

Les chasseurs de sous-marins français : ces petits navires devenus grands ! (1^{re} partie)

René Alloin

Placés deux par deux, la construction des chasseurs de sous-marins débute dans plusieurs chantiers de France. (DR)

1 - Amoureux de la langue française, je n'ai pas la prétention de l'écrire sans faute. Cependant, la décision de modifier notre « orthographe » en supprimant les tirets, en éliminant les accents circonflexes, en remplaçant le « ph » par des « f », etc, ne me satisfait nullement. Alors, que les lecteurs me pardonnent, mais je continuerai à écrire comme on me l'a enseigné, en conservant toutes les singularités de notre belle langue. Imaginez un peu si les Anglais décidaient de supprimer les verbes irréguliers pour plus de simplification.

Il était une fois ... Oui, ce récit historique peut parfaitement commencer comme un conte à ceci près que ce ne sont pas des fées qui se penchent sur le berceau des petits navires dont nous allons compter les exploits mais des ingénieurs maritimes, des charpentiers, des riveteurs, des soudeurs, des mécaniciens, des électriciens et toute une pléiade de gens mettant au service de ces nouveau-nés, leurs talents respectifs...

... Alors aujourd'hui, j'ai envie de vous parler de ces petits navires qui ont acquis par leur courage, leurs lettres de noblesse. Certes, ils n'ont pas l'élégance de ligne d'un *Strasbourg* ou d'un *Jean-Bart*, ils n'ont pas la puissance de feu d'un *Algérie* ou d'un *Colbert*, ils n'ont pas la rapidité d'un *Volta* ou d'un *Mogador* alors qu'ont-ils donc pour susciter un tel engouement de ma part ? Un équipage !... Ne vous méprenez pas, tous les navires cités en ont également un, bien évidemment, mais celui-ci est tellement réduit que ce n'est pas un équipage mais une famille qui arme ces petits bateaux. Alors, ils sont peut-être moins élégants mais ils sont équilibrés, ils ont moins de puissance mais ils sont agressifs, ils sont moins rapides mais ils sont manœuvrants ; aussi, je vous invite à venir découvrir leur univers où ils vont se couvrir de gloire au cours de la seconde guerre mondiale...

Il était une fois des petits navires dont la fonction était triple dans l'esprit des concepteurs. Ils devaient être chasseurs, dragueurs et dépanneurs. Chasseur ? Sans appareil d'écoute, voilà une activité bien aléatoire. Dragueur ? Leur vitesse de 15 nœuds n'est pas suffisante pour une efficacité optimale. Dépanneur ? C'est une possibilité de temps de paix mais à quoi cela servirait-il en temps de guerre ? On pourra toujours les employer comme patrouilleurs pour veiller au respect des zones de pêches convoitées par les flottilles étrangères.

Autorisés par les lois de Finances du 12 janvier 1930 et du 31 mars 1931, une première série de

quatre navires est décidée. Certes, il ne s'agit pas de beaux chalutiers ni d'élégants navires de plaisance. Ce seront des chasseurs de sous-marins (1) mais, à vrai dire, à cette époque, on ne croit guère à une nouvelle guerre après la Der des Ders. Ils doivent remplacer les navires américains de type C101 devenus obsolètes. La flotte française est en pleine réorganisation sous l'impulsion des Georges Leygues, Albert Sarraut ou François Pietri. Les constructions de bâtiments, de plus en plus imposants et lourdement armés, sont programmées chaque année dans un souci de modernisation de notre Marine après la terrible épreuve de 1914-1918. Quels noms va-t-on donner



Construit à Nantes, le CH 2 est affecté à la Division d'instruction de l'escadre de Méditerranée en 1936.
(Art Photo Toulon)

à ces petits bateaux ? Le nom d'une ville, d'un amiral, d'un navigateur-explorateur, d'un animal ? L'Amirauté estime sans doute que ce serait trop d'honneur pour une aussi petite « baille » alors ils s'appelleront tout simplement *Chasseur 1* à *Chasseur 4* pour la première tranche et il en sera

de même pour les suivantes. On les appellera, le plus souvent, par le symbole affiché sur leur coque *CH 1*, *CH 2*, *CH 3*,... Dès leurs mises en service, les emblèmes sont peints en blanc sur toute la hauteur de la coque, puis en noir de dimensions plus discrètes.

CH 1 à CH 4

Chantier Déplacement

Ateliers et Chantiers de Bretagne à Nantes
148 tW - 180 tonnes en pleine charge
(tW = tonne Washington équivalent à 1 016,047 kg)

Dimensions Propulsion

48,06 m x 5,49 m x 1,91 m - coque en acier
2 moteurs Diesel MAN (*CH1* et *CH3*) - 2 hélices
2 moteurs Diesel Sulzer (*CH2* et *CH4*) - 2 hélices

Puissance Vitesse Armement

2 400 cv
20 nœuds
un canon de 75 mm/35 modèle 1897
deux mitrailleuses simples Hotchkiss de 8 mm AA
un grenadeur avec 6 charges de profondeur en 1940

Équipage

33 hommes

Mis sur cale

Lancé

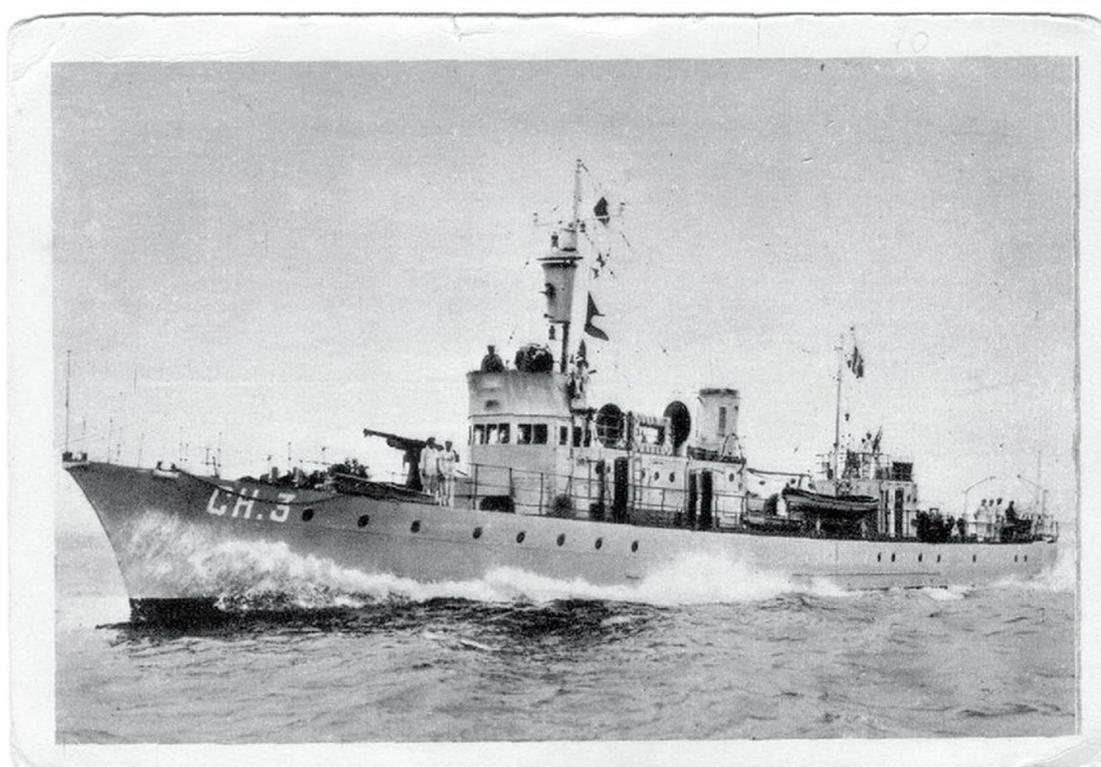
Mis en service

CH 1
CH 2
CH 3
CH 4

mai-32
1932
1932
1932

18-mars-33
30-oct-33
23-nov-33
06-mars-34

01-janv-34
1934
07-sept-34
1934



Une belle moustache orne l'étrave du CH 3 dont la vitesse peut atteindre les 20 nœuds. (DR)



Après l'armistice, ces quatre bâtiments sont reclassés patrouilleurs et changent de symboles en 1941.

Le *Chasseur 1* porte la marque W 34 (4^e navire de la 3^e Escadrille de Patrouilleurs)

Le *Chasseur 2* porte la marque W 65 (5^e navire de la 6^e Escadrille de Patrouilleurs)

Le *Chasseur 3* porte la marque W 35 (5^e navire de la 3^e Escadrille de Patrouilleurs puis la marque W 44 lorsqu'il devient le 4^e navire de la 4^e Escadrille de Patrouilleurs)

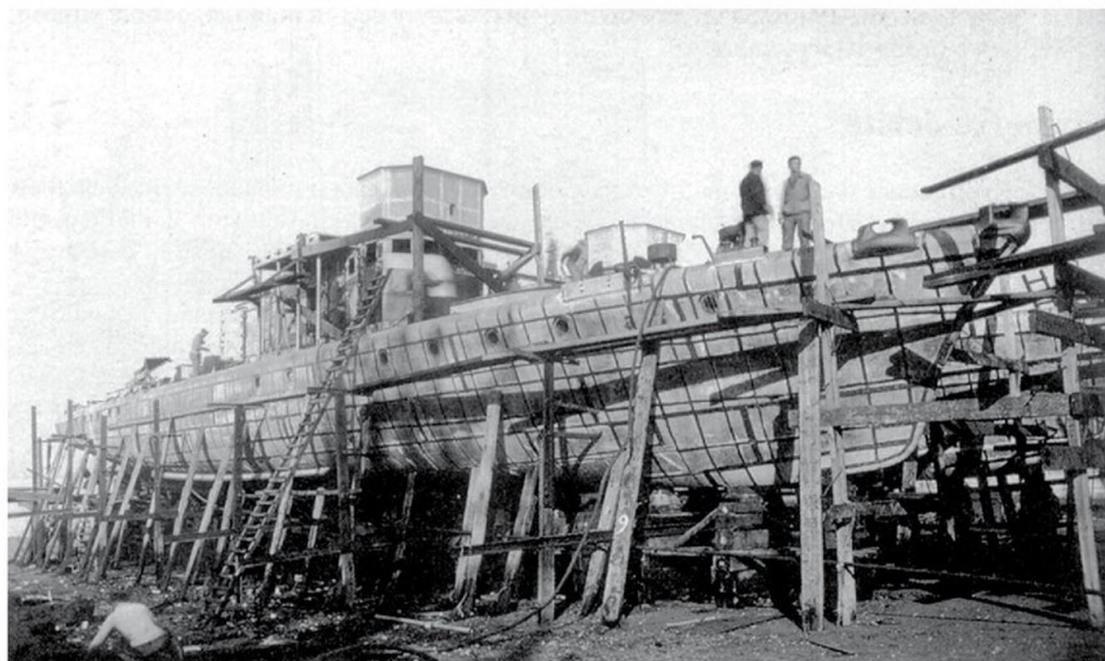
Le *Chasseur 4* porte la marque W 36 (6^e navire de la 3^e Escadrille de Patrouilleurs)

Ces symboles sont peints en rouge. En 1944, les CH2 et CH3 reprennent leur appellation d'origine.

Le CH 1 est sabordé le 27 novembre 1942 en petite rade, près de Saint-Mandrier. (DR)



Après son sabordage et son renflouement, le CH 4, sérieusement avarié, est échoué au Petit rang à Toulon. Également affecté à la Division d'instruction de l'escadre de Méditerranée, le CH 4 se trouve à Nice au moment de l'armistice. (DR)
(DR)



La construction du CH 9 aux ACF de Dunkerque est déjà bien avancée. (DR)

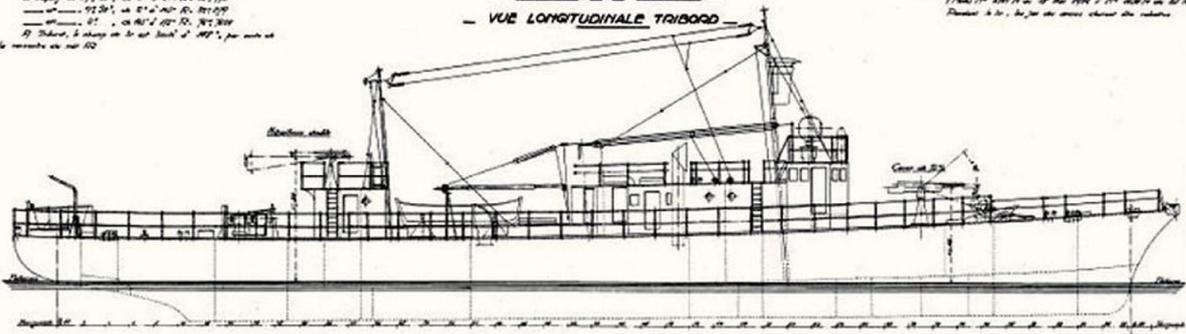
MARINE NATIONALE
CHASSEURS DE SOUS-MARINS
A MOTEURS SULZER
S. M. A. N.

N° de Plan 24

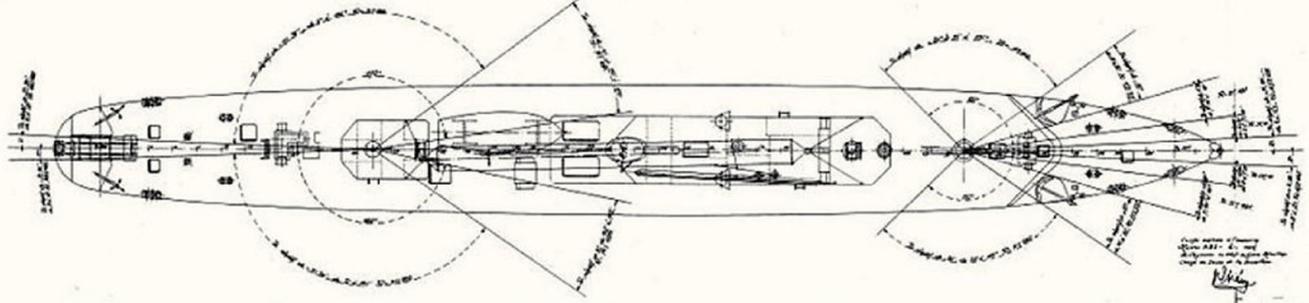
- Mitrailleuse établie -
Les amplitudes des Mitr. indiquées sur ce plan, se rapportent à la
situation normale.
Pour la situation extrême, voir le plan spécial d'AM 36
en ce qui concerne la position, elle peut être
de 15° à 17° 30' en avant et de 17° 30' à 21° 30' en arrière
de 15° 30' à 17° 30' en avant et de 17° 30' à 21° 30' en arrière
de 15° 30' à 17° 30' en avant et de 17° 30' à 21° 30' en arrière
de 15° 30' à 17° 30' en avant et de 17° 30' à 21° 30' en arrière
de 15° 30' à 17° 30' en avant et de 17° 30' à 21° 30' en arrière

- Batterie de l'Artillerie -
- Escalier 190° -
- Conformé à l'exécution -
- VUE LONGITUDINALE TRIBORD

- Canon de 75° -
L'implantation des batteries, en ce qui concerne le
travail complet d'un pont, est à l'abri de la mer, sous l'abri de la superstructure
de manière à être protégés par les canons de bordage
17° 30' à 21° 30' en avant et de 17° 30' à 21° 30' en arrière
Par rapport à la mer, les ponts sont situés à l'arrière



- VUE EN PLAN -

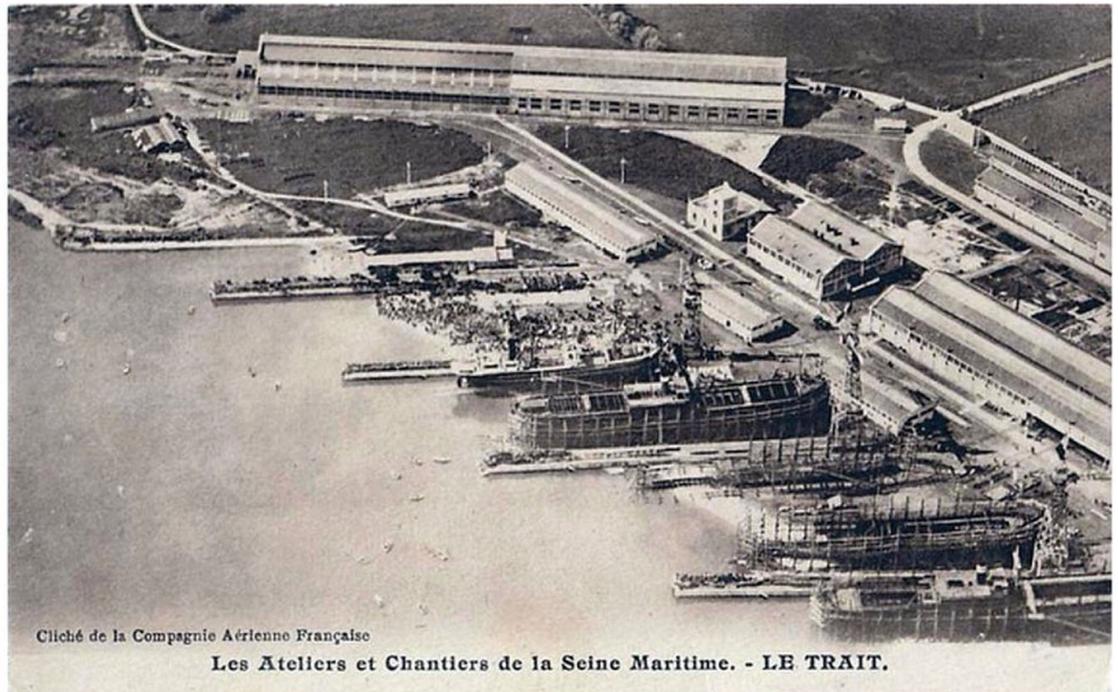


APPELLATIONS	28-10-40 à 05-41	06-41 à 12-41	01-42 à 11-42
3° EP (Toulon) CH 1	CH 1	W 34	W 34
CH 3	CH 3	W 35	
CH 4	CH 4	W 36	W 36
4° EP (Alger) CH 3			W 44
6° EP (Maroc) CH 2	CH 2	W 65	W 65

Une vue générale des Ateliers et Chantiers de France à Dunkerque où ont été lancés les CH 9 à CH 12. (Collection Michel Foucque)



Les Ateliers et Chantiers de Seine-Maritime au Trait où sont construits les CH 13 à CH 16 (Photo Compagnie aérienne française)



Lors du sabordage de la flotte le 27 novembre 1942, le CH 1 est coulé en petite rade près de Saint-Mandrier après le sabotage de sa coque et de ses machines. Il est renfloué le 13 janvier 1944 par les Italiens et mis à la disposition de l'Allemagne à la suite des accords d'avril 1944. Alors qu'il est en cours de travaux de remise en état, un bombardement allié, en date du 11 juillet 1944, provoque de gros dégâts au bateau qui coule trois jours plus tard. Il sera retrouvé à la libération, à sec, sur un quai de la darse Missiessy à Toulon. Affecté en 1936 à la Division d'instruction de l'escadre de Méditerranée, le CH 2 parvient à Saint-Jean-de-Luz en juin 1940 puis se rend au Maroc. En 1942, après l'opération Torch, il rejoint l'Algérie. Il prend part aux opérations de libération de la Corse en septembre 1943 et à celles du débarquement de Provence en août 1944. Il ne présente plus guère d'utilité après la fin de la

La mitrailleuse de 8 mm Hotchkiss peut tirer des bandes rigides de 24 cartouches, comme le montre la photo ou des bandes articulées de 251 cartouches. (DR)



guerre et il est condamné en décembre 1945 puis vendu pour démolition l'année suivante.

Le CH 3 est affecté à la Division d'instruction de l'escadre de Méditerranée le 30 octobre 1937. En décembre 1941, il est transféré en Algérie et s'y trouve toujours lors de l'opération Torch en novembre 1942. Il rallie les forces alliées et participe, à partir de septembre 1943, aux opérations de Corse. Il va escorter plusieurs convois vers l'île de Beauté au cours de l'année 1944. Condamné le 12 novembre 1948, il est démolit l'année suivante.

La mission principale du CH 4, comme celles de ses sister-ships, est la surveillance des côtes. De même que le CH 2 et le CH 3, il est affecté à la Division d'instruction de l'escadre de Méditerranée le 20 août 1936. Au moment de l'armistice de juin 1940, le chasseur se trouve à Nice puis est sabordé au Grand Rang à Toulon le 27 novembre 1942 après sabotage de sa coque et de ses machines. Il est renfloué le 10 mai 1943 par la société hollandaise Van Wiennen à l'aide d'une grue de 150 tonnes mais, avarié au cours de l'opération, il est échoué au Petit Rang. Il est réclamé par les Allemands dès sa mise à flot en vertu des accords d'armistice. Mis à la disposition de la *Kriegsmarine*, sa réparation est confiée aux chantiers de La Seyne-sur-Mer pour la coque et aux Forges et Chantiers de la Méditerranée à Marseille pour les moteurs. Il est remis en service au premier trimestre 1944 au sein de la 6. *Sicherungsflottille* sous le matricule UJ-6077. Au cours de son carénage sur le quai Est de Missiessy, il est projeté à l'eau pendant un bombardement allié le 5 juillet 1944. Il est retrouvé coulé au dock B dans la darse Vauban à la libération. Relevé par le ponton *Françoise* en 1944, il est finalement démolit.

TRANCHE 1937

Il faut attendre 1937 pour qu'une nouvelle tranche de douze chasseurs de sous-marins soit programmée. Les événements qui se déroulent depuis la prise de pouvoir d'Hitler en 1933 incitent la Marine française à se doter de petits bâtiments susceptibles de traquer les sous-marins et de protéger les accès à nos ports. Ce sont ceux-là dont nous allons parler, auxquels s'ajouteront les

CH 41 à CH 46. Certains vont, malgré leurs petites tailles, se couvrir de gloire au cours de la période de mai-juin 1940, lorsque les divisions allemandes déclenchent le plan jaune à l'Ouest. Bien calés sur leurs bers dans des chantiers de France réputés, les quatre premiers sont alignés en colonne par deux dans deux cales voisines où ils paraissent bien minuscules avec leurs 37,11 m hors tout (35,51 m entre perpendiculaires), leurs 5,66 m de large et leurs tirants d'eau de 1,96 m en pleine charge. Ils ne déplacent que 107 tonnes standard et 137 tonnes en pleine charge. Ils sont beaux cependant, il suffit de les observer au cours de leurs constructions en admirant la courbe harmonieuse de leurs lignes, le bord arrondi de leurs coques, les couples serrés avec des renforcements au niveau du passage des arbres d'hélices.

Les CH 5 à CH 8 sont en construction dans les Forges et Chantiers de la Méditerranée à Gravelle, près du Havre, les quatre suivants, CH 9 à CH 12, aux Ateliers et Chantiers de France à Dunkerque, la troisième série, CH 13 à CH 16, aux Ateliers et Chantiers de la Seine-Maritime au Trait, en aval de Rouen (2). Tous font partie de la tranche 1937, avec des coques en acier munies de tôles de seulement 5 millimètres (3). Autres chasseurs programmés dans la même tranche, les CH 41 à CH 46 construits aux chantiers de Normandie à Fécamp mais équipés d'une coque en bois. Ceux-ci, d'un déplacement de 126 tW et 160 tonnes en pleine charge, mesurent 37,39 m de long, 5,54 m de large et ont un tirant d'eau de 2,39 m. Leurs autres caractéristiques sont similaires aux chasseurs de type CH 5. Oui, quelques soient les chantiers qui les conçoivent, ils sont réussis, esthétiques, racés. Leurs aménagements intérieurs n'ont rien à envier aux bâtiments plus imposants, si ce n'est l'espace bien sûr. L'aluminium des caissons, où chaque marin enferme ses vêtements et ses objets personnels, étincelle tout comme les cuivres des cages des lampes électriques. Dans l'abri de navigation, tout est réduit au minimum, la roue de commande du gouvernail, un transmetteur d'ordres, une boîte à cartes. En dessous, la chambre du commandant placée à tribord, de trois mètres par deux mètres cinquante, est accessible par une descente depuis une coursive qui permet de rejoindre la timonerie et le local radio. Dans cette pièce qui sert de chambre, de bureau et de salle à manger, l'équipement est presque luxueux avec du mobilier en chêne clair, des tentures vertes brochées d'argent. Une table rabattable verticalement, un petit buffet, un minuscule bureau



Explosion de l'une des nombreuses mines qui dérivent dans le Pas-de-Calais. (DR)

qui se partage la longueur de la cloison avec une armoire à glace, une couchette installée sous les deux hublots, la place est véritablement comptée mais tout est minutieusement positionné. Plus loin, le poste d'équipage, également accessible par une descente depuis la coursive, est séparé de l'étrave par deux petits magasins. A l'entrée, un petit lavabo et sa douche qu'il faudra réserver à tour de rôle. Le poste des maîtres, situé sur l'arrière, semble presque plus spacieux que les autres lieux du navire puisqu'il occupe toute la largeur du bateau et les meubles et lambris en acajou, s'harmonisant avec des tentures d'un brun très clair, apportent une touche de raffinement que l'on ne s'attend pas à trouver sur un tel bâtiment. Deux couchettes et deux armoires meublent la pièce mais un troisième maître éventuel devra se contenter d'un hamac. La salle des machines est encombrée d'appareils, de tuyautages mais d'une façon très ordonnée, au milieu desquels trônent les deux moteurs Diesel MAN développant 1 130 ch au total, qui actionnent deux hélices et propulsent le navire à la vitesse de 15,5 nœuds. Il bénéficie ainsi d'une autonomie de 1 200 milles à 8 nœuds et de 680 milles à 13,5 nœuds grâce aux 5,5 tonnes de carburant embarquées. Reste l'armement : un canon Schneider de 75 mm/35 modèle 1897 est complété par deux mitrailleuses simples Hotchkiss de 8 mm AA. Un grenadeur avec six grenades de 35 kilos est disposé sur la plage arrière. L'équipage comprend 23 hommes.

2 - On retrouve régulièrement une erreur sur les chantiers d'origine des CH 5 à CH 12. Rappelons que les CH 5 à CH 8 sont construits à Gravelle et les CH 9 à CH 12 sont construits à Dunkerque.

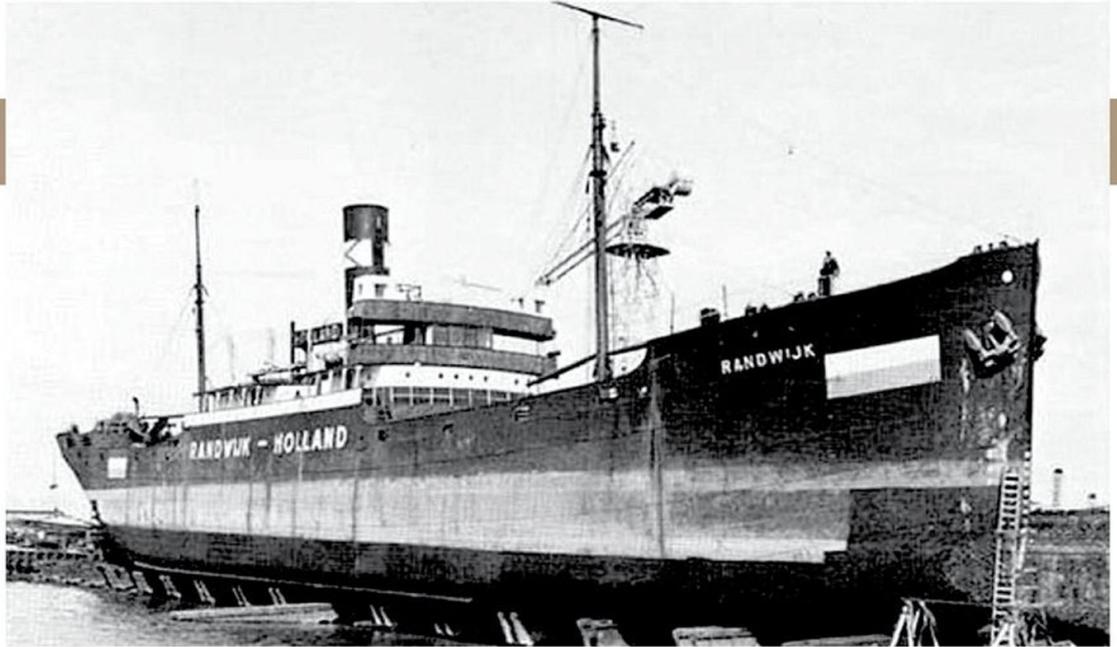
3 - Là encore, les erreurs se répètent dans certains ouvrages. Les coques des chasseurs de la tranche 37 (CH 5 à CH 16) sont toutes en acier.

4 - L'admission au service des derniers chasseurs construits s'est faite dans la précipitation en sautant les étapes intermédiaires, sans attendre la fin des essais. Les délais de transmission des comptes rendus n'ont pu autoriser leur enregistrement selon les voies classiques et les dates précises des différentes opérations n'ont donc pas pu être entérinées.

5 - Les Chasseurs 8, 12, 15 et 16 sont remorqués à Cherbourg puis à Lorient. Les CH 8 et 12 sont ensuite emmenés en Angleterre en remorque du cargo *Saint Enogat*, le CH 15 parvient à gagner Plymouth par ses propres moyens tandis que le CH 16 est sabordé près de l'île de Groix le 18 juin 1940 par les tirs du CH 15.

	Mis sur cale	Lancé	Mis en service (4)
CH 5	06-oct-38	03-avr-39	07-mars-40
CH 6	16-oct-38	18-juil-39	01-avr-40
CH 7	15-nov-38	10-nov-39	20-mai-40
CH 8	10-avr-39	27-janv-40	24-mai-40 mais inachevé (5)
CH 9	20-mars-39	12-janv-40	25-avr-40
CH 10	23-mars-39	10-fév-40	01-mai-40
CH 11	06-mars-39	09-mars-40	20-mai-40
CH 12	10-avr-39	27-janv-40	inachevé
CH 13	04-fév-39	23-mars-40	14-avr-40
CH 14	15-fév-39	21-avr-40	02-juin-40
CH 15	04-fév-39	23-mai-40	inachevé
CH 16	10-avr-39	08-juin-40	inachevé
CH 41	1938	01-05-39	03-05-40
CH 42	1938	18-09-39	10-05-40
CH 43	1938	23-03-40	1940 (4)
CH 44	1939	10-06-40	01-42
CH 45	1939	10-06-40	03-42
CH 46	1940	24-10-42	08-43

Le vapeur néerlandais *Randwijk* recueille les survivants du patrouilleur *La Cancalaise* qui a sauté sur une mine le 1^{er} mai 1940 dans le Pas-de-Calais. (DR)



Six chasseurs prêts au combat

Ils sont donc six petits chasseurs prêts au moment où se déclenche l'offensive allemande à l'ouest auxquels viennent s'ajouter les *CH 7* et *CH 11* le 20 mai. Après son armement pour essais le 21 octobre 1939 puis sa présentation en recette le 12 du mois suivant, le *CH 5* est enfin opérationnel le 7 mars 1940 sous le commandement du lieutenant de vaisseau Marie André Robert Détrouyat et le *CH 6*, lancé le 18 juillet 1939, est admis au service le 1^{er} avril 1940 sous le commandement de l'enseigne de vaisseau de 1^{re} classe Jean Baptiste François Marie Des Moutis. A Dunkerque, le *CH 9* est mis en service le 25 avril 1940 sous le commandement du lieutenant de vaisseau Robert Adrien François Pierre Letemplier tandis que le maître principal timonier Sébastien Mazo ne prend possession du *CH 10* que le 1^{er} mai. Deux jours plus tard, le *CH 41*, sort des chantiers de Normandie à Fécamp et débute sa carrière sous le commandement du lieutenant de vaisseau Martial Amable Georges Jacquinet de Presle. C'est le 10 mai, jour de l'offensive allemande à l'ouest, que le *CH 42*, est opérationnel sous le commandement du premier maître timonier Yves Marie Julé. Enfin, il faut attendre le 20 mai pour que le chantier de Dunkerque, sous les bombardements, livre le *CH 11* à l'enseigne de vaisseau Montillier.

Leurs premières fonctions, comme d'ailleurs celle de tous les autres chasseurs mis en service avant le 10 mai 1940, consistent à détruire les mines dérivantes qui se sont décrochées de leurs filins d'acier. Il y en a beaucoup, à cause des marées, des courants et des tempêtes et aussi de la piètre qualité des orins qui les relient à leurs lests. Dans une seule journée, le *Chasseur 5* va en neutraliser quinze. Le 1^{er} mai, le *CH 5* se porte au secours du patrouilleur *La Cancalaise* qui vient de sauter sur une mine près du bateau phare *Dyck*. Lorsqu'il

parvient sur place, le vapeur hollandais *Randwijk* a déjà recueilli l'équipage dont le commandant, le lieutenant de vaisseau Roger Birot. Une autre activité leur est attribuée, celle d'escorte. En effet, dans les chenaux étroits du Pas-de-Calais, les cargos sont à la merci des sous-marins postés sur leurs routes. Les torpilleurs ont un tirant d'eau trop important et un rayon d'évolution trop grand pour être réellement efficaces dans ces eaux encombrées de bancs de sable. Les petits chasseurs sont parfaitement à l'aise dans cette fonction et s'il s'avère que la zone n'est guère favorable également à l'évolution des sous-marins, les convois escortés par ces minuscules bâtiments, presque invisibles depuis les passerelles des cargos, arriveront tous à bon port. En revanche, les avions mouilleurs de mines magnétiques de la *Luftwaffe* sont autrement plus dangereux et l'épave du cargo *Floride*, coulé devant le casino de Malo-les-Bains le 1^{er} décembre 1939, est là pour en témoigner. Ces mines sont continuellement draguées par des petits bateaux à coques en bois, dont les noms, *Denis Papin*, *Sainte Denise Louise* ou encore *Moussaillon* ou *Marguerite-Rose*, semblent mieux adaptés à des fonctions pacifiques. Comme ils ne disposent souvent que d'un simple fusil-mitrailleur pour leur défense contre avions, les chasseurs sont donc appelés à leur servir d'escorte armée. Il est vrai que les coques en acier de ces navires protecteurs ont un champ magnétique pratiquement nul. D'autres activités sont confiées aux petits navires. Les *CH 5* et *CH 6* reçoivent une mission importante, celle de se poster à la sortie d'un port belge pour intercepter, s'il tente de s'enfuir, un cargo suspect. Toutefois, nous sommes toujours dans la période de la drôle de guerre. Même si la Marine est pratiquement la seule arme à véritablement combattre, les actions sont encore limitées. Tout va bientôt changer.

Dans la nuit du 9 au 10 mai 1940, les chasseurs

6 - Le corps expéditionnaire, fort de 3 150 hommes, a été transporté par quatre convois en même temps qu'une batterie d'artillerie et les approvisionnements en vivres et munitions.

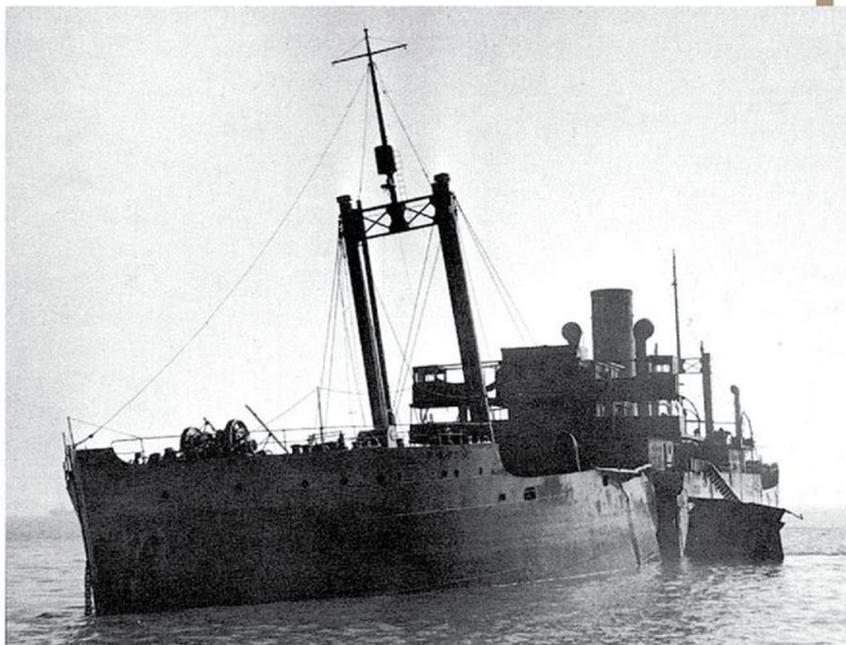
1^{er} convoi : le 10 mai 1940, le paquebot transmanche *Côte d'Azur*, escorté des torpilleurs *Fougueux*, *Frondeur* et *L'Adroit* de la 2^e D.T. des torpilleurs *L'Incomprise* et *Branlebas* de la 11^e D.T. et des torpilleurs *Bouclier* et *La Melpomène* de la 14^e D.T. transporte 800 hommes du 2^e bataillon du 224^e R.I. à Flessingue.

2^e convoi : le 11 mai 1940, les malles *Côte d'Argent* et *Rouen*, escortées par les torpilleurs *Cyclone* et *Sirocco* et les destroyers britanniques *HMS Valentine* et *HMS Winchester*, arrivent à Flessingue.

3^e convoi : le 11 mai 1940, la malle *Newhaven* et le cargo *Pavon* appareillent de Dunkerque, escortés par la 2^e D.T. comprenant les torpilleurs *Fougueux*, *Frondeur* et *L'Adroit* et les torpilleurs *Bouclier* et *La Melpomène* de la 14^e D.T.

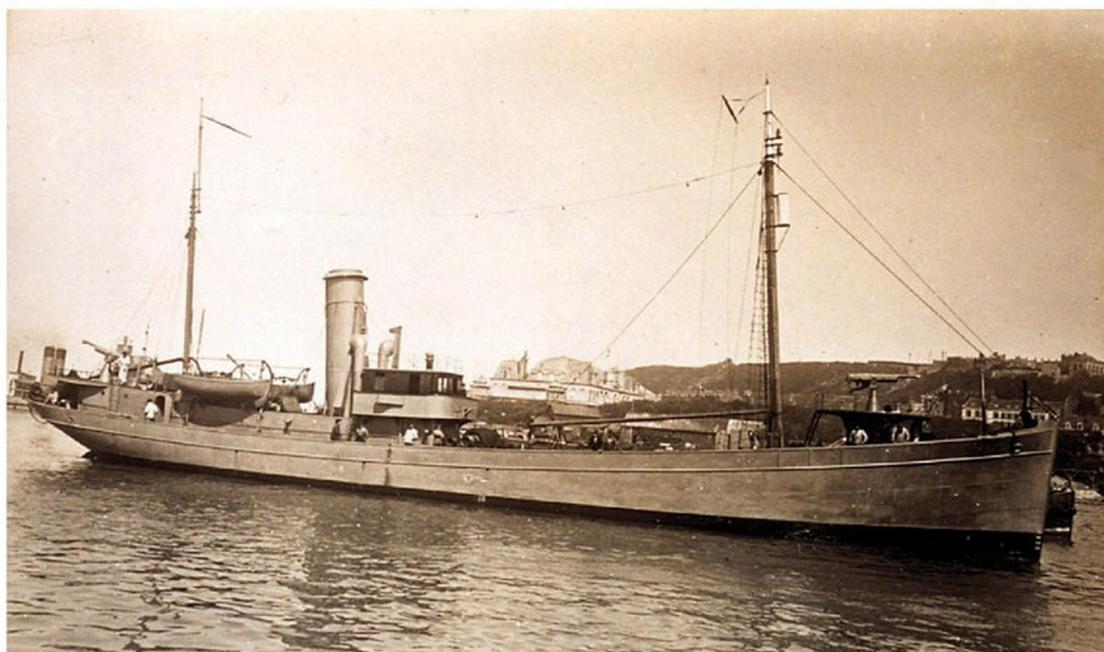
4^e convoi : Le cargo *Rennes* arrive isolément à Flessingue au cours de la nuit du 11 au 12 mai 1940.

sont dispersés. Le CH 5, victime d'un incendie sur un tableau électrique, est indisponible depuis le 8 mai et le restera jusqu'au 15. Le CH 6, positionné à Boulogne-sur-Mer, assiste à l'aube du 10 à la première offensive aérienne de la *Luftwaffe* sur ce port. Le CH 9, qui a assuré la protection des dragueurs auxiliaires *Corsaire* et *Etoile du Nord*, est au repos à Calais après avoir abattu un hydravion mouilleur de mines un peu trop présomptueux en rasant les maisons du port. En revanche, le CH 10, en surveillance devant Dunkerque, est confronté à des engagements violents contre des hydravions mouilleurs de mines. Il recueille des blessés à bord du patrouilleur *Jean Ribault* et les ramène à Dunkerque. Le CH 11, nous l'avons vu, n'est pas encore prêt mais pousse fébrilement ses derniers travaux avant essais, d'autant qu'il se trouve sur le chantier des A.C.F. à Dunkerque, donc sous la menace de la *Luftwaffe*. Le CH 41 est mouillé à Lorient et le CH 42 à Cherbourg. Le 9 mai, vers 21 heures, tous sont alertés avec ordre de rallier Dunkerque impérativement. Cela montre bien que la Marine française a parfaitement conscience des informations alarmistes qui ont été transmises par diverses sources, ce dont ne tiendront pas compte les généraux de l'Armée de terre. Cet ordre concerne également les dragueurs auxiliaires qui vont avoir un gros travail pour dégager les chenaux du port de Dunkerque. C'est dans un brouillard dense que les chasseurs parviennent à rejoindre le bateau-feu *Dyck* puis, de bouée en bouée, à gagner le port lorsque le jour se lève. Le CH 6 et le CH 9 reçoivent alors mission d'aller ravitailler en essence le corps expéditionnaire français envoyé en Hollande (6). Ce genre de transport est loin de plaire aux deux commandants mais comme le précise le sous-chef d'État-major : « Vous comprenez, il vaut mieux perdre un petit bateau comme le vôtre qu'un gros. » Voilà une précision particulièrement réconfortante. Le reste de la journée se déroule en préparatifs, chargement d'essence, ravitaillement en munitions diverses, en vivres et en eau potable. Le CH 10, basé à Dunkerque, a déjà quitté le port et se trouve au début de l'après-midi à Flessingue (Vlissingen en hollandais) où il assure l'arrivée prévue des premiers convois de troupes françaises. Dès les premières heures du jour, le 11 mai, les CH 6 et CH 9 appareillent à 15 nœuds sous l'assaut de la houle qui frappe les bateaux de l'avant à l'arrière. Ils sont dépassés par les torpilleurs de la 2^e D.T.



Fougueux, *Frondeur* et *L'Adroit* et ceux de la 14 D.T., *Bouclier* et *La Melpomène*, en escorte du 3^e convoi. A huit heures, ils arrivent à Flessingue dans une ville relativement calme. Dans le port ouest, protégé par une écluse, le navire-caserne hollandais *Noord Brabant* est à l'ancre, au milieu d'un certain nombre de navires de guerre. Plus loin, les navires transmanche français *Rouen* et *Newhaven* sont accostés et déchargent leurs cales. Ils font partie d'un ensemble comprenant deux autres petits paquebots, le *Côte d'Azur* et le *Côte d'Argent* et deux cargos, *Pavon* et *Rennes*. Le chalutier *Mardyck* est amarré près de l'écluse, à proximité de la sortie du port. Les deux chasseurs accostent sans difficulté malgré la violence du courant. Les Hollandais sont encore dans leurs demeures, insouciant de la guerre qui vient de débuter dans leur pays. Il n'y a personne pour décharger l'essence. On peut même voir sur le quai un entassement de mines prêtes pour le mouillage, sans aucune sentinelle pour les surveiller. Les Allemands ne restent pas inactifs et ont remarqué l'activité navale qui règne à Flessingue. A neuf heures, ils déclenchent une première attaque aérienne et la renouvelleront toutes les deux heures avec une violence accrue. La première est

Le cargo *Floride* est victime d'une mine magnétique, dès le 1^{er} décembre 1939, devant le casino de Malo-les-Bains. (ECPA)



Le dragueur auxiliaire *Denis Papin* est l'un des nombreux petits bateaux qui ont, au mépris du danger, dragué les chenaux d'accès au port de Dunkerque puis ont transporté des soldats en Angleterre et ont été les victimes de l'aviation allemande. (Collection Jack Daussy)

Le bateau-feu *Dyck*, tout comme son sister-ship le *Sandettié*, a permis une navigation difficile parmi les bancs de Flandre. Comme ils étaient également utiles aux Allemands, ils ne furent jamais attaqués. (Carte postale Ed. Top)



7 - Le contre-amiral Platon s'installe à Flessingue. La Marine met à sa disposition deux divisions de torpilleurs, cinq chasseurs de sous-marins et une vingtaine de chalutiers et de petits bâtiments divers.

menée par trois Junkers dont l'un est descendu par le *Mardyck*. Sur les chasseurs, le déchargement du carburant s'avère difficile, les Hollandais se faisant rares. Le lieutenant Letemplier est obligé de réclamer aux Q.G. hollandais et français de Middelburg des manutentionnaires plus efficaces. Parfois, quelques voitures françaises viennent chercher dix litres d'essence, les motocyclistes en prennent encore moins. Si ce ravitaillement au détail doit se poursuivre, il faudra des semaines pour vider les 4 000 litres stockés à bord de chaque bateau. Vers 20 heures, ordre est donné aux deux chasseurs de rejoindre les torpilleurs mouillés sur rade afin d'éviter le prochain bombardement de 21 heures. Tout l'approvisionnement en essence est encore sur les ponts, faute d'avoir été déchargé. Le commandant du *CH 9* est reçu sur le *Fougueux* par le contre-amiral Charles Platon qui lui communique ses ordres (7). A l'aube du 12 mai, les

CH 6 et *CH 9* accostent à nouveau à Flessingue. Letemplier saute à terre et se rend à Middelburg pour transmettre les instructions de l'amiral et exiger des camions-citernes pour le transfert du carburant des chasseurs et de la *Diligente* qui doit arriver d'un moment à l'autre. Il faut d'autre part, 60 tonnes de mazout pour la malle *Côte d'Argent* avant 16 heures ce soir. Au moment de repartir, il emmène un officier et un sous-officier français qu'il doit transborder sur la rive belge de l'Escaut, à Breskens puis les ramener. Entretemps, le *CH 9* patrouille au large et peut voir, à 11 h 30, le *CH 6* accompagnant le *Newhaven*, enfin déchargé, pour son retour à Dunkerque. A midi moins cinq, trois torpilleurs anglais arrivent, bardés de cette D.C.A. qui fait cruellement défaut à terre. Midi, un bruit continu de moteurs se fait entendre. Cette fois, c'est un véritable défilé d'avions qui se précipite sur Flessingue et arrose le port et les

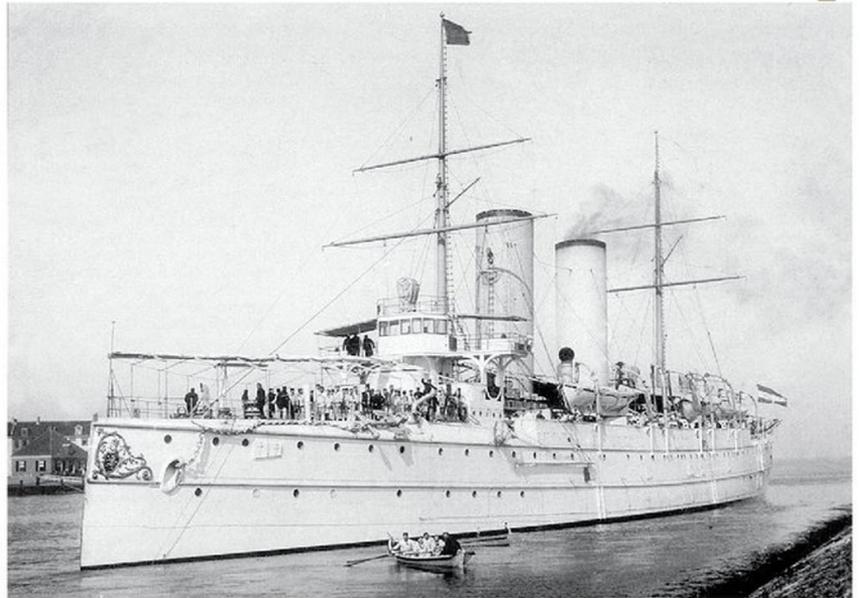
Des troupes françaises rejoignent les Pays-Bas à bord du paquebot *Newhaven*, le 11 mai 1940. (ECPA)



quais pendant trente minutes. Les premiers stukas de la guerre apparaissent et piquent sur leurs cibles, qu'elles soient terrestres ou maritimes. Le youyou qui transporte les deux Français revient enfin et le CH 9 peut retourner à Flessingue où un spectacle de désolation l'attend. Deux petits bateaux coulés laissent apercevoir le haut de leurs mâts tandis que les maisons proches du port sont éventrées. La *Diligente* a un curieux passager accroché à sa passerelle, un camion-citerne sur lequel elle transvasait son carburant a été soufflé par une bombe et le châssis a été projeté sur le petit dragueur de mines, sans possibilité de le décrocher avec les moyens dérisoires existants. Les grutiers hollandais ont déserté, se terrant dans les abris et ce sont les marins du CH 9 qui déchargent leur propre bateau. Ils vont également participer au débarquement des munitions d'un cargo à proximité qui ne dispose d'aucune main-d'œuvre pour effectuer le travail. Après quelques menaces, il est possible de faire revenir les grutiers et une dizaine d'apprentis marins hollandais pour procéder à l'évacuation du matériel dans les cales. A peine le travail commencé, une nouvelle alerte fait fuir tous les Hollandais et il ne reste que les marins français du chasseur pour poursuivre et terminer le déchargement. Lorsque la sirène du cargo émet un long sifflement, on voit réapparaître les marins du navire de commerce qui étaient allés chercher refuge. Le cargo et le CH 9 appareillent puis la 14^e D.T. prend la relève de l'escorte tandis que le *Chasseur 9* rejoint la *Diligente* à qui il avait été conseillé de quitter le port, toujours flanquée de son camion et d'une superbe bâche sombre, installée par son commandant, le lieutenant de vaisseau Le Roux, afin de camoufler la couleur rouge du véhicule suspendu. L'amiral Jean-Marie Charles Abrial décide de laisser au repos le CH 9 pour la journée du 13 mai car l'équipage n'a guère connu de moments de sommeil depuis le début des hostilités.

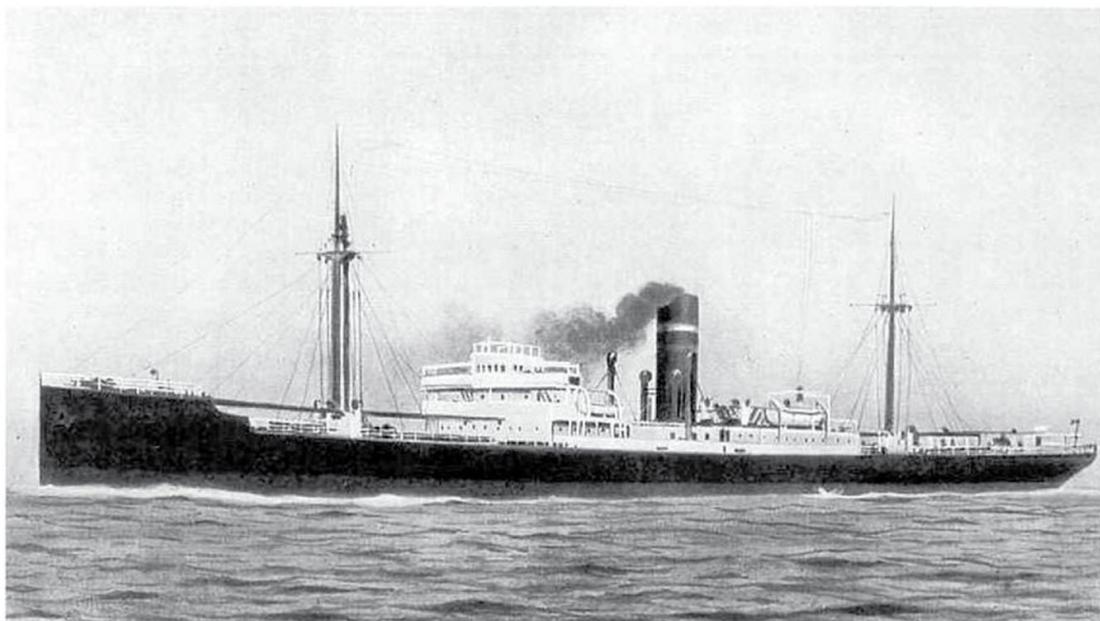
Retour à la réalité

Le soleil est à peine levé ce 13 mai qu'une estafette se rend sur le CH 9 pour informer le commandant qu'il est demandé auprès de l'amiral immédiatement. Adieu la grasse matinée ! Au retour, Letemplier explique à son équipage que le *Chasseur 9* doit transporter trois tonnes de munitions à Flessingue. Celles-ci, pour pièces



L'ex croiseur *Noord Brabant*, devenu un navire caserne, est coulé le 17 mai 1940 lors de l'évacuation de la ville de Flessingue. (Photo Dutch Navy)

légères seulement, sont entassées un peu partout dans le petit navire, y compris sur la couchette du commandant. On s'occupe également de la corvée de vivres. La livraison des munitions se passe sans encombre, en dehors des inévitables alertes aériennes dans le port hollandais. Pendant les périodes d'accalmie, les marins du CH 9 en profitent pour aller, à tour de rôle, se dégourdir un peu les jambes à terre. Dans la soirée, un message parvient : « *Ordre au Chasseur 9 de faire une reconnaissance dans les chenaux Hammen, Oosterschelde, Grevelingen, etc. Il visitera toutes les embarcations rencontrées et s'assurera qu'elles ne transportent pas de troupes ennemies. Appareillage le 14 à 3 heures. Votre mission est de renseigner et non de combattre, interdiction de vous engager.* » La deuxième partie de l'ordre n'enchant pas le commandant qui ne demande qu'à en découdre, comme d'ailleurs tout son équipage. Le lendemain, à 3 heures, tout est prêt. Il ne reste qu'à accueillir un officier hollandais chargé de faire la liaison et un pilote. Problème ? Si peu, le Hollandais ne connaît que quelques mots de français et guère plus d'anglais. Le pilote ? Il précise qu'il n'est qu'un pilote des chenaux de l'intérieur et qu'il n'a pas vu la mer libre depuis une quinzaine d'années. De plus, depuis sept ans, il est dans l'aviation à Sourabaya, aux Indes néerlandaises et seule une permission, perturbée



Le cargo *Pavon* va quitter Dunkerque le 11 mai au sein du 3^e convoi de troupes pour la Hollande. (Collection Didier Dewaele)

Le port de Flessingue, sur l'île de Walcheren, où parvient le corps expéditionnaire français qui tente de s'opposer à l'attaque allemande. (KLM Foto)



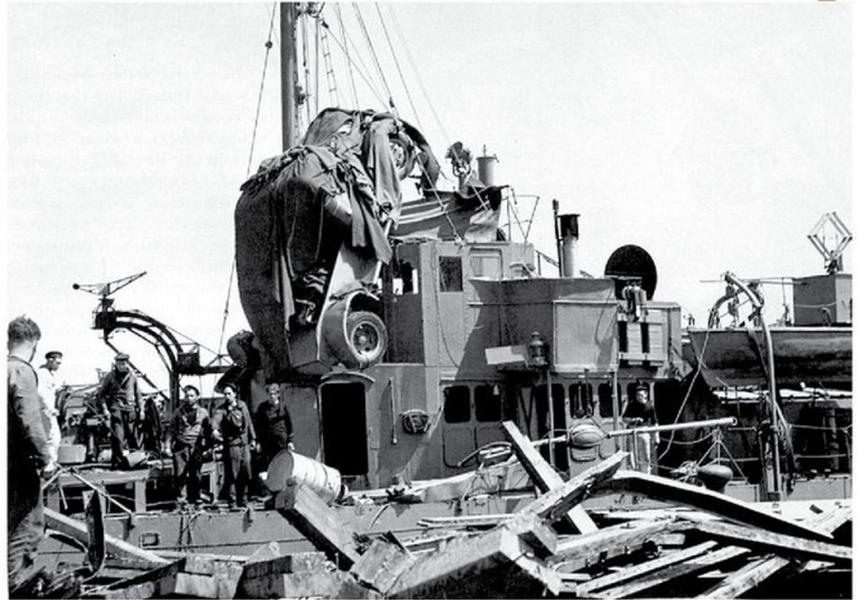
par le début de la guerre, l'a contraint à prendre du service en Hollande. D'ailleurs, les indications qu'il fournit sont fausses et manquent de conduire le navire dans un champ de mines. Postérieurement à une navigation en mer, le *CH 9* embouque le chenal Hammen et commence à s'enfoncer dans les terres en suivant l'Oosterschelde. Après être passé devant Zierikzee, un coude à bâbord dans un autre chenal permet de rejoindre le Krammer-Volkerak. Désormais, il convient d'être prudent, les Allemands ayant été repérés la veille à Willemstad. Le commandant met son équipage aux postes de combat mais, après un virage à angle droit, la ville se révèle calme, sans la présence de l'ennemi. Les ordres donnés avaient fixé Willemstad comme limite de la reconnaissance et l'officier hollandais insiste pour rebrousser chemin. Letemplier en décide autrement et désire savoir où se trouve l'ennemi. La navigation se poursuit lorsque, vers midi, au détour d'une courbe, le commandant

aperçoit de l'infanterie, de la cavalerie et de l'artillerie sur le pont de Moerdijk. Les dispositions de combat prises aussitôt par les troupes repérées ne laissent aucun doute sur leurs identités. Le *CH 9* fait immédiatement demi-tour et se met à l'abri, masqué par la rive, tandis qu'un message est envoyé au poste de commandement. L'ordre arrive de se retirer et de reprendre la patrouille vers l'ouest. Après avoir retraversé les chenaux Krammer-Volkerak, le chasseur s'engage dans le Grevelingen. Lorsque la nuit approche, le *CH 9* s'amarré à Zijpe, près d'une ancienne auberge qui sert de poste militaire. De cet endroit, il est aisé de contrôler la navigation en provenance du nord. A 18 heures, apparaissent les *CH 6* et *CH 41* qui ont quitté Flessingue et emprunté le canal sud-nord qui passe à Middelburg, un voyage d'agrément au milieu des arbres et des jardins fleuris, puis se sont dirigés vers le Mastgat afin de fournir des munitions au mouilleur de mines hollandais *Van Meerlant*.

L'explosion d'une bombe a projeté le camion citerne sur la *Diligente*, pendant le transfert du carburant. (DR)



Malgré une sévère attaque aérienne, repoussée par le tir des trois navires, le transbordement a pu avoir lieu. Trois chasseurs rassemblés, il n'en faut pas plus à la *Luftwaffe* pour intervenir. Il est décidé que les *CH 6* et *CH 41* iront mouiller près de Zierikzee afin de surveiller la sortie de l'Oosterschelde d'autant qu'une attaque allemande est en cours vers Bergen op Zoom. A une heure du matin, le 15 mai, les *CH 41* et *CH 6* sont alertés et doivent rallier le *Van Meerlant*, navigation difficile dans le noir absolu sans l'éclairage des bouées, au milieu des bancs de sable. Le 15 mai, à 7 heures, Letemplier reçoit l'ordre de rejoindre les deux chasseurs et, en ligne de file, derrière le *CH 41* dont le commandant Jacquinot de Presle est le chef de groupe, la flottille patrouille. Remontant vers le Beveland-Noord par le chenal de Roompot, de nombreuses embarcations sont contrôlées. Une communication en clair, demandant aux navires de se rendre devant Irzeke pour soutenir l'infanterie, inquiète les commandants qui sont surpris qu'un message de cette importance ne soit pas codé et craignent un traquenard. Cependant, il n'est pas question de laisser les soldats sans défense et, par précaution, tous les équipages sont aux postes de combat. Arrivés devant le canal de Zuid-Beveland, les chasseurs tentent d'apercevoir quelque chose mais les rives sont surélevées et le village de Wemeldinge est en partie masqué par les digues. Letemplier et trois volontaires se rendent à terre à bord d'un youyou. Il n'y trouve qu'un bataillon, sans artillerie, sans D.C.A. et même sans officier, qui a ordre de retarder l'ennemi. Dans le port de Wemeldinge, deux petits remorqueurs hollandais armés d'une pièce légère attendent des instructions qui ne viennent pas. Letemplier se les adjoint et leur demande d'aller dégager une péniche qui peut être utilisée par l'ennemi pour traverser puis de la mouiller au large. Il leur précise qu'ils doivent rester avec les chasseurs jusqu'à l'épuisement de leurs munitions et qu'ils pourront ensuite rejoindre Flessingue. A terre, quelques préparatifs d'obstructions diverses et de chicanes composées de barbelés ne laissent que peu de chance à l'infanterie pour repousser une attaque et le moral est loin d'être au beau fixe. Ils reviennent bientôt accompagnés d'un adjudant du 271^e Régiment d'Infanterie. Faute d'équipements, les transmissions sont réduites à leurs plus simples expressions. Un pistolet signaleur et des fusées rouges et vertes seront utilisées. Rouge : commencez le feu. Vert : cessez le feu. Une fois à bord, Letemplier explique aux autres commandants la situation et les décisions prises. Les chasseurs se positionnent en ligne de front, cap vers la terre, distants d'une cinquantaine de mètres entre eux. Le violent courant, provoqué par les marées, les fait dériver et lorsque le bâtiment à l'extrémité du lieu d'observation est trop éloigné, il remonte le chenal pour se placer à l'autre extrémité de la zone. Vers 15 heures, un avion moucharde les survole puis trois bombardiers arrivent, pilonnent les rives et mitraillent les troupes. Lorsqu'ils s'en prennent aux chasseurs, ceux-ci ne réagissent pas car leurs mitrailleuses de 8 mm n'ont aucune efficacité à plus de 400 mètres. Enhardis par cette passivité, les avions renouvellent leur attaque et s'aventurent beaucoup plus près avant d'effectuer leurs ressources. Le tir des chasseurs se déclenche aussitôt et un avion s'abat sous les acclamations des soldats à terre, heureux de ne plus se savoir seuls. Vers 23 heures, la nuit noire fait place à la clarté de la lune. La ronde des avions reprend et ils sont beaucoup plus nombreux mais ils ne parviennent pas à trouver les chasseurs. L'un d'eux pourtant descend à toucher les petits



navires. La réaction ne se fait pas attendre et les balles s'écrasent sur sa carlingue. A terre, toujours pas de fusée rouge malgré le bruit des mitrillades éloignées qui semblent se rapprocher. A deux heures du matin, le 16 mai, les avions sont enfin partis et l'on distingue plus nettement le son des canonnades du côté d'Irzeke.

La couleur rouge du camion est trop voyante aussi le commandant de la *Diligente* décide de le recouvrir d'une bâche à la teinte plus discrète. (Collection Hans Shots)

L'offensive allemande

Tout à coup, à 02h15, un silence impressionnant s'établit puis une fusée rouge monte vers le ciel. La nuit est si sombre qu'il est impossible de repérer l'entrée du canal. Le commandant De Presle décide de provoquer les Allemands avec son *CH 41* en longeant le plus près possible la rive à petite vitesse pour éviter l'échouage, laissant les *CH 6* et *CH 9* en surveillance. La tactique réussit au-delà de toute espérance car des mitrailleuses et des fusils se mettent à tirer sur le petit chasseur.

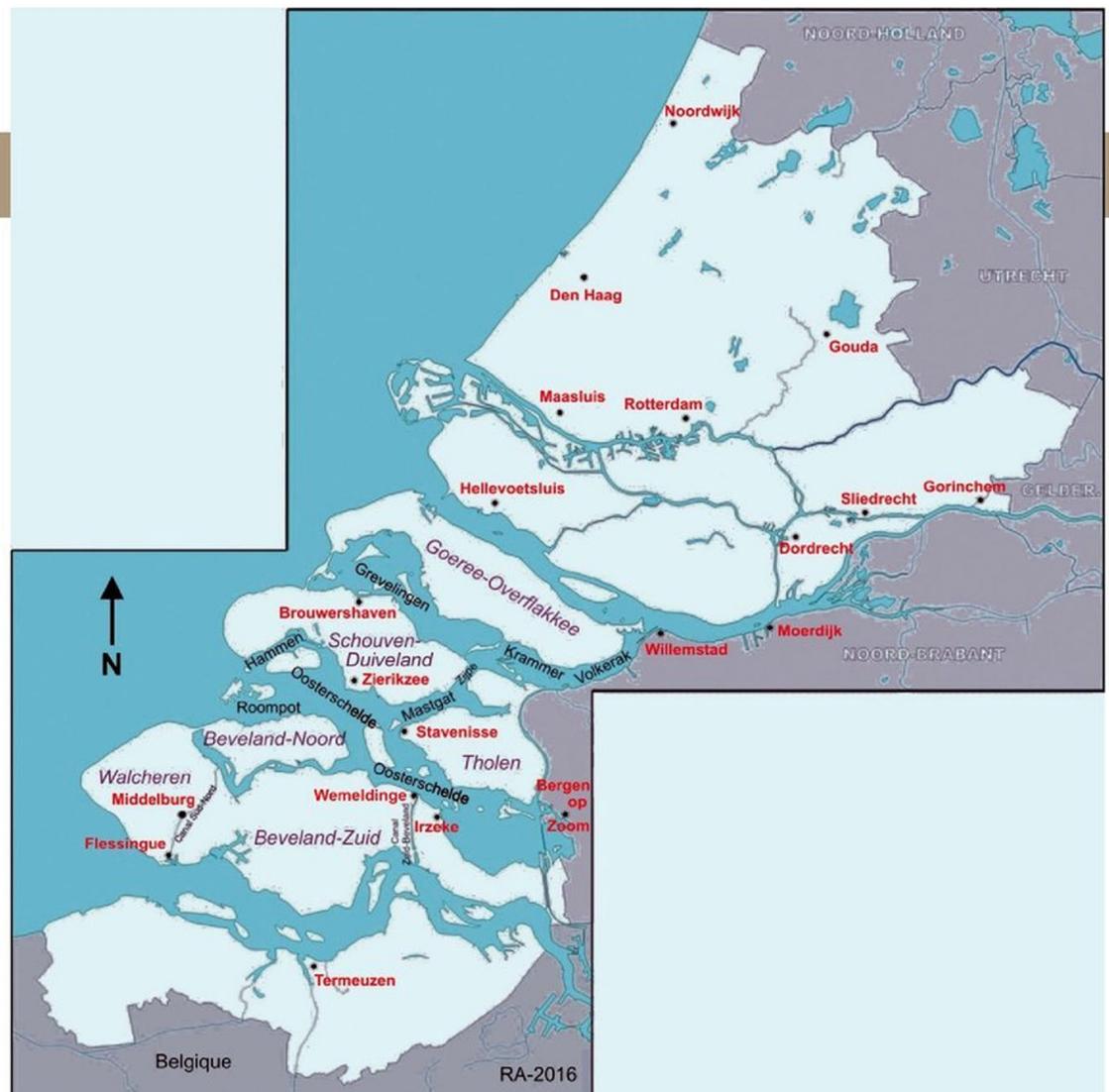
Des soldats français du corps expéditionnaire se préparent à embarquer sur un paquebot transmanche qui les conduira aux Pays-Bas. (DR)



La riposte est immédiate et les canons de 75 mm, de même que les mitrailleuses, ouvrent un feu continu. Le premier obus explose sur des mitrailleuses abritées, sept autres sont tirés en une minute. Le petit bois d'où s'est manifesté l'ennemi est littéralement arrosé de balles et d'obus puis le silence s'établit. A 03h15, le petit jour qui commence à poindre laisse distinguer quelques repères et le combat reprend. Pendant que les *CH 6* et *CH 9* réitèrent leurs tirs sur le petit bois et les routes, le *CH 41* remonte la côte de Wemeldinge vers Irzeke, détruisant au canon les abris et décimant les troupes rencontrées. De nombreux engins allemands sont en flammes. Les chasseurs ne disposent chacun que de cent coups et il faut économiser les munitions en s'efforçant que chaque tir soit efficace. Les troupes ennemies ont subi de sérieux dommages et des rescapés du 271^e R.I. raconteront que les tirs ont provoqué de gros ravages dans les forces motorisées qui avaient lancé l'attaque. Peu après quatre heures du matin, les chasseurs rompent le combat et redescendent l'Oosterschelde. Ils aperçoivent alors les deux remorqueurs hollandais, échoués et abandonnés par leurs équipages dont ils avaient bien compris qu'ils n'avaient guère envie de combattre. Le *CH 9*, victime d'une avarie de moteur poursuit sa route vers Flessingue mais, devant l'ampleur du problème, doit se résoudre à regagner Dunkerque. Il ne participera plus aux opérations de Hollande. De leurs côtés, les *CH 41* et *CH 6* continuent leurs patrouilles entre les îles Tholen, Schouven-Duiveland, Beveland et Walcheren, sans prise de contact avec l'ennemi. Les deux

chasseurs se séparent et De Presle se rend vers le Mastgat où il aperçoit un patrouilleur hollandais accosté à l'appontement de Stavenisse. Parvenu à 200 mètres du navire, deux canons antichars allemands ouvrent le feu sur le *CH 41* tandis que des tirs proviennent du bateau hollandais. Le chasseur s'évite à toute vitesse et s'éloigne, arrosant l'ennemi de ses mitrailleuses menées de main de maître par le mitrailleur Prunennec. Aucun blessé n'est à déplorer à bord. Parvenu à deux mille mètres, le commandant fait effectuer un demi-tour à son bâtiment et le canon de 75 mm ne tarde pas à entrer en action. Après quelques tirs, les canons allemands sont volatilisés. Au tour du patrouilleur maintenant. Quelques obus bien placés et le navire hollandais s'enfonce tandis que le *CH 6*, qui a reconnu l'aboïement du 75, arrive à la rescousse et place quelques obus supplémentaires sur le patrouilleur pour accélérer sa perte. Si l'ennemi est détruit, il convient de constater que des dégâts sérieux ont été enregistrés sur le *CH 41*. Douze obus l'ont atteint dont certains, heureusement, n'ont pas éclaté comme celui qui, après avoir crevé la caisse à gasoil tribord, a coupé le tuyau de circulation d'eau du moteur tribord, passé entre trois mécaniciens sans les toucher, frappé une épontille, traversé le tableau électrique principal sans endommager le moindre circuit, transpercé la cloison étanche avant du compartiment des moteurs, pénétré dans la chambre du commandant, percé son armoire et s'est déposé sur une chemise après l'avoir tout de même déchirée. D'autres ont pénétré dans le compartiment des moteurs, touché les grenades sans les faire exploser ou

Une carte de la Hollande où se sont déroulés les événements de mai 1940.





Un groupe de civils, drapeau blanc en tête se dirige vers les véhicules allemands de l'équipe de reconnaissance du 9.PD - Spähzug Kohut du Gruppe Wütlitz. Photo prise sans doute le 14 mai. (Collection Allert MA Goossens)

allumé un incendie dans la cambuse. La coque en bois du CH 41 a le gros avantage de permettre des réparations immédiates en clouant des planches et en bouchant les trous avec des tampons, ce qui suffit provisoirement à assurer la flottabilité du bateau. Le maître mécanicien Daumesnil a été blessé, l'oreille traversée et un éclat d'obus fiché dans la région mastoïdienne gauche, mais s'efforce de réparer les dégâts avant de consentir à se faire soigner. La situation empire hélas. L'état ennemi se resserre et l'on aperçoit des villes en feu telles Zierikzee ou Middelburg. Il convient de ne pas s'éterniser davantage au risque de se voir couper la route du retour et les deux chasseurs prennent la direction de Flessingue non sans avoir coulé un patrouilleur hollandais dont l'intention était d'aller se livrer aux Allemands.

L'évacuation de Flessingue

Les autres chasseurs disponibles ne restent pas inactifs. Les CH 5, qui était immobilisé depuis le 8 mai suite à un incendie au tableau électrique, CH 10 et CH 42 poursuivent leur travail ingrat et dangereux de dragage des mines à Dunkerque. Dans la nuit du 15 au 16 mai, le CH 5 reçoit l'ordre de se rendre à Flessingue. Il est suivi le soir du 16 mai par les CH 10 et CH 42. Le lendemain matin, les trois petits navires transportent quelques hommes sur la rive gauche de l'Escaut. Le CH 5 est envoyé en mission de reconnaissance dans l'après-midi. Les ordres sont de repérer les Allemands sur la rive nord et de couler toute embarcation suspecte qui tenterait de traverser pour rejoindre la rive sud. Six avions allemands apparaissent bientôt et lance chacun douze bombes qui sont heureusement évitées grâce à l'habileté du commandant Détrouyot ce qui n'empêche pas le petit chasseur d'être secoué dans tous les sens par les explosions souvent très proches. Le matelot canonnier Espitalier ne peut que constater l'avarie du canon après le cinquième coup, bloqué en position de recul avec la perte du tambour de hausse et la cassure du mancheron de direction, tous ces incidents provoqués par l'explosion d'une bombe concomitamment avec le tir d'un obus de 75 mm. Fort heureusement, aucun marin n'a été blessé et les avions, à court de munitions,

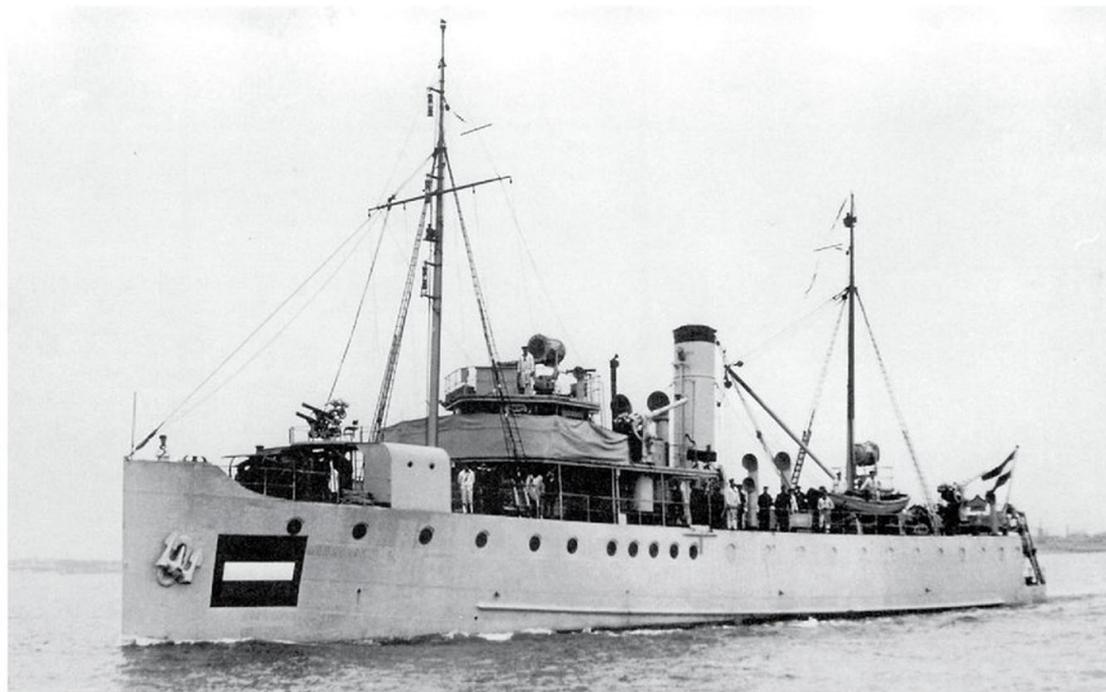
s'éloignent enfin. Pendant que le CH 5 regagne Flessingue, les CH 10 et CH 42 reçoivent mission de secourir les soldats français bloqués sur la rive nord ou essayant de traverser l'Escaut à l'aide de barques. C'est ainsi que cinq soldats, immobilisés sur un banc de sable au milieu du fleuve, sont recueillis par le CH 10. Tous les chasseurs se retrouvent bientôt à Flessingue où les rejoignent le patrouilleur *Mardyck*, sous le commandement de l'enseigne de vaisseau Hénoque, un ancien pilote de Dunkerque et quelques dragueurs auxiliaires, la *Bernadette*, la *Louise Marie* et le *Jean Ribault*. Deux chalutiers sont absents, l'*Henri Guégan*, commandé par l'enseigne de vaisseau Lefèvre saute sur une mine et le *Duquesne II*, qui s'est porté à son secours est détruit à son tour le 16 mai dans la passe Wielingen, entre Knokke-le-Zoute et Walcheren.

A 19h30, tandis que l'amiral Platon prend place à bord du CH 5, ordre est donné aux CH 10 et CH 42 d'accoster l'appontement des ferry-boats où de nombreux militaires attendent d'être évacués. A peine sont-ils amarrés qu'une nuée de soldats grimpe à bord, menaçant de faire chavirer le navire. Il faut toute l'énergie des marins pour préserver un semblant d'organisation. Enfin les bateaux peuvent

Les Allemands traversent le pont de Moerdijk qu'ils ont capturé dès le 10 mai, avant que les Néerlandais ne puissent le détruire. (Collection Allert MA Goossens)



Le mouilleur de mines hollandais *Van Meerlant* pendant la période comprise entre septembre 1939 et le 10 mai 1940. Notez les mitrailleuses doubles de 12,7 mm sur le gaillard d'avant. (Collection Netherlandsnavy)

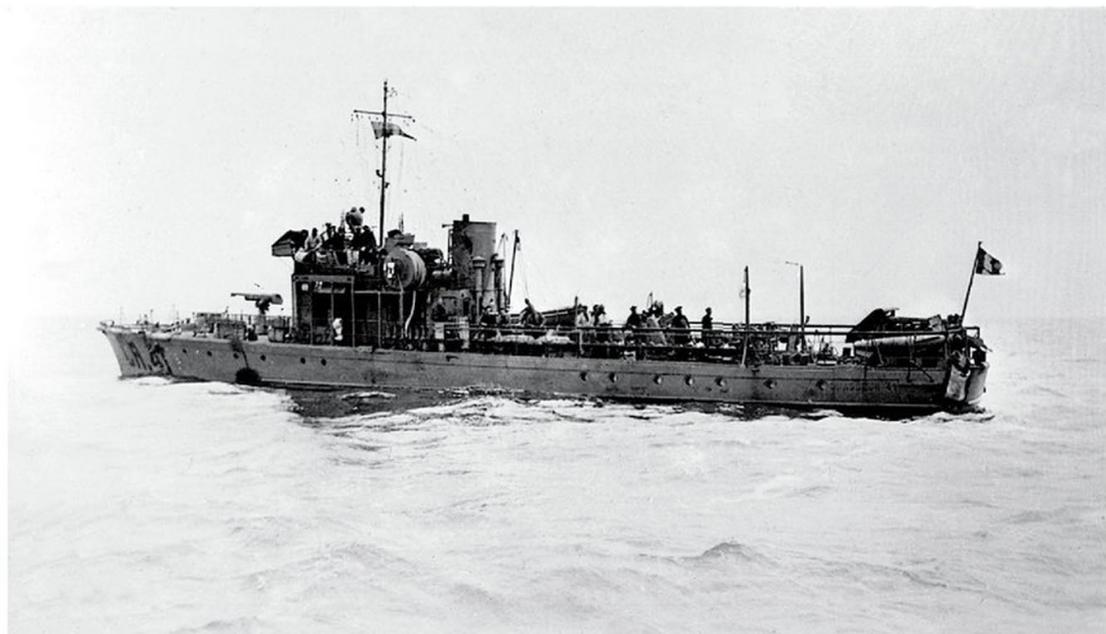


Des voitures blindées françaises AMD-178 Panhard et un side-car abandonnés à Bergen op Zoom le 14 mai 1940. (Collection Allert MA Goossens)



appareiller mais avec de multiples précautions car au moindre coup de barre, le chasseur prend une bande inquiétante. Flessingue est maintenant sous le tir ennemi et bombardé par l'aviation qui déclenche de nombreux incendies. Au moment où le *CH 42* va accoster à Breskens, un tender l'aborde et lui arrache son étrave mais tout le monde est sauf. Les *CH 6* et *CH 41* arrivent bientôt avec un plein chargement de soldats épuisés. A Flessingue, l'amiral dirige toujours l'évacuation à bord du *CH 5* qui navigue dans le port sous les tirs ennemis. On attend le général Marcel Deslaurens, commandant de la 60^e Division d'Infanterie afin de l'évacuer également. Bientôt un sergent et un soldat arrivent et expliquent que le général ne viendra pas car il a établi un cordon de résistance afin de permettre aux navires d'appareiller au plus vite. Ensuite, ils repartent rejoindre leurs camarades qui se sacrifient pour permettre à leurs frères d'armes de s'échapper. Le général Deslaurens tombe, ce vendredi 17 mai, au Champ d'Honneur. Le *CH 5* appareille à son tour, il est 22h16, au milieu du fracas des explosions et des tirs. Soudain une sirène retentit, lugubre et son appel prolongé

Le *CH 41*, sous le commandement du lieutenant de vaisseau Jacquinet de Presle, harcèle les troupes allemandes aux Pays-Bas, assisté des *CH 6* et *CH 9*. (DR)





Le quai de Stavenisse (hier et aujourd'hui), où un patrouilleur hollandais est coulé par le *CH 41*, après qu'il ait ouvert le feu sur le navire français. (DR)



provient du patrouilleur *Mardyck* stoppé au milieu de l'Escaut, devenu la cible immobile de plusieurs canons allemands. L'amiral donne l'ordre au commandant Détroyat d'aller à son secours. Le canonnier Espitalier, qui a tenté une réparation très sommaire de son canon, demande de pouvoir tirer un obus, sachant pertinemment qu'il ne pourra effectuer un second tir. Après quelques hésitations, à cause du risque d'explosion, il reçoit l'autorisation de procéder à ce tir. Bien sûr, il n'y a plus de lunette de visée, aussi le marin ouvre la culasse et à travers l'ouverture pointe la pièce sur la maison d'où partent les coups. Après avoir chargé l'obus, le coup part bloquant définitivement le canon en position de recul mais la maison est volatilisée par l'explosion du projectile de 75 mm et le *Mardyck* peut être remorqué jusqu'à Breskens où il coulera toutefois avant l'aube. Après avoir passé la nuit dans ce port, les petits chasseurs appareillent à destination de Dunkerque avec leurs chargements de soldats. Seul, le *CH 41* se détache car il a reçu l'ordre de patrouiller dans l'Escaut pour récupérer, si cela est encore possible, les soldats français qui auraient échappé à la capture. Les Allemands ont totalement occupé

la ville de Flessingue depuis 23 heures la veille et lorsque le chasseur y parvient, des tirs de canons de 105 mm l'accablent de toutes parts. A 11h30, un choc violent est ressenti à bord. Un obus vient de pulvériser l'arrière bâbord du petit navire bientôt suivi d'une autre explosion dans la machine cette fois. Les éclats arrachent des tuyaux d'où jaillit l'huile du moteur bâbord. D'autres dégâts sont signalés et un début d'incendie est heureusement maîtrisé par les extincteurs. Le mécanicien, après avoir stoppé le moteur bâbord, monte sur la passerelle pour faire un rapport au commandant De Presle qui s'inquiète de cette fumée provenant du local machine. Le commandant est blessé au genou et une large flaque de sang s'étale à ses pieds mais il continue à donner ses ordres tout en souriant à ses subordonnés malgré sa souffrance qui peut se lire sur son visage. Sur la passerelle, il y a également de nombreux trous provoqués par des éclats, dans l'armoire à pavillons, sur le projecteur, les vergues, les antennes TSF mais surtout la cheminée perforée de toutes parts. La manche à air et le château d'eau de mer n'ont pas été épargnés non plus, tout comme le plafond de la cuisine totalement déchiqueté alors que les



Bombardé par la *Luftwaffe*, Middelburg n'est plus qu'un champ de ruines. (Collection Allert MA Goossens)



Le *CH 42*, dont l'étrave a été arrachée par une collision avec un tender, à couple du *CH 6*. (DR)

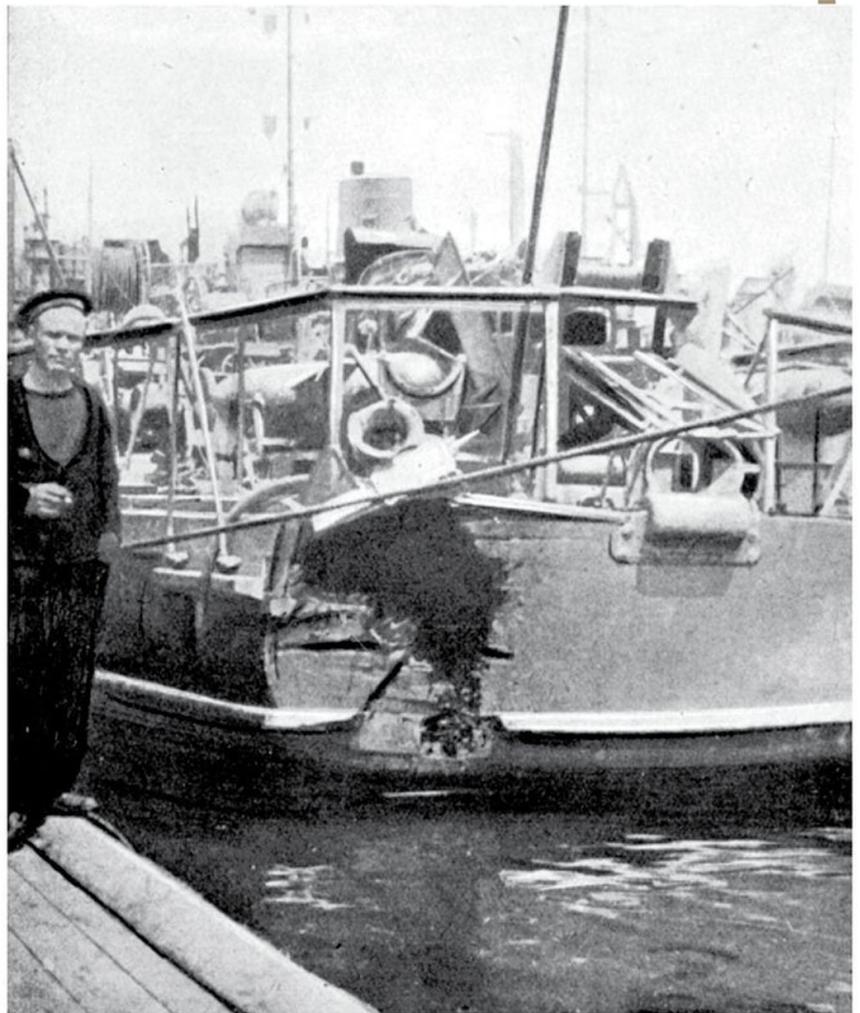


Les redoutables canons allemands de 105 mm vont provoquer de sérieux dégâts au *CH 41*. (DR)

ustensiles ont tous pris l'aspect de passoirs. Les cochonnets et les flotteurs de la drague sont percés et les lattes de bois du plancher sont arrachées en de multiples endroits. Sur le moteur tribord, le CH 41 parvient à s'éloigner et fait route sur Dunkerque. Vers 14 heures, la 11^e D.T. est aperçue et *L'Incomprise* envoie son médecin sur le chasseur puis l'escorte. La *Luftwaffe* ne reste pas inactive et poursuit ses attaques sur tout ce qui navigue, comme la myriade de petits bâtiments belges et hollandais qui tentent de fuir. Grâce aux tirs de *L'Incomprise* un premier avion tombe en flammes. Arrivés à Dunkerque, le docteur rejoint le torpilleur à bord d'une vedette et le commandant Jacquinot de Presle quitte le bord devant le bâtiment de la Police de Navigation pour rejoindre une ambulance sous les hurras d'un équipage enthousiaste qui tient à remercier son chef de les avoir sortis d'un aussi périlleux pèlerin. Pour le CH 41, il en va tout autrement. Des panneaux de contreplaqué vont certes boucher momentanément la brèche à l'arrière du bateau mais le moteur bâbord n'est pas réparable à Dunkerque et il faut conduire le petit bâtiment à Cherbourg pour qu'il retrouve une nouvelle jeunesse. Quant au CH 42 dont la partie avant a été arrachée, une poutre de chêne, posée dans les chantiers de Dunkerque, fera une étrave convenable si l'on fait l'impasse sur son esthétique. Travail délicat à cause des bombardements qui prennent de l'ampleur sur la ville et ses infrastructures (à suivre)...

Le CH 41 est touché à l'arrière par un premier obus de 105 mm avant qu'un autre tir n'endommage la salle des machines. (DR)

Le torpilleur *L'Incomprise* envoie son médecin à bord du CH 41 pour y soigner les blessés, dont le commandant. (DR)





Les chasseurs de sous-marins français : ces petits navires devenus grands ! (2^e partie)

Le CH 9 échoué
à Malo-les-Bains.
(DR)

René Alloin

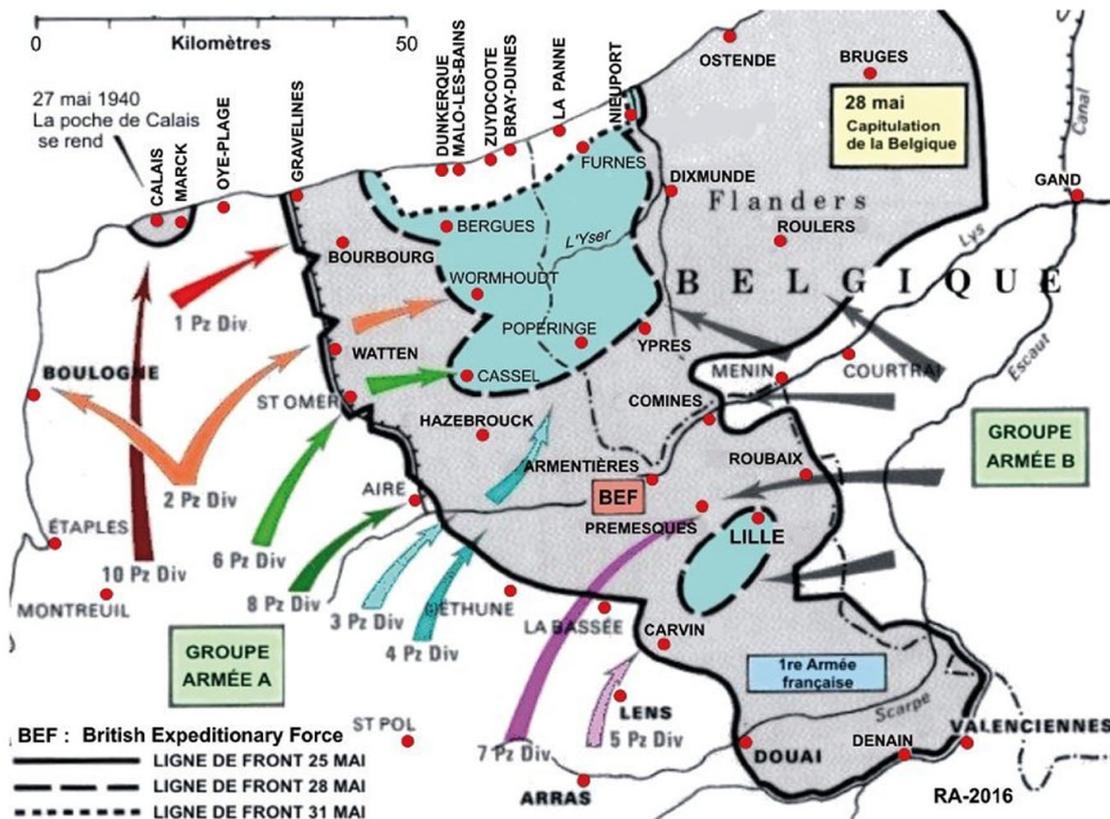
Les Pays-Bas sont désormais aux mains des Allemands ainsi qu'une très grande partie de la Belgique qui d'ailleurs capitule le 28 mai... Le 20 mai 1940, les blindés allemands parviennent à Abbeville, encerclant les armées anglaises et françaises dans ce qui va devenir la poche de Dunkerque.

Dunkerque

Dès le début de la nuit du 18 au 19 mai, la *Luftwaffe*, par vagues successives, s'acharne sur les installations portuaires de Dunkerque et plus particulièrement sur les écluses. En effet, en cas de destruction, le port deviendrait inutilisable lors des marées basses. Tous les chasseurs sont en rade à l'exception du CH 9, du CH 41 dont le départ a été retardé et du CH 42 en cours de réparations. La D.C.A. répond avec tous les calibres présents mais les avions ont mis au point une tactique payante. Deux ou trois appareils volent à une altitude élevée pour occuper les défenses et les projecteurs tandis que d'autres arrivent en rase-mottes pour effectuer leurs bombardements. Les incendies sont maintenant nombreux et éclairent la ville. Le CH 9, survolé par un avion ennemi ne laisse pas passer sa chance et, quelques rafales plus tard, l'ennemi s'abat en flammes. Peu après, un autre appareil subit le même sort sous les acclamations des canonnières. Les deux jours suivants sont un peu plus calmes et les chasseurs effectuent une sorte d'école à feu en achevant de détruire le destroyer britannique *Whitley*, bombardé le 19 mai par des Ju 88 du I/KG 30, afin que l'appareil Asdic qui se trouve à son bord ne puisse être récupéré. L'épave sera définitivement coulée par le destroyer britannique *HMS Keith*. Des transbordements de personnel à Douvres et des escortes de cargos viennent rompre le calme relatif de ces deux journées.

La nuit du 20 mai le CH 41 appareille sur un seul moteur afin de rejoindre Cherbourg en vue

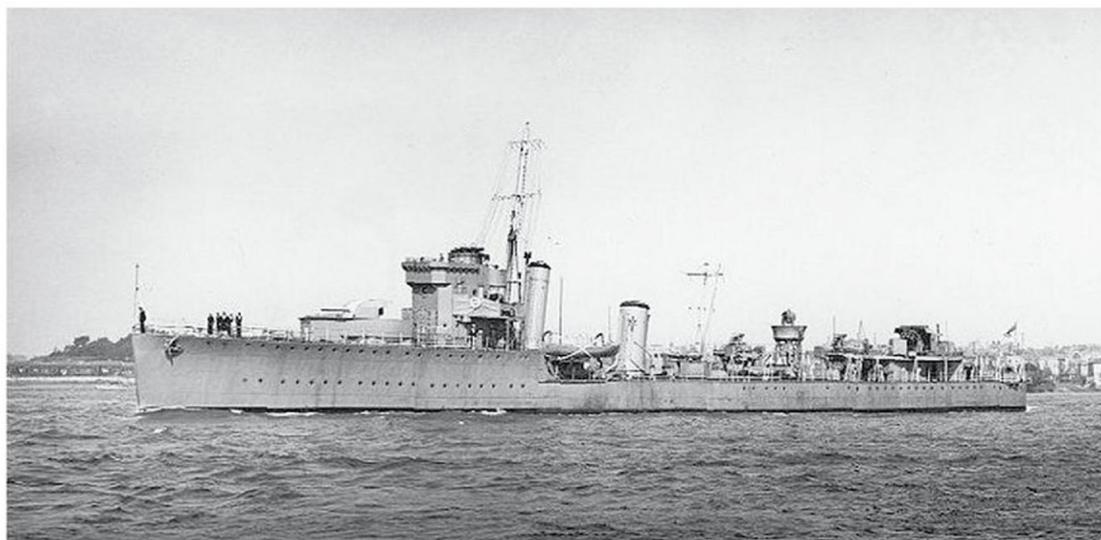
de sa remise en état. Son commandant blessé, le lieutenant de vaisseau Jacquinet de Presle, ayant été débarqué, c'est le premier maître Tanguy qui en assure le commandement. Le chasseur est escorté par les CH 9, CH 10 et le tout nouveau CH 11 qui vient d'être admis au service ce même jour aux Ateliers et Chantiers de France à Dunkerque et qui effectue donc sa toute première sortie opérationnelle. Les quatre bâtiments quittent le port de Dunkerque en ligne de file, le CH 9 ouvrant la route devant le CH 41 suivi des CH 10 et CH 11. A peine ont-ils dépassé les jetées que des avions les attaquent. Un peu plus en avant, c'est le cargo *Pavon*, chargé de troupes hollandaises à destination de La Rochelle où elles doivent se reformer, qui profite d'une nuit sans lune pour prendre le large. D'un déplacement de 4 128 tjb, 2 439 tjn et 7 560 tonnes en pleine charge, il mesure 120,22 m de long, 16,15 m de large et sa propulsion est assurée par une machine à triple expansion qui lui permet d'atteindre la vitesse de 11,5 nœuds. Il a été lancé le 18 juin 1930 par le chantier Napier & Miller Ltd à Glasgow pour le compte de la Compagnie de Navigation d'Orbigny à Paris. En mai 1940, il est réquisitionné par la Marine française pour être incorporé dans le 3^e convoi de troupes pour la Hollande en compagnie du *Newhaven*. Il devait appareiller le matin avec d'autres navires pour dégager le port de Dunkerque mais a été rappelé au dernier moment par le général Watrin afin de lui confier un complément de troupes alors qu'il emmène déjà 1 500 soldats hollandais et stocke dans ses cales des quantités de balles de laine, ce qui lui fait manquer la marée. Il ne peut quitter le quai qu'à 21h55, accompagné



Carte montrant la réduction de la poche par les divisions blindées allemandes au fur et à mesure des combats retardataires menés presque exclusivement par l'Armée française.

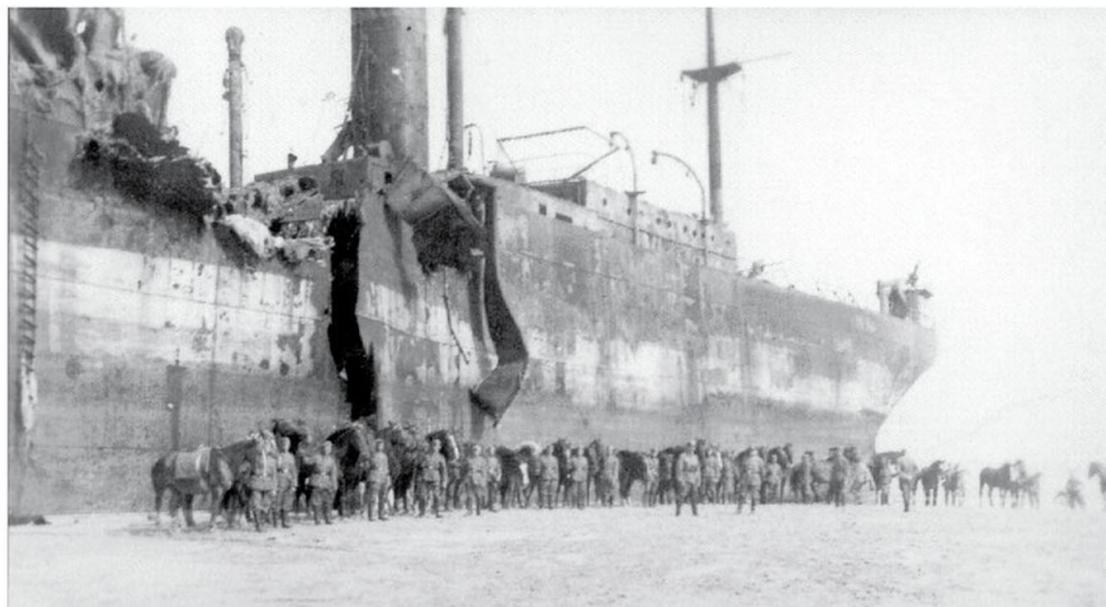
de trois remorqueurs. A 23h30, à hauteur de la bouée CW, un avion allemand effectue quatre passes successives en lâchant, à chaque fois, une bombe. La quatrième explose dans la cale III, tuant cinquante soldats et mettant le feu aux balles de laine. Si l'incendie est rapidement maîtrisé, la panique s'empare de la troupe et le commandant Perdraut mettant tout à bâbord afin de dégager le chenal, est contraint d'échouer son navire entre Oye-plage et les Hemmes de Marck, près du phare de Walde. Aussitôt le CH 9 se dirige vers le cargo mais, à son bord, c'est une véritable hystérie qui s'est emparée des Hollandais. Dès que le chasseur accoste le Pavon, les soldats se précipitent dans le petit bateau malgré les injonctions du capitaine et de son équipage. Beaucoup ne prennent même pas la peine de descendre les cinq ou six mètres qui séparent les deux navires à l'aide des amarres et sautent directement sur le CH 9. Il apparaît nécessaire de déborder rapidement le chasseur sous peine de le voir chavirer d'autant que les Hollandais restent là où ils ont posé le pied et la gîte sur bâbord devient inquiétante. L'équipage

s'efforce de répartir les hommes sur chaque bord et installe les blessés dans le poste. Pendant ce temps, le CH 41 reçoit liberté de manœuvre pour rejoindre Cherbourg, non sans avoir recueilli dix-sept hommes dont l'embarcation surchargée sombre, tandis que les CH 10 et CH 11 et la vedette de port auxiliaire VP 111 *Reine Astrid* récupèrent une partie des naufragés. Plusieurs baleinières et canots de sauvetage surchargés chavirent. A cause de la marée descendante, il faut utiliser le youyou pour recueillir les soldats. Le maître Ollivier à la barre et le matelot Trédoulet aux avirons accueillent un bébé, deux femmes, le mari de l'une d'entre elles et une fillette de deux ans puis regagnent péniblement le CH 9, contrariés par un fort courant. A l'aube, la marée basse permet l'évacuation directement par la plage des hommes encore à bord. Le navire endommagé n'est plus en état de naviguer et le commandant décide de son abandon. On déplore un total de cent cinquante deux victimes. Le cargo sera cité à l'ordre de la Marine avec le texte suivant : « A vaillamment pris part aux opérations sur les côtes de Hollande et de

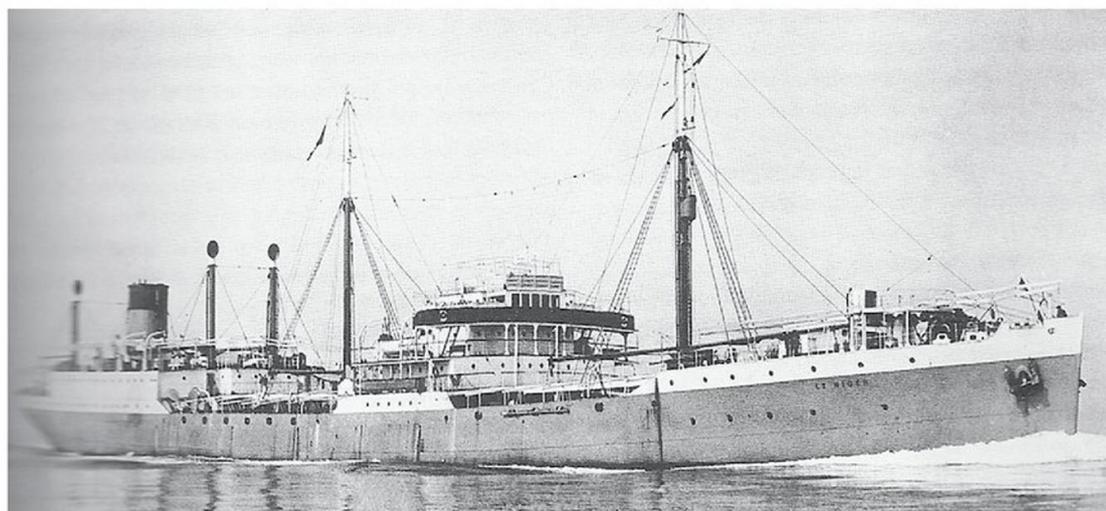


Victime de la Luftwaffe le 19 mai 1940, le destroyer HMS Whitley ne peut que s'échouer sur la plage, près de Nieuport en Belgique, afin d'évacuer son équipage. (Navy photo)

Bombardé et gravement endommagé, le cargo français *Pavon*, chargé de troupes hollandaises, est échoué sur la plage pour permettre l'évacuation des soldats. L'épave du *Pavon* va demeurer sur place jusqu'en avril 1941 et sera l'objet de la curiosité des occupants, comme cette unité de cavalerie. (Blog Calais outragé)



Le pétrolier *Le Niger* de la Marine nationale est incendié par la *Luftwaffe* et coulé le 21 mai 1940. (Photo clausuchronia)



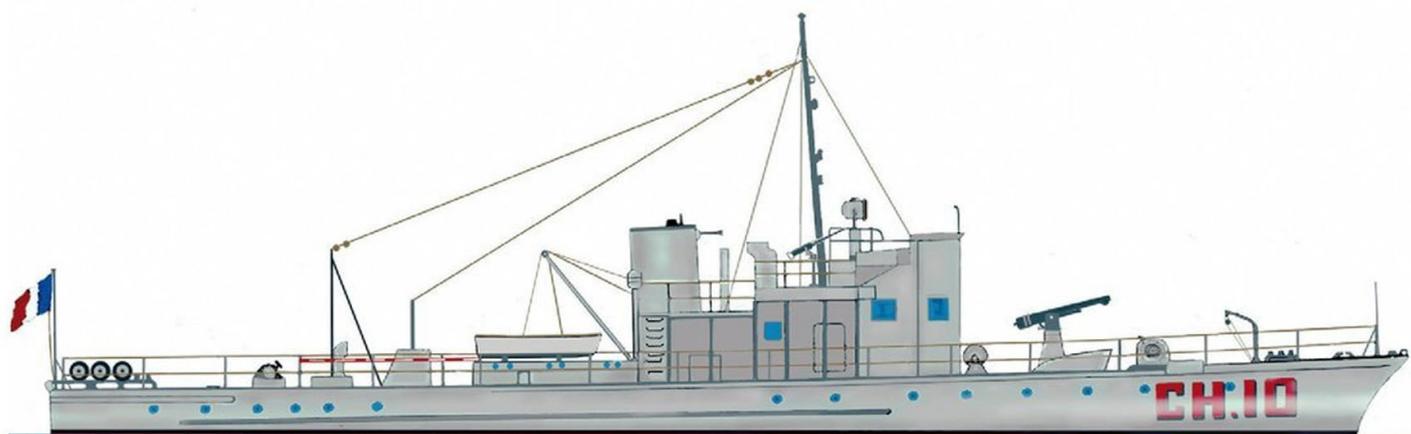
Belgique. Incendié le 21 mai 1940, à la suite d'un violent bombardement aérien. »

triste que plusieurs hommes avaient des amis à bord.

Les CH 10 et CH 11 demeurent près du *Pavon* au cours de la nuit pour le protéger des bombardements tandis que le commandant Letemplier fait route sur Dunkerque. Sur le parcours, le chasseur croise le pétrolier en feu *Le Niger*, de la Marine nationale, et s'assure qu'il ne reste personne à bord puis rencontre les CH 5 et CH 6, également occupés à recueillir des naufragés. Parvenu à Dunkerque, l'équipage apprend que le torpilleur *L'Adroit* a été coulé par la *Luftwaffe*, une nouvelle d'autant plus

L'agonie du CH 9

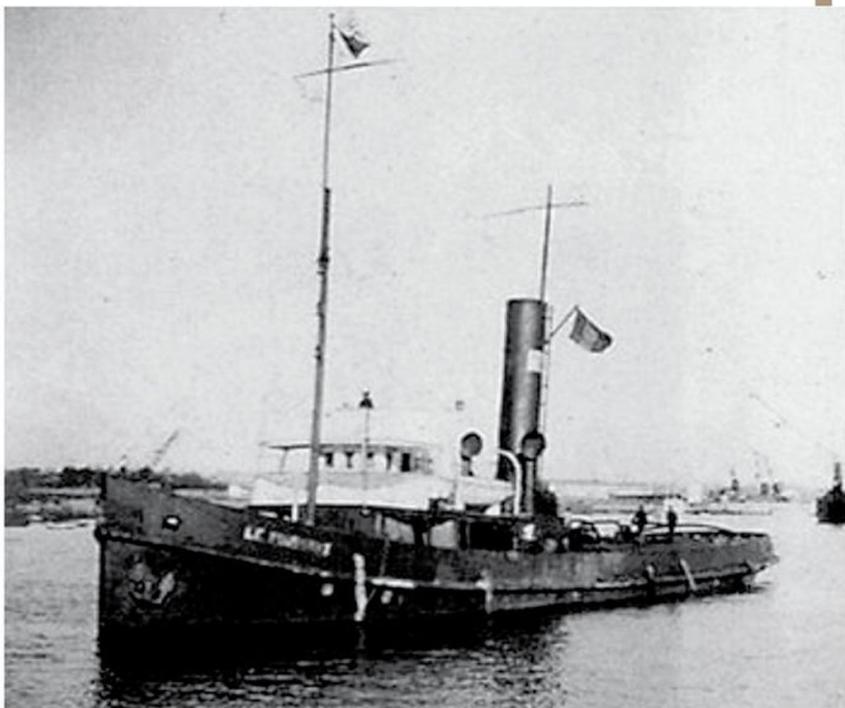
Le 21 mai, le commandant Letemplier se rend au bastion 32 pour y rencontrer l'amiral Abrial. Son CH 9 est à couple du CH 42, amarré à quai à Dunkerque. Le CH 11 se dirige vers Cherbourg en escortant le CH 12 dont la construction est interrompue aux Ateliers et Chantiers de France. Ce jour-là, il est emmené par le remorqueur



Chasseur de sous-marins CH 10 - mai 1940

FS-2016

Le *Puissant* de la Société de remorquage et de Sauvetage à Dunkerque. Il sera ensuite conduit de Cherbourg à Lorient le 15 juin. Le *CH 10*, après son intervention auprès du *Pavon*, fait route vers Dunkerque avec un mort et un blessé à bord. Sur le chemin, il est hélé par le remorqueur *Tumulte* qui lui confie des blessés et des rescapés du dragueur auxiliaire *Notre-Dame-de-Lorette*, commandé par l'enseigne de vaisseau Martel, avant d'être touché à son tour et de devoir s'échouer. Demeurent donc dans le port les *CH 5*, *CH 6*, *CH 9*, *CH 10* et *CH 42*. Alors que Letemplier se trouve au bastion 32, il voit sortir le général Weygand qui réclame la protection de la chasse anglaise à 19 heures pour lui permettre de gagner Douvres à bord du torpilleur *La Flore*. Le commandant se hâte de rallier son bord, conscient qu'il pourrait y avoir de l'action prochainement. A 19 heures, ce n'est pas la chasse anglaise qui arrive mais les bombardiers allemands qui déversent des quantités d'explosifs sur le port et la ville. Les cinq petits chasseurs, prévenus par Letemplier, ont mis leur armement aux postes de combat et tirent rageusement sur les assaillants. Ces moustiques agacent les pilotes de la *Luftwaffe* d'autant que de nombreux coups font mouche. Un groupe d'avions va particulièrement s'occuper de ces petits bateaux et plongent sur ces cibles minuscules mais terriblement agressives. Les bombes frappent les quais mais, à cause de la marée basse, les éclats passent au-dessus des bâtiments et il n'y a aucun blessé. L'attaque a duré deux heures et sur les seuls chasseurs, trente-six bombes ont été larguées, sans résultat. A la nuit tombée, Letemplier, qui commande la flottille, donne l'ordre à trois chasseurs d'appareiller, ne conservant que le *CH 9* et le *CH 42*. A 23 heures, la *Luftwaffe* reprend ses bombardements et ses mitraillages. Cette fois, la chance abandonne le *CH 9* dont les tôles sont perforées de toutes parts et il y a plusieurs blessés. Le commandant fait appareiller les deux navires, poursuivis dans les passes par les avions. Des voies d'eau au poste avant et au compartiment moteur sont signalées et les pompes ne parviennent plus à étaler. Des bombes tombées à proximité du *CH 9* l'ont transformé en écumoire et Letemplier sent bien que son petit navire ne s'en tirera pas cette fois-ci, d'autant que l'eau monte toujours. Onze hommes sur vingt-trois sont blessés et le commandant dirige son navire vers la plage de



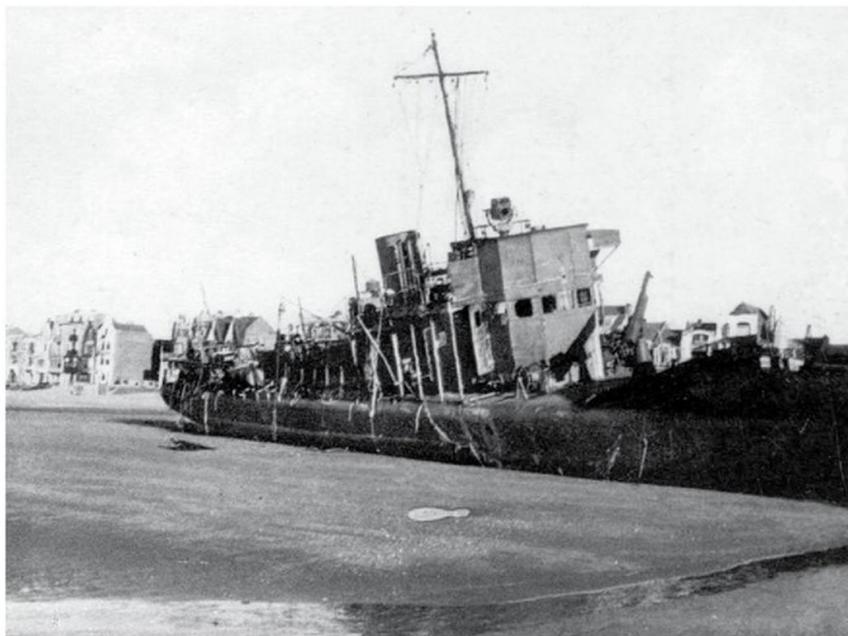
Le remorqueur dunkerquois *Le Puissant* va conduire le *CH 12*, dont la construction n'est pas terminée, de Dunkerque à Cherbourg. (DR)

Malo-les-Bains dans le but de l'échouer. La houle contrarie l'opération et les lames déferlent sur le pont, accentuant la gîte. L'équipage embarque les blessés dans les youyous et tente de rejoindre la plage. La marée est descendante et bientôt, le *CH 9* est échoué. Tout l'équipage qui n'a pas été évacué par les ambulances, se trouve devant le chasseur. On compte 380 trous dans la coque et l'eau s'écoule de partout. Letemplier écrit une note à l'amiral sur un morceau de papier lui indiquant que s'il peut disposer du secours des pompiers pour vider son bateau de l'eau qui s'y trouve, d'ouvriers des chantiers pour souder des plaques et boucher les trous et enfin d'un remorqueur pour gagner Cherbourg ou Le Havre, il est certain de pouvoir sauver son bâtiment. L'amiral Platon, à qui le message a été remis, répond non à la première demande, estimant que les pompiers ont bien autre chose à faire, oui à la deuxième et la troisième à condition que le commandant se charge du recrutement lui-même et trouve un remorqueur disponible. Dès le début de la matinée, des ouvriers des chantiers de France sont à l'œuvre, travaillant



Le remorqueur *Tumulte* a confié des blessés et des rescapés du dragueur auxiliaire *Notre-Dame-de-Lorette*, avant d'être, à son tour, victime de l'aviation allemande. (Collection Alain Croce)

Echoué sur la plage de Malo-les-Bains, le CH 9 espère pouvoir être conduit à Cherbourg. (Collection François Hanscotte-dképaves.free.fr)



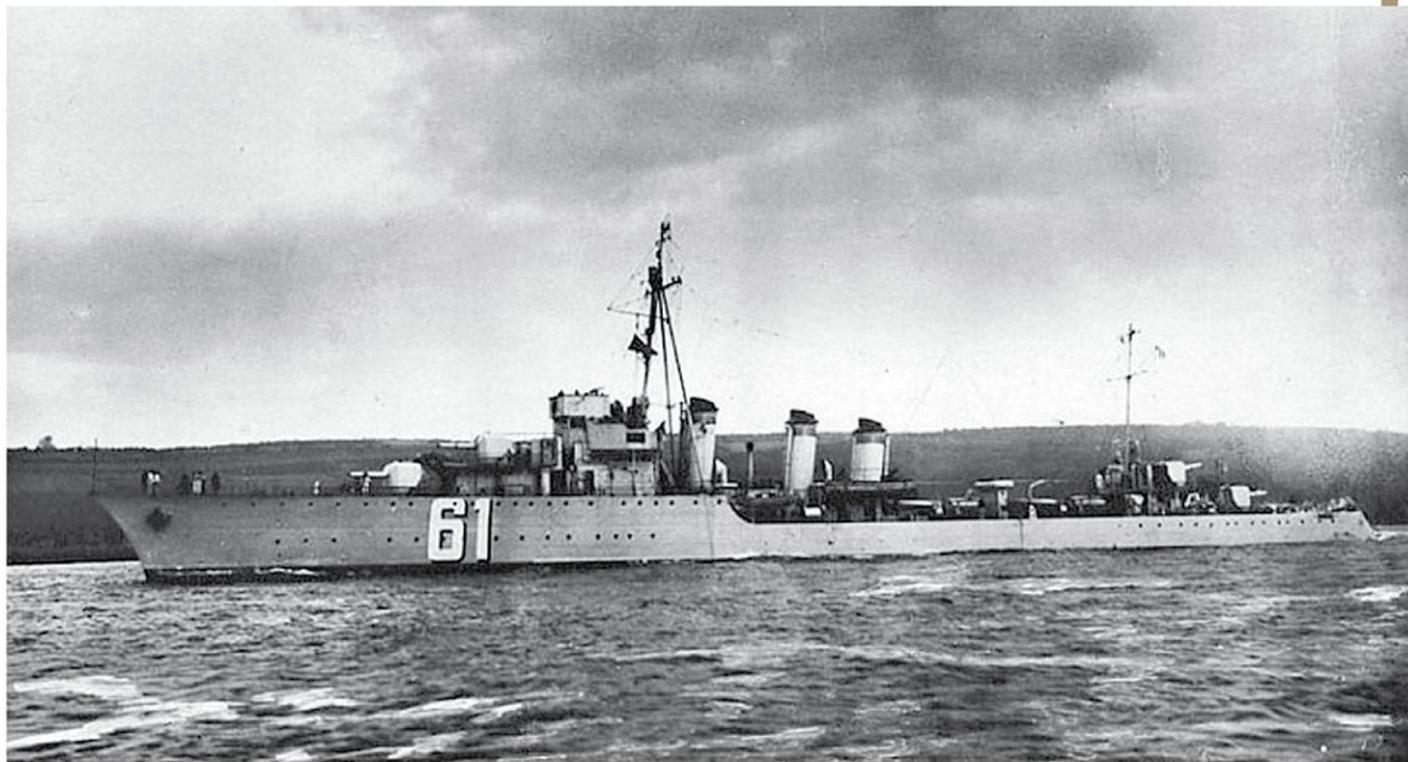
fébrilement pour réparer la coque, d'autant qu'ils l'ont construite eux-mêmes et que ce n'est donc pas un navire comme les autres. Pendant ce temps, l'équipage et son commandant se relayent sans cesse pour pomper à bras l'eau contenue dans le bateau mais, avec le retour de la marée montante, la mer continue à pénétrer et ce travail épuisant n'en finit plus. A la nouvelle marée basse

du 24 mai, trois grosses brèches sont découvertes et obstruées permettant de vider le chasseur. Un remorqueur a été demandé et il devrait être présent vers 13 heures à marée haute. L'attente est vaine lorsqu'à 13h30, seuls une pinasse et un dundee de la P.N. (Police de Navigation) arrivent. Les remorqueurs civils ont refusé d'appareiller pendant le bombardement. Faute de mieux, le dundee met en place une remorque et le chasseur bouge puis flotte mais le vent et le courant sont trop forts pour la faible puissance du remorqueur improvisé et le CH 9 s'échoue encore mais cette fois, définitivement. La seule marée suffisamment importante pour tenter de remettre son navire à flot aura lieu le 7 juin et Letemplier, qui se trouve au fort ouest avec son équipage pour renforcer l'armement antiaérien, ne pourra jamais mettre à exécution son projet car, dans la nuit du 3 au 4 juin, la défense de Dunkerque cesse.

Le combat continue

Dès le 23 mai, les Allemands parviennent aux portes de Boulogne. Ce jour-là, les commandants des CH 5, CH 10 et CH 42 sont convoqués par l'amiral Abrial qui leur demande d'appareiller d'urgence pour intercepter une colonne motorisée ennemie qui se dirige de Boulogne vers Calais en longeant la côte. Chacun se voit assigner une zone pour repérer les blindés. Sont également présents les torpilleurs de la 2^e D.T. *Fougueux* (C.F. Emile Poher), *Frondeur* (C.C. Henri Louis Alix), les torpilleurs de la 6^e D.T. *Cyclone* (C.V. Yves Urvoy de Portzamparc), *Sirocco* (C.C. Guillaume de Toulouse-Lautrec), *Mistral* (C.C. Émile René Lavène) ainsi que les contre-torpilleurs *Chacal* (C.F. Jean Émile Noël Estienne) et *Léopard* (C.F. Loisel). Le CH 10 surveille le secteur Boulogne-cap Gris-Nez lorsqu'il est immédiatement au contact. Il vide ses soutes sur la colonne mais son canonier, pas protégé derrière son 75 mm, est sérieusement blessé. Alors qu'il se retire vers 12h30, il aperçoit le CH 42, en poste entre le cap Blanc-Nez et Calais et l'informe de son engagement. Ce dernier fait aussitôt route vers le lieu du combat entraînant le CH 5. Ils sont rapidement rejoints par les destroyers anglais *HMS Keith*, *HMS Wild Swan*, *HMS Vimy* et le torpilleur français *Bourrasque*. La colonne motorisée ennemie se rend de Gris-Nez à Sangatte lorsqu'une avalanche d'obus s'abat sur elle, tirée à moins de deux mille mètres. Des side-cars, des camions, des chenillettes, des tanks et de nombreux soldats, sont les victimes de ces tirs meurtriers. Cependant, depuis la terre, les canons ripostent et les petits chasseurs, leurs munitions pratiquement épuisées, doivent se retirer. Une deuxième colonne apparaît sur une autre route et un des destroyers anglais lui inflige de gros dégâts. Le combat cesse à 15h15 et les deux chasseurs reprennent leur patrouille de surveillance. Deux heures plus tard, le premier maître timonier Yves-Marie Julé, commandant du CH 42, aperçoit un bâtiment en feu. Il s'agit du torpilleur *Orange*, commandé par le capitaine de corvette Roger Viennot de Vaublanc, qui vient de recevoir quatre bombes et une cinquième le long du navire, provoquant une large brèche. Dans l'incendie qui fait rage, les explosions de munitions stockées sur le pont constituent un énorme danger pour les bâtiments qui se portent à son secours. Alors que d'autres navires recueillent des naufragés accrochés à des épaves, Julé voit

Définitivement échoué, le CH 9 finit sa brillante carrière sur une plage de la mer du Nord. (ECPA)



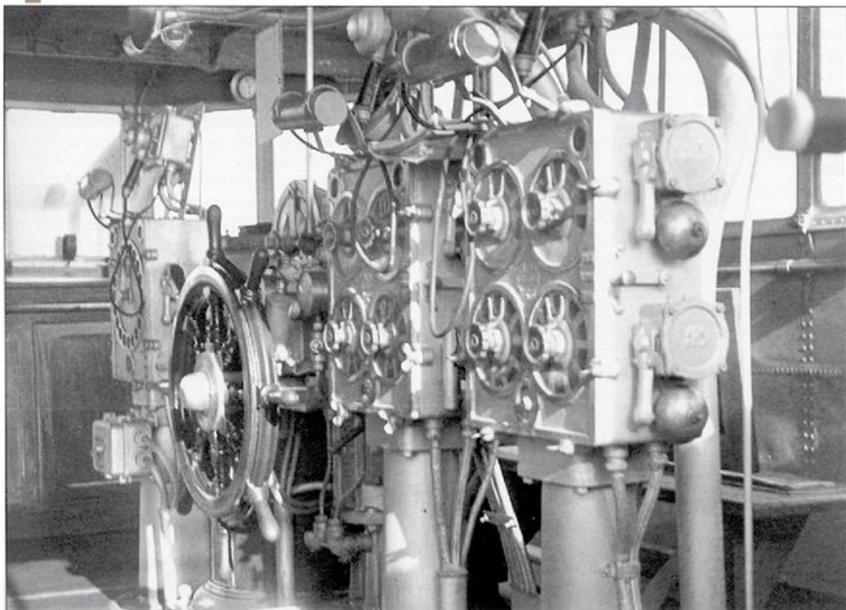
une vingtaine d'hommes groupés sur la plage arrière et décide de les évacuer avant que le torpilleur n'explode. Par une habile manœuvre, il accoste l'*Orage* par bâbord arrière et, installant une planche de débarquement, les marins du chasseur entreprennent de recueillir les blessés et les hommes valides du torpilleur. Le commandant Viennot de Vaublanc, les deux jambes brisées, ne veut pas survivre à son bateau et désire rester avec ceux qui y ont perdu la vie. Julé l'embarque de force en le faisant porter par deux solides gaillards. Il survivra à ses blessures. L'incendie gagne du terrain et les munitions continuent de fuser mais le *CH 42*, bientôt rejoint par le *CH 5*, n'en a cure et poursuit le sauvetage des hommes qui pataugent au milieu des débris et des nappes de mazout, tout cela sous les attaques continues de trente-quatre stukas dénombrés. Après avoir recueilli le dernier homme encore à l'eau, Julé se dirige vers

le torpilleur *Cyclone* sur lequel flotte le guidon du capitaine de vaisseau Urvoy de Portzanparc et lui confie les rescapés et les blessés car il y a un médecin à bord puis il reprend tout naturellement sa mission de surveillance. A trois heures du matin, le 24 mai, l'*Orage* explose et coule. Avec le navire disparaissent deux officiers et vingt-six hommes. Au milieu de la nuit du 24 mai, le contre-torpilleur *Chacal* est atteint par quatre bombes d'une formation de huit bombardiers Heinkel He-111. Ramené à la côte par les courants, il est pris à partie par l'artillerie allemande. L'évacuation de l'équipage est difficile à cause des tirs. Après quelques heures de patrouille, le *CH 42* rentre se ravitailler en gasoil et en munitions à Dunkerque et laisse son équipage prendre un peu de repos. Cela ne dure pas. Dans la nuit du 25 au 26 mai, à 02h45, le commandant est appelé au PC de l'amiral et reçoit l'ordre de faire route vers Boulogne

Le torpilleur *Cyclone*, sur lequel flotte le guidon du capitaine de vaisseau Urvoy de Portzanparc, se voit confier les rescapés et les blessés du torpilleur *Orage* recueillis par le *CH 42*. (DR)



Le torpilleur *Sirocco*, en compagnie du *Cyclone* et du *Mistral*, est dirigé vers la côte entre Calais et Boulogne pour intercepter une colonne motorisée ennemie. Il est ici photographié peu de temps avant sa perte le 31 mai 1940. (DR)



L'abri de navigation du contre-torpilleur *Chacal* montrant les transmetteurs d'ordres aux machines et à la barre. (Collection Robert Bouvet de la Maisonneuve à Brest)

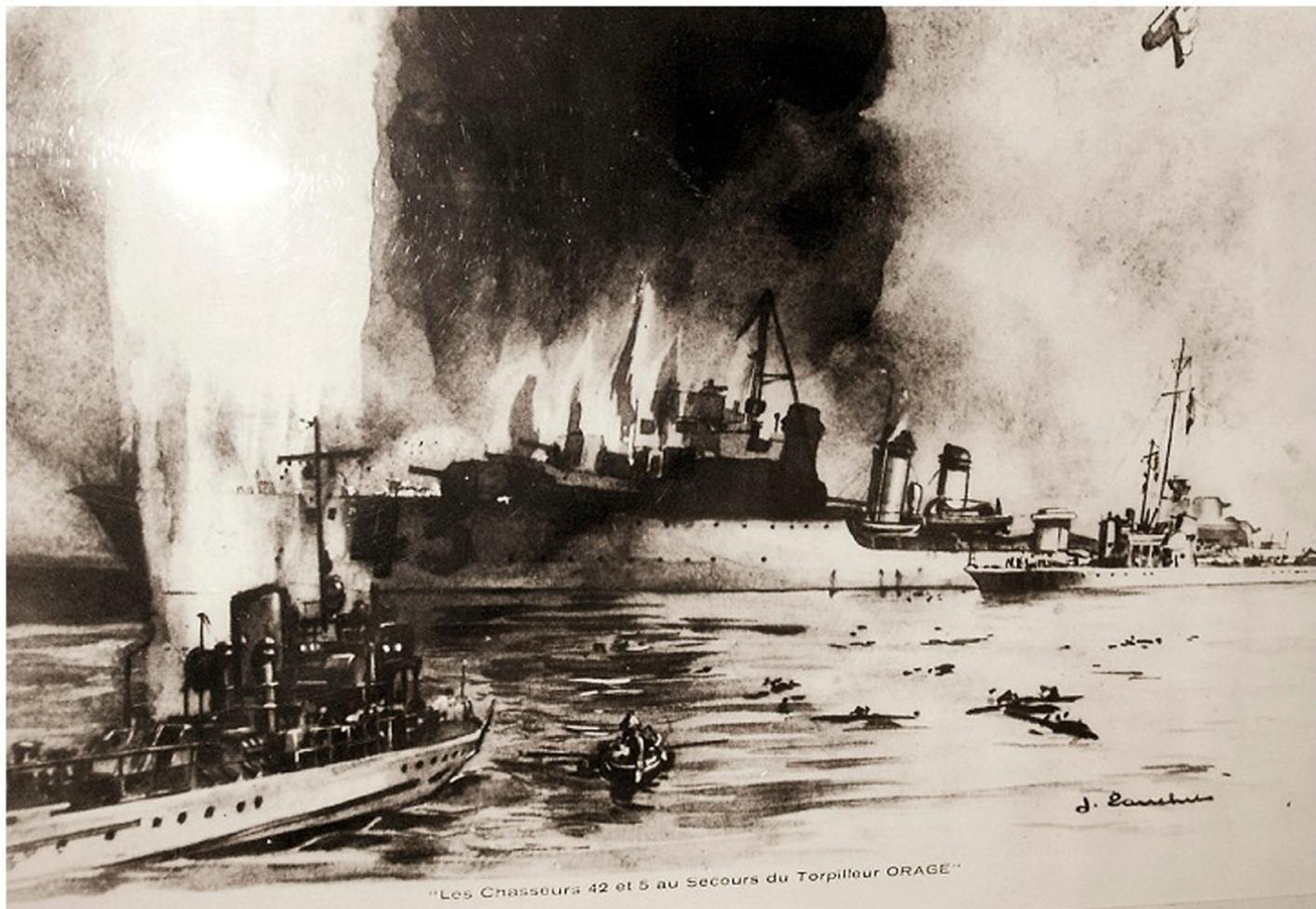
Un dessin réaliste de la fin de l'*Orage* montrant les *CH 42* (à gauche) et *CH 5* s'efforçant de recueillir des rescapés malgré le danger d'explosion. (Auteur illisible-DR)

pour dérouter sur Dunkerque un convoi de trois bateaux. Au cas où aucun navire ne serait aperçu à 7 heures, il doit revenir au port. A 06h30, il se trouve devant Boulogne lorsqu'une salve d'artillerie l'encadre. Il s'empresse de quitter le secteur. A 7 heures, n'ayant toujours rien en vue, le chasseur prend la route de retour. A 8 heures, des lueurs de coups de canon sont aperçues et Julé n'envisage pas de ramener ses obus embarqués la veille. Il se dirige vers la côte pour reconnaître des fantassins allemands aux prises avec les défenseurs du cap Gris-Nez. Le sémaphore est en feu. Le *CH 42* ouvre le feu avec succès mais bientôt, c'est lui qui devient la cible de toute l'artillerie postée à terre. Il lui faut rompre ce combat inégal et zigzaguer pour

dérouter le tir ennemi. Arrivé près de Dunkerque, il est dix heures, ce sont maintenant douze bombardiers qui s'en prennent au petit navire et l'endommagent, provoquant un incendie dans la salle des machines. Les mécaniciens parviennent à se rendre maîtres du sinistre à l'aide d'extincteurs et de couvertures mouillées. Le bateau peut enfin rejoindre Dunkerque. Cette fois, les dégâts sont importants. Le pont est ébranlé, les superstructures sont atteintes, le poste des maîtres est détruit, le treuil de dragage n'est plus en état de servir et l'arbre porte-hélice bâbord est fêlé. L'équipage ne déplore qu'un seul blessé, le matelot canonnier Lamesche atteint d'une balle à la cuisse gauche. La journée du 26 est consacrée à des réparations provisoires.

Les terribles bombardements du 27 mai

Dès les premières lueurs du 27 mai débute le bombardement le plus intense que la *Luftwaffe* ait déclenché sur Dunkerque. Au cours de douze heures consécutives, des vagues de bombardiers regroupant régulièrement plus de 300 appareils vont s'acharner sur la ville, le port, les infrastructures, les navires, les milliers d'hommes en attente d'embarquer, les réservoirs pétroliers, les véhicules, les armements antiaériens, etc. Les Heinkel sont suivis des Ju-87 stukas, suivis des Dornier, suivis des Ju-88, suivis des Heinkel et ainsi de suite dans un vacarme effrayant où la mort et la désolation se répandent partout. Le premier bombardement débute à 06h30 près du quai Félix-Faure où une masse d'Anglais attend d'être rapatriée. Une cinquantaine de bombes tombent en enfilade sur le quai semant la panique parmi la troupe. Des corps déchiquetés jonchent



"Les Chasseurs 42 et 5 au Secours du Torpilleur ORAGE"



Alors que tout est pratiquement détruit autour, seule la statue de Jean Bart est demeurée intacte sur la place. (Collection Mme Fernande Pourre avec l'aimable autorisation de Jean-Paul Maniez, site Généalogie Maniez-Pourre)

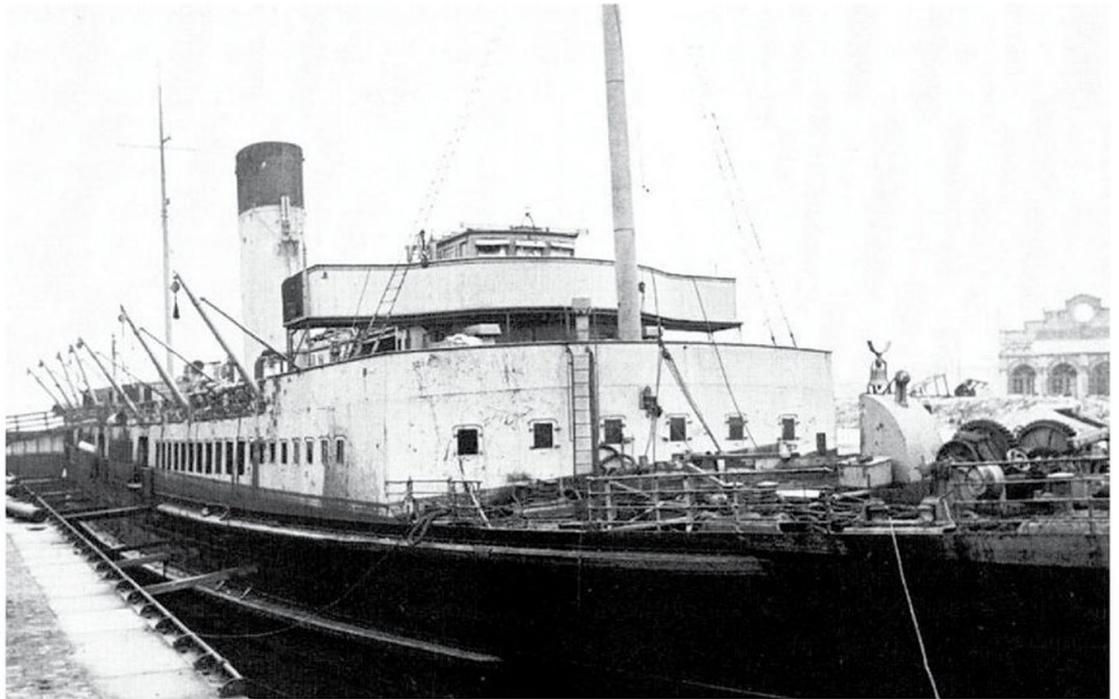
le sol tandis que les rescapés ne savent plus où se diriger pour se mettre à l'abri. Les navires dans le port sont systématiquement mitraillés et deviennent la cible des Stukas qui, dans un hurlement de sirène, plongent sur leurs proies avant d'entamer leurs ressources. La ville elle-même est pilonnée, des quartiers entiers sont en feu. Les *Chasseurs 5, 6, 10 et 42* subissent également ce déluge d'acier et sont recouverts de terre, de cailloux, de morceaux de ferraille mais n'en continuent pas moins à mitrailler les assaillants avec leur modeste armement de 8 mm Hotchkiss. A 10 heures, une bombe incendiaire tombe sur le quai, à proximité des chasseurs et met le feu aux hangars. Une heure plus tard, une bombe percute une rame de wagons dont l'un, chargé de ferraille, vient s'abattre à quelques mètres du *CH 5*. Dans le port, les navires coulés sont innombrables. Parmi les victimes, le cargo français *Cap Tafelneh*. Le paquebot *Côte d'Azur* se pose sur le fond mais l'armement A.M.B.C., dont les pièces sont émergées, poursuit le tir et participe à la défense de Dunkerque jusqu'au 31 mai. Vers 14h30, une bombe tombe sur le gaillard d'avant du cargo français *Monique Schiaffino*, amarré au quai Freycinet 7, faisant de grosses avaries, blessant

trois matelots et en projetant un quatrième à l'eau. Une autre bombe tombe dans la cale II et un incendie se déclare, prenant de plus en plus d'importance en progressant vers les munitions. Le capitaine Bacqué, commandant du navire, donne l'ordre d'évacuer. Le mazout s'enflamme, se répand dans le bassin et communique l'incendie au cargo mixte français *Aden*, qui se trouve à proximité. L'*Aden* prend feu par l'arrière et doit être évacué avant l'embrasement général. Plus tard, le *Monique Schiaffino* explose. Les dragueurs auxiliaires *Dijonnais* et *La Majo* sont coulés tandis que trois bombes tombent sur le quai Félix-Faure à proximité du dragueur auxiliaire *Monique Camille*, blessant quatre hommes. Le dragueur auxiliaire *Belle Hélène* reçoit, sur son pont, un camion puis un taxi, projetés par le souffle des bombes. Le dragueur auxiliaire *Sainte Denise Louise* s'échoue dans un bassin où il y a normalement quatre mètres d'eau, mais il repose sur une ambulance anglaise qui gît sur le fond. Le violent bombardement se poursuit sans discontinuer. A bord du dragueur auxiliaire *Caporal Peugeot*, le chef mécanicien Leflec complète en toute hâte son approvisionnement en briquettes de charbon posées sur l'appontement. Le temps presse car le



Le cargo français *Cap Tafelneh* est victime du terrible bombardement de la *Luftwaffe* le 27 mai 1940 dans l'écluse Watier. (Collection Yvon Perchoc-dkepaves.free.fr)

Le paquebot *Côte d'Azur*, coulé le 27 mai 1940, vient d'être renfloué par les Allemands et conduit au bassin. (Document dkepaves.free.fr)



risque d'être coulé augmente avec l'intensité du bombardement. Aussi, Leflec appelle et demande de l'aide. Au même moment, une bombe explose sur le quai projetant toutes les briquettes à bord du dragueur qui en est plein à couler bas. L'aide demandée concerne maintenant le déchargement. Toutefois, la coque du *Caporal Peugeot* est endommagée comme celle du remorqueur *Lutteur*. Au cours de cette seule journée, on estime que plus de quinze mille bombes explosives se sont abattues sur Dunkerque et un nombre encore plus considérable de bombes incendiaires ont propagé les incendies.

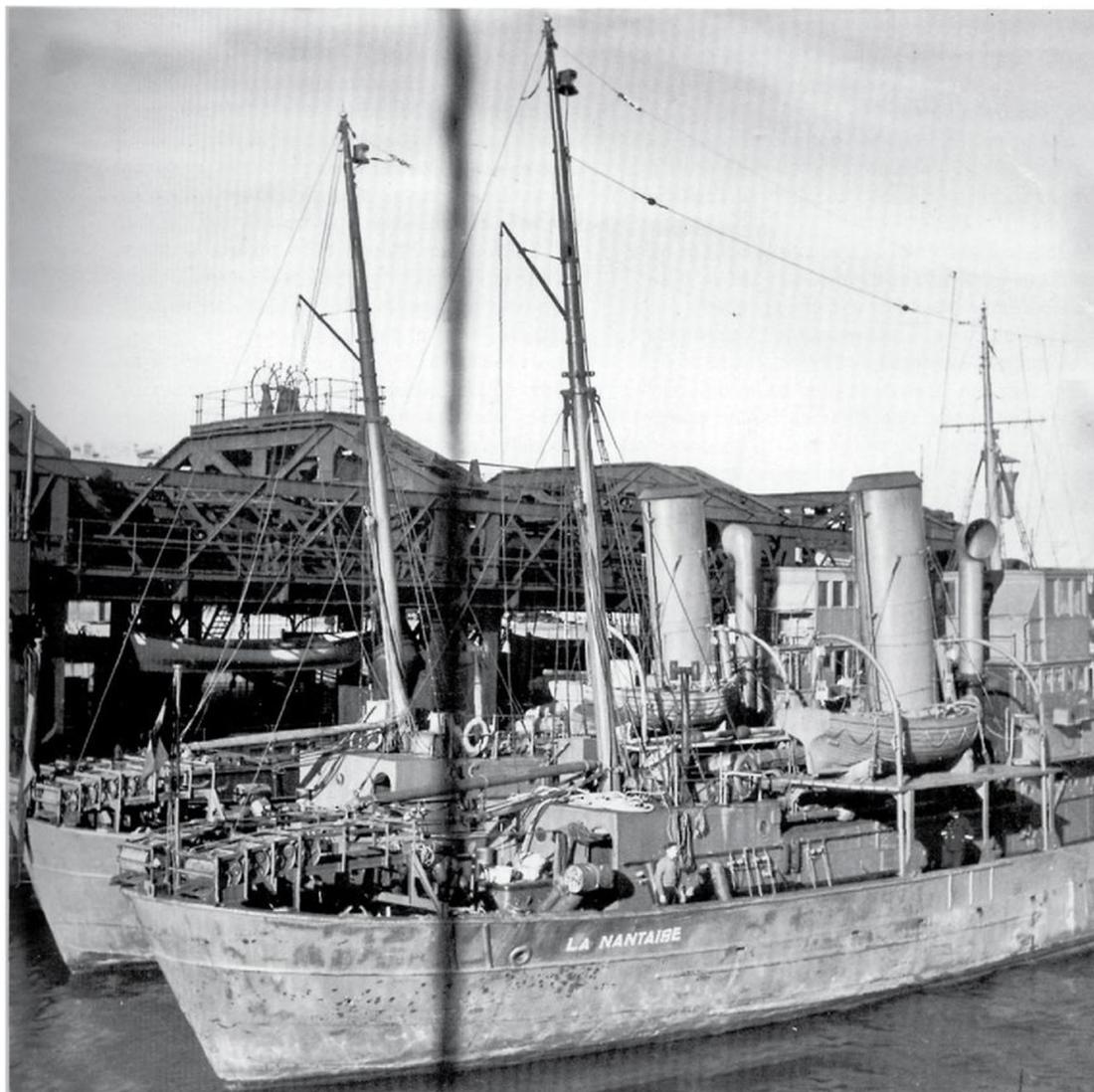
Les rangs des chasseurs s'éclaircissent

Dans la nuit du 27 au 28 mai, les *CH 5*, *CH 6* et *CH 10* appareillent, profitant de l'obscurité relative

à cause de la pleine lune. Les avions poursuivent d'ailleurs leur œuvre de destruction. Il ne reste que le *CH 42* dans le port. A 05h45, le premier maître timonier Julé est convoqué au Bastion 32 où il reçoit l'ordre de se rendre à La Panne, en Belgique, afin de prendre à son bord la mission française près du roi Léopold. Un capitaine de corvette accompagne le chasseur mais il est peu enthousiaste estimant que les chances de se sortir d'une pareille incursion dans une zone survolée par la *Luftwaffe* sont minimes. De Dunkerque à La Panne, pourtant distantes d'une vingtaine de kilomètres, la côte est noire de monde en attente des bateaux sauveteurs. La route est longue pour le *CH 42* offert aux coups répétés de l'ennemi. Malgré cela, la mission est remplie et le commandant Julé peut s'enorgueillir d'avoir, une fois de plus, traversé cette épreuve et rejoint Douvres où son équipage peut enfin prendre un peu de repos. Après son retour à Dunkerque et quelques missions de

Le dragueur-auxiliaire *Monique Camille*. (Collection Charles Salaün-Alamer.fr)





Une photo du patrouilleur *La Nantaise* de la flottille du Pas-de-Calais montrant les deux grenadeurs de sillage et le mortier Thornycroft. (ECPAD)

moindre importance, le CH 42 rejoint Cherbourg le 1^{er} juin pour bénéficier des équipements de chantiers efficaces, encore à l'abri de l'ennemi. Les ingénieurs des Constructions Navales sont sidérés de voir comment ce petit bateau a pu supporter autant de coups et continuer à naviguer. Pourtant les avaries sérieuses ne manquent pas. La chaise de l'arbre porte-hélice est fêlée, la proue, nous l'avons vue, a été sommairement réparée avec une poutre de chêne, plus d'une trentaine d'éclats d'obus se sont fichés dans la coque en bois sans la traverser cependant. Si la coque avait été en acier, le chasseur aurait sans doute sombré à cause des entrées d'eau.

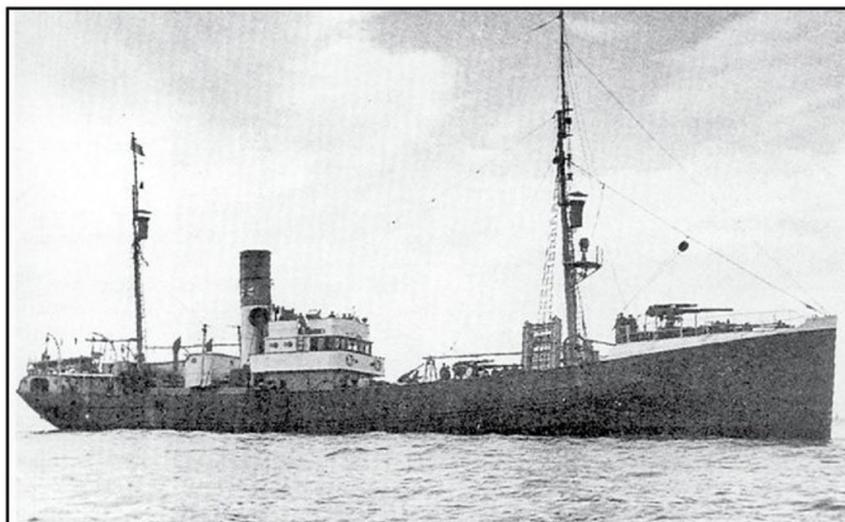
- 5 torpilleurs de 600 tonnes, *Bouclier*, *La Melpomène*, *La Flore* (14^e D.T.), *Branlebas*, *L'Incomprise* (11^e D.T.).
- 4 avisos, *Commandant Delage* (A 21), *Commandant Rivière* (A 22), *La Boudeuse*, *L'Impétueuse*.
- 5 patrouilleurs auxiliaires, *Asie* (P 34), *L'Atlantique* (P 33), *La Nantaise* (P 135), *Patrie* (P 36), *Reine des Flots* (P 39).
- 6 chasseurs de sous-marins, CH 5, CH 6, CH 7, CH 10, CH 11, CH 42.
- 7 vedettes lance-torpilles, VTB 1, VTB 2, VTB 4, VTB 11, VTB 12, VTB 23, VTB 24.
- environ deux cents petits bâtiments

Le patrouilleur auxiliaire *Reine des Flots* armé de ses deux canons de 100 mm fait également partie de la flottille du contre-amiral Landriau. (Collection G. Garier)

Évacuation des soldats français de Dunkerque

Le mardi 28 mai, le commandement français approuve une opération d'évacuation de la poche de Dunkerque. Elle sera dirigée par l'amiral Abrial, assisté par le général Bertrand Fagalde, le contre-amiral Platon et le contre-amiral Marcel Alfred Landriau, commandant la flottille du Pas-de-Calais, composée de :

- 1 aviso colonial, *Savorgnan de Brazza*.
- 2 contre-torpilleurs, *Epervier* (11^e D.C.T.) *Léopard* (2^e D.C.T.).
- 7 torpilleurs de 1 500 tonnes, *Bourrasque* (4^e D.T.), *Cyclone*, *Mistral*, *Siroco* (6^e D.T.), *Foudroyant*, *Fougueux*, *Frondeur*, (2^e D.T.) (Le *Foudroyant* est affecté à la 2^e D.T. depuis le 26 mai en remplacement de *L'Adroit*).



La vedette lance-torpille française *VTB 4* à pleine vitesse. (DR)

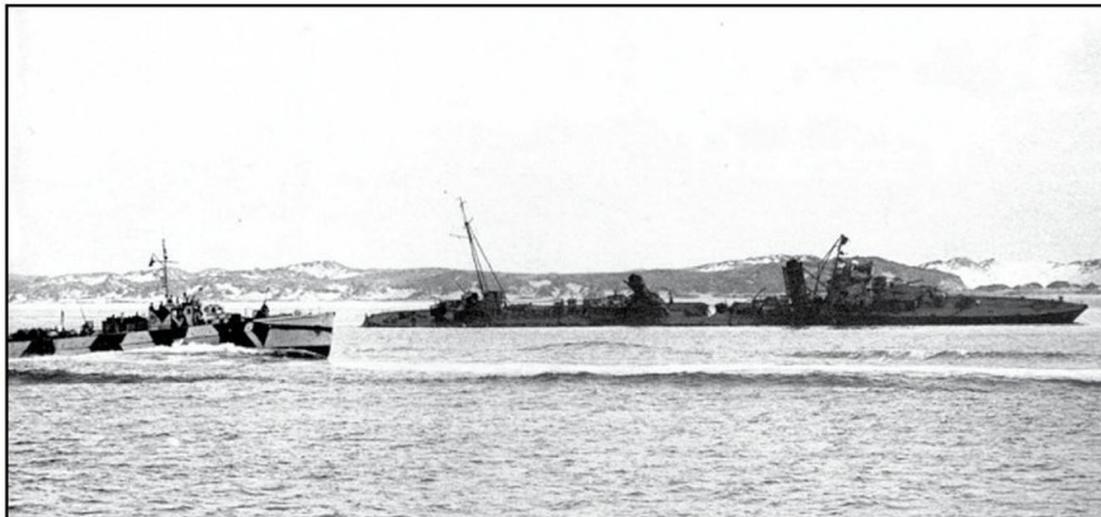


Le torpilleur *Cyclone* a sa proue arrachée par une torpille de la vedette *S 24* mais parvient à rejoindre Douvres. (photo du livre «Dunkerque ville ardente» de Albert Chatelle, édition Ozanne Paris, 1950)



L'Émile Deschamps, dernier bateau à disparaître lors de l'évacuation de Dunkerque, est photographié ici au quai Rivabella d'Ouistreham. (Photo Noël Le Boyer-Médiathèque de l'Architecture et du Patrimoine à Charenton-le-Pont)





L'épave du contre-torpilleur *Jaguar* devant la plage de Malo-les-Bains, tandis qu'une vedette-dragueur de la 2. *Räumbootflottille* défile à tribord. (DR)

réquisitionnés, dont 33 navires de commerce regroupés à Cherbourg et les nombreux bateaux de pêche des ports français, avec ou sans leur équipage, le choix restant libre aux pêcheurs de se porter ou non volontaires.

Les *Chasseurs* 5, 6 et 10 participent à des missions diverses, de dragage, d'escorte, de reconnaissance, une routine qui ne satisfait guère le tempérament fougueux des jeunes marins qui arment ces bateaux. Le *CH 5* et le *CH 6* vont bientôt faire connaissance avec une nouvelle menace. Alors qu'ils sortent des chenaux de Dunkerque le 29 mai à une heure du matin, ils aperçoivent deux sillons rectilignes se précipiter vers eux. Par une manœuvre rapide et efficace, les deux torpilles passent dans l'intervalle de cinquante mètres qui sépare les deux bâtiments. Les mitrailleuses ne tardent pas à réagir sur la vedette lance-torpilles qui disparaît dans la nuit. Les 1. et 2. *Schnellbootflottilles* sont en effet opérationnelles à partir de leur installation à Hoek van Holland occupée depuis quelques jours. Le torpilleur *Cyclone* n'aura pas cette chance. Le 31 mai, à 01h21, il est frappé à l'avant par une torpille de la *S 24 (Leutnant zur see Dettleffen)* de la 1^{re} flottille. Un bâtiment anglais va l'escorter pendant une heure avant d'être relevé par le torpilleur

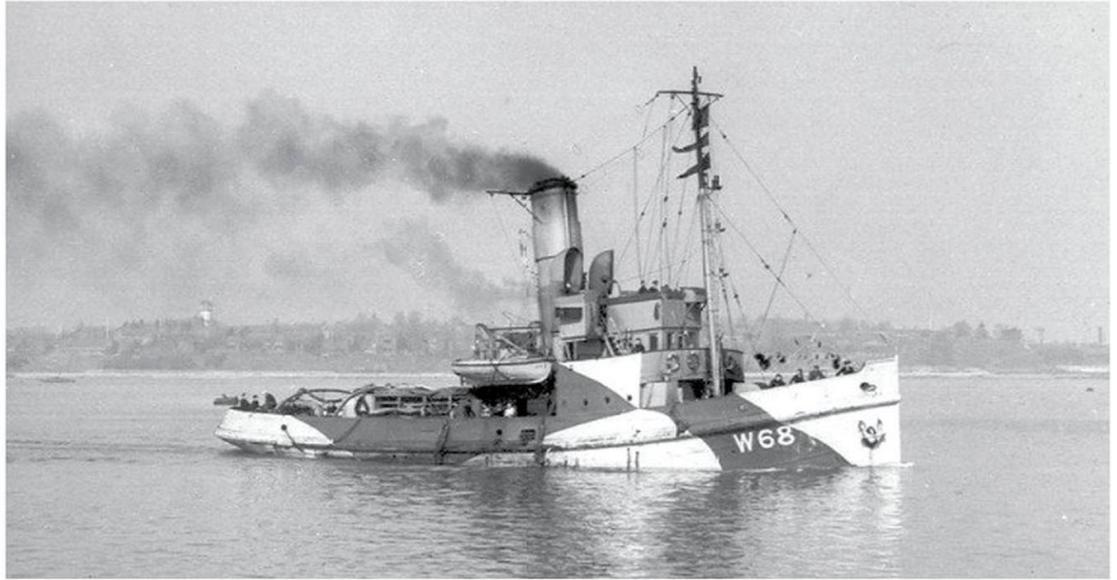
français *Bouclier* puis par l'avis *Arras*. Le 1^{er} juin, à 16 heures, le *Cyclone* parvient à Douvres. Deux blessés graves ont été évacués par une vedette peu avant midi. Cinq blessés sont hospitalisés à Douvres, deux plus légers restent à bord mais on déplore également deux disparus. Après avoir épontillé et consolidé les cloisons puis procédé à un délestage de l'avant par le transfert de charges et le débarquement d'une partie du mazout, il appareille à 18 heures pour Cherbourg profitant de conditions météorologiques favorables. Il est escorté par l'avis *Belfort* et le *Chasseur 5* à 7,5 nœuds. Les trois bâtiments parviennent à Cherbourg le lendemain 2 juin à 14h30.

Alors qu'il est revenu dans le port de Dunkerque le 31 mai, le *CH 5* est atteint, sous la flottaison, par un obus de l'artillerie allemande qui s'est jointe à l'aviation pour pilonner le port. Après quelques réparations sommaires, le chasseur parvient à rejoindre Douvres où il est pris en charge par les marins de l'avis colonial *Savorgnan de Brazza* qui colmate la brèche à l'aide d'un matelas de ciment. Le bateau peut ainsi se rendre à Cherbourg. Les petits navires ont payé un lourd tribut et il ne reste à la fin du mois de mai que le *CH 6* et le *CH 10*, loin d'être indemnes mais capables de poursuivre leurs missions. Heureusement, le 1^{er} juin, le *Chasseur*



Une vue de l'écluse Trystram de Dunkerque détruite par l'aviation allemande. (Carte postale Ed : Paul Leynaert)

Le remorqueur *Attentif* prend en charge les chasseurs *CH 15* et *CH 16* dont la construction n'est pas terminée au chantier du Trait et les conduit à Cherbourg avant de gagner l'Angleterre où il est affecté à la Royal Navy sous le matricule W 68. (DR)



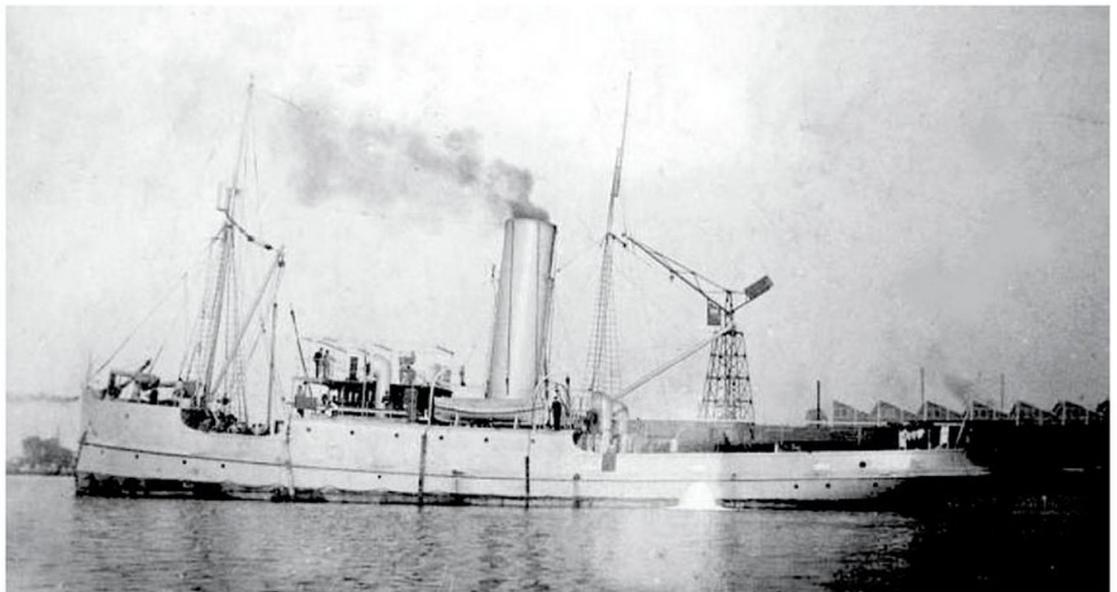
11, construit aux Ateliers et Chantiers de France à Dunkerque et le Chasseur 7, construit aux Forges et Chantiers de la Méditerranée à Gravelle, mis tous deux en service le 20 mai, rallient. Si le *CH 11* a déjà connu un aperçu des bombardements, le *CH 7* découvre Dunkerque dans toute son horreur. Lorsqu'il franchit la passe, des épaves nombreuses immergées montrent leurs mâts, leurs cheminées ou continuent de brûler. Des soldats britanniques et des soldats français tentent, sous le mitraillage et le bombardement incessant, de rejoindre les navires pour échapper à la capture ou à la mort. L'artillerie qui se trouve désormais toute proche déverse des centaines d'obus sur la ville recouverte d'une fumée noire qui s'échappe des réservoirs incendiés. C'est un véritable slalom que doit effectuer le *CH 7* pour venir se positionner à couple du *CH 6*. Le *Chasseur 6* va rapidement effectuer plusieurs voyages à Douvres, emportant du personnel et du matériel tandis que le *Chasseur 10* mène une patrouille à la mer. Le *CH 7* se retrouve seul à quai sous le tir des canons devenus de plus en plus précis jusqu'à ce qu'un obus frappe l'arrière du bateau et explose dans la cambuse après avoir détruit le matériel de dragage. Les combats retardataires que mènent les troupes françaises sont de plus en plus proches et l'on distingue nettement les tirs des mitrailleuses, des fusils et le grondement des canons de 75 mm. Les quatre petits bâtiments s'efforcent d'arracher

des soldats à l'enfer de Dunkerque et multiplient les aller-retour vers Douvres. Très tôt le matin du 3 juin, le *CH 6* revient une fois de plus à Dunkerque pour sauver quelques marins mais il en reste tant, hébétés, impuissants face au déchaînement de la *Luftwaffe*, qu'il faudrait encore beaucoup de navires pour récupérer tout le monde. Il est vrai que l'embarquement de nos troupes qui ont couvert celui des Anglais n'a véritablement débuté que le 31 mai. Or, le lendemain, Lord Gort, commandant en chef du corps expéditionnaire britannique est rappelé à Londres et les dernières troupes embarquent dans la nuit du 1^{er} au 2 juin. En conséquence, les bâtiments anglais cessent leurs rotations et la RAF n'envoie plus d'avions. Les Français ne peuvent désormais compter que sur leurs propres navires ou du moins ce qu'il en reste. Heureusement, Churchill et l'amiral Ramsay donnent des ordres pour envoyer des bateaux afin d'évacuer les quelques 30 000 Français qui constituent encore l'arrière-garde. Du côté des chasseurs, le dernier à appareiller, chargé des officiers de l'état-major de l'Amiral Nord, le général de Castelnau et des officiers de l'armée, est le *CH 11* qui quitte Dunkerque le 3 juin à 23 heures.

L'équipage du *CH 9*

Après la perte de leur navire, les marins du *CH 9* ont rejoint le fort Ouest où ils s'occupent de

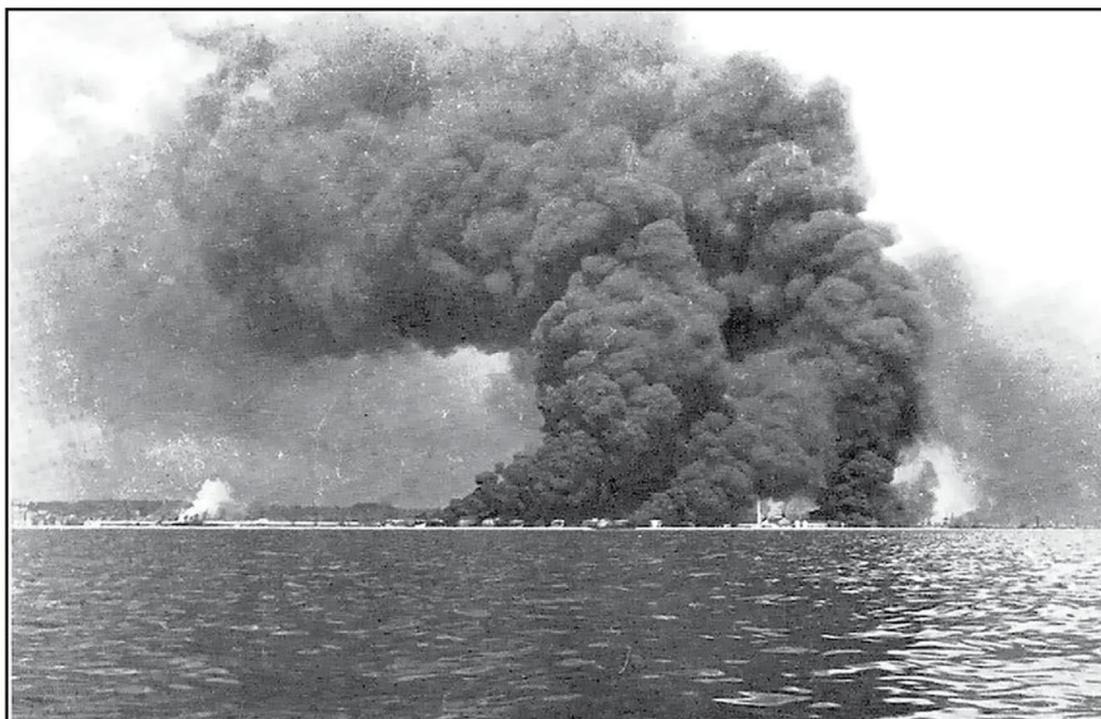
Au moment de l'évacuation de Cherbourg, le remorqueur *Mammoth*, aidé du *Cherbourgeois II*, emmène les *CH 8*, *CH 12*, *CH 15* et *CH 16* en Angleterre. (DR)



la D.C.A. et de la défense rapprochée. Ils ne sont pas seuls car chaque équipage de navires coulés est affecté à la défense des forts qui entourent Dunkerque. Au fort Ouest, les munitions s'épuisent et les avions ainsi que les canons de 105 mm s'achament sur les défenseurs. Les nombreux blessés sont soignés par le docteur Hervé Cras (1) et une poignée d'infirmiers. Vers 20 heures, le dimanche 2 juin, les hommes qui ne font pas partie de la garnison d'origine du fort reçoivent l'ordre d'évacuer par la plage et de rallier le quai d'embarquement de Dunkerque. Il est près de 22 heures lorsque l'équipage du *CH 9* arrive sur l'embarcadère qu'il trouve vide, le bateau prévu pour les emmener a déjà appareillé. Il faut désormais s'installer en attendant l'aube tout en se protégeant des éclats de bombes et d'obus. Lorsque le jour se lève, le commandant Letemplier se rend compte que plusieurs cadavres se trouvent à proximité, à moitié enfouis dans le sable et il décide de changer d'endroit, sans doute trop exposé. Un peu de coméd-beef et du pain moisi permettent de calmer la faim mais il n'y a rien à boire et le soleil, ce 3 juin, est particulièrement chaud. Heureusement, sur la plage, un grand canot de sauvetage est échoué avec, à son bord, un baril d'eau, c'est inespéré. La providence veille sur l'équipage du chasseur. Dans l'après-midi, le commandant est informé qu'il doit embarquer vers 20 heures à bord du dragueur auxiliaire *Emile Deschamps*. Un pressentiment qu'il ne peut définir active ses craintes, aussi le canot est pris en charge par ses hommes afin de l'utiliser éventuellement. Après l'avoir asséché et l'avoir pourvu d'avirons retrouvés sur la plage ainsi que des mâts et des voiles à bord d'embarcations échouées, le canot est utilisable. Un ou deux casques anglais abandonnés serviront d'écoques. Une petite barque est également préparée et sera utilisée comme bateau de secours après avoir été arrimée à l'arrière. L'équipage poursuit ses recherches parmi les montagnes d'objets abandonnés et découvre une lampe à huile, des allumettes-tisons, des fusées de signaux et même un compas et une petite ancre. Letemplier connaît les courants, a noté sur son carnet les horaires des marées et estime que si la place manque sur l'*Emile Deschamps*, les marins du *CH 9* pourront toujours envisager de rallier l'Angleterre. A 17 heures,

tout le monde se met en route pour rejoindre le dragueur et rencontre l'équipage du *Jaguar*, coulé par la *Schnellboot S 23* le 23 mai et les hommes du service des transmissions qui doivent embarquer avant eux. Lorsque le quai Félix Faure est atteint, l'*Emile Deschamps* est déjà entrain de récupérer sur le quai d'en face, avec beaucoup de lenteur, de nombreux passagers dont quelques femmes. Des bagages volumineux sont hissés à bord au grand dam du commandant, l'enseigne de vaisseau Tellier, dont le ton monte. Heureusement les bombardements ont momentanément cessé. Cela vaut mieux d'ailleurs car depuis la veille, il n'y a plus d'avions anglais pour s'opposer à la *Luftwaffe*. Le dragueur vient enfin accoster du côté où se trouvent les hommes du *CH 9*. Lorsqu'arrive finalement leur tour, le capitaine de l'*Emile Deschamps* pense avoir un chargement suffisant et décide de vérifier. Les valises et les sacs qui encombrent le pont permettrait, si on les jetait par-dessus bord, d'embarquer encore pas mal de soldats. C'est à ce moment qu'une cinquantaine d'hommes arrivent en courant et se précipitent à bord sans tenir compte de ceux qui attendent normalement d'y accéder. Letemplier ne veut pas ajouter à la pagaille qui règne déjà et propose de rejoindre le canot. Cela leur sauvera la vie car, à quelques milles de la côte anglaise, le dragueur auxiliaire saute sur une mine emportant dans sa tombe plus des trois quarts des passagers. L'équipage du *CH 9*, au complet, tente de regagner la plage où ils ont laissé leur embarcation et espère y parvenir avant la nuit totale car il est déjà 22 heures. Toutefois, il s'agit de contourner les bassins dont les écluses ont été détruites. Après une courte pause pour récupérer, ils passent à proximité d'un quai où vient miraculeusement accoster le torpilleur *Bouclier* et c'est avec un sentiment de joie et de soulagement que chacun prend place à bord. Il est une heure du matin, ce 4 juin, lorsque le navire appareille. Il croise de nombreuses embarcations diverses, envoyées enfin par les Anglais pour essayer d'évacuer les soldats pris au piège tout le long de la côte. Des centaines de soldats français vont, jusqu'à 4 heures du matin pouvoir encore s'échapper de cet enfer. Les *Chasseurs 7* et *11* ont quitté Dunkerque à 23 heures la veille en emmenant une partie de l'état-major.

1 - Hervé Cras est plus connu par les amateurs d'Histoire sous le nom de Jacques Mordal. Parmi les nombreux ouvrages qu'il a écrits citons : La campagne de Norvège - 1949, La bataille de Dakar - 1956, La Marine française dans la seconde guerre mondiale (en collaboration avec l'amiral Auphan) - 1958
Dunkerque - 1960, Les Canadiens à Dieppe - 1962, La bataille de France 1944-1945 - 1964, Hold-up naval à Granville - 1964, Le destin fabuleux du maréchal Rommel - 1973



Le Havre vu depuis Deauville le 9 Juin. Les bacs de pétroles de la CFR (Compagnie Française de Raffinage) et de la CIM (Compagnie Industrielle Maritime) brûlent. Devant l'avancée spectaculaire des Allemands, l'ordre à été donné par le commandant de la place du Havre, l'Amiral Gaudin de Villaine, de détruire les principales réserves pétrolières françaises. (Blog : Le Havre en photo)

L'évacuation des autres ports

Après la chute de Dunkerque, les petits chasseurs encore opérationnels se dirigent vers Le Havre. Les *CH 5* et *CH 42* sont en réparations à Cherbourg et ne peuvent prendre part aux missions confiées à leurs collègues, ce qui frustrait considérablement leurs commandants. Le *CH 6* évacue des civils du Havre à Honfleur puis reçoit l'ordre de se rendre à Dieppe pour tenter de sauver quelques défenseurs. Il parvient aux abords de Fécamp lorsqu'il est pris à partie par l'artillerie allemande qui dispose d'un nombre de pièces considérable. L'armée allemande n'a pas perdu de temps pour avancer et ce ne sont pas les quelques groupes de soldats qui combattent vaillamment qui peuvent parvenir à endiguer cette furia guerrière. Lorsque le chasseur a quitté Le Havre, on l'avait informé que Dieppe était encore aux mains des Français. Cruelle désillusion ! Se succédant à la cadence d'une salve toutes les quatre ou cinq secondes, le *CH 6* zigzague pour tenter d'échapper à ce tir meurtrier. Parvenu à quatre mille mètres de la côte, les obus tombent courts mais à cet instant, six bombardiers passent à l'attaque et c'est un banc de brume qui permet au petit bâtiment d'en sortir indemne. Le bilan est sévère puisqu'il a fallu stopper le moteur tribord dont l'une des canalisations d'huile a été sectionnée risquant de provoquer un grave incendie. Plusieurs obus ont déchiqueté le gouyou et provoqué quelques voies d'eau que les pompes parviennent cependant à étaler. Sur un seul moteur, il n'est plus question de remplir une telle mission, d'autant que si Fécamp est aux mains des Allemands, Dieppe l'est forcément aussi. Retour à Cherbourg pour des réparations qui immobilisent un nouveau chasseur. Fort heureusement, il n'y a aucun blessé à déplorer.

Dans la précipitation, le *Chasseur 8* est admis au service actif à Graville le 24 mai bien qu'il ne doive commencer ses essais que le 15 juillet. Le *Chasseur 14* est également admis au service le 2 juin au Trait. Le 4 juin, le *CH 8* est emmené en remorque jusqu'à Cherbourg. Le *CH 43*, non terminé également, l'accompagne mais peut naviguer par ses propres moyens avant de rejoindre Lorient le 16 juin. Au chantier du Trait se trouvent toujours le *CH 15* qui dispose de son moteur tribord et de son armement et le *CH 16* qui n'est lancé que le 8 juin. Les deux bâtiments sont pris en remorque par l'*Attentif* le soir du 9 juin et rallient Cherbourg le lendemain. Lorsque Cherbourg doit être évacué, les *CH 8*, *CH*

12, *CH 15* et *CH 16* sont emmenés à Lorient à la remorque du *Mammoth* et du *Cherbourgeois II*.

Le 10 juin, un mois seulement après l'attaque allemande à l'ouest, l'ennemi est aux portes du Havre. L'évacuation des civils est organisée et des navettes transfèrent les réfugiés entre Le Havre et Ouistreham. Les *CH 10*, *CH 11* et *CH 41*, qui vient de sortir des chantiers de Cherbourg où s'est effectuée sa remise en état, participent à cette évacuation. Le Havre est maintenant sous les tirs de l'artillerie allemande et bombardée par la *Luftwaffe*. Le scénario de Dunkerque recommence, maisons détruites, réservoirs à mazout incendiés, navires coulés. Le soir du 10, les trois petits chasseurs viennent accoster pour la nuit dans le port du Havre, éclairés par les incendies et contraints d'être en alerte permanente aux postes de D.C.A. Au matin du 11 juin, ils ont ordre de remonter la Seine afin d'aller aider les troupes qui combattent. Leurs missions consistent à patrouiller et essayer de prendre contact avec le IX^e Corps d'Armée situé sur la rive nord. « *En avant demi !* » Les vieillards scrutent la berge tandis que l'armement antiaérien est attentif à l'arrivée éventuelle d'avions. Ils parviennent à Quilleboeuf sans avoir rencontré ni troupes amies ni ennemis. Des avions passent régulièrement dans le ciel, tous allemands, mais ne semblent pas avoir repéré la petite flottille. Ils ont certainement d'autres objectifs en vue. Après avoir remonté la Seine encore quelques temps sans aucun contact, ils retournent vers Quilleboeuf où ils s'amarrent. A 20 heures, un message de l'amiral leur demande de revenir. Parvenus à Berville, la marée descendante et la nuit les obligent à stopper. Il leur faut désormais attendre le matin avec le retour du jour et de la marée pour reprendre leur progression. Situation plutôt crispante si l'ennemi parvient à couper la route de la mer en franchissant la Seine un peu plus en aval. Dès l'aube, les chasseurs se remettent en route et parviennent au Havre toujours sous la menace des bombardements. Le poste de T.S.F. de l'amiral a été détruit par une explosion et le *CH 11* doit demeurer ancré au port afin d'assurer les liaisons radio. Les deux autres bateaux assurent une mission de police du port. A 23 heures, ils sont rappelés afin d'embarquer les derniers officiers de marine, dont l'amiral et son état-major, puis escortent un convoi de troupes en direction de Cherbourg. En fait, le *CH 11* n'accompagne pas le convoi car l'amiral Platon, qui a pris place à

Plus de 30 000 hommes, en majorité britanniques, peuvent quitter Cherbourg grâce à la résistance des troupes dans le Cotentin. (Archives Frédéric Besnier-Ouest France)



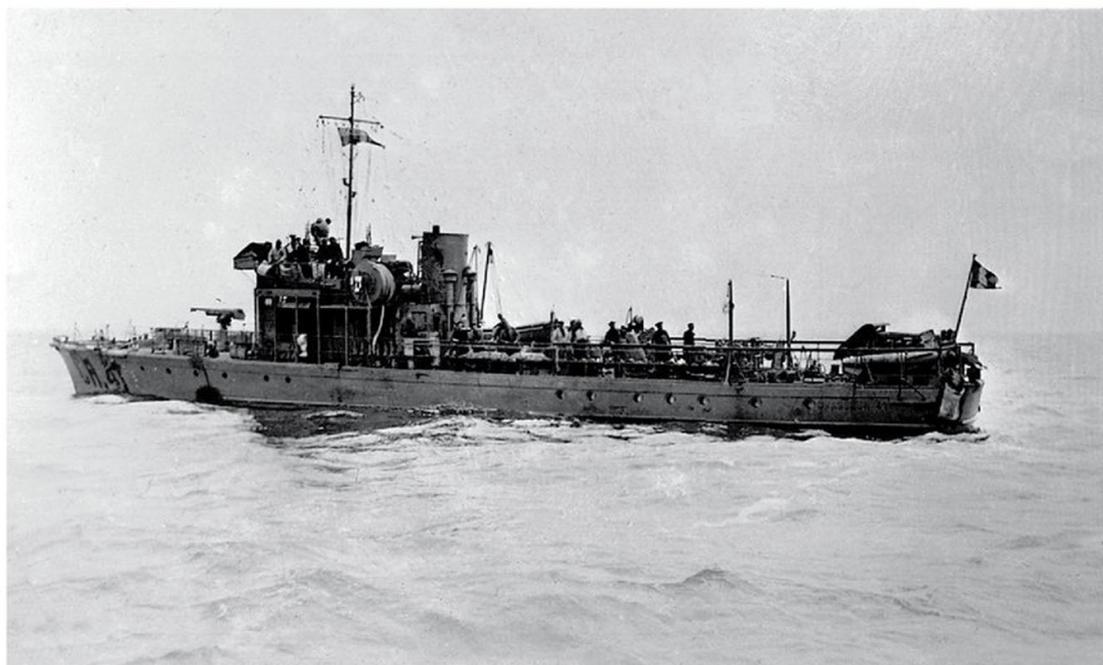


bord avec son état-major, exige d'effectuer une dernière ronde en direction de Saint-Valéry-en-Caux. Le chasseur croise une flottille de chalutiers qui l'informe que l'ennemi est à Saint-Valéry mais l'amiral tient à se rendre compte par lui-même. En s'approchant du port, il n'y a pas de doute sur la présence des Allemands. Cette excursion en territoire ennemi aura au moins l'avantage de récupérer un soldat anglais seul dans un youyou puis quatre marins anglais installés dans une embarcation remplie d'eau au point de couler et enfin quatre officiers anglais dont le ferry a sombré et qui ont pris place sur un radeau. Le 12 juin, à 09h30, le *CH 11* met définitivement le cap sur Cherbourg. Pour lui, comme pour beaucoup de ses camarades, la bataille du Nord est terminée

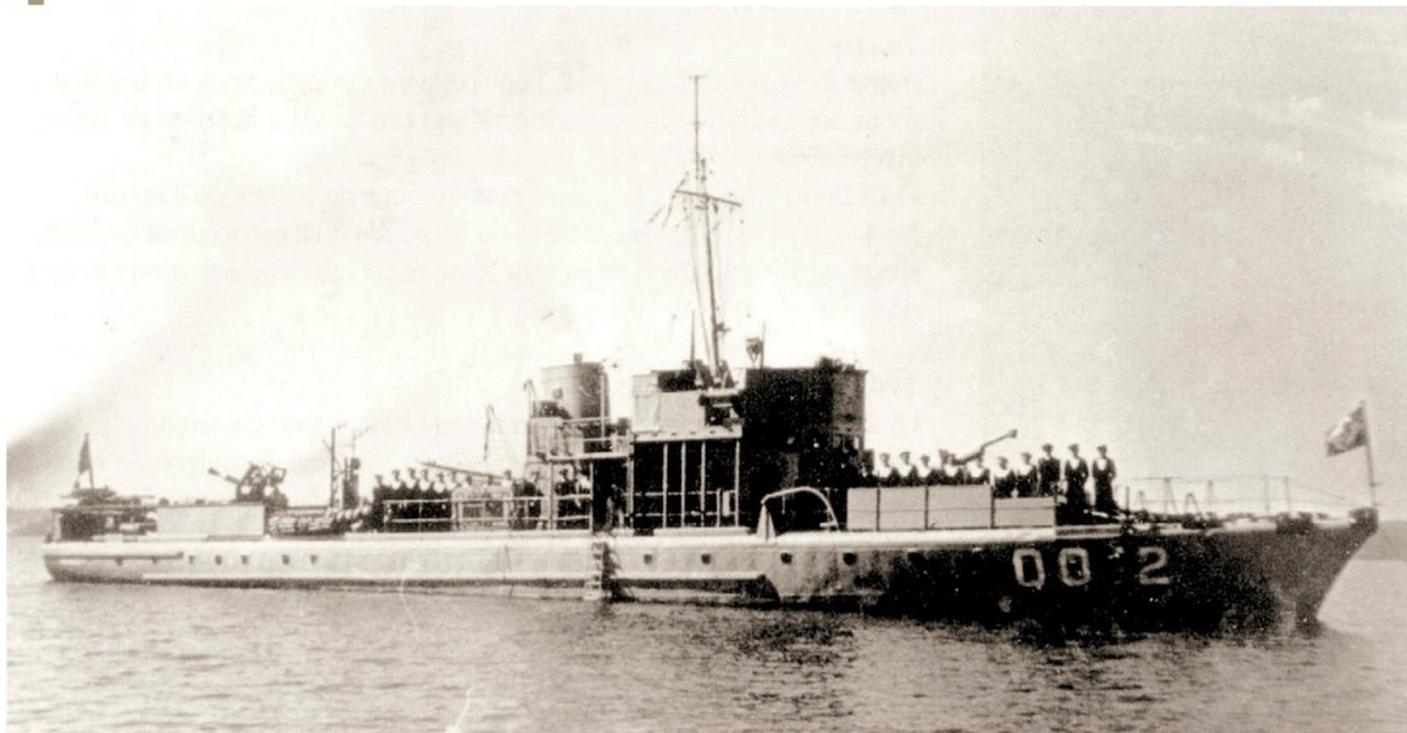
même s'ils pensent que la France va se ressaisir et mener une contre-attaque victorieuse. Lorsque l'aviation ennemie débute son offensive sur Cherbourg et qu'arrivent les colonnes blindées, l'illusion d'un retournement de situation s'estompe définitivement. Le 18 juin, les derniers à partir de Cherbourg pour l'Angleterre, sont les petits chasseurs qui se sont si vaillamment battus et couverts de gloire.

Désormais, une nouvelle existence va débiter pour les chasseurs survivants. Certains se rendront en Angleterre, d'autres demeureront en métropole ou prendront le chemin de l'Afrique. C'est ce que nous verrons dans le dernier article sur les petits chasseurs de sous-marins français... (à suivre)

Une vue partielle de l'armada qui quitte Cherbourg pour l'Angleterre le 13 juin 1940. (IWM)



Le chasseur *CH 41* est une des unités qui va rejoindre la Grande-Bretagne. (DR)



Les chasseurs de sous-marins français : ces petits navires devenus grands ! (3^e partie et fin)

René Alloin

Le *Chasseur 12 Bénodet* au mouillage au cours d'une inspection. Le youyou de 3,50 m, visible derrière la cheminée, sera souvent débarqué pour gagner de la place et du poids. (Photo FNFL-SHM Vincennes)

Le *Chasseur 12*... Il n'est pas achevé au moment où est demandé l'armistice. Sans moteur, il doit être évacué de Lorient à la remorque du cargo *Saint Enogat* à destination de Plymouth. Réarmé par les FNFL en mai 1941, il prend le nom de *Bénodet* et la poursuite de sa construction est confiée au chantier Marvin's Yard à Cowes. Toutefois, son achèvement prend du retard à cause d'un très violent bombardement, en deux vagues, dont la première se déroule dans la nuit du 4 au 5 mai 1942 à 22h20. Pendant deux heures, le port et ses installations sont l'objet d'un bombardement intensif qui fait 70 victimes et détruit les baraquements en bois du chantier Marvin. Un gabier du *Chasseur 8*, Pierre Guilcher originaire de l'île de Sein, est tué et trois marins, dont le cuisinier du *CH 8*, sont gravement blessés. Heureusement, le destroyer polonais *ORP Blyskawica* est présent et joint son artillerie à

celles des petits chasseurs amarrés au port, ce qui a pour effet de maintenir la *Luftwaffe* à une altitude plus élevée et les contraint à manquer de précision. Reconstitué en dur, le chantier de Marvin est rapidement remis en fonction avec de nouveaux ateliers et un personnel anglais très qualifié. Ce n'est que le 7 mai que le *CH 12* peut enfin participer aux escortes et aux patrouilles, sous le commandement de l'enseigne de vaisseau Jacques Labour. Il effectue également des opérations d'escorte au cours des jours qui suivent le débarquement de Normandie non sans mal d'ailleurs puisque les Britanniques ne sont pas pressés de voir les chasseurs participer aux opérations au cours des premiers jours. Le commandant du *CH 12* va profiter de la prise en remorque d'une péniche en avarie de moteur pour se joindre au convoi qu'il accompagne jusqu'aux côtes françaises, avec la seule

Le destroyer polonais *ORP Blyskawica* joint son artillerie à celles des chasseurs lors du bombardement du chantier de Marvin. Il est ici photographié en 1943 après sa refonte. (Document Kresy-Siberia-Foundation)





Le *Chasseur 13 Calais*
à Cowes. (Photo FNFL-
SHM Vincennes)

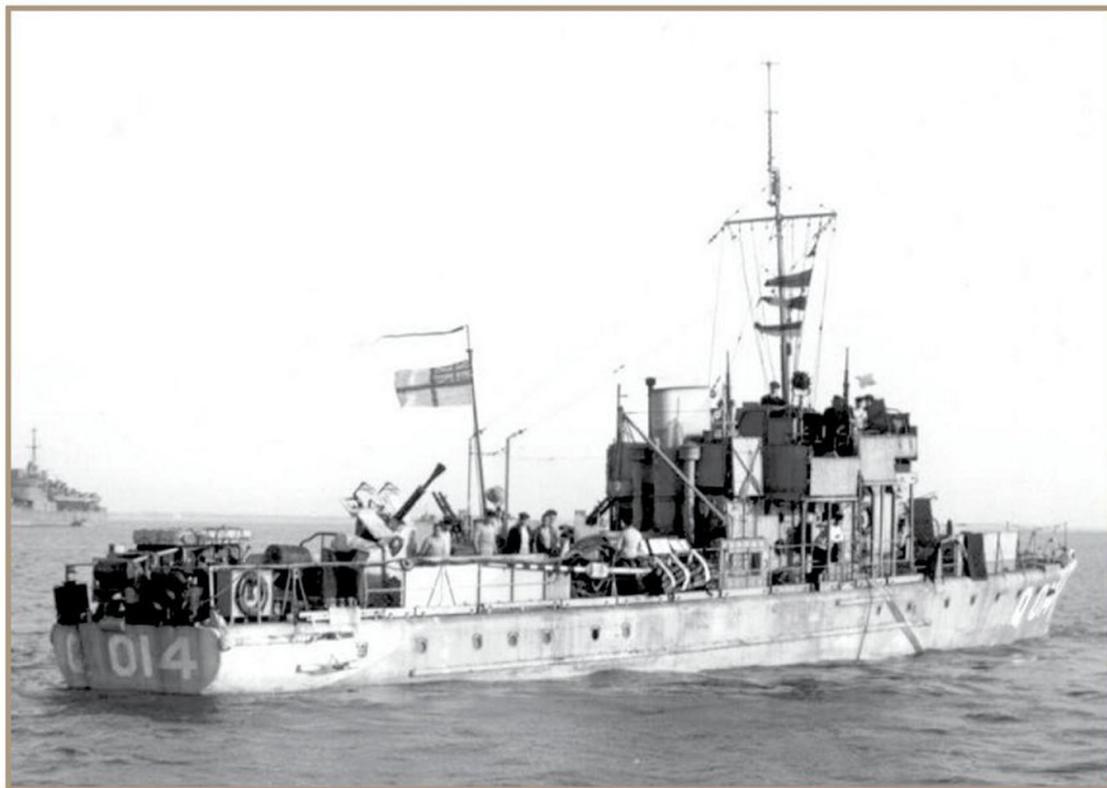


Une photo du *Chasseur 13*
montrant parfaitement son
canon de 75 mm protégé
par un bouclier, et les deux
canons Oerlikon de 20 mm
disposés de chaque côté
de la passerelle. (Photo
ECPAD)



La canonnière fluviale
HMS Locust entre en
collision avec le *Chasseur*
13, lui occasionnant des
avaries. (IWM)

Le *Chasseur 14* sous pavillon britannique va prendre part à l'opération Jubilee. (IWM)



autorisation du capitaine de frégate Béraud. Le 15 janvier 1945, le *Chasseur 12* passe sous le commandement de l'officier des équipages René Leborgne et le mois suivant, il est détaché à Brest dans le cadre de la surveillance et de la police des pêches le long des côtes bretonnes. Affecté à l'école de manœuvre de Brest, il prend le matricule *CH 728* puis celui du patrouilleur *P 728*. Il est finalement condamné le 1^{er} juillet 1958.

Le *Chasseur 13*... Il rallie Portsmouth en juin 1940 puis est saisi le 3 juillet par la Royal Navy qui le confie à un équipage britannique. Le 19 août 1942, il participe au raid sur Dieppe, dans le cadre de l'opération Jubilee, sous le commandement du Lieutenant Edward Gervaise Egerton. En compagnie du

destroyer d'escorte *HMS Fernie* (Lieutenant-Commander W. P. Willett) et du destroyer d'escorte *HMS Albrington* (Lieutenant-Commander Ronald John Hanson), le *CH 13* s'approche de la plage pour recueillir des soldats tombés à l'eau tout en tirant sur les défenses allemandes. Il encaisse un obus de fort calibre qui, en explosant, tue le commandant sur la passerelle. L'officier en second prend sa place et poursuit la mission de sauvetage. Retourné en Angleterre, il est réparé, subit un grand carénage et son équipage britannique est remplacé par un équipage FNFL le 16 décembre 1942. Le 11 janvier 1943, débutent pour le *Chasseur 13*, des activités de patrouilles et d'escortes en Manche, sous le commandement de l'enseigne de vaisseau Pierre Mittelman qui choisit le nom de *Calais* pour son bâtiment. Il entre en réparation le 5 février

Toujours sous pavillon britannique, le *Chasseur 14* est au mouillage à Cowes. (IWM)



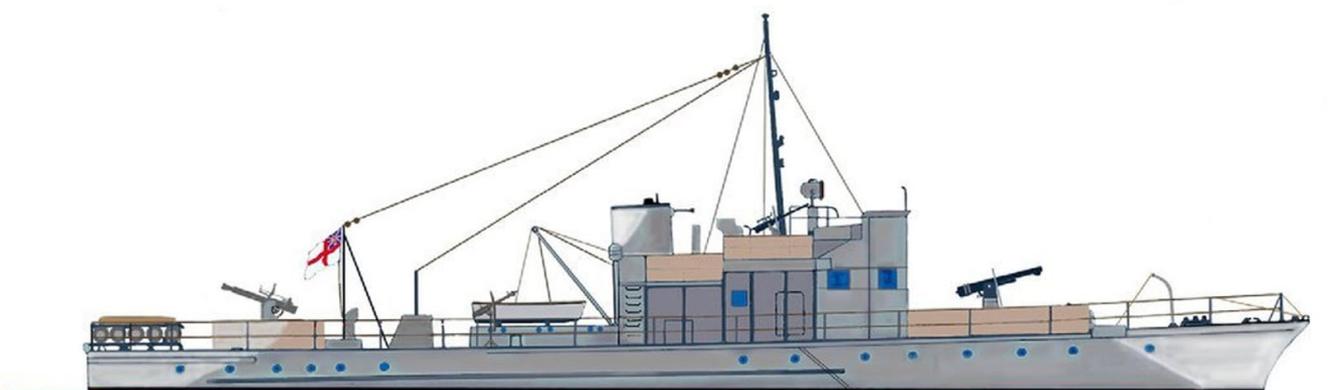


à la suite d'une collision avec la chaîne d'un ferry-boat qui lui endommage le dôme de l'Asdic. Le 6 mars 1943, Mittelman cède le commandement à l'officier des équipages René Letourneur. Au cours d'une manœuvre d'accostage, le CH 13 entre en collision, le 21 juin 1943, avec la canonnière fluviale britannique *HMS Locust*, commandée par le Lieutenant-Commander William John Stride, occasionnant une nouvelle immobilisation. L'officier des équipages Paul Marcel Capitaine prend le commandement du navire le 31 mai 1944. Comme ses congénères, le CH 13 participe à l'escorte de convois pour les côtes normandes en juin 1944 mais pas dans les premiers jours. En février 1945, il est transféré à Brest où il assure la surveillance et la police des pêches le long des côtes bretonnes. Il est cédé à la Syrie le 23 décembre 1950 qui le prend en charge le 12 décembre 1952 et lui octroie le patronyme de *Tarek Ibn Zayd* (*Tarek Ben Saïd*).

Le *Chasseur 14*... Après avoir rejoint Portsmouth le 25 juin 1940, le *Chasseur 14* est saisi par les Anglais qui le réarment

avec un équipage britannique, commandé par le Lieutenant W. H. P. Loftie. A 07h30 le 19 août 1942, le chasseur prend part à l'opération Jubilee, escortant les barges qui se dirigent vers Dieppe. A 08h20, il est touché par un obus sur son avant mais peut néanmoins poursuivre sa route. A 09h30, avec le CH 5 et le CH 13, il tire sur le casino transformé en blockhaus. A 12h37, il reçoit l'ordre, comme tous les autres chasseurs, de se retirer des opérations. Le 19 décembre de la même année, il passe sous le contrôle des FNFL et le commandement de l'enseigne de vaisseau Aimé Laurent qui lui donne le nom de *Diélette*, un port de la presqu'île du Cotentin. Le 5 janvier 1943, le CH 14 aborde le CH 10 ce qui provoque trois semaines d'immobilisation. Le chasseur passe successivement sous l'autorité du lieutenant de vaisseau Jacques Romieux le 18 février 1943, puis de l'enseigne de vaisseau Pierre Récamier le 10 mars 1944. Une avarie de moteur le contraint à un nouvel arrêt du 1^{er} au 9 mars. Les patrouilles succèdent aux escortes mais le 6 juin 1944, le CH 14 n'est pas employé dans les premiers jours du débarquement. Amarré à sa bouée

Les *Chasseurs 15, 14 et 11* au cours d'une inspection en 1942. (Site <http://www.francaislibres.net/> - Jacques Guémard - photo ECPAD)



FS-2016

Le chasseur de sous-marins Q014 de la Royal Navy en 1942 (puis *Diélette* des FN.F.L. à partir du 19 décembre)



Le *Chasseur 14* au sein de la flotte alliée lors de l'opération Jubilee. (IWM)

depuis plusieurs jours, le commandant informe ses supérieurs que cette inaction est intolérable, déshonorante et qu'en conséquence il demande à être relevé de ses fonctions. La hiérarchie n'accepte pas cette insubordination mais, compte tenu de la situation, n'inflige qu'un simple blâme à Récamier. Quelques temps plus tard, le *CH 14* assurera enfin l'escorte de navires de ravitaillement vers les côtes normandes. Le 30 avril 1945, le bâtiment n'est plus sous le pavillon des FNFL et a rejoint la Marine Nationale. Il est alors commandé par l'enseigne de vaisseau Champetier de Ribes. Le *Chasseur 14* sera finalement condamné par arrêté ministériel du 6 mai 1952 et remis aux Domaines pour être vendu.

Le *Chasseur 15*... Comme nous l'avons vu dans l'article du N&H n° 97, le *Chasseur 15* est conduit à Lorient d'où il parvient à rejoindre Plymouth grâce à son moteur tribord installé au chantier du Trait. Il est bien sûr capturé par les Anglais le 3 juillet 1940 et mis à la disposition d'un équipage polonais le 19 juillet, sous le commandement du Kapitan Marynarski Antoni Waciega. Après quelques jours de vacance, du 14 au 20 octobre 1940, il passe sous le commandement du Porucznik Marynarski (enseigne de vaisseau de 1^{re} classe) Stanislas Pohorecki. Le 22 septembre 1940, il reçoit la visite du Président polonais en exil, Władysław Raczkiewicz. Le 6 février 1941, le *CH 15* est transféré aux FNFL, sous l'autorité de l'enseigne de vaisseau Alexandre Kapry qui lui octroie le

patronyme de *Paimpol*. Le 31 mars, il est équipé d'un appareil Asdic type 123 A, d'un canon de 37 mm monté à l'arrière, de quatre mitrailleuses Lewis installées sur la partie arrière de la passerelle supérieure et un grenadeur anglais remplace le matériel français. En mai 1941, l'enseigne de vaisseau Jules Pouilly en prend le commandement qu'il cède le 16 septembre à l'enseigne de vaisseau Antoine Giammari pour une courte période. Le 5 décembre 1941, l'officier des équipages Paul Vibert devient le commandant du *CH 15* dont les activités se partagent entre les escortes de sous-marins, les patrouilles et les remorquages de barges. Du 26 mai au 20 août 1942, le chasseur subit un grand carénage au cours duquel le canon de 37 mm est remplacé par un canon de 40 mm pom-pom, deux mitrailleuses jumelées Lewis sont fixées de chaque côté du panneau machines, un mortier lance-grenades Thornycroft est installé, des appareils de radio anglais remplacent le matériel français plus ancien et des plaques de blindage renforcent la timonerie. Un nouveau carénage est programmé du 12 au 20 décembre 1942 permettant l'installation de deux canons de 20 mm Oerlikon sur la passerelle, en remplacement des Hotchkiss de 8 mm et la suppression des quatre mitrailleuses Lewis. En outre, débute la mise en place d'un Echo-sounding qui sera complété en mars 1943. L'équipement du *CH 15* se poursuit du 26 août au 31 octobre 1943 avec la pose d'un appareil R.D.F. type 286 M et le montage de deux fumigènes C.A.S. type B de chaque côté du grenadeur. Au cours de cette

Le *Chasseur 15* s'apprête à effectuer une patrouille en Manche. (Site <http://www.francaislibres.net/> - Jacques Guémard)



période, le chasseur est passé sous le commandement de l'officier des équipages Yves Laurent le 12 janvier 1943. Un arrêté ministériel du 27 janvier 1950 condamne le *CH 15* puis il est remis aux Domaines pour procéder à sa vente.

Le **Chasseur 41**... Après s'être brillamment comporté lors de l'évacuation des civils du Havre, le *Chasseur 41* a rejoint Portsmouth le 25 juin 1940 avant d'être saisi par la Royal Navy le 3 juillet. Dès le 9 septembre 1940, il est réarmé par les FNFL, sous le commandement du lieutenant de vaisseau Joseph Kolb-Brenard et débute ses activités de patrouilleur et d'escorteur, ponctuées par plusieurs engagements avec l'ennemi. Le nom d'*Audierne* lui est attribué. Il entre en grand carénage le 28 novembre 1940 et se trouve de nouveau opérationnel le 5 février 1941. En patrouille le 11 avril 1941, aux environs de la tour Nab, à l'entrée du Solent, le *CH 41* est survolé par des avions allemands. Son artillerie abat un Junker Ju-88. Le 5 mai, il grenade sur un contact Asdic mais sans résultat. Il échappe de peu à la destruction le 10 mai lorsqu'un avion allemand largue une bombe qui le touche mais n'explose pas. En revanche, l'avion est si bas qu'il heurte le haut du mât du chasseur avant de s'écraser en flammes. Cet incident occasionne une immobilisation de quinze jours pour réparer les dégâts. Le 12 juin, il effectue un nouveau grenadage sur un contact et aperçoit des taches d'huile. Cependant, aucune perte d'*U-Boot* n'est signalée ce jour à cet endroit. Temporairement commandé par le lieutenant de vaisseau Guy Guérin du Masgenet entre le 10 septembre et le 11 octobre 1941, le *CH 41* est désormais sous l'autorité de l'enseigne de vaisseau Pierre Chanliau. Un nouveau grand carénage est programmé du 17 décembre au 6 avril 1942. Après la reprise de ses activités, des vibrations au niveau du moteur bâbord le font immobiliser du 9 au 22 juin. On constate que le bâti du moteur est fendu et le chantier de Cowes effectue les réparations. On en profite pour installer un canon 40 mm pom-pom à la place du treuil de dragage, poser deux Oerlikon de 20 mm en remplacement des mitrailleuses Hotchkiss de 8 mm, fixer sur l'arrière deux mitrailleuses Lewis, changer l'Asdic par un nouveau modèle du type 134 A, monter un sondeur électrique, un appareil R.D.F., un appareil I.F.F. et équiper le grenadeur de nouvelles charges plus puissantes. Il participe à l'opération Jubilee le 19 août 1942 après avoir embarqué trente-cinq commandos des Royal Marines britanniques. Attaqué par un avion, à 09h10, il l'abat d'un coup direct. Au cours d'une patrouille en Manche le 7 novembre, deux aviateurs anglais abattus sont recueillis. Le 15 décembre 1942 débute un grand carénage qui se termine le 23 mars 1943. Le *Chasseur 41* passe sous le commandement du lieutenant de vaisseau Michel Krotoff le 24 février 1944 et participe à des convois de navires vers les plages de débarquement, puis du lieutenant de vaisseau



Le Président polonais en exil, Wladyslaw Raczkiwicz, à bord d'un chasseur de sous-marins français, discute avec l'équipage polonais qui arme le navire, dans une atmosphère plutôt détendue. (IWM)

Fin de la visite du Président polonais qui a rencontré les équipages des *Chasseurs 11* et *15* en septembre 1940. (IWM)

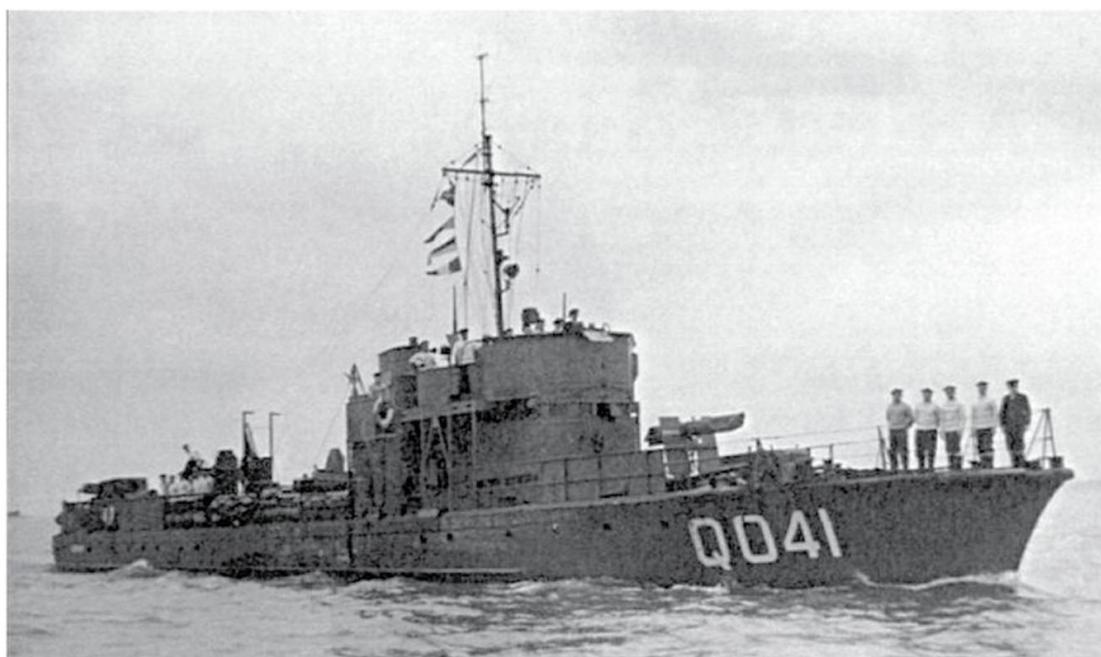


Socrate Petrochilo en avril 1945, avant d'être finalement condamné le 19 juin 1952 par un arrêté ministériel et remis aux Domaines pour être vendu.

Le **Chasseur 42**... Cité à deux reprises à l'Ordre de l'Armée de Mer pour son comportement au cours de l'évacuation de Dunkerque, le *Chasseur 42* doit se réfugier à Portsmouth, lors de l'avancée allemande, où il est saisi le 3 juillet 1940. Le 9 septembre 1940, il est réarmé par les FNFL, sous le commandement du premier maître Joseph Parc, rapidement commissionné officier des équipages, qui lui donne le nom de *Larmor*. Comme tous les autres, il a pour mission des escortes de sous-marins britanniques partant ou revenant de mission, et la protection des convois entre le cap Lizard et la Tamise.



L'officier des équipages Yves Laurent qui vient de prendre le commandement du *CH 15* en janvier 1943. Derrière lui, l'officier de liaison britannique. (Site <http://www.francaislibres.net/> - Jacques Guémard)



Le chasseur de sous-marins *CH 41* sous son appellation des FNFL après qu'il ait reçu son 40 mm Vickers en juin 1942. (Photo FNFL - SHM Vincennes)



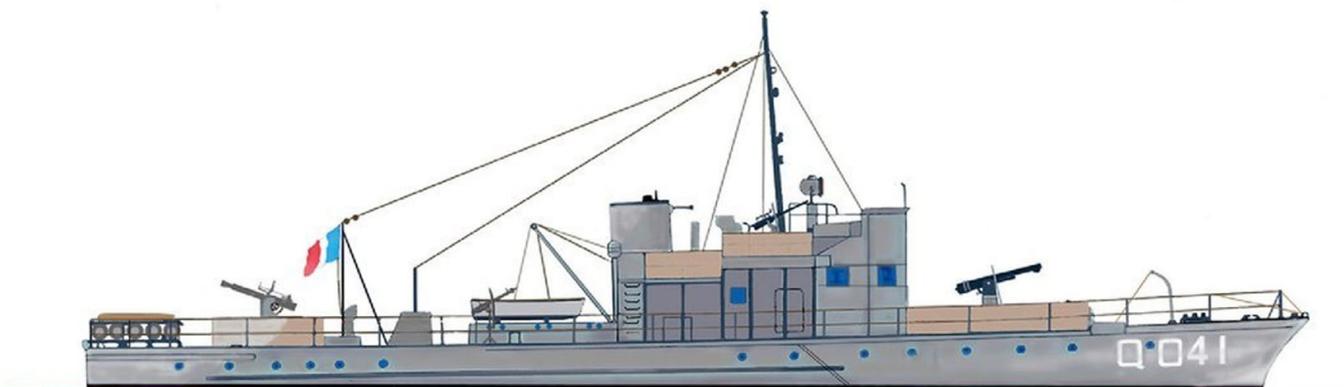
Les chasseurs CH 41 et CH 15 à leur mouillage à Cowes au début de l'année 1942. (Photo FNFL - SHM Vincennes)

Il prend part au raid sur Bruneval le 27 février 1942 et sur Dieppe le 19 août 1942 mais, victime d'ennuis de moteur, il demeure en retrait de cette dernière opération. Avec le *Chasseur 43*, il est envoyé à Pointe Noire (Afrique Équatoriale Française) le 14 septembre 1942 (1). Ces deux bâtiments ont été choisis à cause de leurs coques en bois bien moins sensibles aux effets du soleil pour les hommes travaillant aux machines. Ils vont effectuer des escortes de convois le long des côtes d'Afrique. Sous le commandement de l'enseigne de vaisseau Jean Birden depuis le 25 septembre 1943, le CH 41 remplace le patrouilleur auxiliaire *Reine des Flots* au Levant (2) pour un court séjour qui débute le 19 mars 1944 puis rallie Alger en avril 1944. Le 1^{er} juillet 1944, il est commandé par le premier maître Desprès, de la Marine Nationale puis il est désarmé à Casablanca par IG 595 EMG/3 du 9 juin 1944 avant d'être réarmé le 28 février 1945 sous l'autorité du lieutenant de vaisseau Collinet. Il est condamné par arrêté ministériel du 27 janvier 1950.

Le *Chasseur 43*... Il est le dernier des treize chasseurs à avoir rallié l'Angleterre. Saisi à Portsmouth le 3 juillet 1940, il est réarmé par les marins français FNFL le 9 septembre de la même année, sous le commandement de l'enseigne de vaisseau Guy Guérin du Masgenet qui lui attribue le patronyme de *Lavandou*. Les derniers mois de l'année 1940 sont consacrés à de nombreuses patrouilles où les engagements aériens avec l'ennemi sont fréquents. Le baliseur français *André Blondel*, armé par un équipage britannique, est attaqué le 15 mai 1941 par un avion allemand que la DCA du CH 43 met en échec. Le 9 juin 1941, le cargo danois *Dagmar*, requis par le Ministry of War Transport et renommé *Dagmar II*, est coulé par la Luftwaffe, par 50°35' N et 001°48' W alors qu'il fait route du canal de Bristol à Poole, à l'ouest de l'île de Wight avec un chargement de charbon. Aidé du *Chasseur 42*, le CH 43 recueille les rescapés. Le 29 août 1941, l'enseigne de vaisseau René Chabot-

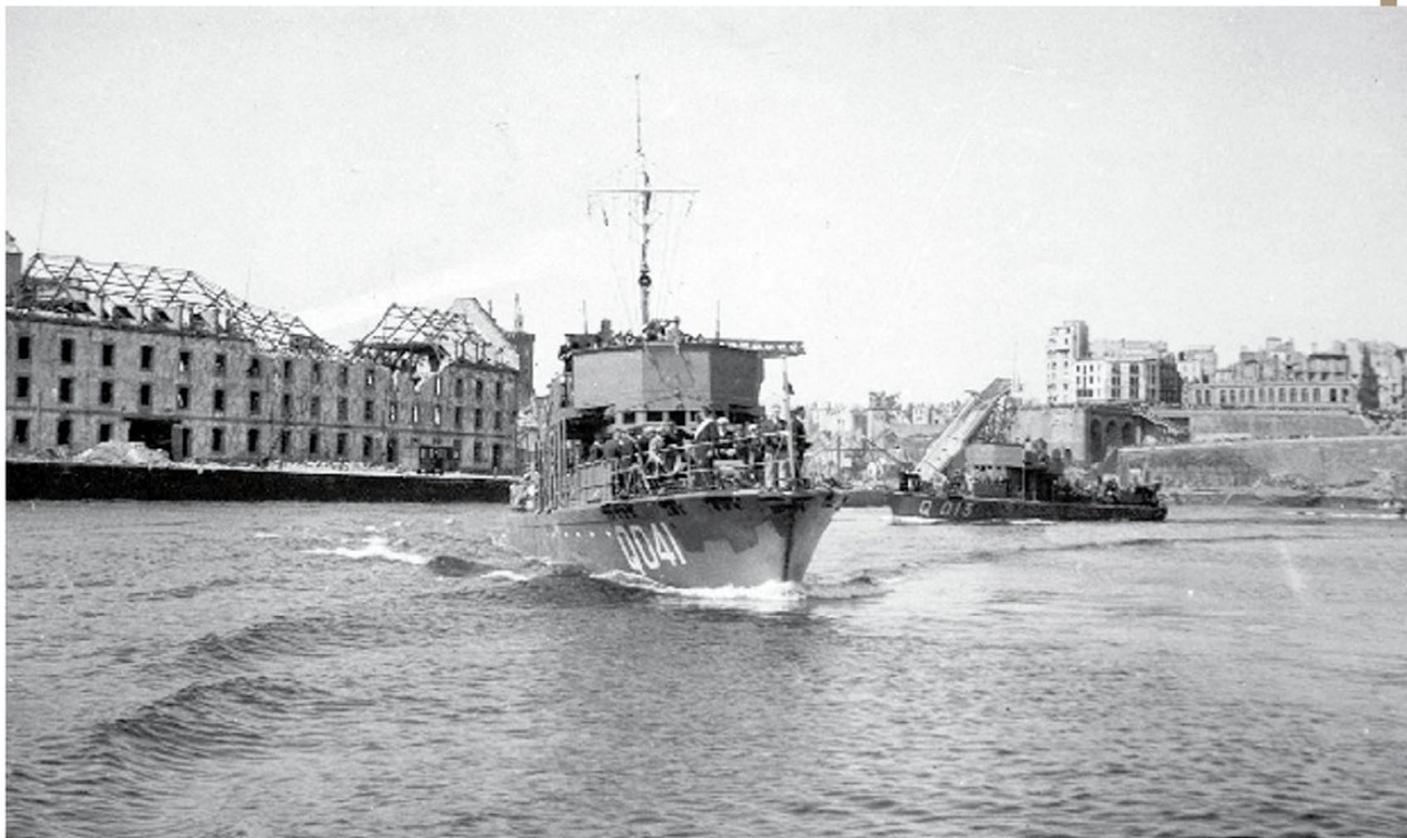
1 - Dès le ralliement du Congo et du Cameroun à la France Libre, l'amiral Muselier décide la création d'une base en A.E.F. Son état-major est basé à Pointe Noire, sous le commandement du capitaine de vaisseau Adrien Charrier. Un dépôt de ravitaillement, de munitions, de carburant, un centre radio, une infirmerie, un magasin pour le stockage du matériel et un atelier mécanique y sont constitués.

2 - Au Levant, la base FNFL est constituée selon une organisation similaire à celle de l'A.E.F. Elle a la charge de quatre secteurs de défense, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth et Saïda. Cependant, sur le plan opérationnel, les bâtiments qui y sont basés (*La Moqueuse*, *Commandant Dominé*, *Vikings*, *Reine des Flots* et *Notre-Dame d'Étel*) demeurent sous le commandement de la Royal Navy.



Le chasseur de sous-marins Q 041 (CH 41) *Audierne* - F.N.F.L. 1943

FS-2016



Morisseau prend le commandement du chasseur jusqu'au 28 janvier 1942, date à laquelle il est attribué au lieutenant de vaisseau Yves Mary Boju. Le CH 43 participe aux raids sur Bruneval et Dieppe. Au cours de ce dernier, il abat deux avions allemands mais reçoit une bombe qui heurte une grenade ASM sans exploser. Il quitte l'Angleterre le 14 septembre 1942, en compagnie du CH 42, afin de rejoindre Pointe Noire. A 20h04, le 1^{er} novembre 1942, le liberty-ship américain *George Thatcher*, commandé par le capitaine au long cours Henry Olin Bilings, est escorté par les deux chasseurs CH 42 et CH 43 à 8,2 nœuds, lorsqu'il est torpillé par le sous-marin U.126 du Kapitänleutnant Ernst Bauer. La torpille a frappé à tribord entre les cales 2 et 3 et une minute plus tard, une seconde torpille pénètre dans la cale 4 mettant

le feu à la cargaison composée d'ambulances de l'armée, de camions, d'essence et de matériel de construction de routes. Le navire prend une importante gîte à tribord puis commence à s'enfoncer par l'avant. La dernière explosion a détruit un canot de sauvetage et précipité à la mer les radeaux. Un peu plus tard, le bâtiment se redresse suffisamment pour pouvoir mettre trois canots à l'eau dans lesquels prennent place huit officiers, trente et un matelots, quinze canonniers et douze passagers de l'armée américaine qui seront recueillis par les chasseurs et conduits à Pointe Noire. Le capitaine, son second, trois matelots, cinq canonniers et huit passagers sont tués. Le navire va continuer à brûler jusqu'à ce qu'il sombre le 3 novembre à 08h00, par 01°45' S et 007°30' E. Fin avril 1944, les deux chasseurs reçoivent l'ordre de

Les chasseurs Q 041 et Q 015 naviguent dans le port de Brest en ruines. Photo prise le 21 juillet 1945. (DR)

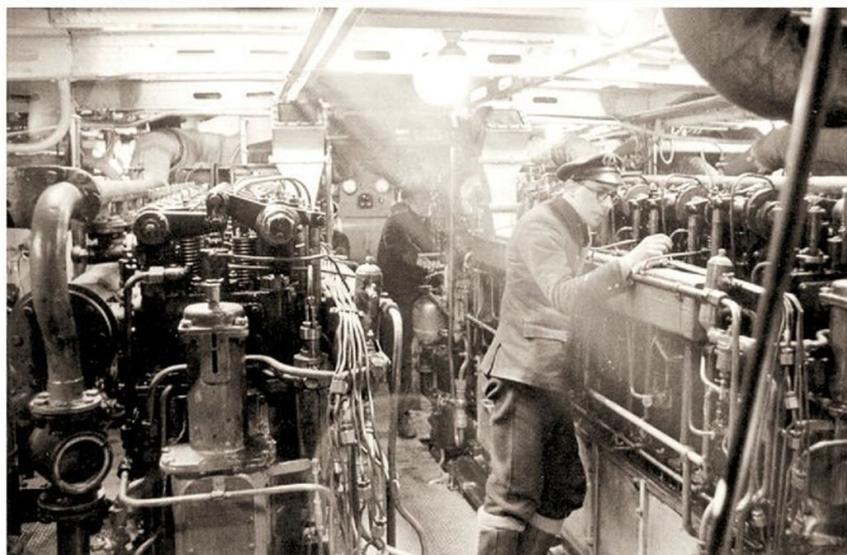
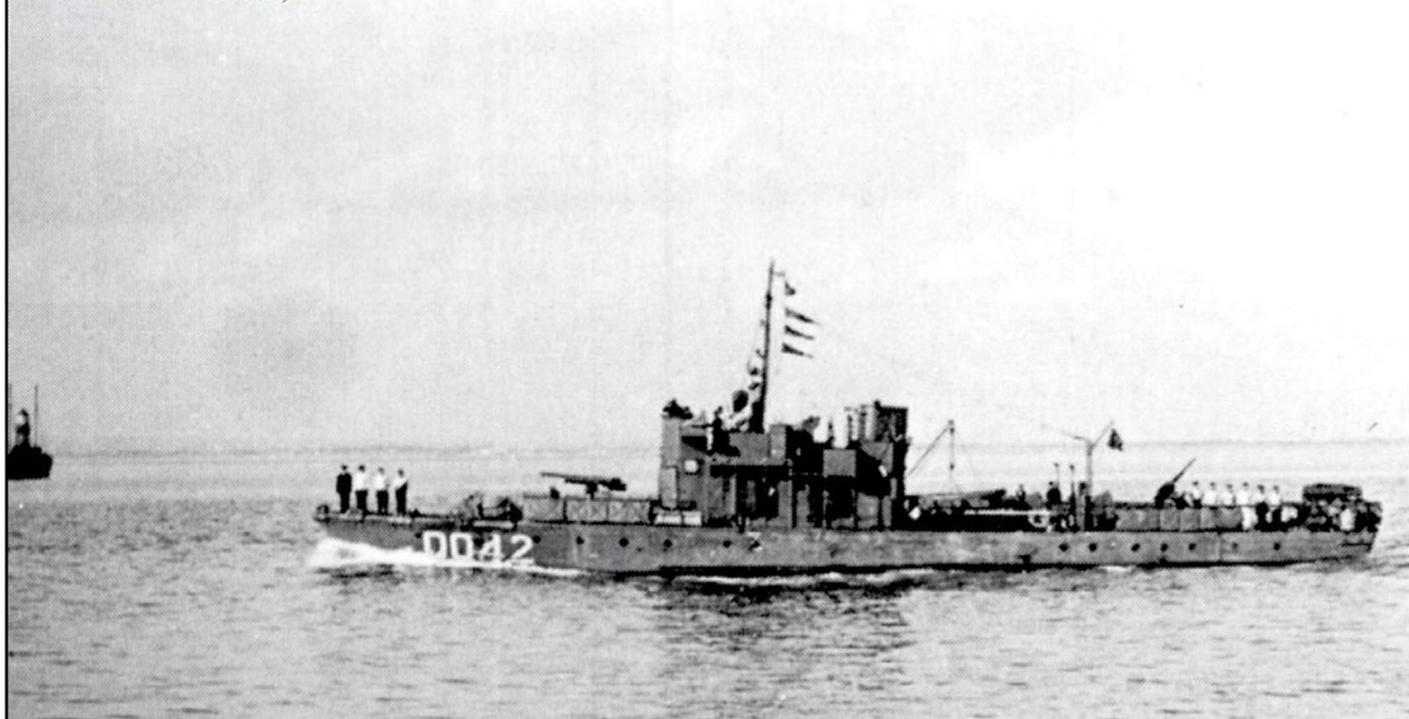


Michel Krotoff en 1939, futur commandant du CH 41. (Photo archives Le Marin)



La tour Nab, à l'entrée du Solent près de laquelle le CH 41 abat un Ju-88. (DR)

Le *Chasseur 42* quitte la base de Cowes pour une nouvelle patrouille. (Photo FNFL - SHM Vincennes)



Une vue sur les deux moteurs diesel d'un chasseur de sous-marins FNFL. (Photo ECPAD)

rallier Alger. Ils en profitent pour assurer des escortes le long du trajet entrecoupées de nombreuses escales. En mai 1944, le lieutenant de vaisseau André Mandois prend le commandement du *CH 43*. Un arrêté ministériel du 27 janvier 1950 condamne les *Chasseur 42* et *Chasseur 43* pour qu'ils soient remis aux Domaines afin d'être vendus.

La saga des petits chasseurs de sous-marins se termine. Leur épopée fut grandiose, le courage de leurs équipages malgré l'inconfort de leurs aménagements, l'activité dangereuse qu'ils ont affrontée en mer du Nord, en Manche, sur les côtes d'Afrique, leur a permis d'obtenir des résultats exceptionnels que beaucoup de bâtiments, plus imposants et mieux armés n'ont jamais égalés. Ils n'ont pas souvent été à l'honneur dans les revues, dans les ouvrages d'auteurs ni même dans les communiqués des autorités maritimes alors, que cette modeste contribution au rappel de leurs exploits les mettent, pour un temps, en pleine lumière.



Le chasseur de sous-marins *CH 43* sous son matricule FNFL. (Collection Raphodon)



Le baliseur *André Blondel*, rescapé d'une attaque de la *Luftwaffe* grâce à la DCA du CH 43. (DR)



Les CH 42 et CH 43 recueillent des rescapés du cargo danois *Dagmar*, sous pavillon britannique, coulé le 9 juin 1941 par l'aviation allemande. (DR)

Sources :

Revue

Navires & Histoire n° 24 - Article de Charles Salou

Marines & Forces navales n° 97 - Article de Jean Moulin

Livres

Toulon et la Marine - Marc Saibène - Marines Éditions

Torpilleurs de 1 500 tonnes du type Bourrasque - Marc Saibène - Marines Éditions

Ils étaient sept petits navires - Robert Bihan et Jean Norman - Editions Athaud

Dictionnaire des bâtiments de la flotte de guerre française - Tome II - Jean-Michel Roche

All the world's fighting ships 1922-1946 - Conway Maritime Press

L'Armée Giraud en Hollande (1939-1940) - Lerecouvreur - Nouvelles Éditions Latines

Alerte ! Droit devant - Jean Mauclère - Nouvelles Éditions Latines

La France et sa Marine 1940-1942 - Charles W. Koburger Jr - Nouvelles Éditions Latines

Marine Dunkerque - Maurice Guierre - Flammarion

La victoire des convois - Maurice Guierre - Amiot-Dumont

Le miracle de Dunkerque - Walter Lord - Robert Laffont

La marine volante - René Maine - Éditions Maritimes et d'Outre-Mer

Dunkerque ville ardente - Albert Chatelle - Édition Ozanne

Les sous-marins de la France libre - Maurice Pasquelot - Presses de la Cité

Flottilles secrètes - Sir Brooks Richards - Éditions MDV



L'équipage du chasseur FNFL CH 43 *Lavandou*, photographié en 1943 à Douala au Cameroun. (Photo FNFL - SHM Vincennes)