.

Mercredi 16.

Appareillage à 09h30.Arrivée au Cap Saint Jacques à 12h30.On débarque le Pilote.

Adieu Adieu Indochine.Nous arrivons en vue de Poulo Condor à 19h.

Jeudi 17.

Nous entrons dans le détroit de Malacca.

Vendredi 18.

06h30.Nous passons devant Singapour.

20h.Retardé les montres de une heure.

Samedi 19.

12h.On a passé la ligne Pulo Penang Pointe d' Achem.Terre en vue jusqu'au coucher du soleil.

Dimanche 20.

Retardé les montres de une heure.

Lundi 21.

06h. En vue de Trincomalé. Pris le coffre à 11h. (on attendait la sortie d'une escadre anglaise: deux torpilleurs, deux croiseurs, deux porte-avions).

Sorti à terre de 16h à 21h30.

Mercredi 23.

04h45. Branlebas. Appareillage à 06h. Largué le coffre. Escadre anglaise mouillée à la sortie.

En vue de la côte toute la journée. Beau temps, vent assez fort. Aperçu un souffleur à 11h

Vendredi 25.

Retardé les montres de une heure. 17nds.

Dimanche 27.

Retardé les montres de une heure;

Lundi 28.

23h. Nous passons au sud de Socotra.

Mardi 29.

En vue du cap Guardafui à 07h. Retardé les montres de une heure.

Mercredi 30;

06h. En vue de la côte du Yemen. Mouillé et embossé à "Steamer Point" à 08h30.

Vendredi 2 Mai.

Appareillage à 05h30. 18,5 nds. Passé le détroit de Bab el Mandeb à 11h.

Dimanche 4.

Beau temps, mer calme, île par bâbord à 12h30.

Lundi 5.

06h30. Mouillé à Suez. Retardé les montres de une heure.

17h. Arrivée à Port-Said.

Jeudi 8.

08h. Appareillage. Salut de 21 coups de canon.

Vendredi 9. Route sur Alger. 16 nds. Retardé les montres de une heure.

Samedi 10. Beau temps, mer d'huile.

15h. En vue de Malte

15h30. Nous passons devant La Valette.

23h30. Nous passons au nord de Pantellaria.

Dimanche 11. Nous suivons la côte d'Afrique.

Lundi 12. Arrivée à Alger vers 07h.

Jeudi 15;

Appareillage à 11h30. Route sur Toulon. 20nds.

19h15. "Un homme à la mer". Il s'est jeté à l'eau de l'arrière, dans les remous des hélices.

Le factionnaire a largué la bouée aussitôt.

Recherches vaines.

Vendredi 16.

Arrivée à Toulon.

Le "Duquesne", lancé à Brest et achevé en 1928, a terminé sa carrière car, si l'artillerie est en excellent état, la machine est bien fatiguée. L'Etat-Major de la marine prend la décision de le désarmer. Il continuera à servir comme bâtiment base en Afrique du Nord.

Je quitte le bon vieux "Duquesne" le 1er Août 1947. Mon équipe a soigneusement rangé les téléphones dans le P.C.203. Tout est propre, net mais immobile et je ferme doucement la porte.

CHERBOURG

Après de grandes vacances dans la Manche pendant lesquelles j'ai eu la joie de revoir ma cousine Colette et son mari Roger,je dois rejoindre le dépôt de Cherbourg,en attente d'affectation.

Je suis provisoirement affecté au G.B.R.(groupe de bâtiments de réserve).Je me présente au commandant,l'officier des équipages CUDENNEC,mais je me demande ce que je suis venu faire ici!

J'apprends que nous attendons des bateaux qui doivent être livrés par les allemands.Et un beau jour,les bateaux arrivent dans le port de Cherbourg.Il y a:

8 dragueurs

2 tenders d'aviation,destinés à repêcher des hydravions

1 bâtiment base de sous-marins, le SAAR .



Remise de bateaux allemands à Cherbourg.

Je suis chargé de recevoir les clés, de la main de chaque officier chargé de la remise. Tout se passe bien mais je comprends leur état d'esprit. C'est triste pour tout le monde. Les équipages allemands ont noyé leur chagrin dans le schnaps et la propreté laisse à désirer. La plupart des postes radio sont saccagés. Un fil pend au plafond de chaque pièce, les douilles ont été arrachées un peu partout.

Pourvu qu'ils n'aient pas prévu de sabordage ! J'ai trente trois hommes pour m'occuper de ces bateaux, vérifier l'état des fonds, vérifier qu'il n'y a pas de vanne ouverte. Quand on sait tout ce qui peut se passer, on n'a pas l'esprit tranquille !

J'ai choisi une chambre en excellent état mais je ne dormais pas beaucoup au cours des premières nuits. Le matin, au lever du jour, je faisais rapidement d'un œil inquiet le "tour de rade" pour vérifier que mes bateaux étaient toujours dans leurs lignes d'eau.

Nous découvrons chaque jour le matériel. Les dragueurs ont une machine alternative à vapeur remarquable. Le tender d'aviation que je visite en premier a des propulseurs extraordinaires : des propulseurs cycloïdaux. Ce sont des pales situées sur le pourtour d'une circonférence ; ces pales plongent verticalement et prennent une inclinaison variable par rapport à la tangente à la circonférence. Ce système permet des évolutions très rapides lorsque le bâtiment est stoppé pour hisser un hydravion. L'ingénieur mécanicien HANSENNE, qui visite le bateau, est heureux de trouver la documentation que je lui fournis et qui vient d'un article de la revue "Marine" ! Le bâtiment base "SAAR" que la Marine Nationale baptisera "GUSTAVE ZEDE" a un caisson de décompression.

Mon rôle au G.B.R. m'a ouvert les yeux sur les progrès réalisés par les allemands dans tous les domaines. Et je n'ai pas tout vu !

A Cherbourg existe une école d'administration qui forme des officiers. Je n'ai pas encore décidé de quitter le corps navigant mais j'hésite car je ne tiens pas à rester sous-officier et l'école d'administration m'offre, si je réussis le concours d'entrée, une promotion rapide.

La voie classique qui peut faire de moi un officier des équipages demande plus de patience. Je prépare l'école d'administration pour augmenter mon niveau intellectuel. Le droit administratif a des propriétés soporifiques certaines et il faut beaucoup de volonté pour continuer.

Un beau jour j'apprends que je suis désigné pour la préfecture maritime de la Première Région ; c'est la Préfecture Maritime de Cherbourg.

Je me présente au chef d'état-major ; l'entretien sera bref : "Je ne vous ai pas demandé, dit le C.E.M., nous avons ici le maître canonner Germain qui remplit les fonctions de venuemestre d'une façon remarquable, alors, dites-moi ce que vous désirez avoir comme embarquement, je m'en occuperai." J'apprenais donc que j'étais désigné pour m'occuper du courrier de la préfecture maritime. Cela ne me disait rien du tout. Et puis j'avais de bonnes raisons de retrouver de bons bateaux pourvus de canons et de conduite de tir : aucas ou je restais dans la marine navigante, il était plus intéressant pour moi de travailler dans une spécialité que je connaissais bien. Dans la rade de Brest, il y

avait le "JEAN BART" en carénage. Ce cuirassé de 35.000 T me tentait:c'était le frère du célèbre "RICHELIEU".

"Commandant,je serais heureux d'embarquer sur le "JEAN BART";"Telle fut la réponse que je formulai ,le petit doigt sur la couture du pantalon.Je faisais le demi-tour réglementaire après avoir salué quand j'entendis la voix du C.E.M.: "Ah,j'oubliais,puisque vous êtes là,je vais envoyer Germain en permission pour un mois.Vous remplirez les fonctions de vauquemestre en son absence."Je n'étais pas particulièrement heureux mais la devise "Valeur et Discipline"s'applique aussi à terre.

J'avais une Jeep à ma disposition et j'ai bien apprécié ce sympathique véhicule découvert à Casablanca en 1942 avec mon ami Henri Lacroix.

La désignation pour le "JEAN BART" est arrivée comme prévu(Merci Commandant) et si je n'étais pas particulièrement heureux de quitter une nouvelle fois mes parents,et toute la région que j'aimais bien,je me rendais bien compte que le moment du choix était venu."Adieu,Ecole d'Administration".

“ JEAN BART”

J'embarque sur le "Jean Bart" le 1er Février 1948.Voici ses caractéristiques:

Longueur:248m Largeur:35m50.35.000 t.Huit canons de 380.Neuf canons de 152.
150.000 .Chevaux.30 nds.

Le bateau est au bassin,en cours de modifications car la D.C.A. est considérablement renforcée et le supplément de poids nécessite l'installation de "bulges", boursouflures de la coque destinées à augmenter la flottabilité. Evidemment ces boursouflures sont savamment profilées par les ingénieurs du génie maritime.

Le "Jean Bart" montre donc sa coque ouverte et les ouvriers s'affairent lorsque j'emprunte , avec ma valise,la coupée de ce puissant vaisseau.

Je suis présenté au lieutenant de vaisseau De GROULARD,grand canonniere énergique et "fort en gueule".Affecté à l'artillerie de 380,je suis chargé du poste central en cours de montage.Je passe donc mes journées dans le P.C. ,assis sur une caisse pour faire des schémas, debout pour suivre les

explications de monsieur DANIELOU, ingénieur de direction de travaux compétent et sympathique . Ce poste à calcul mécanique a des installations robustes mais lourdes et encombrantes.Certaines cames sont impressionnantes.Les appareils de téléaffichage sont classiques car il n'est pas question de télécommander les 380.

Les plans d'installation ne sont pas d'utilisation facile en cas de panne et je suis amené à concevoir des carnets de schémas linéaires, un par chaîne de calcul. Les utilisateurs pourront ainsi intervenir plus rapidement.

Je pensais avoir un embarquement de durée normale sur ce bateau mais mon chef de service en avait décidé autrement.Je le voyais régulièrement lorsqu'il faisait sa ronde au P.C.380 et nous étions en excellents termes.Au cours d'une de ses rondes,il me dit brusquement: "Regnault, vous n'êtes pas breveté supérieur." "Non,capitaine,mais j'ai mon certificat de capacité, ce qui revient au même d'ailleurs j'étais responsable du P.C.203 du "Duquesne"."D'accord,mais c'est un Breveté Supérieur qui revient au "Jean Bart" et j'ai décidé de vous envoyer au cours du brevet supérieur.". Je reste sans voix car le cours du brevet supérieur est suivi à Toulon.....et dans mes projets figure en bonne place mon mariage, à Lesneven.Monsieur de Groulard poursuit "Croyez moi vous avez tout intérêt à faire ce cours, cela facilitera votre carrière." Il a raison mais c'est bien embêtant.

Le poste des maîtres m'a offert un beau cadeau pour mon mariage...et j'ai invité mon camarade de l'école de maistrance GALLET, fourrier.

J'ai quitté le "Jean Bart" sans beaucoup de regrets puisqu'il était toujours en achèvement.Je croyais dire "au revoir" à mon chef de service et à mes camarades , mais c'était un "Adieu".

COURS DU BREVET SUPERIEUR

"LORRAINE"



C'est un jeune marié qui franchit la coupée du "LORRAINE" le 1er Octobre 1948 !

Voici les caractéristiques du vieux cuirassé "Lorraine", mis en service en 1916:

Longueur: 166m Largeur :27m . 22.189 t

Il est armé de 8 canons de 340 en tourelles doubles et de 14 pièces de 138 en casemates. Il pouvait donner dans sa jeunesse une vitesse de 21nds.

L'école de canonage est installée à bord.

L'Officier directeur des cours du B.S. est un officier des équipages: "Jo" KERAMPRAN.

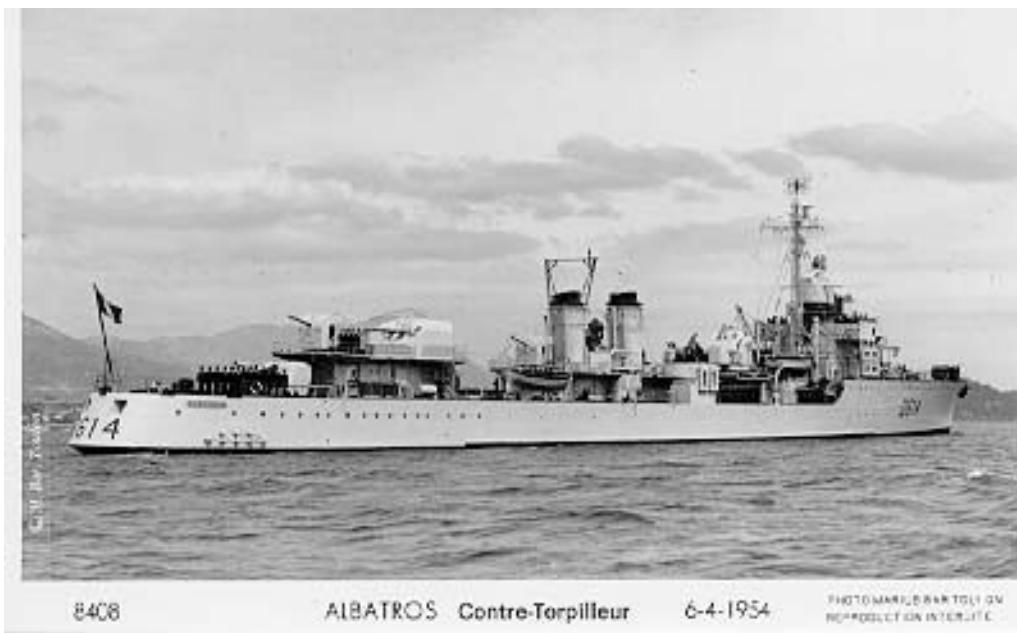
Energique et sympathique, il a une autorité naturelle. Il est secondé par le Maître Principal KESSLER, grand, figure avenante, excellent canonier. Les instructeurs ont le grade de maître. Plusieurs élèves, dont je suis, ont aussi le grade de maître. Cela ne pose pas problème lorsque l'instructeur sait reconnaître dans certains cas que mon expérience est supérieure à la sienne, alors je fais le maximum pour l'aider. Lorsque j'ai affaire à un prétentieux, je le laisse se débrouiller; c'est franchement éloigné de la charité chrétienne mais je n'ai jamais pu supporter la prétention.

Dire que je n'avais rien à apprendre au cours de B.S. serait très.....prétentieux !

J'ai appris beaucoup sur le matériel de D.C.A. récent, et sur la télécommande. Il y avait des tirs d'entraînement et ces tirs se faisaient sur les annexes de l'école de canonage car ce bon vieux "Lorraine" restait à quai.

A l'issue du cours de B.S. Je suis inscrit au cours de centraliste supérieur, qui dure deux mois et demi. Au moment des affectations, j'espérais retrouver le "Jean Bart" et la rade de Brest, mais la direction du personnel militaire, alertée par le responsable de l'école d'application de tir à la mer, me réservait une surprise. Je suis désigné pour l'"ALBATROS", bâtiment école d'application de tir à la mer, basé à Toulon.

"ALBATROS"



8408

ALBATROS Contre-Torpilleur

6-4-1954

PHOTO MARIE-BERTRAND
REPRODUCTION INTERDITE

C'est un contre-torpilleur mis en service en 1931.Voici ses caractéristiques à ce moment:

Longueur 129 m, Largeur 11 m94.2441 t.5 canons de 138 .64.000 chevaux.36nds.

Echoué en 1942 au cours de la bataille de Casablanca, il a été renfloué le 10 Décembre 1942 et mis en réserve spéciale.

Resté seul survivant des 18 contre-torpilleurs de ce type, l'"Albatros" ne fut pas réparé avant la fin des hostilités. Les réparations provisoires ont été effectuées en Décembre 1945 à Casablanca. Le bâtiment est entré en grandes réparations et modifications, à Toulon, en 1946 , 1947, pour en faire un bâtiment-école d'application de tir à la mer. Les chaufferies et cheminées avant ont été supprimées, réduisant la vitesse à 30 nds. Les pièces 3 et 4 de 138 et un affût triple de tubes lance-torpilles ont été débarqués. Installation de plates-formes d'essais pour diverses pièces d'artillerie, entre autres un 105 double à trois axes et un 75 double. Un nouveau télescope stabilisé au roulis est installé à la place des cheminées avant. Enfin un "repère de verticale" chargé de maintenir à l'horizontale le télescope quels que soient les mouvements de plateforme, et des postes à calcul dont un P.C.10.000 (celui des croiseurs de 10.000 t) sont installés à la place de la chaufferie avant. Ainsi modifié l'"ALBATROS" n'a pas belle silhouette et je ne suis pas particulièrement fier d'embarquer sur cette "baille" !

Je franchis la coupée de ce bon vieux bateau le 15 Juin 1949. Il est commandé par le capitaine de frégate DESTREMEAU.

Le chef du service "Artillerie" est le L.V. WALTER. Il m'informe que je remplace à la conduite de tir le maître Quillien qui a demandé à rallier le port de Brest.

Le chef du poste des maîtres est le P.M. mécanicien MAIX. Le Patron canonnier est le P.M. JOST. Quillien me présente son "bras droit": le quartier-maître BERDOUILLE. Compétent et dévoué, il me rendra grand service car il connaît bien le bord, l'emplacement des boîtes de jonction, de fusibles....et il sait changer rapidement les cames des postes à calcul. C'est très important à bord d'un bateau-école car les "charges" (c'est à dire la puissance utilisée dans le canon) varient en fonction de l'entraînement des élèves. Il y a changement de cames lorsqu'il y a changement de charge. Nous formerons une équipe solide.

Je ne peux être logé au poste des maîtres car toutes les couchettes sont occupées et je devrai attendre le départ de Quillien. Provisoirement, j'emménage dans le poste des aspirants, inoccupé. C'est un parallélépipède de tôle peinte placé entre la soute à munitions de 138 et la barre à bras. Je comprendrai rapidement que c'est un "trou à rats" au sens propre (si l'on peut dire) car les reliures des quelques livres emmenés avec mes affaires feront les délices de mes "visiteurs". Mais dans ce trou je ne suis pas dérangé. Il y a un petit inconvénient: le soleil du midi qui tape sur les tôles fait vite monter la température de ma "chambrette"et je n'ai plus qu'à empoigner les barreaux de l'échelle verticale qui mène sur le pont.

Après avoir accompagné Quillien à la gare de Toulon, je peux emménager dans le poste des maîtres avec une satisfaction évidente.

En dehors des camarades déjà cités il y a dans ce poste:

Le Détecteur,Maitre CAVEE. Dynamique,très sympathique,Gabriel est un excellent copain.Il a quitté son bâtiment que l'armistice avait trouvé aux Antilles pour s'engager dans les forces navales françaises libres. Radio à l'époque,il a été placé dans un îlot perdu du Pacifique pour renseigner les alliés sur les mouvements des japonais.Ensuite il a été embarqué sur le "Cap des Palmes",un bananier transformé en croiseur auxiliaire.

Auparavant,il avait été embarqué sur un sous-marin,puis à la caserne"Odent",sur le Yang Tsé Kiang au cours d'une campagne en Chine. "Gaby" sera souvent avec moi dans le poste central au cours des tirs pour régler et dépanner son radar de conduite de tir qui était alors en expérimentation.

Le torpilleur:Maitre LE BRETON.Il était chargé des lance-torpilles et des torpilles en expérimentation.
Les Mécaniciens:Maîtres GARBOLINO,MENEZ,RIDELLER;

Le Maître Chauffeur:BAUDIFIER

Le Maître Fourrier CORVEST,ancien élève de l'école de Maistrance,du cours 1939 1940.

Le Maître Fusilier LE FALHER,Capitaine d'armes.

Il y aura des remplacements au cours de mon embarquement.Le Breton sera remplacé par GUIHODO,Corvest sera remplacé par SAMZUN,Le Falher sera remplacé par CADORET.Le P.M.JOST sera remplacé par le premier-maître VETTER,et le P.M. MAIX aura pour successeur Léon BONAL,d'ESPALION.Je cite son pays natal car il nous en parlait très souvent: "C'est un très beau pays!"

Et "Gaby"sera remplacé par le Maître BECKER.

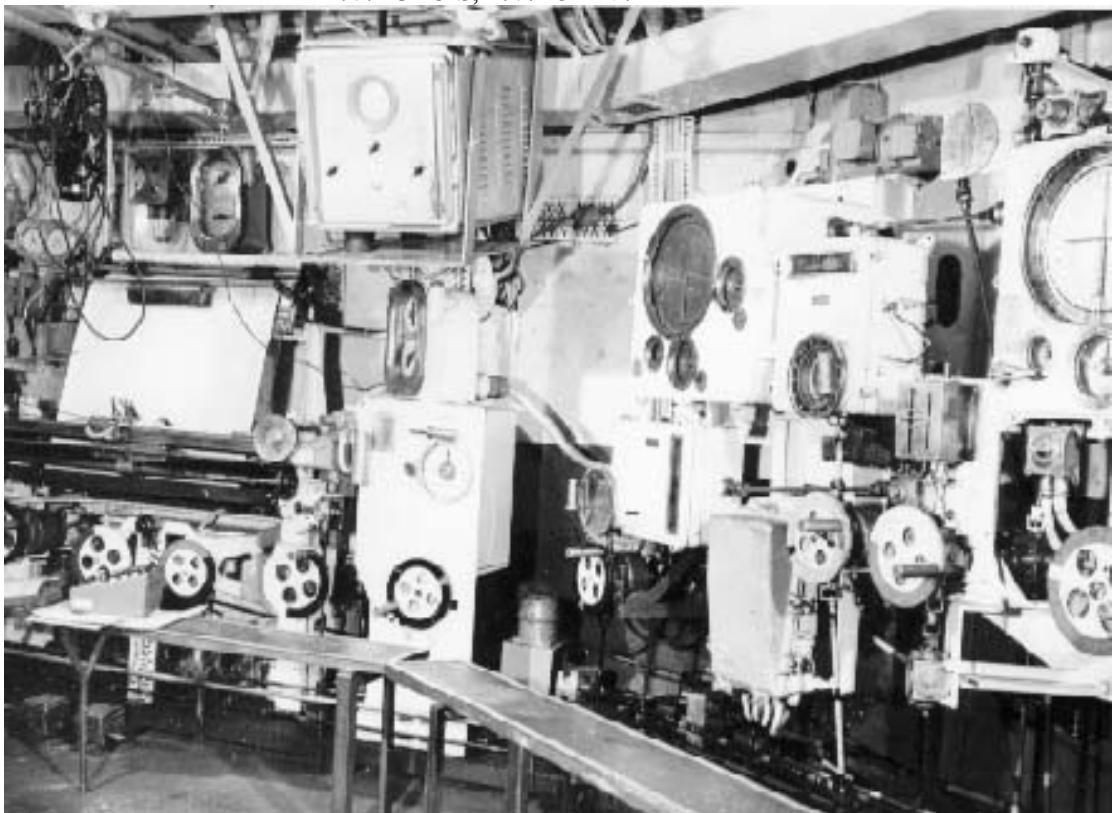
Il y a toujours eu excellente ambiance au poste des maîtres,même lorsque les circonstances amenaient les canonniers à perturber le sommeil de ceux qui n'étaient pas "de quart" au cours des tirs de nuit.Certains jours,il nous arrivait de tirer beaucoup de coups de 138.Record:1280 coups entre tirs de jour et tirs de nuit.

Le L.V.WALTER sera remplacé par le L.V.de VACHON, puis par le L.V.DELEGUE.

Les commandants se succèdent:Capitaines de Frégate NINOT,MERVEILLEUX DU VIGNAUX,REVOL (que j'ai connu sur le "Strasbourg" et le "Duquesne").

Je dois mentionner le personnel de l'école d'application de tir à la mer:

Officiers:C.C.JANNOT
L.V.DUBOIS, L.V.ROBIN .



Ils étaient secondés par le Maître BAUTRAIT et le Maître NICOLINI.

Il y avait une excellente ambiance à bord de l'"ALBATROS".C'est généralement le cas à bord des bateaux qui naviguent beaucoup.Le personnel,compétent,était sérieux et dévoué.

Il y avait les tirs des officiers canonniers qui passaient à tour de rôle au poste de direction de tir, les tirs des apprentis canonniers, du brevet supérieur de canonnier, les tirs du matériel en expérimentation.

Il fallait voir le P.C. Artillerie en action ! Les servants des graphiques de distance et d'azimut devaient être surveillés de près car les transmissions mécaniques comportaient des butées qu'il ne fallait pas franchir sous peine de rupture. Le grand L.V. DUBOIS utilisait un long bambou pour taper sur les doigts de ses élèves distraits.



Coup de roulis sur l'"Albatros"

Les tirs de nuit étaient spectaculaires : tracers et gerbes matérialisaient trajectoires et points de chute. Le matériel de 138, simple et robuste, servi par du personnel dynamique, donnait toute satisfaction. Le patron canonnier, toujours sur la brèche, alimentait sans défaillance les pièces gourmandes... et comptait le nombre de coups tirés !

"Gaby" réglait avec soin son appareil d'écartométrie radar, car l'appréciation des tirs au radar en était à ses débuts. Lui aussi était toujours sur la brèche car son matériel n'avait pas besoin des secousses du tir pour donner des signes de défaillance.

Nous étions souvent en mer au large de Toulon, des salins d'Hyères, de Nice. Nous faisions des escales à Saint Tropez (pour les fêtes de "La Bravade") à Monaco, à Villefranche.

Il était nécessaire de traverser la Méditerranée pour effectuer les tirs contre la terre, en Algérie, au polygone de "La Macta". Cela nous permettait de retrouver l'Afrique du Nord avec escales à Oran et Alger. Nous avions aussi l'occasion de faire escale en Corse et j'ai pu visiter le nord de l'île en compagnie de BERNABEU, mon "bras droit" de la conduite de tir, excellent technicien et excellent photographe.

C'est au cours d'une permission de détente à Valognes que mon père, très heureux, m'annonce ma promotion au grade de Premier Maître qu'il venait de découvrir dans "Ouest France" (pour compter du 01 10 51) treize ans après mon entrée à l'école de maistrance. C'est satisfaisant car je suis parmi les plus jeunes.

L'heure est venue de préparer le concours d'officier des équipages de la flotte. Installé avec ma petite famille (notre premier-né, BERNARD, est arrivé le 27 Juillet 1949) sur les pentes du Mont Faron, à Claret, je profite du calme des heures matinales pour travailler et je rallie le bord avant 7h30 sur mon vélo britannique.... lorsque l'"Albatros" est à quai et lorsque je ne suis pas de service la veille.

Cet embarquement sur ce bâtiment de l'E.A.T.M.m'a permis d'utiliser toutes les possibilités du poste central dit "de 10.000 ". Complété par le Radar,c'était un excellent calculateur et il nous a permis de faire de beaux tirs .

C'est au cours de tirs à La Macta que j'apprends la naissance de Philippe , petit frère de Bernard .

A côté de ce matériel éprouvé,il y avait du matériel en expérimentation,en particulier le repère de verticale et le télépointeur stabilisé grâce à une télécommande que je découvrais avec Bernabeu.Il y avait aussi un poste à calcul à asservissements hydrauliques dans lequel le lieutenant de vaisseau BOONE passait beaucoup d'heures en bras de chemise,en faisant des dérapages contrôlés sur le parquet métallique couvert d'huile car nos ingénieurs n'avaient pu résoudre de façon satisfaisante le problème de l'étanchéité des circuits.

Le lieutenant de vaisseau Delègue,chef du service "artillerie",dirigeait travaux et exercices d'un oeil infaillible.Il savait faire confiance à ses subordonnés.Très sympathique,il était aimé de tous.Nous nous entendions très bien et lorsque le moment de mon débarquement est venu il m'a invité,avec le patron canonnier,à déguster une excellente bouillabaisse dans un des meilleurs restaurants de Toulon. Le jour de mon départ,il était à la coupée,et,à ma vive surprise,il y avait aussi le clairon qui, sur son ordre a sonné le"Rigodon". C'était un rare honneur et j'y ai été très sensible.C'était le 28 Juin 1952.

Devenu Capitaine de Corvette,et désigné pour l'Indochine,il a trouvé la mort alors qu'il commandait le poste de REAM .

Je pense souvent à lui .



“RICHELIEU”

J'embarque sur le “Richelieu” le 1er Aout 1952.

C'est le premier de nos bâtiments de ligne de 35000 tonnes. Il n'était pas achevé à la déclaration de guerre ,et lorsque les troupes allemandes ont envahi les ports de France , le “Richelieu” ne disposait pas de toutes ses armes . Il n'avait embarqué qu'un stock réduit de munitions . Cela ne l'empêcha pas de contribuer fort efficacement à la bataille de Dakar lors de l'attaque Britannique de 1940 .

Après le 8 Novembre 1942 , les forces françaises d'Afrique du Nord ayant repris le combat, le “Richelieu” sera modernisé aux USA . Il recevra une DCA légère importante et participera sous les ordres de l'Amiral MOUNTBATTEN à la guerre contre les Japonais .

Embarqué à bord comme Premier Maître électricien d'Artillerie , je serai chargé de la partie électrique des tourelles de 380 .

Voici les caractéristiques d'une tourelle de 380 qui comporte 4 canons en deux demi-tourelles.

Poids de la partie tournante: 2275 Tonnes

Poids du blindage fixe: 700 Tonnes

Poids d'un canon (avec berceau et culasse): 165 Tonnes

Poids du projectile : 900 Kgs

Poids de la charge de poudre (4 gorgousses): 280 Kgs

Temps de chargement d'une pièce : 30 secondes.

Bâtiment école , le “Richelieu” appareille rarement car il n'a pas son équipage normal. Toutes ses installations doivent fonctionner et , tous les Lundis , mon équipe procède aux essais des installations de pointage et de ravitaillement . L'énergie électrique est fournie par les chaudières ou les diesels mis en route pour la circonstance.

J'ai fait la connaissance de tous les membres du Poste des Maîtres . Je suis très bien logé dans une chambre spacieuse...mais sans hublot ,car elle est sous la flottaison , en partie .

Cet embarquement à bord du “Richelieu” sera sans histoires .L'activité réduite de ce bâtiment de ligne me permettra de préparer dans les meilleures conditions le concours d'Officier des Equipages .

Et je serai reçu au concours de l'année 1953 !

J'apprends au cours du premier trimestre de cette année 1953 que les candidats reçus au cours d'Officier des Equipages doivent suivre un cours de chef de quart , afin de pouvoir remplacer les officiers de Marine à la passerelle . Nous sommes donc officiers à part entière , j'en suis très heureux.

J'embarque donc à bord du “TOURVILLE” en rade de Brest le 18 Avril 1953 .

Je retrouve mon viel ami JOYEUX , ancien de l'école de Maistrance , MEHEUT , détecteur connu à Cherbourg , GUIHODO , ancien torpilleur de l'"ALBATROS" , MORENS ancien professeur au Brevet Supérieur Canonnier , PAILLIER , ancien du “DUNKERQUE” où il avait le même poste que moi ,et de la “GLOIRE” . Et DURAND (Maistrance 37-38) .

Nous apprenons que nous sommes promus au grade supérieur . Je suis donc promu Maître Principal .C'est inattendu !

J'aurai donc porté tous les galons , d'apprenti à Maître Principal , sauf le galon de matelot breveté (un galon rouge), puisque à la sortie du cours de canonniere nous avons porté , nous les maistrançais , le galon doré à sabords bleus .

Avec ceux dont je fais la connaissance , nous formons une joyeuse équipe . René Joyeux et Georges David ,torpilleur , n'engendrent pas la mélancolie .

La ville de Brest est un grand chantier .Méheut et moi , nous trouvons dans une baraque en bois , un tailleur pour coudre notre câble de Maître Principal .

Et nous commençons le cours de chef de quart , qui rappelle aux anciens de l'Ecole de Maistrance leurs débuts en navigation .Nous avons les mêmes activités en ce qui concerne la navigation en vue de côte . Mais nous apprenons la navigation astronomique , c'est intéressant . L'usage du sextant nous devient familier .

Nous apprenons aussi la manoeuvre sur un remorqueur de la Direction du Port .Prises de coffre et accostages se succèdent . Nos instructeurs admirent notre efficacité . Il faut dire que Joyeux a considérablement aidé les manoeuvres : il a eu l'idée , avant chaque séance , de glisser une bouteille de vin dans les mains des gars de la machine ! Et le machine répond immédiatement . Je me demande même si, dans certains cas , elle n'a pas corrigé les erreurs, car il y avait toujours une tête de mécanicien au panneau de la machine .

Les examens sont prévus à la fin du mois d'Aout .

Nos croisières d'application se font à bord d'anciens dragueurs de la Marine Allemande , ceux que j'ai reçu à Cherbourg . Le nôtre s'appelle "LAFFAUX" ; ce nom commémore un exploit des marins qui combattaient à terre .

Avec le "LAFFAUX" nous faisons escale à Lorient , puis à Saint Malo , puis dans le sud de l'Angleterre , à Torquay. Le "Laffaux" n'est guère confortable mais nous permet de devenir de bons navigateurs .La navigation en Manche demande connaissance et vigilance .

Nous sommes presque tous reçus à l'examen de sortie ; il n'y aura que deux éliminations . Avec le recul , ces éliminations me paraissent mystérieuses car au moins un des éliminés a obtenu ,par la suite un commandement .(Dans le corps des Officiers des Equipages , les commandements étaient réservés aux hydrographes , timoniers,manoeuvriers,pilotes de la flotte).

Nous prenons une permission au mois de Septembre avant de rallier le groupe "BERTIN-SUFFREN" à Toulon.

Le cours de perfectionnement des Officiers Mariniers Admissibles

Il faudra attendre 1948 pour obtenir la création d'un cours dit de perfectionnement des

Certificat de chef de quart

DELIVRANCE DU CERTIFICAT DE CHEF DE QUART AUX OFFICIERS MARINIERS ADMISSIBLES OFFICIERS DES EQUIPAGES

1^e — Etant donné les nécessités du programme naval, certains postes revenant à des officiers de marine devront être confiés à des officiers des équipages,

2^e — Pour remplir pleinement ces fonctions, ces derniers devront être chef de quart.

3^e — En conséquence, le secrétaire d'Etat a décidé d'organiser un cours de chef de quart susmentionné, auquel les officiers mariniers admissibles officiers des équipages et appartenant aux spécialités suivantes : Fusiliers, canonniers, électriciens d'artillerie, armuriers, radios détecteurs, électriciens, torpilleurs, charpentiers, météorologistes.

Les cours de chef de quart, d'une durée de cinq mois, commenceront sur le *Tourville* dans la deuxième quinzaine d'avril.

Les officiers mariniers admissibles officiers des équipages ayant suivi ce cours de chef de quart à bord du *Tourville* suivront la session du quatrième trimestre du cours de perfectionnement des O. M. A. Cette session sera réduite à deux mois.

Les officiers mariniers jugés aptes à remplir les fonctions d'officier des équipages de la flotte seront inscrits d'office au tableau d'avancement au grade d'officier des équipages de 2^e classe pour l'année suivant celle du concours.

Le tableau annuel sera établi à l'issue de la session commençant en janvier. Il tiendra compte des résultats obtenus aux examens de fin d'instruction du cours des O. M. A. et du cours de certificat de chef de quart pour les O. M. A. qui ont suivi ce cours. Les élèves chefs de quart seront choisis par la direction du personnel militaire parmi les officiers mariniers admissibles volontaires après examen médical et examen S. O. P. Si besoin est, des désignations d'officier seront effectuées.

Les O. M. A. ainsi sélectionnés et certains O. M. A. possédant déjà le certificat de chef de quart, désignés par la direction du personnel militaire comme instructeurs à ce cours, seront réunis sur le *Tourville* en une seule session du 18 avril au 15 septembre. Une trentaine d'O. M. A. chefs de quart pourront être formés annuellement.

Des mesures sont à l'étude pour remédier aux inconvenients importants qui se présenteraient si ces officiers mariniers, en attendant leur nomination au grade d'officier des équipages, étaient renvoyés dans la situation où ils se trouvaient au moment de leur entrée au cours. Il a été envisagé des mesures qui auraient pour but de donner à ces officiers mariniers la situation d'officier sans cependant diminuer leur situation administrative antérieure (solides, vivres, habillement).

Officiers Mariniers Admissibles (C.P.O.M.A.)

En effet, en même temps qu'elle assurait la progression numérique et hiérarchique des officiers des équipages, la marine allait enfin décider d'apporter à ces officiers une formation particulière. Cette idée voit le jour avec le texte du 12 Décembre 1947.

L'article 150 bis donne les objectifs de ce cours de perfectionnement. Il est destiné à leur donner un complément d'instruction militaire, maritime et professionnelle de façon à les rendre plus aptes aux fonctions d'officier de spécialité.

La durée du cours est fixée à 4 mois au maximum .

Elle sera de trois mois en fait .

Le CPOMA est installé en premier lieu sur le cuirassé "Lorraine" puis sur le groupe "Emile Bertin-Suffren". Il est dirigé par un officier supérieur de Marine qui dispose de deux adjoints: un Capitaine de Corvette ou Lieutenant de Vaisseau – un officier des équipages .

J'embarque le premier Octobre 1953 .

La formation au C.P.O.M.A

La culture générale couvre la plus grande part de l'enseignement . Elle est traitée par des professeurs civils, parfois par des officiers.

Il y a un enseignement du Français.

L'histoire tient une bonne place dans cet ensemble .

Il y a aussi la géographie économique.

Après la culture générale , l'enseignement très complet de l'organisation (Etat-Défense) et de l'administration .

Les conférences spécifiques parlent du nucléaire , de la sécurité , des spécialités .

Les stagiaires sont entraînés à l'exposé oral devant leurs collègues et la direction du cours .

Ces trois mois de cours se passent dans une ambiance studieuse... et détendue .

A la sortie , les affectations se font en fonction des besoins de la Marine, et du tour de départ en Campagne .

Je suis désigné pour un dragueur basé à Cherbourg ,le "VEGA" . Durand est désigné pour le "REGULUS ".

Mais beaucoup sont désignés pour des bâtiments en Indochine. Et si mes notions sur le dragage sont théoriques....les mines,elles,tapissent toujours les fonds des côtes de France,et d'ailleurs....

Nous sommes autorisés à revêtir l'uniforme d'Officier de deuxième classe des équipages , mais la promotion aura lieu plus tard . Nous conservons le statut d'Officier Marinier....

Je suis débarqué administrativement du groupe "Bertin-Suffren" le 1er Janvier 1954 et j'embarque à la Direction du port de Cherbourg à la même date.

Départ pour permission de Noël avec nos deux galons...et la patte qui distingue le Officiers des équipages.

Je dois rallier le "VEGA " à l'issue de ma permission et j'apprends qu'il est en rade de Brest car il fait des essais et passe , pour mesurer , sur les boucles situées sur le fond entre l' Ile Longue et le fond de la rade .

Je me présente avec mon sabre et mes gants blancs et je suis reçu par l' enseigne de vaisseau de deuxième classe Bouchard qui remplit provisoirement les fonctions d'officier Second . Et je me présente au " Pacha " .

C'est le Lieutenant de Vaisseau Flohic , qui commande la division de dragueurs et le "Vega".Les autres dragueurs de la division sont le "REGULUS"(L.V. MOULINE) et l'"ALGOL" (L.V. KARCHER).

Le L.V. FLOHIC est grand et fort . Il se montre bienveillant .

Je suis Officier en Second du dragueur "VEGA" M707.J'ai tout à apprendre car je suis automatiquement chef du service "Machines". Il y a un ingénieur mécanicien de 3 eme Cl. Or les machines de "VEGA" sont très particulières.

Voici les caractéristiques de ce dragueur :

Ce prototype des dragueurs "Europe Occidentale" a été étudié par le constructeur anglais THORNYCROFT.

Coque: Carcasse en bois revêtue d'un placage de duralumin.

Bordés en bois . Etrave et quille en bois massif.

Déplacement : 400 TW . Dimensions 46,40X8,55X2,50

Moteur: Générateur à pistons libres SIGMA et turbines à gaz Alsthom.2 hélices 2000CV.

Groupe Diesel électrique de 500 CV

Dragues mécanique , magnétique, acoustique.

Sur un dragueur , c'est l'officier en second qui est responsable des manoeuvres de la drague .

Il faut d'abord faire la connaissance du personnel. Ensuite étudier cette machine très particulière, et le groupe de drague ,chargé de donner des impulsions dans la drague magnétique. Ensuite apprendre à manoeuvrer le bateau , et à mettre les différentes dragues à l'eau .

Le passage sur les boucles de la rade de Brest constitue une excellente école: il, faut prendre les alignements et revenir dessus en fin de parcours après un excellent "Boutakoff".

Le "VEGA" se manoeuvre facilement et je me débrouille assez bien après avoir



observé le Commandant , excellent manoeuvrier.

Je suis à bonne école.

Notre ingénieur Mécanicien se débrouille bien; il rédige un rapport sur le fonctionnement du SHARPLES , centrifugeur du gas oil , qui ne donne pas satisfaction.

Un beau matin , à peine arrivé à bord, le "Pacha" me regarde d'un drôle d'air: "Mais vous avez la jaunisse!".

Je me regarde dans la glace:c'est bien vrai. Je pensais être un peu grippé .

Le L.V. FLOHIC n'hésite pas:"Allez chez vous , vous rejoindrez le "VEGA" lorsque vous serez guéri."

C'est ce que j'ai fait , mais je n'ai pas pris de convalescence et j'ai eu tort car je suis resté fatigué pendant plusieurs mois alors que j'avais besoin de tout mon dynamisme .

Avant de quitter Brest , j'invite le Pacha et l'ingénieur mécanicien à dîner à la maison . Tante Denise se joint à nous, rue Dixmude.

De retour à Cherbourg , je prépare personnel et matériel en vue des exercices programmés pour nous rendre opérationnels.

Nous sortons régulièrement pour entraînement individuel , puis en groupe .

Le Commandant voit son état major s'étoffer puisque l'officier de troisième classe des équipages Olivier LE MOIGNE embarque...mais nous perdons nos Midships!

Je fais un exposé de la situation à bord du "VEGA" à l'Officier en troisième . Ca se passe au carré...et je termine par un portrait du Commandant (vu de mon hublot). Je m'aperçois un peu plus tard que je suis assis sous le porte-voix qui débouche sur la passerelle . Mais ce coquin de porte-voix rejoint celui du Commandant qui, installé à son bureau , a tout entendu!

Heureusement , je ne suis pas porté à l'exagération.

De temps en temps je vais chez mes parents, rue de la Poterie. C'est au cours d'un week-end que je suis réveillé par maman: Papa était victime d'une grave hémorragie . Le docteur appelé recommande examen en clinique, puis opération. Papa est conduit dans la clinique de "La Bucaille" à Cherbourg. Il est opéré par le docteur LE NOEL . Cet excellent chirurgien nous laisse peu d'espoir : ce n'est qu'un sursis Nous sommes au mois d'Avril .

Je ferai visite à mon père le plus souvent possible . Maman est désesparée mais fait face courageusement.

Le travail est un excellent dérivatif mais la jaunisse m'a affaibli ; je fais ce que je peux .

Je m'aperçois que mon second-maitre manoeuvrier , chargé de la mise à l'eau de la drague , manque d'organisation et de reflexes . Je ne peux commander à sa place car se serait le déconsidérer aux yeux de l'équipage.

Il me paraît difficilement perfectible .

En ce qui concerne la navigation , nous disposons du "DECCA" qui nous permet de situer avec précision sur la carte les zones draguées . Bien entendu , nous utilisons des mines d'exercice dans les zones saines .

La manoeuvre du bateau est aisée car notre système de propulsion est souple . Seul inconvénient , il est bruyant au port .

Le Commandant connaît bien la Manche et ses pièges (iles Anglo-Normandes , raz Blanchard). Je me sers de tous les moyens à ma disposition pour naviguer , tout en me méfiant des "sauts d'hyperboles" du DECCA . Le radar doit être utilisé avec circonspection: lorsque la côte est basse , les échos se trouvent alors à l'intérieur . Il est bon de contrôler par un point à trois relèvements lorsque cela est possible .

Nos exercices nous conduisent à faire escale dans le Sud de l'Angleterre et à Dunkerque . Le "Pacha" manoeuvre avec beaucoup d'aisance et nos accostages se font en douceur . Nous rentrons à Cherbourg au mois de Juin.

L'état de mon père ne s'est pas amélioré.Lucide, il reçoit la visite de ses vieux amis avec plaisir. Il m'appelle un soir pour me faire rédiger son "faire part" . Il prend ses dispositions pour quitter la vie terrestre . Il meurt le 29 Juin après m'avoir fait ses ultimes recommandations .

Maman et moi , nous avons vécu des moments difficiles ; heureusement nous étions bien entourés par la famille .

Mon rôle à bord du "VEGA" m'a permis de surmonter l'épreuve: il n'y avait pas de temps à perdre. Après les déminages pour exercice , il fallait envisager les déminages réels car les champs de mines étaient toujours en place en Manche et dans la mer du Nord .

Pour nous préparer aux opérations de déminage , un stage de "guerre des mines" était organisé à Brest . Le Commandant du "VEGA" m'a fait participer à ce stage . C'est là que j'ai fait connaissance avec les divers organes de "mise de feu" des mines .

Ce stage se déroula du 4 au 22 Janvier 1955 .

Il a fallu étudier les divers types de dragues utilisées pour neutraliser les mines à mise à feu mécanique (mines fixées au fond par un orin réglé pour que la mine ne soit pas visible en surface) , à mise à feu magnétique , à mise à feu acoustique , à mise à feu par dépression .

A bord du "VEGA" nous pouvons neutraliser les mines à mise à feu mécanique (en coupant l'orin à la cisaille et en coulant la mine au canon ou au fusil), les mines magnétiques (en les faisant exploser en créant un champ magnétique) , les mine acoustiques (en utilisant un bruiteur). Nous ne pouvons rien contre les mines à dépression . Mais celles-ci ne sont utilisées que par faibles profondeurs).



De retour à bord je participe à la mise en condition de notre bâtiment en vue de l'opération "DRANOR".

Notre rôle consistera à déblayer avec les autres bâtiments prévus pour l'opération , un large chenal permettant la pose d'un câble sous marin entre la Hollande et la Norvège.

En dehors des exercices préparatoires nous avons eu deux missions de représentation : une à Granville , une à Rouen .

Nous avons donc empruté le "passage de la Déroute " après avoir passé le Raz Blanchard. A l'arrivée à Granville , à la suite d'une mauvaise coordination des signaux destinés à informer la passerelle de la situation au niveau des hélices, le Commandant fait tourner l'hélice Tribord au moment où le câble destiné à remplir le rôle de "pointe AR" était mis à l'eau avant fixation au bollard...et ce coquin de câble s'est enroulé autour de l'hélice.

Le Commandant a gardé ses reflexions pour lui. (Merci,Commandant!) s'est mis en tenue de plongeur , et a dégagé l'hélice .

J'ai trouvé cette attitude très élégante .

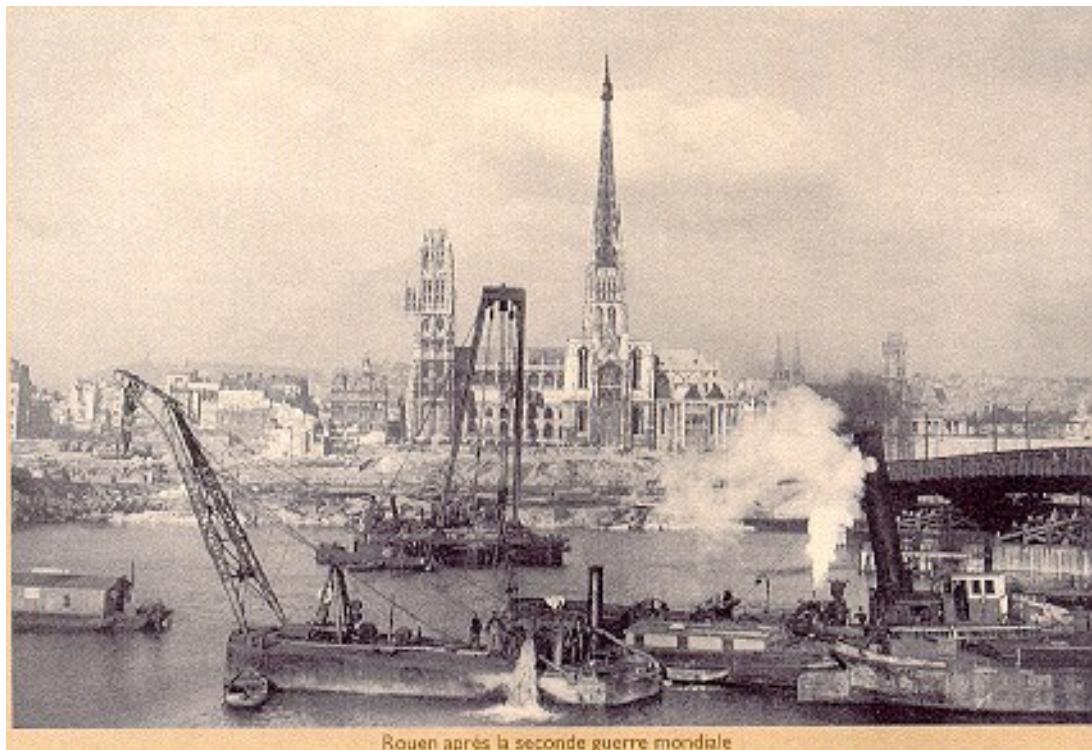
Le "Cours Normal Sainte Jeanne d'Arc" était replié à "La Horie"après la destruction de Saint-Lô.

J'ai fait visite à sa directrice , Mademoiselle Louise Dorey , Tantise , qui a invité à déjeuner l'état major du "VEGA". Le Commandant a accepté l'invitation et a invité Tantise à bord de "VEGA" . Il s'est montré comme d'habitude fort courtois .

Le retour à Cherbourg s'est fait dans d'excellentes conditions et j'ai beaucoup appris car la navigation dans ces parages demande une vigilance de tous les instants, surtout lorsque les marées de fort coefficient engendrent des courants assez violents . Il vaut mieux prendre le Raz Blanchard à l'heure favorable .

La deuxième mission de représentation nous a conduits à Rouen . Nous avons fait du tourisme car la remontée de la Seine est un spectacle inoubliable . Les paysages variés sont parsemés d'Abbayes , de monuments .

Nous avons vu , en particulier , les ruines de l'Abbaye de Saint Wandrille , et de l'Abbaye de Jumièges .Cette navigation , qui faisait de nous des "marins d'eau douce" nous a conduits au coeur de Rouen , que je voyais pour la première fois .Hélas!,il y avait des ruines...Le quartier ancien entre la Seine et la Cathédrale est détruit par les bombardements .



Rouen après la seconde guerre mondiale

Nous marchons dans les éboulis et nous trouvons un chat momifié , le dos arqué , toutes griffes dehors . Il y a très longtemps , lorsque l'on construisait une maison , un chat était emmuré vivant ."pour conjurer le mauvais sort". C'était une sinistre superstition .

Nous avons pu nous promener à travers le vieux Rouen où beaucoup de monuments (Cathédrale,hôtel de Bourgtheroulde,Eglise St Maclou,Eglise Saint Ouen,Palais de Justice) sont en cours de restauration.

Nous rentrons en longeant la côte du Calvados et je peux voir , après la falaise de Grand Camp la côte de la Manche où je passais mes vacances . Ravenoville (avec mes amis Desprez) Les Gouguins Quineville (colonie de vacances "Les Bleuets".) Lestre,Morsalines, Saint-Vast La Hougue, Barfleur...dominés par le clocher de la Pernelle.

Que de souvenirs!

Nous évitons les dangers de la pointe de Barfleur , saluons le Cap Lévi , et prenons la passe de l'Est pour retrouver notre poste d'amarrage au bassin Charles X.

Soucieux de former son SECOND , le Lieutenant de Vaisseau FLOHIC me confie la manœuvre du "VEGA" pour sortir du port, un beau matin , alors que nous appareillons pour exercice. Seul sur la passerelle supérieure avec le timonier et le barreur j'ai le plaisir de voir le "VEGA" obéir docilement à mes ordres...Tout se passe bien.

Seul commentaire du "PACHA" qui suivait l'opération à la passerelle inférieure,sans intervenir:

"Quand vous avez mis TRIBORD en AVANT pour sortir du bassin , j'allais le faire ."Question d'appréciation car je me suis bien présenté au milieu de la passe

Un beau matin , l'Officier en troisième Le Moigne, vient me trouver , en proie à une vive émotion . Il me dit:"Vous avez vu ce qu'ils préparent à la cuisine?" J'ai du dire non, car j'avais d'autres soucis à ce moment là .

"Il y a de la viande."C'était une catastrophe car nous étions le Vendredi Saint!!!C'est l'Officier en Second (moi) qui signe le cahier de menus, et cela m'avait échappé. Heureusement,l'Officier en troisième veillait et le menu a été changé "in extremis" . Brave Le Moigne , il a fait beaucoup pour le bien du service , en toutes circonstances .

Les dragueurs sont construits pour draguer les mines ...et il y en avait encore beaucoup en 1955 . Les principales routes de navigation , les entrées des ports avaient été débarrassées des champs de mines mouillés pendant la seconde guerre mondiale , mais il en restait encore beaucoup, en particulier dans la mer du Nord . Or les liaisons filaires étaient nécessaires entre la Hollande et la Norvège . Il n'était pas question de poser un ou plusieurs câbles dans un champ de mines .

Les gouvernements intéressés ont décidé de monter une opération de déminage en Mer du Nord . cette décision est à l'origine de l'opération "DRANOR" (dragage de mines en Mer du Nord.)

Les dragueurs de la Marine Nationale participant à cette opération devaient être basés dans l'île de Terschelling.(Île de la Frise occidentale , au nord des Pays-Bas).

La division de dragueurs commandée par le Lieutenant de Vaisseau FLOHIC s'est donc mise en route pour Terschelling . La Manche et le mer du Nord sont des mers peu profondes et les bancs de sable constituent des dangers ,heureusement bien balisés. La profondeur moyenne dans le Pas de Calais est de 35 mètres . Elle diminue dans la mer du Nord lorsqu'on fait route vers Terschelling .

Les marées engendrent en Manche et en mer du Nord des courants variables . En arrivant dans le port de Terschelling nous savions qu'un fort courant traversier existait à l'entrée , pas très large . Le Commandant s'est donc présenté à grande vitesse , pour bien gouverner et compenser les effets de la dérive . C'était impressionnant car l'étrave était dirigée sur la digue qui enserrait le plan d'eau , l'angle de la dérive étant fort important . Mais le Commandant avait bien calculé son passage et franchissant la passe "en crabe" il a redressé aussitot arrivé en eaux calmes , à l'intérieur . C'était une manoeuvre réussie!

Et nous avons regardé l'arrivée du "REGULUS" et de l" "ALGOL", qui suivaient en ligne de file....

Le "REGULUS" a lui aussi pris de la vitesse pour se présenter , mais son angle de dérive l' a mené droit sur la digue . Heureusement , dans ce pays ,les soubassements de digue sont en pente douce et il n'y a pas eu de dégâts . L'avant était déjaugé mais la marée montante et les machines "en arrière" ont remis le bateau dans ses lignes d'eau. Il a pu rentrer ensuite .

Terschelling offre peu de distractions...mais nous étions là pour travailler.

Nous avions fort heureusement le "DECCA" pour nous permettre de délimiter avec précision les bandes draguées Il y avait évidemment un contrôle des émissions "DECCA" pour ne pas risquer d'erreur dans l'établissement des cotes du chenal dragué .

Le dragage avait lieu du matin au soir . Il fallait bien songer au repos du personnel et à l'entretien du matériel mais rentrer au port de Terschelling nous aurait fait perdre du temps . Nous avons donc adopté la solution du mouillage au bout de la bande draguée.

Ce mouillage en bout de bande nous faisait mouiller par fonds de trente à quarante mètres. Dans ces conditions il n'était pas possible de laisser filer ancre et chaîne, l'ensemble aurait pris trop de vitesse et le risque était grand de voir la chaîne filer par le bout en fouettant le personnel car le frein du guindeau aurait été insuffisant.

La chaîne était donc dévirée jusqu'à amener l'ancre à quelques mètres du fond . Ensuite la chaîne était immobilisée sur bosse larguable , et le guindeau débrayé .Alors , il était possible de mouiller normalement . Cette méthode s'appelle "faire PENEAU".

Il nous est arrivé , en conséquence, de mouiller hors de vue des côtes , en pleine mer . Lorsque la houle de la mer du Nord était forte , le "VEGA" roulait bord sur bord. Ce n'était pas une situation de tout repos.

Notre mission en mer du Nord a été agrémentée d'une escale au Helder , grand port militaire . De là nous avons pu visiter un peu la campagne Hollandaise , et Amsterdam.

J'ai pu visiter le musée d'Amsterdam en compagnie de mon ami DURAND second du "REGULUS". Les peintures de Rembrandt m'ont émerveillé.

Nous avons repris le dragage après cette détente .

Un soir , après l'arrivée au mouillage,le Commandant et moi nous avons assisté dans la machine à l'arrêt du groupe de dragage . Les pulsions dans la drague magnétique demandent un tel effort au moteur de la génératrice qu'il a été nécessaire de munir le groupe d'un volant d'inertie de grand diamètre , et de masse imposante. Et nous avons vu , au cours de la période de ralentissement , le volant se promener sur son axe!

Il y avait déjà eu un ou deux cas de dragueurs éventré par son volant d'inertie brusquement libéré!

Le Commandant a rendu compte de la situation à son supérieur hiérarchique et nous avons repris la route de Cherbourg.

La réparation demandait une immobilisation assez longue...

Dans l'attente d'une décision nous sommes restés à quai et le Commandant a profité des circonstances pour inviter ses officiers à dîner chez lui .

Nous avons été reçus fort aimablement par Madame FLOHIC et le Commandant dans leur appartement fort bien situé en face de la rade, dans un grand immeuble épargné par les bombardements . L'appartement avait belle allure .

L'Etat Major a pris la décision de désarmer le "VEGA" pour le mettre en réserve.

Le Commandant , fort pressé d'obtenir une nouvelle affectation , a fait le nécessaire pour obtenir le débarquement des officiers et de l'équipage dans les meilleurs délais . Il m'a quelque peu bousculé pour remettre le "VEGA" au Major Général qui devait le prendre en compte .Je n'ai pas pu remettre un

bateau en excellent état, il m'aurait fallu tout le personnel et un peu plus de temps. Il y avait encore un peu d'eau dans les fonds lors de l'inspection du Major Général et cela m'est resté sur le coeur.

Le Moigne , notre excellent officier en troisième, a obtenu une affectation en Algérie.

La Direction du Personnel m'a désigné pour l'escorteur d'escadre "CASSARD" en armement à Brest. Officiellement en subsistance sur le "REGULUS" en attendant mon embarquement sur le "CASSARD" , j'ai passé le début du mois de Juillet en permission à la maison (du 1^o au 6 Juillet).Avant de partit ,le Commandant m'a fait appeler pour me commenter ma feuille de notes.

Il m'a dit :"Je signale que vous n'entendez pas très bien." Il m'a dit aussi sa satisfaction pour l'organisation de la vie à bord. Je dois constater que la Direction du Personnel n'a jamais reproché au vieux canonnier que je suis , la baisse de ses facultés auditives .

Cet embarquement sur le "VEGA" était pour moi le début de ma carrière d'Officier . J'avais donc besoin d'indulgence par moments . J' ai l'impression que le "PACHA" a été indulgent . C'est un excellent marin, un excellent manoeuvrier et j'ai été à bonne école .

LE MOIGNE et moi , nous partagions la même chambre et nous étions amis. Dans ces conditions , nous avions le moral en face des évènements prévus ou imprévus .

Tout bien considéré , un embarquement sur un dragueur en activité est une excellente école de formation maritime .

Embarquement sur le "CASSARD"

J'embarque à bord du "Cassard" le 6 Juillet 1955 . C'est un escorteur d'escadre T47.B.

C'est un développement des types "MOGADOR" de 1938.

Déplacement 2750 tW . Longueur 128.60 . Largeur 12,70 . Vitesse 34 nds. Distance franchissable 5.000 nautiques à 18 nds . Equipage : 19 Officiers . 328 Officiers mariniers et marins . Armement : 6 canons de 127 - 6 canons de 57 - 6 tubes de torpilles ASM ;

Tous les affuts et tourelles sont télécommandés à partir de télépointeurs munis d'appareils optiques et de Radars à poursuite automatique , stabilisés au roulis et au tangage . Ravitaillement semi automatique depuis les soutes jusqu'à la culasse .

Je me présente au Capitaine de Vaisseau GUERMEUR en sabre et gants blancs.

Je fais connaissance avec le Commandant en Second , Capitaine de Corvette QUENTIN , très sympathique , et avec les différents chefs de service : LAURU , chef service artillerie et président du carré , AYCOBERRY chef du service détection , CORBIER chef du service Armes sous-marines , LABRUHE chef des services manoeuvre , BUFFE chef du service transmissions . MALAVALLON chef du service DEB ;

Commissaire LE MOIGNE , chef du service intendance ,

Médecin de première classe BERTHARION ,

Ingénieur Mécanicien de 1ère Classe HOULGATE

Ingénieur Mécanicien de 2ème Classe LEJEUNE .

Le Lieutenant de vaisseau LAURU me communique toute la documentation qu ' il a pu rassembler . Il s ' agit de feuillets manuscrits car le matériel est nouveau et les notices d ' entretien n ' ont pas encore été rédigées . Le L.V. LAURU me confie la conduite de Tir 127 .

C ' est la télécommande de 127 qui me donne le plus de soucis , d' abord parce que je ne la connais pas , ensuite parce qu elle est composée d ' éléments peu fiables . Evidemment nous avons la mission de la mettre au point . Il nous faut du temps .

Nous effectuons quelques sorties pour essayer le matériel et l ' atmosphère du carré est très chaleureuse à la mer . Pour oublier les contraintes liées à la mise au point du matériel , le président du carré fait servir chaque soir une omelette au rhum , flambée évidemment .

C'est à bord du "Cassard" que j'ai découvert l' atmosphère du carré d'un bateau à la mer .Le président veille scrupuleusement au respect du mur de la vie privée,et à l'absence de discussions politiques ou religieuses . Il est évidemment interdit de parler de service pendant les repas . Les contrevenants s'exposent aux huitièmes .

" Un huitième à Monsieur Untel , pour tel motif . "

Le président a dit et le midship note . Lorsque le contrevenant a obtenu huit huitièmes , il offre la " tournée générale ".

Les jeunes officiers , généralement facétieux , jouent les provocateurs . Et ça marche souvent : les huitièmes pleuvent .

Le menu est lu par le "midship" . (l' officier le plus jeune)

"Nobles et charmantes invitées ".(lorsqu ' il y en a.)

"Président" "Mon colonel" (l'officier fusilier)

"Messieurs"

Le menu de ce jour sera.....

.....

Il est midi à la montre en or du président.

Bon appétit.(énumération du début.)

Et tout le monde dit: "Bon appétit MIDSHIP!"

Le maître d'hôtel m'a remis un rond de serviette,gravé à mon nom. Ce rond me sera offert après le désarmement du "Cassard" en Octobre 1974,par notre cousin "Jo" Guiavarc'h,qui remplissait à bord les mêmes fonctions que moi. Cette délicate attention m'a fait plaisir.

Le "Cassard" a fait quelques sorties au mois de Juillet , puis cinq sorties en Octobre .

La dernière sortie a eu lieu le 22 Décembre.

Je participe au service à la mer comme Officier de quart à la passerelle ; je remplis les fonctions d' adjoint à l' officier chef de quart qui a le grade de Lieutenant de Vaisseau . Je fais ce que je peux pour être utile et je fais le point le plus souvent possible car l' estime est difficile à tenir lorsque l' on fait des exercices (girations , variations de cap et d' allure) . Dans ce domaine je suis à l' aise car j'ai une certaine expérience.

Sur le plan familial , Bernard et Philippe ont eu un petit frère : Jean-Pierre . Je n' ai pu assister à sa venue , le 12 Décembre car je n' avais pas pu me libérer à ce moment . Tout s' est bien passé et toute la famille sera en bonne forme pour fêter Noël !

Après la période de permissions , nous reprenons les essais . Le "Cassard" tient bien la mer et ses mouvements ne m' importunent pas .Il y a des précautions à prendre bien-sûr , car dans certaines conditions le roulis est important . Pour ne pas être "vidé" de ma couchette , la nuit , je dispose le polochon longitudinalement de façon à pouvoir dormir au fond du V formé par la cloison et le matelas .Je suis resté fidèle à ma couchette . Nos chambres comportent deux couchettes , une armoire penderie ,un bureau , un lavabo . Il y a une douche par groupe de chambres (un groupe à l' avant,un groupe à l'arrière.) . Sur le "Cassard" ma chambre est à l' avant . Elle a un hublot et c' est bien agréable . A la mer , il est fermé et l' opercule est rabattue , et souquée .

Les essais se sont poursuivis jusqu' au 28 Mars .Notre séjour à Brest se termine . Il faut faire une traversée de longue durée avant l' admission au service actif .

Avant de quitter Brest , une petite fête est organisée et remporte un vif succès .D' autre part le Président de carré décide de " transporter la gamelle à terre " et tous les membres du carré se retrouvent au " Continental " . Sur le papier c' était remarquable mais je n' ai pas été enthousiasmé par le cuisine . Heureusement l' ambiance était excellente .

Nous quittons Brest le 6 Avril pour le traversée de longue durée qui termine le période d' essais ; nous faisons escale à Casablanca .

Ensuite nous faisons une SURMAR (surveillance maritime) sur la côte Algériennes ,entre Oran et Alger .Nous faisons escale à Oran .

L' admission au service actif du "Cassard" est prononcée le 14 Avril .

Nous gagnons Toulon le 20 Avril .

Je m' inscris au bureau des logements " Marine " dans l' espoir d' obtenir un appartement , mais je n' y crois guère....

Le Capitaine de Vaisseau PRACHE prend le commandement du " Cassard " le 28 Avril . C' etait mon chef de service sur le " Gloire " et je le retrouve avec plaisir .

Le 29 Avril , nous appareillons pour " SURMAR " en Algérie , jusqu' au 19 Mai .

La croisière de printemps avec l' escadre débute le 25 Mai . Elle nous conduit à Casablanca , Dakar et Mers el Kebir .Je revois le rade de Mers el Kebir avec émotion .

Nous rentrons à Toulon le 28 Juin .

Ma période de permission est fixée au mois d' Aout .En attendant la détente , je prends contact avec le bureau des logements . Surprise , il y aura un logement disponible sans tarder . C' est une bonne nouvelle .

Je rejoins la famille à Lesneven au début du mois d' Aout , mais tante Louise,directrice du Cours Normal Ste Jeanne d'Arc à St Lô, m' informe ,peu de temps après mon arrivée , que ma mère est dans un état grave .

Je fais route assitôt vers Valognes où je trouve maman , dans sa nouvelle maison ,rue Felix Buhot . Elle a été victime d' une hémorragie cérébrale et le docteur me laisse peu d' espoir .Elle a des moments de lucidité mais sombre dans le coma . Cécile ,venue de Pont Hébert , est avec moi , ainsi que les tantes qui se relaient au chevet de leur soeur .

Le 7 Aout André Enquebec , mon cousin , est avec moi ,près de maman et nous pleurons comme deus enfants . Soudain nous entendons ma mère , que nous croyions dans le coma . Elle s' adresse à moi . " Pourquoi pleures-tu ? Je ne suis pas encore partie ! ". Mais elle devait s' eteindre au cours de la nuit , alors que Cécile et moi nous étions près d' elle .

Nous étions occupés à préparer les obsèques lorsque le facteur m' apporte une lettre du " Cassard " . Le commandant en second (C.C.Quentin) m' informant que j' etais rappelé à bord . Sa longue lettre, très courtoise , me demandait de ne pas ébruiter ce rappel .

J'ai expédié un télégramme pour informer le Commandant en Second de la situation et j' ai quitté Valognes pour Toulon après les obsèques de maman .

Il s' agit de préparer le " Cassard " pour une mission imprévue.Tout l' équipage a été rappelé .

Nous sortons pour essais et exercices .

Au cours de ce mois , l ' installation de la famille à Toulon se précise . Je vais obtenir un logement "Marine " au Mourillon et je préviens aussitot la famille .

Le mois de Septembre est aussi consacré à des essais et exercices . Nous faisons escale à Alger du 20 au 22 ,puis nous rentrons à Toulon .

Je fais le nécessaire pour que la famille emménage dès que possible dans notre appartement du bâtiment J , rue Mireille . Il y a beaucoup à faire pour rendre cet appartement accueillant , car les peintures n ' ont pas été refaites depuis longtemps et le système de chauffage utilisé a été enlevé , laissant gravats et traces noirâtres .Mais il est spacieux et sera confortable .



CASSARD 1956

Il y a un officier des équipages à l ' étage au-dessus : C' est mon ami GUIHODO , de "L'Albatros" .Il y a un officier des équipages à l'étage au-dessous :C'est INIZAN ,electricien d'Armes,embarqué sur le " SURCOUF " . Nous ferons par la suite connaissance avec d ' autres locataires ,en particulier l'ingénieur Mécanicien LE GUEN , son épouse et leur nombreuse famille .

Je commence la remise en état de l ' appartement après avoir approvisionné le matériel nécessaire .Pour les murs le peinture sera de la peinture à l ' eau .La famille au complet arrive pour la rentrée des classes .Il y a une excellente école , tout près : c ' est " Bon Accueil ".

Il est question de sortie pour exercices au large de l ' Afrique du Nord .

C ' est sans inquiétude que je quitte le bâtiment le 22 Octobre pour prendre le canot major au quai CRONSTADT . La remise en état de la salle de séjour n ' est pas achevée...Je terminerai à mon retour.

Si j ' avais su.....

Le " Cassard " appareille comme prévu .Nous ne sommes pas seuls .Le " Kersaint " et le " Bouvet " appareillent avec nous .

Nous arrivons à Bizerte le 23 . Le " Kersaint " nous rejoint et je retrouve mon camarade PAILLIER embarqué à bord .Nous complétons munitions et approvisionnements mais nous ne savons toujours pas dans quel but .

L ' escale nous permet de faire un tour dans Bizerte je me procure un lampadaire et un petit guéridon, le tout en fer forgé .Le lampadaire encombrera un certain temps l ' étroite chambre que je partage avec le L.V. Malavallon .

Nous appareillons le 27 et nous faisons exercices sur exercices en Méditerranée . Le 5 Novembre nous patrouillons avec le " Georges Leygues " et le "Bouvet " au Nord de Pord Saïd . Il y a une certaine tension dans cette zone après la nationalisation du canal de Suez décidée par le Colonel NASSER , dirigeant de l ' Egypte .

C 'était la fin d ' un privilège vingt ans après le traité anglo-égyptien de 1936 qui donnait à la Grande Bretagne , pour 20 ans , le contrôle militaire du canal .

C ' était une fin logique pour Nasser mais la France ne se plie pas à cette logique car l ' Egypte de Nasser est l ' allié du FLN de Ben Bella qui veut chasser les Français d ' Algérie .

La marine Française a arraisonné le 16 Octobre un bateau venant d' Egypte , l ' ATHOS ,chargé d ' une grosse cargaison d ' armes destinées à la rébellion algérienne .Les 70 tonnes d ' armes ont été chargées à Alexandrie , début Octobre .

Le Président du Conseil Guy Mollet a déposé une plainte à l ' ONU ,et nos exercices , notre préparation ,sont le résultat d 'un accord entre Français et Britanniques pour mener une action destinée à rétablir la circulation sur le canal .Mais nous saurons cela après le début de l ' action.

Le 6 Novembre je prends le quart à minuit. Je regarde l ' écran du radar de navigation et je découvre que mon bateau est dans une colonne d ' échos , bien ordonnée ,qui fait route vers l ' entrée de Port Saïd !

Le " Cassard " doit assurer la protection directe du 1er REP et des parachutistes du 2eme RPC largués sur Port Fouad... Le " Cassard " rallie à l ' aube un poste au large des plages du débarquement , devant Port Fouad . Nous sommes aux postes de combat , et je suis à mon poste de directeur de tir dans le Télépointeur de 127 .

Mais nous avons l ' interdiction de tirer car les parachutistes français ont rapidement envahi la zone que nous pouvons battre .

A 9h Port Fouad est totalement occupé .

Le " Cessez le Feu " entre en vigueur à 2 h 00 le 7 Novembre .

Le " Cassard " reste dans le secteur de Port Saïd . Nous effectuons des patrouilles de jour et de nuit . Je fais le quart à la passerelle avec le Lieutenant de Vaisseau BONAVITA , ASM , qui a succédé au L . V . CORBIER . Ces patrouilles monotones ne présentent guère d ' intérêt . Nous faisons route sur Chypre le 3 Novembre . Escale à Limassol jusqu'au 4 Décembre . Mais nous ne pouvons guère excursionner , alors que nous sommes à 220 km du Liban (Beyrouth) .

Nous rejoignons le secteur de Port Saïd en longeant la terre Sainte qui reste sous l ' horizon .

Les dernières unités de la Force d ' Intervention rentrent à Toulon avec le " Cassard " le 27 Décembre 1956 .

Je retrouve le bâtiment J Rue Mireille . Notre ami GUIHODO a terminé la peinture de la salle de séjour après mon départ . C ' est un chic camarade . J ' apprends que la maîtresse de maison a dû faire appel à sa soeur car elle ne disposait pas de beaucoup d'argent au moment du départ du "Cassard"!

Depuis nous avons un compte en banque .

C'est dans cet appartement que nous aurons le plaisir de recevoir notre cousin "Jo" Guiavarc'h,électricien d'armes et Raymond Blanchard qui devait devenir son beau-frère.

Et nous reprenons notre vie de marins à Toulon . En 1957 nous faisons quelques sorties pour entraînement individuel ,en vue des salins d ' Hyères .

Sorties de groupe au large des côtes de Provence du 1 février au 21 Mars , en particulier pour L ' exercice MEDASWEX .

Mission de surveillance maritime en Algérie du 25 Mars au 1er Avril . Puis les exercices reprennent.

MEDFLEX EPIC du 5 au 12 Mai .

Nous appareillons pour l ' Atlantique et la Manche du 11 au 29 Septembre . Exercice " STANDFIRM " avec escale à Brest et à Cherbourg .

Le Capitaine de Vaisseau PICARD-DESTELAN prend le Commandement le 15-10 . Le "Cassard " est indisponible au personnel en raison d ' une épidémie de grippe exceptionnelle

Exercice " MEDASWEX " du 2 au 9 Novembre . Escale à Malte .

Mission en Afrique du Nord . Escales à Bizerte et à Bône .

Du 4 au 12 Décembre , entraînement d ' escadre . Période de permission de fin d ' année , et nous entrons dans l' année 1958 .

Le 15 Janvier , dans la soirée , le " Cassard " reçoit l ' ordre d ' appareiller . Nous quittons la rade de Toulon à la tombée de la nuit . Le 17 , dans la matinée , nous arrivons à ORAN .

Nous repartons dans la soirée pour intercepter un cargo yougoslave qui fait la contrebande d'armes . Il ne fait pas beau , mer force 7 . Nous devons nous mettre à la cape au cours de la nuit .

Deux autres escorteurs le "Berbère" et le "Kabyle", destroyers d'escorte américains, surveillent une zone comprise entre les Baléares et le Cap de GATE (ALMERIA) .

Le Cassard remonte vers le N.E. en direction du cap PALOS .

A l ' aube , le vent est tombé .

Deux Lockheed P2V6 " Neptune " se relèvent sur zone . A 8h le Neptune de surveillance signale le suspect à 35 nautiques au Nord de Tenés . Route au 270 . C ' est le " Cassard " qui est le plus proche . Au Central Opérations et à la passerelle tout le monde veille .

Vers 10h 00 : " Aux postes de Combat " .

" L ' armement de la baleinière à son poste " .

" L ' équipe de visite à l ' appel sur le pont milieu Tribord " .

A la passerelle , le Commandant donne ses ordres aux timoniers : Préparez les signaux flottants en code international : " Ordre de stopper " et " Envoi d ' une équipe de visite à votre bord " . Le "Cassard" prend une route parallèle au cargo . Le timonier hisse les signaux sur les drisses .

Le cargo stoppe , continue sur son erre , et roule de plus en plus fort .

La baleinière armée par: Lieutenant de vaisseau ELIES (qui a remplacé le L.V. Malavallon)

Maitre mécanicien TORRES

QM LE BRAS et MAURETTE

Matelot OSSOLA

Est mise à l ' eau et pousse vers le cargo " SLOVENIVA " .

L ' équipe de visite monte à bord par l ' échelle de pilote qui pend le long de la coque . Le L.V. Eliès découvre que le fret est destiné à un consignataire privé de Casablanca , un certain KAMAL . Le fret représente 148 tonnes .

Le L.V. Eliès informe le " Pacha " qui rend compte à la Marine d ' Oran . Réponse :

" Déroutez " client " sur Oran " .

A 15 h le " SLOVENIJA " franchit les passes du port d ' Oran et va accoster au Nord des nouveaux bassins .

Nous apprendrons par le suite que le cargo transportait 1500 pistolets tchèques de 9 mm SKODA , 3000 Schmeisser MP40 , 15 mortiers de 81 mm avec 6000 coups , 48 PANZERFAUST , 200



mitrailleuse MG 42 ,300 bengalores à mise de feu électrique, 4000 fusils MAUSER , 2 millions de cartouches , 2000 charges creuses .

Le " Cassard " s ' amarre à Mers el Kébir .

Toujours le souvenir des événements du 3 Juillet 1940 .

Visite au cimetière .

Nous repartons le 21 Janvier pour Toulon . Arrivée le 22 .

Du 13 au 26 Février , exercice MEDASWEX . Nous faisons escale à LA SPEZIA .

Un grand carénage est prévu à Brest . Appareillage de Toulon le 3 Mars . Escale à Nantes . Arrivée à Brest le 11 Mars . Après carénage , période d ' essais à Brest à partir du 22 Juillet . Appareillage pour Toulon le 15 Aout .

"Au cours de cette période favorable à la vie de famille,un quatrième garçon,Thierry,vient renforcer notre équipe."

Désigné pour le " Du Chayla " à Brest , je débarque le lendemain de l'arrivée. Il y a beaucoup de départs en permission et je me retrouve avec le L.V. BUFFE au carré pour des adieux émouvants , après avoir salué le Lieutenant de Vaisseau DURAIN , chef du service " Artillerie " et président de carré .



"DU CHAYLA "



J'embarque à bord du "Du Chayla" à Brest le 19 Aout 1958;il est commandé par le capitaine de vaisseau PETIT.

Très bien accueilli je prends contact avec l'officier des équipages GUILLOU que je dois remplacer.Mon camarade doit être hospitalisé pour une durée supérieure à un mois et il est automatiquement débarqué.L'ambiance à bord est excellente , on y sent une "cohésion exceptionnelle" comme l'écrira plus tard l'amiral JAOUEN.

Le "du CHAYLA" fait partie de l'escadre légère basée à Brest et commandée par l'Amiral Touraille.

Le 2septembre tout le personnel a rallié le bord après permission .Tous les services vérifient le matériel et assurent les approvisionnements .

Le "du CHAYLA" participe à l'exercice"SHIP SHAPE" du 15au 20 septembre.
Le capitaine de vaisseau PETIT quitte son commandement le 19 octobre;il est remplacé par le C.V. MARIAUX.

Nous effectuons un stage "armes sous-marines" à LONDONDERRY du 18 octobre au 15 novembre.

Je profite de ce stage pour découvrir le nord-est de l'Irlande avec l'enseigne de vaisseau DARRIEUS ,adjoint artillerie.Nous visitons l'impressionnante "chaussée des géants" ou je prends quelques photos.Nous visitons aussi BELFAST.

Le "du CHAYLA" participe à l'exercice "SHARP SQUALL" du 24 au 29 Novembre.
Nous quittons Brest le 2Décembre,avec l' escadre légère ,dans le but de tester les installations en mer Nordique. Nous arrivons à la limite des premières glaces ,dans la mer du Groenland,par $67^{\circ} 12$ Nord. L'escadre fait demi-tour alors que la température n'est guère descendue au-dessous de zéro.Pendant ce temps ,à Brest, il faisait -5° .

Nous sommes de retour à notre port d'attache le 13 Décembre. Nous n'avons vu que du Pack-Ice lache(voir"Dans la mer du Groenland " de J.B .CHARCOT.)

La période de permissions nous fait passer en 1959 .Nous préparons la croisière de Printemps.

Le "du CHAYLA" participe avec l'escadre légère à une croisière en Afrique qui nous fait quitter Brest le 23 Janvier. Nous faisons escale à Dakar, Abidjan, Douala. Retour à Dakar puis départ pour la France avec escales à Port-Etienne (Nouadhibou) et LaLuz (Grande Canarie.)

Nous rentrons à Brest le 13 Mars.

Le du CHAYLA entre en grand carénage à partir du 20 Mars . Il reprend la mer pour essais le 22 et le 28 Juillet.

Le 5 Septembre nous appareillons pour Toulon ou nous devons effectuer un stage au centre d'entraînement de la flotte.



Transbordement "Du Chayla", 1959

Nous faisons escale à Vigo et nous arrivons à Toulon le 12 Septembre. Nous sortons à 12 reprises à partir du 18 Septembre. Le 19 Octobre le Capitaine de Frégate DUBESSEY de CONTENSON prend le commandement du du CHAYLA, alors que le bâtiment est indisponible à la suite d'une déchirure de coque. Cet incident s'est produit lors du dernier accostage du Commandant MARIAUX.

Nous reprenons l'entraînement le 22 Octobre.

Nous mouillons sur rade de Saint -Raphael après la rupture du barrage de Malpasset, le 2 Décembre. Il y a en mer des troncs d'arbre et des épaves. C'est une catastrophe qui a fait beaucoup de victimes car il n'y a pas eu de préavis.

Le stage CEF se termine le 4 Décembre.

Nous quittons Toulon le 12 Décembre . Le du CHAYLA fait escale à Mers el Kébir et rallie Brest le 17.

Nos croisières de l'année m'ont permis de découvrir Abidjan que je ne connaissais pas et aussi Treichville située de l'autre côté de la lagune Ebrié. Il y a un contraste saisissant entre le quartier résidentiel de Cocody et les rues de Treichville. La Côte d'Ivoire est pourtant un des pays les moins pauvres de l'Afrique.

Notre escale au Cameroun à Douala, nous a permis de visiter une magnifique réalisation: le barrage d'Edea, sur la Sanaga, à une soixantaine de kilomètres de l'estuaire EDEA , distante de 88 k , est reliée à DOULA par une route nationale bitumée qui traverse la grande forêt littorale . La température est modérée mais l'humidité qui dépasse 95% au lever du soleil , rend le séjour pénible. Une serviette éponge sous les avant-bras est nécessaire pour écrire.

Le barrage alimente une usine de production d'aluminium, ALUCAM,. Cette usine a été fondée sur l'initiative de PECHINEY et d'UGINE. Les membres du carré disponibles peuvent la visiter; j'en suis et je suis impressionné par cette usine qui comporte 208 cuves à 100.000 Ampères. Chaque cuve mesure 9m de long sur 4de large. Ce bassin est rempli d'un mélange pulvérulent d'alumine et de criolithe utilisée comme fondant,dans lequel plonge une anode unique. Le courant continu en circulant de l'anode à la cathode à travers le bain échauffe celui-ci jusqu'à 950°C. L'alumine se décompose en aluminium métal qui va à la cathode sous forme liquide et en oxygène qui se

rassemble sur l'anode. Il est recommandé de laisser les montres au vestiaire car le champ magnétique est intense: une tige métallique pointue peut tenir à la verticale sur le sol .

Après la visite nous prenons un bain dans la rivière avant de trouver un bon restaurant qui nous offrira des écrevisses de la SANAGA.

L'escale de VIGO m'a fait penser aux galions espagnols d'un convoi parti des Indes occidentales pendant la guerre de succession d'Espagne.L'Amiral de Chateaurenault était sorti de Brest avec une escadre de quinze batiments pour aller à la rencontre des galions chargés d'un milliard huit cents millions de réaux et de précieuses marchandises.Pour éviter la flotte anglo-hollandaise les Français et les Espagnols,serrés de près depuis le cap Saint Vincent cotoyèrent le Portugal et se jetèrent dans la baie de VIGO.

L'amiral espagnol VELASCO essayait de faire décharger son convoi mais l'ennemi débarqua un corps de six cents hommes qui s'empara de quatre millions de réaux en argent brut.Les vaisseaux anglais s'élancèrent dans la baie mais l'Amiral VELASCO fit incendier et saborder les galions qui coulèrent.L'Amiral français incendia un vaisseau anglais.Onze galions ont été reconnus et leur place déterminée. J'ai pu voir des bateaux de récupération au travail.

J'ai profité d'une journée de liberté pour visiter Saint Jacques de Compostelle.



L'année 1960 commence par quelques sorties d'entraînement élémentaire en fin janvier et début de Février. Nous appareillons le 21 Février avec l'escadre légère pour la croisière d'hiver.C'est l'Amiral DOUGUET qui commande l'escadre.

Entrainement à la lutte ASM dans le golfe de Gascogne jusqu'au 25 Février puis manœuvres combinées avec l'escadre de Toulon au large de Gibraltar.Le 28 Février l'escadre légère met le cap sur DAKAR où elle fait escale.

Lors de l'appareillage de Dakar pour faire route sur PORT-ETIENNE le "DU CHAYLA" reçoit l'ordre de partir avant le bateau amiral accosté de l'autre côté du wharf,sous le vent. Les chauffeurs ne peuvent éviter l'émission d'une fumée noire bien compacte,aussitot rabattue sur la garde de l'Amiral , sur l'état-major,sur l'Amiral lui-même,tout ce beau monde étant évidemment en blanc immaculéjusque là! Il y a eu des commentaires.Je profite de l'occasion pour mentionner que l'Amiral DOUGUET avait muni sa garde de sabres d'abordage ,au lieu du fusil réglementaire!.

Nous faisons route sur Gibraltar ou nous faisons escale pour préparer "Dawn Breeze 5", exercice OTAN auquel participent les batiments de l'escadre légère.

Au cours de cette escale je suis invité ,par le chef de bord d'un SHACKLETON à effectuer un vol de douze heures.J'accepte avec joie et c'est avec grand plaisir que je me suis installé à la place du co-pilote de temps en temps.Nous avons vu le pic de Ténériffe au cours des exercices de navigation et de bombardement dirigés par le commandant SEBILLEAU ,un sujet de sa gracieuse majesté au nom bien français .

Le"DU CHAYLA" rentre à Brest le 1 Avril .

Alors que j'étais de quart à la passerelle le commandant m'a annoncé ma promotion au grade d'officier de première classe des équipages pour compter du premier mars 1960.

Le 19 Avril le "DU CHAYLA" et le "CASABIANCA" appareillent pour une mission de représentation aux Antilles.Le "CASABIANCA" est commandé par le capitaine de frégate DUMONTE .Mon ami Paillier est à bord .Il remplit les memes fonctions que moi.

Nous arrivons à FORT DE FRANCE le 28.

Cette traversée aux postes de navigation a été bien agréable et j'ai pu faire de belles droites de soleil lorsque j'étais de quart.Une partie d'échecs s'est jouée entre les carrés des deux bateaux,par signaux lumineux.

Nous repartons le 30 pour patrouiller sur la route de l'avion du président de la république qui passe aux Antilles le 1 et 2 Mai,et s'envole ensuite pour la GUYANE.Nous avons embarqué du matériel de réanimation pour la circonstance.Nous rejoignons FORT DE FRANCE le 2 Mai.

Pendant notre séjour aux Antilles nous faisons escale à POINTE A PITRE aux SAINTES,à SAINT-MARTIN.

J'ai beaucoup apprécié le mouillage des SAINTES .L'eau est très claire et on voit parfois dans le fond de vieux canons qui armaient les vaisseaux de la marine à voiles.L'ile de SAINT MARTIN a de belles plages de sable blanc et une eau de belle couleur émeraude.

J'ai fait à Pointre à Pitre la connaissance de monsieur Yves Roussel contrôleur d'aéronautique ,ancien radio de la ligne France -Amérique du Sud et qui a connu Daurat,Mermoz,Saint-Exupéry,Guillaumet.



Nous faisons ensuite route sur Brest où nous arrivons le 1 Juin après escale à PONTA-DELGADA (Açores).

Le "DU CHAYLA" sort à trois reprises entre le 14 et le 30 juin.

Le 16 Juillet ,cérémonie d'inauguration du "Monument aux Américains "reconstruit sur le cours d'Ajot.Les autorités passent en revue les unités de l'escadre légère et de l'U S Navy.

Après la période de permissions le "DU CHAYLA" appareille pour la Méditerranée le 21 Septembre .Il participe à l'exercice "medflex Hold".Nous rentrons à Brest le 30 Septembre.

Le capitaine de corvette JAOUEN embarque le 1 Octobre comme commandant en Second. Fils du médecin de Kerlouan qui a soigné la famille GUIAVARC'H ,il a la réputation d'un excellent manoeuvrier.Sa précédente affectation était l'Ecole Navale ,comme professeur de manoeuvre .

Dans son livre"Marin de Guerre" il a écrit : "Le DU CHAYLA" me plaît dès le premier jour, on y sent une cohésion exceptionnelle et la plus grande menace qu'on puisse faire à un matelot est de le débarquer ".

Au sujet de l'escadre légère ,il a écrit : "A l'escadre légère , on appareille pour les Etats -Unis ,le Canada,l'Amérique du Sud,l'Afrique Noire.Les sorties durent souvent plusieurs mois,on se sent plus marins que les autres mais la contre-partie est assez dure sur le plan familial pour ceux qui comme les lieutenants de vaisseau ou les officiers-marinières,passent d'un escorteur à l'autre sans connaitre de trêve."

Nous participons à un exercice de groupe en Manche au mois d'Octobre,avec escale à Cherbourg du 21 au 24.

Arrive le jour du dernier accostage pour le Commandant (Capitaine de Frégate DUBESSEY de CONTENSON).Son prédécesseur ayant sérieusement endommagé sa coque lors du dernier accostage,il avait dit au C.C.Jaouen que ce jour-là il prendrait les remorqueurs. Pourtant"Il fait un beau soleil,la rade est lisse.....et je me tais...Bon,ça va...On ne les prendra pas puisque vous ne les voulez pas....! Et il accoste à la perfection.(C.C.Jaouen)

Le capitaine de frégate DELAHOUSSE prend le commandement du "DU CHAYLA "le 5 Novembre .

Du16 au 25 Novembre Exercice "Ecume 3." Dans le golfe de Gascogne.Escales à Port Tudy et à Lorient.."Nous finissons par acquérir un excellent entraînement,en particulier contre les sous-marins Enaction anti sous marine le commandant a l'habitude de se tenir au central opérations et il me demande alors d'être sur la passerelle. Cela a peut-être sauvé un de nos sous-marins un beau matin où nous effectuons une attaque sur un periscope.Au dernier moment je fais reprendre par l'officier de quart la "Direction Passerelle" et abattre pour éviter l'abordage. "Laissez faire,me dit le commandant,il y a toutes les dérogations nécessaires le sous-marin doit assurer lui-même sa sécurité "Deuxième attaque...je fais encore abattre "On ne peut plus travailler" hurle le CO...Très vite il s'avère que ce sous-marin ne joue pas avec nous ,ce n'est pas le notre et il n'aurait pas dérobé.Je pense que l'officier de quart aurait eu l'autorité nécessaire pour s'opposer au commandant enfermé au C.O. mais c'est quelquefois une question de secondes"(C C Jaouen.)



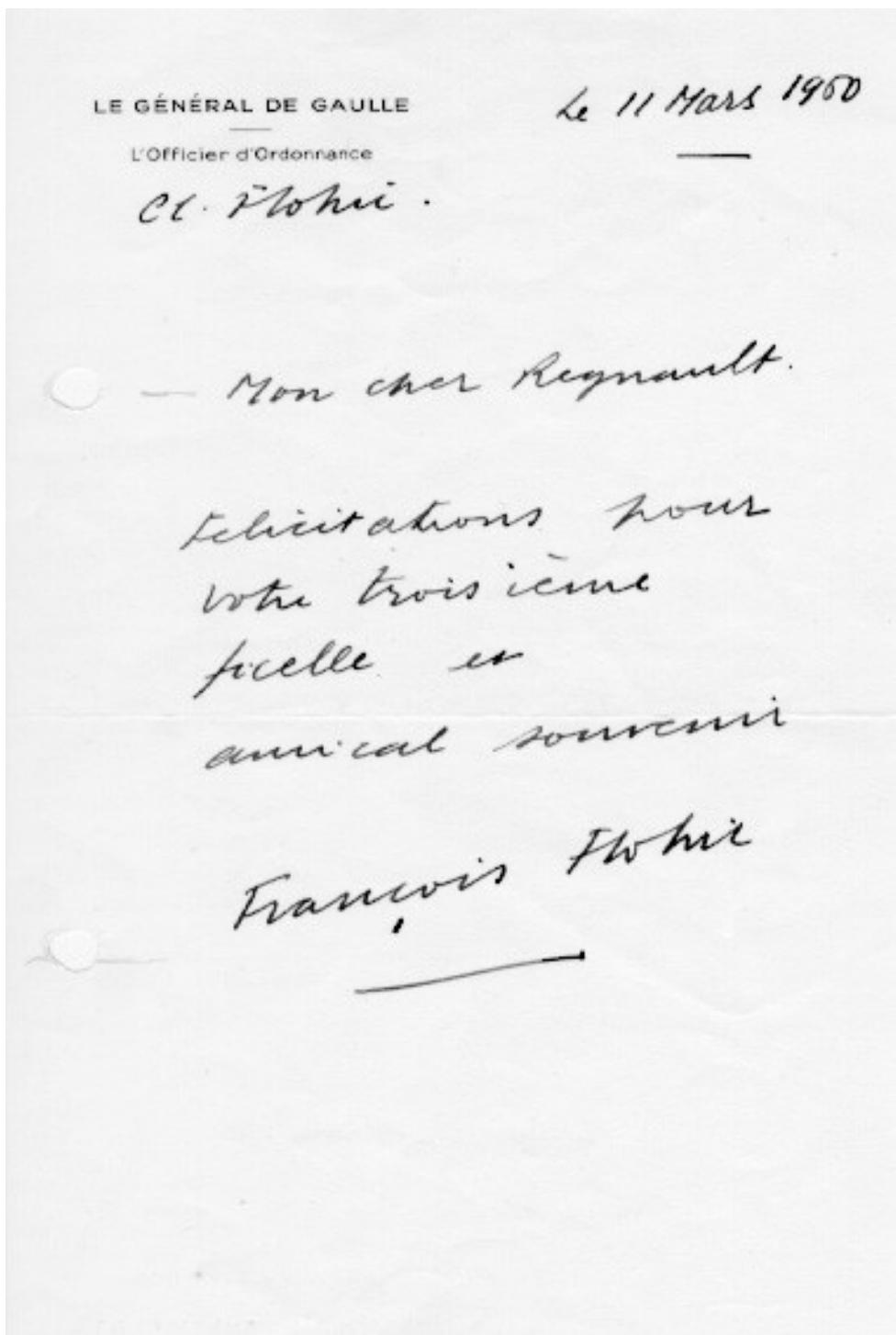
L'année s'achève par deux sorties A S M et une escale à VIGO.Le "DU CHAYLA" est en petit carénage du 23 Décembre au 18 Janvier 1961

J'ai le plaisir de voir embarquer à bord ,comme maître de manoeuvre,notre cousin Jean Boucher,mari de notre cousine Marie-Thérèse .Nous aurons le plaisir de sortir ensemble aux escales

Le 20 Janvier,appareillage avec l'escadre légère,pour la Méditerranée Nous rallions Mers el Kébir où nous sommes provisoirement basés pour une mission de surveillance .Nous faisons escale à

Alger et à Arzew Nous quittons Mers el Kébir le 16 Février Escale à Cadix et retour à Brest le 25 Février

Le 6 Mars nous reprenons les sorties avec l'escadre légère, il y en aura cinq, notamment pour participer à l'exercice "Dawn Breeze 6" qui se termine par une escale à Plymouth du 24 au 27 Mars



Nous appareillons ensuite pour Brest

"Le mois d'Avril est marqué par le putsch des généraux à Alger... Nous nous sentons solidaires de nos camarades de l'armée de terre en Algérie mais aucun de nous ne croit à la possibilité de renverser le cours des évènements" (CCJaouen)

Le "DU CHAYLA" participe à une sortie du 26 Avril au 11 Mai avec des relâches au Havre, Cherbourg et Bordeaux. Il fait encore cinq sorties entre le 12 Mai et le 14 Juin

Le 24 Mai alors qu'il patrouille dans le golfe de Gascogne ,le "DU CHAYLA" assiste le navire espagnol "VIRGEN de los REYES" au large de Lorient. Le médecin du bord passe sur le batiment espagnol pour soigner un blessé.

Le 16 Juin nous appareillons avec l'escadre légère en mer du nord et en Baltique.Nous faisons escale à Bergen,à Stockholm,à Karlskrona,puis en Pologne à Gdynia.

A Bergen ,avec Jean,nous avons pu visiter la maison du compositeur norvégien GRIEG. A GDYNIA,les équipages ont été instruits sur le mode de vie de la Pologne sous la botte russe :"Attention à ne pas trop boire ,à ne pas trop parler,;en revanche soyez polis,aimables,serviables envers la population et que ceux qui sont catholiques n'hésitent pas à se rendre à la messe en uniforme"

"Nos marins sont massivement allés à la messe.La vue de nos uniformes dans les églises fait pleurer les femmes Polonaises."(CC Jaouen)

Le pretre qui célébrait dans l'église ou je me trouvais avec mes camarades du carré n'hésitait pas à s'en prendre au "matérialisme soviétique"C'est notre interprète qui a fait un résumé de son sermon.Meme sur semaine la foule déborde des églises au cours des offices

Dans la rue la population est habillée pauvrement et paraît triste.

Nous participons aux excursions organisées par les Polonais et nous visitons les chateaux des chevaliers teutoniques.C'est une femme qui remplit les fonctions de guide à bord de notre car.Elle tempete au cours d'un arret car nous avons pris du retard .Nous ne comprenons pas sa mauvaise humeur.....qui s'explique...car nous avons croisé un convoi militaire que nous n'aurions sans doute pas du voir.Nous ne l'aurions pas croisé si l'horaire avait été respecté.

Le jour de l'appareillage il nous manque 4 hommes à quatre heures du matin.Au lever du jour,nous récupérons deux hommes.Il manque le chef de poste des quartiers-maitres chefs ,vieux canonnier chevronné,et un matelot.Le"CASABIANCA" a aussi un manquant.Nous les recommandons aux bons soins du consul de France et de notre attaché naval adjoint."Les trois hommes avaient été copieusement abreuvés au dernier bistrot avant le bord,livrés à des filles qui les ont embarqués dans des voitures,et vidés dans un fossé à 120 km de GDYNIA .Quand ils sont revenus à eux,puis au port,les autorités Polonaises les ont immédiatement pris en charge "Ils ont été interrogés pendant toute la journée et ont répondu un peu n'importe quoi sauf le matelot du CASABIANCA qui a dit:"Voici mon nom et mon matricule.Vous n'aurez rien d'autre." A l'arrivée à Brest l'Amiral leur a octroyé 45 jours de prison.

Pendant notre navigation en mer Baltique,nous avons été costamment surveillés par les batiments soviétiques.

Au retour nous faisons escale à Dunkerque.

Nous rentrons à Brest le 22 Juillet . La période de permissions d'été rend le batiment indisponible du 28 Juillet au 15 Septembre.

Nous escortons le "CLEMENCEAU",qui fait des essais d'appontage ,du 19 AU 21 et du 27 au 28 Septembre.

Au cours de cette période ,alors que le batiment était au mouillage en situation normale avec les permissionnaires à terre pendant la période du week-end, je me suis trouvé officier de garde alors que la Préfecture Maritime avait appelé le batiment d'alerte pour une mission au large. Très étonné je vois le chef d'état-major de l'escadre légère le C.F.Fabre Roustand de Navacelle,franchir la coupée et se diriger vers moi :"Il faut que le "DU CHAYLA" soit prêt à appareiller." "Commandant ,le "DU CHAYLA" n'est pas batiment d'alerte.Le commandant est sur la route,vers Paris ,et les permissionnaires sont partis."

"Le batiment prévu n'est pas disponible.Débrouillez vous. Je fais le nécessaire pour récupérer votre Commandant." J'ai donc lancé coups de fil et plantons dans tous les azimuts j'ai même alerté la gendarmerie de Douarnenez pour prévenir l'officier détecteur que je n'arrivais pas à joindre autrement.Les gendarmes ont grogné un peu (ce n'est pas leur rôle)mais ont compris qu'il s'agissait de l'intérêt supérieur de la nation.

Finalement nous avons été "parés" en temps voulu et le C.F.de NAVACELLE m'a toujours été reconnaissant d'avoir dépanné l'escadre légère ce jour-là....et le L.V. BRUSQ détecteur du "DU CHAYLA",n'a pas apprécié d'être interpellé par les gendarmes alors qu'il se préparait à sortir avec sa famille!

Le C.F.DELAHOUSSSE passe le commandement du "DU CHAYLA" au C.F.BANULS le 30 Septembre.Notre nouveau commandant vient de l'aéronautique navale;il explique aux officiers de quart ce qu'il attend d'eux,moyennant quoi ils doivent manoeuvrer avec la plus grande initiative ,en toute occasion." Cette émancipation exalte en particulier nos lieutenants de vaisseau qui,très vite,vont acquérir une nouvelle assurance.Cela fait dire un jour à notre Amiral (Amiral PONCET),après un bref séjour à bord:"Les officiers de quart du DU CHAYLA montrent en toute circonstance une aisance telle

qu'elle frise la désinvolture."L'aisance est réelle et c'est cela l'important car le commandant ne sera pas forcément derrière chacun au moment d'une difficulté imprévue " (C.C. Jaouen).

Le DU CHAYLA prend part à la croisière d'automne de l'escadre légère.Nous appareillons le 4 Octobre. Escale à PUNTA DELGADA,escale à NORFOLK du 17 au 20 Octobre.Escale à YORKTOWN du 20 au 23 Octobre pour la commémoration de la prise de la ville en Octobre 1781.Je prends quelques photos des armées en costume d'époque.L Amiral DOUGUET en fait autant.

Nous faisons ensuite escale à KEY WEST " La manoeuvre d'accostage n'est pas facile en travers au vent.Le commandant la réussit brillamment en me faisant très peur au point que j'ai usé de toute mon influence pour qu'on batte en arrière de plus en plus fort à mesure que le quai approchait...Nous nous sommes immobilisés l'étrave à l'aplomb d'un quai perpendiculaire sur notre avant de façon parfaite"Bravo Zoulou", (félicitations de l'Amiral) recevons nous immédiatement "Bravo,c'est pour vous me dit le commandant, Zoulou,c'est pour moi!" Quelques jours plus tard à l'appareillage,il recueille un nouveau "Bravo Zoulou" pour lui tout seul après une manoeuvre originale et rapide."(C.C. Jaouen)

Nous mouillons sur rade à PORT au PRINCE.(Haiti).Les rues de la ville sont mal entretenues et le peuple Haitien vit dans la plus noire misère .Nous faisons la connaissance d'un Père Blanc,qui vit dans des conditions difficiles ,très heureux de retrouver au carré un "morceau de France "

Nous repartons pour LA GUAYRA,port du Vénézuela.Nous avons la possibilité de visiter CARACAS.Ce qui nous stupéfie c'est le gigantisme de l'architecture du Vénézuela .Invité par un membre de l'ambassade avec quelques camarades de carré ,nous découvrons sa résidence,d'un luxe extraordinaire,avec parquets de bois précieux .En reprenant le chemin du bord,à huit cents mètres de là nous cotoyons un bidonville!

Nous appareillons pour FORT de FRANCE.,puis pour la petite ile de "La Désirade" à quelque vingt nautiques à l'est de POINTE à PITRE.En arrivant au mouillage nous sommes escortés par une vedette qui fait ensuite le tour du bord.Un gendarme nous montre une branche de mancenillier.C'est un arbre de la famille des euphorbiacées dit "arbre poison ". Son suc ,caustique,est très vénéneux et il ne faut pas rester sous cet arbre.

Nous sommes mouillés à proximité de l'ile ,qui,sous le beau soleil et sur la mer des Antilles paraît paradisiaque.Elle paraît seulement car,au cours d'une promenade à terre, je me rends compte que la principale ressource est la peche.Il y a bien quelques bananiers heureusement .Notre promenade nous amène à proximité de l'église dont le clocher a été abattu.Nous nous trouvons dans le jardin du presbytère ,à l'abandon,et nous engageons la conversation avec le Père DUSSOUET.Maigre ,décharné,il nous confie qu'il se nourrit avec ce que ses paroissiens lui offrent.....dans la boîte aux lettres.Mais ils ne sont pas riches!

A proximité des débris du clocher,il y a une cloche,felée après le passage du cyclone de 1928 qui a fait beaucoup de dégâts.Le bon curé me confie qu'elle a été fondu à Nantesil y a une centaine d'années."Mais me dit-il soudain,vous êtes normand,il y a une fonderie de cloches à Villedieu les Poëles...vous pourriez peut-être la ramener en France car la mairie n'est pas très riche? " Un peu surpris,j'ai évidemment répondu que j'allais rendre compte de notre conversation au Commandant en Second Lorsque j'ai rallié le bord,le commandant en second était encore à terre et en embarquant dans sa vedette il a eu la surprise de voir une bande de paroissiens très bruyants apporter la cloche et le Père Dussouet lui demander de l'embarquer sur le champ ,en lui disant qu'il m'en avait parlé! Evidemment,notre bon Commandant en Second n'a pas apprécié et m'en a parlé dès son retour à bord Finalement les choses se sont bien arrangées,très bien même,puisque la cloche,ramenée à Brest par le "DU CHAYLA" a été envoyée aux usines Cornille-Havard qui l'ont refondue et réexpédiée à Pointe à Pitre par le cargo "DESAIX" Le Père Dussouet m'a appris par la suite que la cloche est montée au clocher la veille du 15 Aout 1963 (fete patronale)Elle porte le nom de MARIE,l'image de Notre Dame des Flots,et aussi le nom de "DU CHAYLA".

Le Père Dussouet a été remplacé par un prêtre breton plus jeune,amateur de pêche sous-marine.Le purgatoire du bon Père Dussouet s'est transformé , pour lui en paradis.

Notre séjour aux SAINTES,puis à Pointe à Pitre,a été fort agréable "Nous faisons un court séjour en rade des Saintes pour la détente de tout le monde. Un soir l'officier de garde attend à la

coupée le commandant qui doit rentrer de terre. Il fait nuit mais il entend du bruit dans l'eau: ce sont le commandant et le médecin qui rentrent à la nage , suivis par la vedette"(C.C.Jaouen).

Nous rejoignons Fort de France qui aurait pu être une escale de repos sans la " maladie du cuivre" qui s'est abattue sur l'escadre légère après un repas de langoustes. "Certaines langoustes , dit-on, consomment ou fabriquent du cuivre qui se concentre dans la moelle épinière qu'il faut enlever avant de les manger. Cette maladie provoque des diarrhées violentes accompagnées de fièvre. Il y a 180 malades sur le bâtiment amiral, 100 chez nous et à peu près autant sur les autres escorteurs." (C.C.Jaouen.) Fort heureusement j'ai été épargné. Et pourtant je ne me suis pas privé de langoustes!

Après l'appareillage pour DAKAR, cela remuait un peu... En arrivant au carré pour prendre le repas de midi, je me suis retrouvé seul avec le L.V. Rouault, officier ASM. Nous avons fait un excellent et plantureux repas. Notre traversée se fera vent debout. La mer hachée n'est pas trop éprouvante.

L'escale à Dakar est brève et nous rentrons à Brest le 9 Décembre. Nous pourrons passer Noël en famille.

1962 arrive

Appareillage en formation le 23 Janvier. Mouillage à Port Haliguen; Manoeuvres sur la côte sud de la Bretagne, puis départ pour la côte d'Afrique. "Il s'agit de manifester notre présence dans le golfe de Guinée pour contre-balancer celle des Russes" (C C Jaouen).

Brève escale à Port Etienne où je retrouve le vieux hangar du temps des lignes Latécoère, de l'Aéropostale . Plusieurs anciens interprètes , passagers des Bréguet 14 et des Laté, font visite à bord. Certains portent la légion d'honneur. Sur leurs voiles blancs cela se remarque.

"La colonie Française nous accueille avec joie et le carré se laisse ensorceler par une fille aux yeux violets " (CC Jaouen)

Nous faisons ensuite route sur Dakar, puis Abidjan, Lomé, Cotonou. Au retour, nous retrouvons DAKAR ou nous passons en petit carénage.

Nous appareillons, après carénage, pour la Méditerranée où nous rencontrons l'escadre de Toulon. Nous faisons escale dans le port de guerre méditerranéen du 14 au 21 Mars.

Nous appareillons, après carénage, pour la Méditerranée où nous rencontrons l'escadre de Toulon. Nous faisons escale dans le port de guerre méditerranéen du 14 au 21 Mars

Nous participons à un grand exercice après escale à Mers el Kébir. C'est l'exercice "Dawn Breeze 7". A l'issue de l'exercice, nous faisons escale à Gibraltar, puis route sur Brest. Nous rentrons à Brest le 5 Avril

Permission de Paques . Le C.A. PRACHE prend le commandement de l'escadre légère. Nous appareillons avec l'escadre le 2 Mai. Nous devons assurer une permanence en Méditerranée pendant l'absence des bâtiments de Toulon en croisière Atlantique. Nous arrivons à Toulon le 12 ."Notre seule intervention sera un aller-retour ultra-rapide de Toulon à Mers el Kébir dans un secret relatif , avec de nombreux techniciens civils à bord. Il s'agit de transporter à Mers el Kébir l'ensemble d'une station d'émission de l'O.R.T.F qui sera installée sur une jetée du port à l'abri de tout coup de main, pour suppléer la défaillance éventuelle des stations existantes. Au large d'Oran, nous rencontrons le "LA FAYETTE ". Ce bâtiment transporte en France des milliers de HARKIS. (C.C.Jaouen)

Appareillage de Toulon le 6 Juin. Nous faisons escale à Barcelone du 7 au 11 Juin, à l'occasion d'une exposition française. Le président de carré décide de "transporter la gamelle à terre" pour inviter le Commandant et le carré des officiers supérieurs (Commandant en Second et Ingénieur Mécanicien LE GUEN.) Nous avons rendez-vous dans un restaurant fort bien placé. Evidemment, nous avons soigné notre tenue civile..... Lorsque le médecin est arrivé, stupeur! Notre brave médecin n'avait pas de cravate.... et dans un restaurant espagnol! Heureusement il était accompagné de madame NOUVEL qui , elle , avait une belle robe avec une ceinture. La ceinture ne s'attendait pas à jouer le rôle de cravate. Nous avons passé, avec le Commandant souriant et détendu, une excellente soirée.



Retour à bord

Nous participons, après l'appareillage, à l'exercice "corrida". Nous rentrons à Brest le 15 Juin.

Nous apprenons brusquement le départ du commandant en second qui doit remplacer le commandant de l'aviso "AMYOT d'INVILLE" qui a été hospitalisé; "Pendant deux jours je fais mes adieux aux uns et aux autres dans l'ambiance incomparable de ce "DU CHAYLA" auquel je suis très attaché. Le poste des maitres me comble avec un menu digne de la meilleure carte et d'inégalables crevettes de Kerlouan." "Je débarque en début d'après-midi. A la coupée l'officier de quart et le clairon portent le chapeau rond! Quand je mets les pieds sur le ponton, le haut-parleur extérieur diffuse à toute puissance la " Marche de Cadoudal "" au biniou. Puis, quand je passe à hauteur de l'étrave, le pavillon breton est déferlé au mat de beaupré " (CC Jaouen) Je devrai, moi aussi, quitter le "DU CHAYLA ", plus discrètement, le 20 Juin 1962. Le pilote, le second-maître LE MAO, me remet la liste des milles parcourus depuis mon embarquement sur ce bateau qui m'a fait vivre, pleinement, la vie d'officier de marine. Nous avons parcouru, ensemble, 126.654 milles (nous disons maintenant "nautiques")

C'est avec beaucoup d'émotion que je franchis la coupée du "Du Chayla" pour embarquer sur le "CHEVALIER PAUL".





Visite de la famille sur le "DU CHAYLA" à Cherbourg, 1960



“Chevalier Paul”



Le "Chevalier Paul", du même type que le "Cassard" et le "Du Chayla" est en refonte et grand carénage, en vue de sa transformation en conducteur de flottille. J'embarque à bord le 20 Juin 1962, et je me présente au capitaine de frégate DURAY, commandant, puis au lieutenant de vaisseau LE BORGNE, chef du service "Artillerie".

Le "Chevalier-Paul" est encore aux mains du personnel de la D.C.A.N. Il faut préparer les essais. Nous appareillons pour essais à la mer le 2 Juillet; ils s'achèvent à la fin du mois.

Nous sommes rattachés organiquement à l'escadre légère le 1 Aout en tant que navire-amiral. Le personnel est envoyé en permission d'été.

Le "Chevalier-Paul" appareille de Brest le 28 Aout pour suivre un stage au centre d'entraînement de la Flotte, du 1 Septembre au 27 Octobre. Nous rentrons à Brest le 31 Octobre.

Notre Amiral, le Contre-Amiral PRACHE, s'installe à bord avec son Etat-Major. Il remarque rapidement qu'un "anonyme en blouse grise" (lisez dessinateur) a placé un bruyant ventilateur à la tête de sa couchette (de l'autre côté de la cloison). Personne n'avait eu l'idée de s'allonger sur la couchette de l'amiral pendant les essais, évidemment.

Le "Chevalier-Paul" participe ensuite aux sorties de l'escadre légère. Il appareille de Brest le 19 Novembre, pour participer aux exercices "FRIMAIRE" et "ECUME 7". Nous faisons escale à Lorient et à Lisbonne. Au cours de cette escale à Lisbonne, j'ai la possibilité de me rendre à Fatima le 1 Décembre. Sur le chemin du retour, nous faisons escale à Bordeaux où je vais en pèlerinage sur la tombe de ma cousine COLETTE et de sa famille, au cimetière de Talence. Nous rentrons à Brest le 10 Décembre.

Le Capitaine de Frégate FABRE ROUSTAND de NAVACELLE prend le commandement du "Chevalier-Paul" le 22 Décembre.

2 Février 1963.

Appareillage pour entraînement individuel

6 au 13 Février

Sortie avec l'escadre légère en Manche. Escales à Cherbourg et à Portsmouth.

25 Février.

Participation à l'exercice OTAN ""Dawn Breeze 8 "qui se déroule en Manche et en Atlantique jusqu'au 2 Mars.

L'exercice continue du 9 au 14 Mars, date du retour à Brest.

15 Mars

Période d'indisponibilité.

6 Mai

Appareillage avec l'escadre légère pour la croisière de Printemps baptisée " ALGONQUIN "



Escale à Fort de France, Basse-Terre, Key-West, Halifax, Montréal. Ces escales me donnent l'occasion de prendre des photos au Canada que je ne connais guère.

4 Juillet

Retour à Brest.

Aout et Septembre: Entrainement individuel au cours de trois sorties .

3 Septembre

Le contre-Amiral RIVIERE prend le commandement de l'escadre légère.

"Au cours du mois d'Août , je suis en permission pour assister à la naissance d'Hervé. J'ai fait part de cet heureux évènement au carré du "Chevalier Paul" et à mon retour à bord, l'aide de camp de l'Amiral, le commissaire Kerdilès , me communique fort gravement l'adresse d'un père de cinq filles ."

30 Septembre

Appareillage avec " CASABIANCA "et "FORBIN "pour l'exercice A.S.M." FLAT ROCKS " sur les côtes d'Ecosse.

7 Octobre

au 18 Octobre : Phase d'armes.

25 Octobre : Phase tactique. Mouillage à LOCH EWE

Je découvre ce loch profond de la plage avant où je suis au poste de mouillage. Je ne peux m'empêcher de penser à tous les marins des convois vers MOURSMANK dont ce loch a été la dernière escale avant de disparaître dans la flamme de l'explosion de leur pétrolier ou de leur cargo bourré d'armes et de munitions, ou saisis par le froid dans la mer glacée. Le rassemblement des éléments du convoi (escorteurs et escortés) se faisait dans ce loch.

Escale à INVERGORDON et ROSYTH et retour à BREST

13 Novembre

Appareillage de Brest avec la 8ème D.E.E et trois escorteurs de la Bundesmarine pour l'exercice GEMEX.

16 Novembre

Retour à Brest

25 Novembre

Appareillage pour exercice "FINISTEREX" avec des unités Espagnoles.

30 Novembre

Retour à Brest.

4 Décembre

Appareillage pour exercices de groupe et exercice "Bout Dehors" Escales à Lorient et Nantes.

19 Décembre

Retour à Brest

21 Décembre

Le capitaine de frégate FABRE ROUSTAND de NAVACELLE quitte son commandement.

Il me faisait entière confiance, à la mer et au mouillage. Lorsque je prenais le quart à minuit, il disait : "C'est ce bon monsieur Regnault qui prend le quart ? Eh bien, je vais me coucher" avant de rédiger ses ordres pour la nuit.

Il me laissait manoeuvrer le bateau en toutes circonstances, et cela se passait bien. Pourtant, un jour, contrairement à l'habitude, au cours d'un ravitaillement à la mer, il m'a demandé d'assurer seul la manoeuvre avec mon adjoint de quart (en temps normal on appelait un autre chef de quart pour "tenir le poste" "Il faut en effet garder la même position par rapport au pétrolier en agissant sur la barre et la machine")

J'ai donc donné la consigne à mon adjoint (un jeune midship) de répéter mes ordres à la barre et à la machine en précisant : "Je donnerai d'abord le cap, puis le nombre de tours" car je me tenais sur l'aileron de la passerelle. C'était dans un but de simplification.

Hélas, mon midship, qui devait penser à sa belle, a confondu à un certain moment cap et nombre de tours et j'ai senti soudain le bateau bondir en avant. J'ai réagi aussitôt mais n'ai pu empêcher la rupture d'une manche de mazout. Cela prouve qu'il ne faut pas trop simplifier. J'aurais du dire "Cap tant, Nombre de Tours tant."

Le commandant ne m'en a pas voulu. Lors de son départ il m'a confié qu'il avait demandé pour moi, à l'Etat-Major de la marine, un commandement à la mer. "Les choses étaient bien engagées et vous auriez eu non pas un bateau mais une division de dragueurs. Au dernier moment, le Directeur du Personnel a refusé "C'est navrant" a dit le commandant. Le chef du secrétariat m'a communiqué la réponse du directeur du personnel. "Par lettre citée en référence le capitaine de frégate commandant l'escorteur d'escadre "Chevalier-Paul" demande que les officiers des équipages Electriciens d'Armes, Chefs de quart, puissent accéder au commandement à la mer dans les mêmes conditions que celles prévues actuellement pour les officiers des équipages manoeuvriers, timoniers, pilotes de la flotte et hydrographes.

Je porte à votre connaissance que la formation maritime des officiers des équipages électriciens d'armes est très inégale suivant les affectations qu'ils ont reçues depuis l'obtention du certificat de chef de quart.

L'attribution du certificat à des officiers des équipages techniciens avait pour but d'étoffer le service de quart à la passerelle des escorteurs d'escadre sans augmenter l'état-major démesurément.

Il ne me semble pas opportun pour des raisons psychologiques et d'homogénéité du corps d'ouvrir à certains officiers des équipages électriciens d'armes l'accès au commandement alors que d'autres, utilisés dans leur spécialité, exclusivement sur de gros bâtiments n'auront pas eu la possibilité d'acquérir une expérience maritime suffisante pour briguer la même faveur."

Notre nouveau commandant, le capitaine de frégate GELINET, est un ancien de la 2ème D.B. Il a eu sous ses ordres le second-maître Moncorgé, plus connu sous le nom de Jean Gabin. Il est l'auteur d'une charge de cavalerie avec ses Tanks-Destroyers dans le village d'ANGLEMONT, le 23 Septembre 1944. Cette "charge de marins" est restée célèbre (Voir "les fusiliers-marins de LECLERC" de l'Amiral MAGGIAR).

En prenant son commandement, il a convoqué tous ses officiers pour faire leur connaissance. Il a été très étonné de constater que, sur ce bateau, un officier des équipages électricien d'armes faisait le quart en chef. Je lui ai donc expliqué que j'avais fait un cours de chef de quart avant de suivre le cours des officiers des équipages

"Montrez moi votre diplôme"

Je n'en avais pas. Le directeur du cours de chef de Quart n'avait pas jugé utile de nous remettre un beau parchemin. Seule une mention sur notre livret militaire attestait que nous étions

titulaires de ce certificat. Heureusement, j'avais conservé ce précieux livret que je n'aurais pas du avoir en ma possession. Le commandant l'a regardé et m'a dit simplement " Je le garde "Mon vieux livret est maintenant au bureau militaire des matricules à Toulon.

20 Janvier au

23 Janvier; Entrainement de groupe

25 Janvier

Appareillage avec la 7ème D.E.R. (Division d'escorteurs rapides) pour la croisière "GONDWANA"

Nous faisons escale aux Saintes, à Basse-Terre, Pointe à Pitre, Fort de France, Saint-Martin et Saint-Barthélémy.

Le commandant me confie, en plus de mes fonctions habituelles, les fonctions d'officier de détail "Vous aurez un midship sous vos ordres ". Je suis donc chargé de l'aspect extérieur du bâtiment et d'un tas de corvées dont je me serais bien passé.

"Valeur et Discipline "

20 Février

Appareillage de Fort de France

Nous sommes rejoints par les escorteurs rapides qui ont quitté leur mouillage respectif la veille

28 Février

Arrivée à Dakar

1er Mars

Appareillage. Escales à Port-Etienne et Santa Cruz de Ténériffe

15 Mars

"Chevalier-Paul" et 7ème D.E.R. retrouvent "Duperré" et "Casabianca" dans le golfe de Gascogne. L'ensemble des bâtiments effectue des exercices A.S.M et D.A.M. (exercice "ECUME")

20 Mars

Retour à Brest.

19 Avril

Appareillage de l'escadre légère pour la croisière "DRAKKAR" en manche, Mer du Nord et Baltique. Escale à Cherbourg où nous avons la visite du Capitaine de Vaisseau de NAVACELLE, qui commande l'Ecole Atomique, puis à COPENHAGUE du 30 Avril au 4 Mai. C'est dans ce port que nous retrouvons "La Résolue" qui portera prochainement le nom de "JEANNE d'ARC". Ce porte-hélicoptères a embarqué un "Super-Frelon" piloté par le chef-pilote chargé des essais. Je peux faire un vol à bord et je prends quelques photos sans difficulté car l'inclinaison parfois impressionnante pointe mon appareil vers la terre. Le chef pilote a le souci de montrer ce que peut faire le "Super-Frelon" aux représentants danois des trois armes.

4 Mai

Appareillage pour exercices. Escales à VIKSER, HANGESUND, KRISTIANSUND, OSLO et AMSTERDAM.

27 Mai

Retour à Brest.

1 er Juin

Appareillage pour sortie de groupe.

6 Juin

Le "Chevalier-Paul" mouille devant les plages normandes à l'occasion du 20ème anniversaire du débarquement.

7 Juin

Retour à Brest.

. Jusqu'au début de Décembre nous sortons régulièrement pour entraînement.

4 Décembre

Appareillage pour la croisière d'Automne de l'Escadre Légère, limitée à la Manche. Escales à Cherbourg, Portsmouth, Le Havre.

16 Décembre.

Retour à Brest.

Un jour ,après le repas pris au carré,mes fonctions d'officier de détail m'amènent sur le spardeck.Sorti de ses appartements,le commandant m'aperçoit et me fait signe.Arrivé près de lui il me dit: "Vous n'etes pas inscrit au tableau,l'Amiral vient de me l'annoncer et je tiens à vous informer sans tarder."

Le tableau d'avancement est établi après la réunion ,à l'Etat-Major Général,des amiraux qui notent en dernier ressort.L'Amiral RIVIERE etait rentré de cette réunion le matin même.J'étais très bien noté mais le contre-amiral RIVIERE n'avait pu obtenir l'inscription de son candidat alors que le vice-amiral d'escadre PATOU imposait l'inscription du sien!

J'ai demandé:"Et mon ami PAILLIER ?" "Il n'est pas inscrit non plus."

Et voici comment des officiers particulièrement expérimentés ont été écartés pour laisser la place à un de leurs camarades qui avait permis à l'amiral de l'escadre de Toulon de faire du golf sur la plage arrière du "COLBERT" !

Je ne passerai donc pas au grade supérieur en 1965,ce n'est pas une catastrophe et j'ai prévenu mon camarade du "CASABIANCA".

23 Décembre

Débarquement du C.F.GELINET.Avant son départ,le commandant m'a fait appeler pour me demander quel poste j'aimerais avoir à mon débarquement du "CHEVALIER PAUL".Il est affecté à Paris et fera tout son possible pour me donner satisfaction.C'est très chic de sa part et je l'ai remercié.

Le capitaine de frégate COINDREAU prend le commandement du "CHEVALIER PAUL".Je l'ai connu enseigne de vaisseau sur le "DUQUESNE"; Il me reçoit très aimablement ainsi que tous les officiers.

Les permissions de Noel nous permettent de passer les fêtes en famille.

21 Janvier 1965.

Départ pour la traditionnelle croisière d'hiver,sous la conduite du "CHEVALIER PAUL",sur les côtes d'Afrique Noire.Escales à Dakar,Monrovia,Abidjan,Dakar,Port-Etienne,Santa-Cruz de Ténériffe.

25 Mars.

Retour à Brest.Fin Avril,sortie du groupe pour entraînement.

4 Mai

Départ pour la croisière de Printemps en Manche et Mer du Nord. Exercices de défense aérienne puis escales à Anvers,Rotterdam et Kiel .

1er Juin

Retour à Brest.

18 Juin.

Appareillage pour entraînement en groupe dans le golfe de Gascogne.Escale à Bayonne.

23 Juin

Retour à Brest.

Dans le courant du mois de Juillet nous appareillons pour la mise en condition du sous-marin "NARVAL".A la fin des exercices,nous faisons escale à Royan pour les fêtes de la mer. Biniguer m'a demandé de faire visiter le bord à sa soeur et à son beau-frère.C'est avec grand plaisir que je les reçois.La soeur de Georges est aussi sympathique que son frère.Elle était infirmière et a épousé un médecin.

Retour à Brest à la fin du mois.

La période de permission d'été me permet de retrouver la famille et de faire le bilan de l'année scolaire pour chacun de nos garçons.

A la fin du mois de Septembre ,le "CHEVALIER PAUL" fait des exercices de lutte A.S.M.en compagnie du sous-marin "MARSOUIN".

L'escadre légère est dissoute le 15 Septembre,elle laisse la place à l'escadre de l'Atlantique.

C'est le contre-Amiral SALMON qui prend le commandement de l'escadre,Il met sa marque sur le "CHEVALIER PAUL".Je l'ai connu alors qu'il commandait la batterie de FEDALA,comme capitaine de corvette,lors du débarquement des Américains,le 8 Novembre 1942.Il s'était défendu héroiquement.

Notre bateau entre en grand carénage à l'arsenal de Brest le 30 Septembre.J'ai appris ma désignation pour la 2eme escadrille de dragage et je me prépare à quitter le bord.

4 Octobre

Le "CHEVALIER PAUL" en carénage a vu débarquer une grande partie de son personnel. Il ne reste à bord que les officiers nouvellement embarqués. C'est aujourd'hui que je débarque. Je me présente au Commandant, qui quittera le bord au mois de Décembre. Il me remercie et me souhaite une heureuse carrière à terre.

Emprunter l'échelle de coupée d'un bateau pour la dernière fois, c'est émouvant!

Jamais plus je ne servirai à bord d'un bâtiment de la Marine Nationale. Surtout, ne pas regarder en arrière.

Seul réconfort, j'ai l'impression d'avoir bien servi. L'ambiance à bord des T 47 était excellente. L'amiral JAOUEN, alors capitaine de corvette, pouvait parler de "cohésion exceptionnelle" en embarquant sur le "DU CHAYLA". Les officiers des équipages électriques d'armes, chefs de quart, étaient parfaitement à l'aise sur la passerelle en toutes circonstances. Les lieutenants de vaisseau nouvellement embarqués nous regardaient manœuvrer le bateau, pour apprendre. L'un d'eux, devenu capitaine de vaisseau, m'a confié : "C'est vous qui m'avez appris mon métier de chef de quart de T.47."



L'escadre d'escadre « Chevalier Paul »
arrive au mouillage. Réglage de la tension des ancreies par O.E REGNAULT

II ESDRA

Mon embarquement à la 2ème escadrille de dragage ne m'a pas laissé de souvenir impérissable . Je pensais rester en contact avec les dragueurs et faire une sortie à la mer de temps en temps , mais ce sont les fonctions de chef du service intérieur qui m'attendaient .

J'ai passé trois ans dans les tunnels creusés sous le plateau des quatres pompes ,où sont les magnifiques bâtiments de l'Ecole Navale .

Seule note réconfortante : un coup de fil du Commandant GELINET qui me recommande de demander mon diplôme de chef de quart...

“Mais Commandant , nous ne pouvons prétendre à un commandement , je ne naviguerai plus !”

Réponse: “ Faites ce que je vous dis , demandez votre diplôme , vous réunissez les conditions pour l'obtenir . “

J'ai fait ma demande , et ai conseillé à mes amis Durand et PAILLIER d'en faire autant.

Nous avons compris un peu plus tard...ce diplôme nous donnait automatiquement le diplôme technique qui venait d'être créé . Ce diplôme était accompagné d'une prime non négligeable et le Commandant GELINET était au courant de ce qui se préparait . Je l'ai chaleureusement remercié . Il m'invitera plus tard à un cocktail à bord de la “Jeanne d'Arc” qu'il commandait.

Lorsqu'à la fin de mon embarquement la Direction du Personnel m'a proposé la Base Aéronavale de Landivisiau , j'ai accepté avec enthousiasme , C'était pour moi , au sens propre et au sens figuré , la sortie du tunnel .

B.A.N. LANDIVISIAU

J'embarque à la B.A.N. Landivisiau le 16 Septembre 1968 .

Je me présente avec sabre et gants blancs comme l'exige le règlement au Capitaine de Frégate ASSIE , Commandant en Second , puis au Commandant . C'est simple: une porte de communication existe entre les deux bureaux .

Le Capitaine de Frégate MENETTRIER est le deuxième Commandant de la base . C'est un chasseur , ancien pilote de CORSAIR . Simple , direct , il me fait une excellente impression .

Le Commandant en Second est un ancien pilote d'hydravion . Il a piloté les quadrimoteurs BREGUET . J'avais vu les essais du prototype à Cherbourg en Juillet 1938 . Le Commandant ASSIE est calme et souriant . Il me confie les fonctions d'Adjoint Sécurité et de Chef du Service entretien . J'aurai donc sous mes ordres les Pompiers et le personnel civil des spécialités du bâtiment et des espaces verts .

Lors de ma visite de la base je rencontre mon prédécesseur , l'officier des équipages BOTHUAN . Je l'ai connu alors qu'il était Maitre canonnier à bord du Duquesne . Le chef du service intérieur est l'Officier des équipages MAREC , que j'ai connu lorsque j'ai fait le cours de conduite de tir à bord du cuirassé "LORRAINE".

La conférence hebdomadaire du Commandant a lieu tous les Lundis à 09h00 . Au cours de la première conférence le Commandant me confie la rédaction de "l'Instruction Permanente Sécurité" . "Il y a urgence", ajoute-t-il.Je n'aurai donc pas de temps à perdre pour étudier le Sécurité d'une Base Aeronautique dans tous ses détails.

Au cours de cette conférence je fais connaissance avec tous les Commandants de flottille et tous les chefs de service. J'ai fait le tour de la base sans difficulté puisque je dispose d'une excellente RENAULT , une fourgonnette que je peux mettre à la disposition de mon gradé du service entretien lorsqu'il a du matériel à prendre en ville .



La base s'étend sur 370 hectares répartis sur le territoire de cinq communes (Saint-Servais_Bodilis_Saint-Derrien_Plouneventer_Plougar). Landivisiau ,étant la ville la plus importante à proximité de la B.A.N., lui a donné son nom . C'est la base principale des réacteurs d'assaut , d'interception et de reconnaissance de la Marine . Ces avions opèrent à partir de la terre ou de nos porte-avions "FOCH et "CLEMENCEAU".

La 11ème flottille d'assaut (Etendard IV M) fut la première flottille opérationnelle à arriver sur la base le 2 Mai 1967 . L'activité opérationnelle commence alors et le 1er Aout de cette même année la 15 F (Etendard IV M) arrive à Landivisiau .

Deux flottilles de chasse 12F et 14F équipées d'intercepteurs "CRUSADER" arrivent en 1968.

En inspectant les installations en qualité d'adjoint sécurité je peux voir de près Etendard et Crusader ,qui sont soigneusement entretenus.

Mes pompiers sont parfois mis en alerte en bordure de piste lorsqu'un avion en difficulté se présente pour l'atterrisage . Je les rejoins dès que possible et je peux voir de près l'atterrisage.

L'alerte est souvent due à une lampe témoin qui signale une anomalie , alors que l'anomalie n'existe pas , heureusement . Lorsque l'anomalie signalée concerne certains circuits , l'avion sort sa crosse et des câbles sont levés en travers de l'entrée de piste , comme sur un porte-avions . De cette façon la course de l'avion est limitée .

J'ai aussi l'occasion de voir des décollages . Ceux des "Crusaders" sont impressionnantes lorsqu'ils mettent la "POST-COMBUSTION": on voit une langue de feu sortir du réacteur qui fait l'effet d'une lampe à souder . Dans ce cas, l'angle de montée est spectaculaire .

Mon grade me donne accès au carré des Officiers Supérieurs, placé sous la présidence du Commandant en Second .Je retrouve le Médecin Major , l'Aumônier,le Chef des services techniques et son adjoint, un officier principal de équipages , le chef du service opérations et quelquefois un Commandant de Flottille . L'adjoint du chef du service opérations est un Officier des équipages, pilote.

L'ambiance est excellente et nous allons souvent au carré des Officiers Subalternes où nous retrouvons tous les Officiers pilotes . Le Commandant , lui-même,n'hésite pas à retrouver l'ambiance du carré , de temps en temps , car il est célibataire .

Il a droit à un logement de fonction mais ce logement n'est pas encore construit .Il loge dans une ferme dont les habitants ont été expropriés en raison de la construction de la base . Il a fait aménager sommairement la maison située au lieu dit "RICHOU BRAS", et fait un peu de jardinage . Il a construit une rocallie et m'a demandé de faire aménager , en garage pour sa voiture de fonction , un cellier proche . Il fallait agrandir la porte ; je l'ai fait avec mon équipe du service entretien en utilisant un procédé peu orthodoxe , mais simple et rapide , alors que l'ingénieur des travaux maritimes , consulté , raisonnait en architecte...et voyait grand.

La 15F a été dissoute le 15 Janvier 1969 .

Elle a été remplacée par la 16F (Etandard IV P) le 1er Avril .

Une section de FOUGA ZEPHIR a été créée le 1er Février 1969 pour l'entraînement en vol sans visibilité et les liaisons .

Mes soirées étaient consacrées à la rédaction de l'instruction permanente de sécurité . J'assurais , à mon tour , la suppléance du Commandant et ayant rassemblé les documents nécessaires , je pouvais travailler lorsqu'il n'y avait pas de vol de nuit .

Lorsque c'était le cas je me tenais au Central opérations où tous les vols étaient suivis.

Je n'ai pas entendu de signal de déresse au cours de mes veilles , mais cela s'est passé pour un de mes camarades qui a entendu le "MAYDAY" de l'équipier d'un pilote qui a percuté l'eau au large de Granville , au cours d'un vol "Basse-Altitude" ,de nuit . L'épave a été repérée plusieurs jours après l'accident ,mais le pilote avait été coupé en deux au niveau de la ceinture .

C'est au cours d'une conférence du Commandant qu'un accident a eu lieu sur la base . Lors d'une présentation pour l'atterrissement le pilote se trouvant "trop long" , a voulu refaire un circuit, mais le réacteur n'a pas répondu aussitôt qu'il a amorcé sa remontée et l'Etandard IV s'est écrasé sur un talus après avoir "décroché". Le Lieutenant de Vaisseau pilote était mort lorsque les pompiers sont arrivés sur les lieux après des manœuvres difficiles dues au terrain marécageux .

Les abords de la piste étaient tellement marécageux que des études avaient été entreprises , à l'Etat Major de la Marine , pour doter les équipes d'intervention d' un matériel réellement "Tous Terrains". J'ai suivi de près les essais de plusieurs véhicules et celui qui pouvait circuler partout était un véhicule chenillé , utilisé normalement dans les régions enneigées . Malheureusement , les chenilles endommageaient la piste et la carrière de ce véhicule a été brève .

Des recherches étaient effectuées aussi pour l'intervention sur les feux d'hydrocarbures et j'ai été appelé à éteindre de très beaux feux sur plusieurs bases de l'armée de l'Air .Je faisais un rapport à chaque expérience .

J'ai pu remettre au Commandant une "Instruction Permanente Sécurité",bien étudiée et apparemment bien appliquée puisqu'il n'y a pas eu de sinistre sur la base au cours de mon embarquement. Le Commandant en Second m'a demandé de lui fournir un exemplaire de cette instruction lorsqu'il a pris le Commandement de la base du Poulic .



L'adjoint du chef du service opérations , arrivé au terme de son embarquement , est remplacé par l'Officier des équipages CONQ , "ZEFF" CONQ . C'est un ancien pilote de Dewoitine 520 qui a fait Maistrance un an avant moi (1937-1938) . Il a piloté à partir de 1942 un avion américain "AIRACOBRA" . "ZEFF" était comme moi au Maroc lors du débarquement du 8 Novembre 1942 . Il était basé à Port Lyautey et son chef de flottille n'est pas revenu, après avoir décollé en "catastrophe" sous les projectiles américains .

“ZEFF” a été Officier d’apportage sur porte-avions. Il effectue régulièrement des heures de vol sur “FOUGA”. Un beau jour il me propose une place sur “FOUGA” . J’accepte avec enthousiasme...et la bénédiction du Médecin Major qu’il a fallu consulter . Nous allons sur Lann-Bihoué où nous faisons un “TOUCH-and-GO” sur la piste . “ZEFF” me confie les commandes en me disant: “Attention, le manche dans une pièce d’un Franc.” Je m’applique mais hélas j’entends la voix du chef de bord : “Tu montes!” C’est vraiment sensible le manche, à cette vitesse!

Arrivé au dessus de Kerlouan , nous effectuons quelques tonneaux , puis un petit trajet sur le dos . Les manœuvres du pilote étant très douces , je n’ai pas été du tout génér.



Et à l’arrivée sur la piste de Landivisiau , je n’ai pas senti le toucher des roues . Quel pilote!

Il y avait régulièrement “Inspection de tranche” par le Commandant , comme sur les bateaux .

Ces inspections permettent de contrôler l’état de la base , local par local , et de vérifier le fonctionnement des installations . De cette façon , lorsque le moment de l’inspection annuelle est arrivé, il n’y a pas de surprise .

La base a été inspectée en 1969 par le Capitaine de Vaisseau Philippe de GAULLE , qui commandait l’aéronautique navale en deuxième région . Il a soigneusement inspecté le matériel sécurité et a fait démarrer tout ce qui devait démarrer au quart de tour . Il n’y a pas eu de surprise .

Ensuite il a convoqué tous les officiers supérieurs dans le bureau du Commandant , pour faire leur connaissance avant de signer la feuille de notes , établie par le Commandant de la base . J’ai donc eu un entretien d’un quart d’heure avec le fils du Général . Je l’ai trouvé sympathique et simple .

Le Commandant Menetrier a été promu Capitaine de Vaisseau . Après son temps de commandement , il a cédé la place au Capitaine de Vaisseau CHOUPIN . Le Commandant Menetrier a été promu ensuite Contre-Amiral et a commandé les P.A et l’aviation embarquée . Il m’a toujours bien noté , bien que nous ayons eu des rapports francs et directs lorsque nous étions en désaccord sur des questions de sécurité et d’entretien .

J’ai connu des pilotes de Crusader et d’Etandard Commandants de flottille,dynamiques et directs , ils m’ont fait une excellente impression . J’ai aussi connu le fils d’un Amiral qui était à la D.C.A de Casablanca lorsque j’y étais affecté . J’ai connu en particulier le Capitaine de Corvette DEBRAY , fils d’un officier de la 2ème DB . Il commandait une flottille de Crusaders et a fait une exhibition très remarquée lors d’une journée “Portes Ouvertes”. Promu Capitaine de Frégate il a commandé le “DU CHAYLA” et m’a invité à dîner au centre vie de Pontaniou qui était à ce moment dirigé par notre cousin Jean BOUCHER . Cette invitation a eu lieu au Centre Vie car le “DU CHAYLA” était en carénage à l’arsenal .

Le Commandant Debray a ensuite été promu Contre-Amiral et a commandé le groupe des porte-avions et l’aviation embarquée.

J’ai connu aussi les officiers des équipages mécaniciens MAHE et LE BRIS . Un peu plus vieux que moi , ces officiers avaient volé sur des hydravions FARMAN , GOURDOU , LATECOERE.

Mahé avait été embarqué sur le croiseur “Emile Bertin” , le plus rapide de la flotte .

Il était catapulté sur GOURDOU . Comme mécanicien de FARMAN terrestre type GOLIATH, il avait atterri à LESSAY , dont le terrain était contrôlé par "l'AVIATION MARITIME" avant la deuxième guerre mondiale . Mahé était entré dans la marine en 1930 .

LE BRIS avait été embarqué sur le LATECOERE hexamoteur "ALDEBARAN" qui était basé à Brest . Il était en réparation au moment de l'arrivée des Allemands à Brest et avait du être coulé. Il est toujours à proximité de l'Ecole Navale actuelle .

J'aimais bien les entendre raconter leurs heures de vol généralement émaillées d'incidents plus ou moins graves , mais qui faisaient partie de la vie du personnel volant . Les moteurs et les ailes avaient leurs faiblesses .

Le Capitaine de Vaisseau CROSET a pris le commandement de la base lorsque le Commandant Choupin a pris le commandement du P.A "FOCH".



Promu Officier en chef des équipages le 1er Janvier 1973 , j'ai pris les fonctions de Chef des services généraux . J'avais été inscrit au tableau d'avancement pour l'année 1972 , mais les contraintes budgétaires ont repoussé ma promotion au 1er Janvier de l'année suivante.....

Le 22 Janvier nous avons vu atterrir à 13h00 "Concorde 001", qui a l'issue d'un vol d'essai sur l'Islande est venu "tâter" le terrain de Landivisiau , prévu comme terrain de déroutement . L'équipage était placé sous les ordres du Commandant DEFER . Le co-pilote était M. PINET . Le chef mécanicien RETIF . Ils étaient accompagnés d'ingénieurs .

Nous avons eu le plaisir de faire la connaissance de cet équipage au carré .

Concorde est pour le moment bourré de 12 tonnes d'appareils de contrôle sur toute la longueur. Il n'a que six fauteuils pour des privilégiés .

Après un ravitaillement par deux semi-remorques ,(20 tonnes de kérósène), "Concorde" a décollé impeccablement à 17h15 .

Les représentants de la Direction du personnel sont venus faire leur petit tour annuel dans les unités de la 2ème région . Ils m'annoncent que je devrai quitter le B.A.N. Landivisiau , car j'ai largement dépassé le temps normal d'affectation . Je devrai rallier le dépôt...le 15 Octobre.

J'ai été très heureux de servir dans une base de l'aéronautique navale car j' ai le sentiment que je n'ai pas perdu mon temps .J'ai fait la connaissance de pilotes et de techniciens de valeur . Lorsque le marin doit servir à terre , il est certain que l'affectation dans une base aéronavale lui rappelle l'atmosphère d'un bateau opérationnel .

Je conserve un excellent souvenir de la Base Aéronavale de Landivisiau .

CHERBOURG

Au dépôt , j'espérais remplir les fonctions de Commandant en Second , mais mon camarade MAREC , qui était en fin d'affectation , se cramponnait à son poste et le Commandant du dépôt, le Capitaine de Vaisseau LAJOUS , m'a affecté au centre vie de Pontaniou , qui avait été implanté à l'emplacement d'une caserne démolie par les bombardements , à Recouvrance. Ce centre vie hébergeait une école de personnel féminin et recevait les équipages des bâtiments qui étaient en carénage .

J'appréciais le contact avec le personnel navigant . De leur côté les Etats Majors des bâtiments étaient heureux d'être reçus avec un confort certain , alors qu'un bateau en carénage est livré aux ouvriers de l'arsenal qui scient,frappent,soudent et coupent au chalumeau .

Ce rôle de patron d'hôtel –restaurant ne me plaisait qu'à moitié et je n'étais pas plongé dans le désespoir lorsqu'un coup de fil de la Direction du personnel m'a annoncé mon affectation au Centre d'Instruction des réserves de l'armée de mer ,à Cherbourg . Je devais remplacer mon camarade , Pierre MEHEUT , qui prenait sa retraite .

Evidemment , il n'était pas question de déplacer la famille , à cause des études de nos garçons.

J'ai pris mes fonctions au CIRAM ,le 10 Septembre 1974 , et j'ai retrouvé mon vieux camarade du cours d'officier des équipages .



Je me suis présenté au Capitaine de Vaisseau CHOMEIL , chef d'état major de la première région maritime , puis au Vice Amiral FREDERIC-MOREAU , préfet maritime , qui était officier de détail sur le "STRASBOURG" lorsque j'étais embarqué sur cet excellent croiseur de bataille .

Très bien reçu , j'ai pris ensuite mes dispositions pour me présenter à l'Amiral Inspecteur des réserves , à Paris , dont je répondais directement . Là , j'ai retrouvé le Capitaine de Frégate Basse , ancien sous-marinier , que j'avais connu sur le "Chevalier Paul" alors qu'il était affecté à l'Etat-Major de l'escadre légère .

Méheut m'a présenté à tous les officiers de la première région qu'il connaissait . Nous étions nourris par le dépôt et nous avions aménagé une chambre au dessus des bureaux du CIRAM , vieille bâtisse située sur la rue de l'Abbaye .

Meheut me détaille le rôle de "Commandant de CIRAM" et me montre la liste des officiers de réserve qui dépendent de notre centre . Il y a parmi eux le Capitaine de Frégate Guyot d'Asnières de Salins , qui vit près de Caen . Il a commandé pendant la guerre un sous-marin de 1500tonnes.

Nous devons organiser des conférences pour instruire le personnel des réserves . Il y a une liste de conférenciers mais je devrais en trouver de nouveaux . Les conférences ont lieu à Cherbourg et à Caen . Au cours de ces conférences je retrouve le Capitaine de frégate MAUVIOT , de Montfarville , qui commandait la batterie de D.C.A. d'Aïn Sebaa lorsque j'y étais affecté .

Je connais la rue de l'Abbaye depuis longtemps , car nos cousins Mabire habitaient un peu plus loin , vers Equeurdreville dans un bâtiment qui existe toujours .

Cousine Blanche habite maintenant rue Pierre de Coubertin et j'irai plus d'une fois la surprendre après dîner (ou avant).

Pour rejoindre la Bretagne ,il faut prendre le train,mais j'apprends qu'une liaison aérienne régulière existe entre la base de Maupertus et celle de Landivisiau . Etablie à la demande des équipages de sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) , elle leur est réservée mais il y a parfois des places disponibles . Le bureau "Transports" de la préfecture maritime m'accordera une place de temps en temps , sur un NORD 262 .

Après m'avoir mis au courant , Pierre Méheut quitte Cherbourg pour Rennes . Je souhaite "bonne retraite" à mon excellent et si sympathique camarade .

Il y avait des "journées d'officiers de réserve" organisées à Cherbourg et j'ai souvent fait visiter à nos invités les Constructions Mécaniques de Normandie , les chantiers de la DCAN et la digue du HOMET .

L'aéronavale m'a fourni des conférenciers et j'ai été particulièrement heureux d'accueillir le Capitaine de Frégate DEBRAY qui après conférences à Cherbourg et à Caen , avait fait venir un Morane Paris pour le ramener en deuxième région maritime . Il y avait une place et j'ai décollé de Carpiquet pour rejoindre Landivisiau , piloté par un excellent pilote de chasse .

Le Vice Amiral Wacrenier a remplacé le Vice Amiral FREDERIC-MOREAU à la tête de la 1ère Région maritime . Lors de la notation annuelle , il m'a signalé qu'il avait augmenté les notes distribuées par l'inspecteur des réserves . Il les trouvait trop faibles . Il est vrai que l'unique tentative de l'Amiral Inspecteur des réserves pour me faire visite , s'est terminée à Caen à cause de la brume . J'attendais toujours à Maupertus mon Amiral qui a pris la décision de rentrer à Paris... il ne pouvait



prétendre me connaître!

C'est à Cherbourg que j'ai été décoré par l'Amiral Wacrenier , de la Légion d'Honneur .

Le CIRAM supervisait le centre de Préparation Militaire Marine , qui donnait une formation très élémentaire aux jeunes gens désireux d'effectuer leur service national dans la marine. C'est l'Officier en chef des équipages LOY (en retraite) qui dirigeait le centre . J'avais fait sa connaissance à Toulon .

La Direction du personnel , conformément à ses déclarations lors de ma désignation au CIRAM de Cherbourg , me désigne pour la DCA Brest que je dois rallier le 20 Juillet 1976 .



C'est dans la cour du fort de MONTBARREY que mon camarade PAILLIER , qui quitte le commandement de la DCA , me fait reconnaître comme Commandant .

La DCA Brest comprend plusieurs forts , batteries et magasins répartis autour de la rade . Les calibres utilisés vont du 40m/m au 57 m/m .

Les armes sont en excellent état et peuvent fournir une protection efficace contre les attaques à basse altitude . Mais le matériel roulant qui doit tracter les canons aux emplacements prévus , date de la dernière guerre . Il est régulièrement mis en route et utilisé , mais il n'est pas conforme au code de la route et les joints , durites,câblages, donnent des signes de faiblesse .

Seuls les canons de 57m/m sont équipés de conduite de tir .

Les canons de 40 m/m doivent tirer "à vue".

Je signale dans mon rapport annuel que cette DCA est insuffisante pour un port de l'importance de Brest .

Je le signale en 1977,en 1978,en 1979.....

Et je quitte le commandement de la DCA , admis à la retraite le 25 Novembre 1979 , sans avoir été remplacé.

Le préfet maritime de la deuxième région avait pris la sage décision de supprimer purement et simplement la DCA existante , puisque le gouvernement ne lui donnait pas les moyens de la moderniser . De cette façon , la situation était claire .

Maintenant le fort de Montbarrey est un musée.

J'ai été heureux de servir sur les bâtiments de la Marine Nationale.

Je garde de tous ces embarquements un souvenir impérissable , et je pense souvent à mes vieux camarades qui , avec la même foi et le même enthousiasme , se sont efforcés de contribuer “au succès des armes de la France” , en applicant la devise de la Marine :

“Valeur et Discipline”.

Lesneven le 25 Novembre 1999

