

IL Y A TRENTE ANS COULAIT

LE "VIKINGS"

*par Elie-France TOUCHALEAUME
ancien Commandant du "Vikings"*

Méditerranée orientale, février 1942 :
de gauche à droite :

EV1 Courtois, officier en second.
L.V. Touchaleaume, commandant.
EV1 Santarelli.



Le patrouilleur « Vikings », des Forces Navales Françaises Libres, entra en Méditerranée par le canal de Suez après un long périple autour de l'Afrique en fin novembre 1941. Basé sur Beyrouth, il rayonna pendant cinq mois en escorte des bâtiments de guerre français engagés dans la guerre aux côtés des alliés en Méditerranée après l'Armistice. C'est là, au large des côtes du Levant, qu'il succomba dans la nuit du 16 avril 1942 sous les coups de l'ennemi avec quarante et un hommes de son équipage. A cette époque, en Méditerranée, beaucoup de navires alliés étaient envoyés par le fond, car la guerre y était meurtrière pour tout ce qui flottait, c'est pourquoi on parla peu de la perte du « Vikings », incident parmi tant d'autres. Cependant, ce vaillant patrouilleur avait une histoire déjà longue qui nous est très chère, à nous F.N.F.L. car son nom était un symbole de la reprise de la lutte sur mer et, bien plus que ses modestes canons c'était un immense espoir qu'il apportait en contribution à la machine de guerre alliée engagée dans une lutte à mort contre l'Axe sur les côtes de la Méditerranée orientale.

Le « Vikings » était avant la guerre une des plus belles unités de notre flotte de pêche de haute mer. Grand chalutier de 800 tonnes à formes élancées, doué d'une bonne vitesse, il avait été dès 1939 réquisitionné par la Marine nationale et transformé en escorteur de convois. L'arsenal de Brest l'avait doté d'un canon de 100 mm sur le gaillard, de quatre canons de 75, de deux de 37 mm contre avions et de multiples affûts de mitrailleuses. Des grenadeurs anti-sous-marins et, plus tard, un des premiers types d'appareils de recherche « Asdic » complétaient son armement. Ainsi équipé, le « Vikings » escorta des convois entre l'Angleterre, la France et le Maroc.

A l'Armistice de juin 1940, se trouvant dans les eaux anglaises, il devait tout naturellement compter parmi les premiers navires français réarmés par les F.N.F.L. Après quelques missions d'escorte en mer d'Irlande, il fut envoyé en décembre 1940 en A.E.F. où la France Libre comptait depuis peu les importantes bases de Pointe-Noire, Libreville et Douala. Pendant des mois, il monta la garde au large de ces côtes, protégeant inlassablement les transports de troupes et cargos alliés qui traversaient son secteur jusqu'au moment où il apparut qu'un bâtiment aussi bien équipé pouvait rendre de meilleurs services sur un théâtre d'opérations plus mouvementé. On décida à Londres de l'envoyer en Méditerranée pour y constituer le premier élément d'une force navale d'escorteurs travaillant en liaison avec la Royal Navy. En route vers sa destination, il s'arrêta à Durban pour caréner et arriva à Beyrouth au début de décembre 1941.

Tout d'abord, il fallut procéder à quelques changements dans l'état-major et dans l'équipage, fatigués par leur longue campagne en A.E.F., en puisant dans le premier bataillon de Fusiliers Marins à cette époque en pleine transformation à Beyrouth. Le lieutenant de vaisseau Touchaleaume, en provenance de cette unité, fut désigné comme commandant. Dans son sillage arrivèrent quelques solides fusiliers dont un officier marinier d'élite, le second maître Basquin, qui devint capitaine d'armes et qui accompagna dans la mort ses camarades du « Vikings » dont il avait su se faire aimer dès les premiers contacts. Un ingénieur mécanicien de la base de Beyrouth embarqua lui aussi ce qui, avec les deux enseignes déjà à bord, compléta l'état-major. Il fallut ensuite procéder à des transformations pour

accroître la valeur militaire du « Vikings », dont les deux mâts élancés furent sacrifiés aux exigences de la D.C.A. : le mât d'artimon fut coupé à plat pont, le mât de misaine à la hune et l'un des co-propriétaires de l'ex-chalutier, enseigne de vaisseau à la base de Beyrouth, vit ainsi avec quelque mélancolie, transformer son joli navire en plate-forme à canons. Il fut décidé, d'accord avec la Royal Navy, que le « Vikings » irait parfaire son entraînement à Alexandrie avant d'être lancé dans la bagarre.

Un beau matin de fin décembre 1941, il entre donc dans le port d'Alexandrie, son équipage rangé à la bande, et suivant les règlements de la Marine, rend les honneurs au clairon aux bâtiments de guerre sur rade. Il faut croire que les traditions de courtoisie de la Marine Française ne se conservent intactes qu'à la mer, car les beaux croiseurs inactifs et les torpilleurs de la Force X affectent d'ignorer l'arrivée du « Vikings », et ne répondent pas au salut, cependant que le cuirassé « Queen Elizabeth » portant la marque de l'amiral Cunningham et le « Valiant » saluent gravement ce vivant symbole de la rentrée de la France dans le combat. Mais qu'importe, un bon exemple n'est jamais perdu ! Dès l'arrivée, le programme d'entraînement de l'équipage est élaboré et les réparations urgentes entreprises avec le concours des officiers des motherships HMS « Ressource », HMS « Medway » qui rivalisent de gentillesse et de compréhension pour initier le « Vikings » aux derniers secrets de la guerre anti-sous-marine, de la DCA et de la tactique d'escorte. Le lieutenant Smith R.N.V.R., officier de manœuvre du destroyer « Kimberley » récemment coupé en deux par une torpille sur la route de Tobrouk, est embarqué à bord comme officier de liaison et l'entraînement se poursuit sans relâche pendant quinze jours. A terre, la colonie française presque tout entière reçoit et fête les marins de la France Libre et, grâce à elle, Noël 1941 aura été pour beaucoup de petits gars du « Vikings » un Noël joyeux et bien français. Le dernier, hélas !

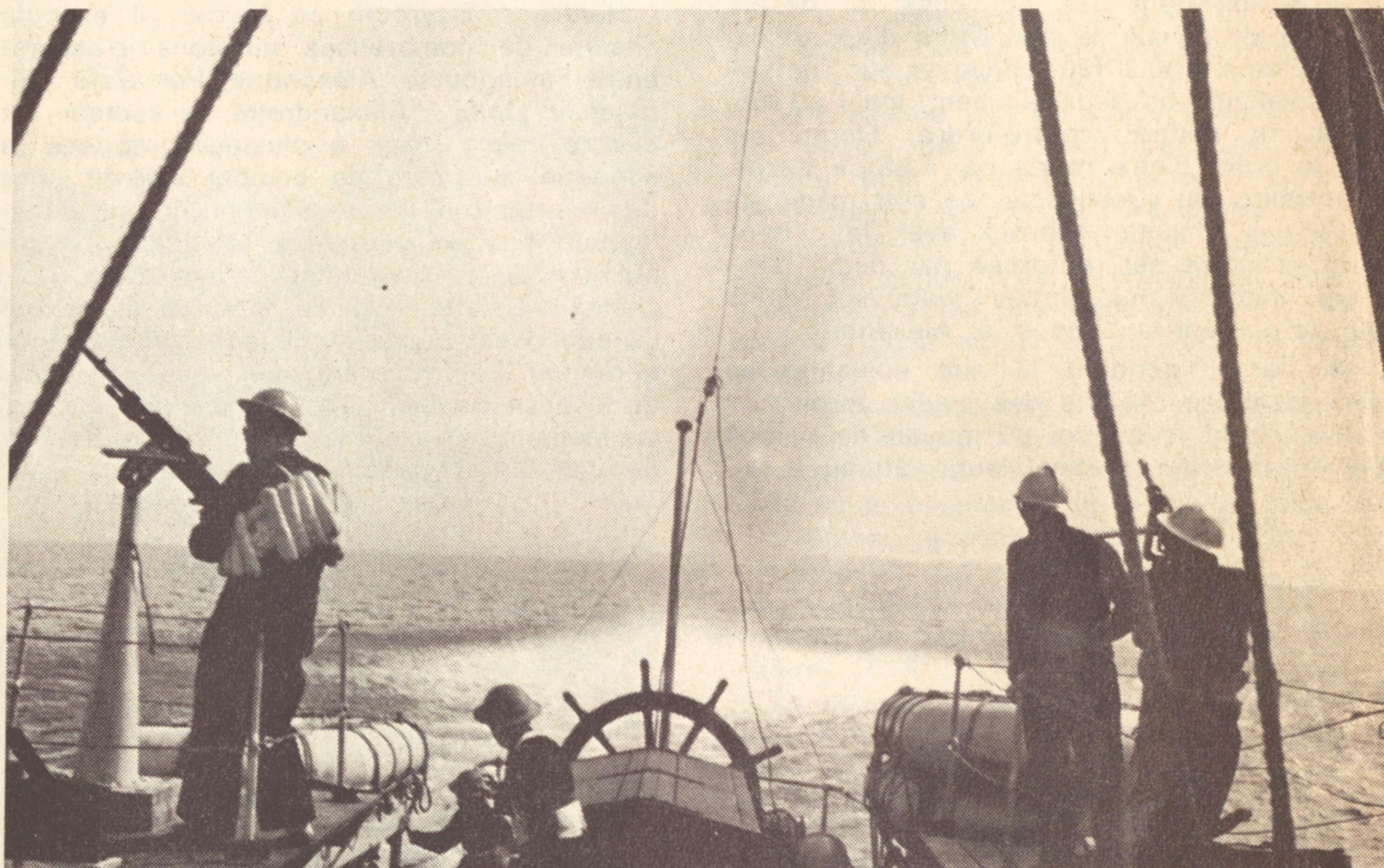
Enfin, tout est fin prêt, la conférence de convois a réuni à Ras-el-Tin les commandants d'escorteurs, le « Vikings » va avoir l'honneur pour sa première mission de participer à l'escorte d'un convoi jusqu'à Tobrouk. A bord, c'est l'enthousiasme auquel succède une grave fierté, car Smith a raconté l'épopée de Tobrouk. C'est à cette époque avec Londres un des « coins les plus chauds du monde ». Il y a quelques mois à peine, Polonais et Australiens encerclés dans son périmètre y écrivaient l'une des plus belles pages de la guerre, les torpilleurs de la Royal Navy fonçaient à trente nœuds vers Tobrouk pendant les nuits sans lune pour apporter à la garnison harassée des munitions et des renforts qu'il fallait débarquer en deux heures avant le lever du jour et pour remporter les blessés et les prisonniers. C'est de Tobrouk enfin qu'on a pu dire que chaque mille de la route qui y mène est jalonné par une épave alliée ou ennemie. La place, actuellement encore, est à peine dégagée et le « Vikings » mesure tout l'honneur qu'on lui fait d'aller y montrer ses trois couleurs.

Pendant quatre jours, l'escorte déployée sous les ordres du croiseur auxiliaire « Malines » fait bonne garde autour de son convoi et repousse à plusieurs reprises les tentatives d'avions torpilleurs ennemis qui lancent de trop loin sans mettre au but. Puis, au petit matin, c'est l'arrivée à Tobrouk, les navires se glissent un à un dans l'ouverture étroite des filets et pénètrent dans une belle rade rectangulaire et

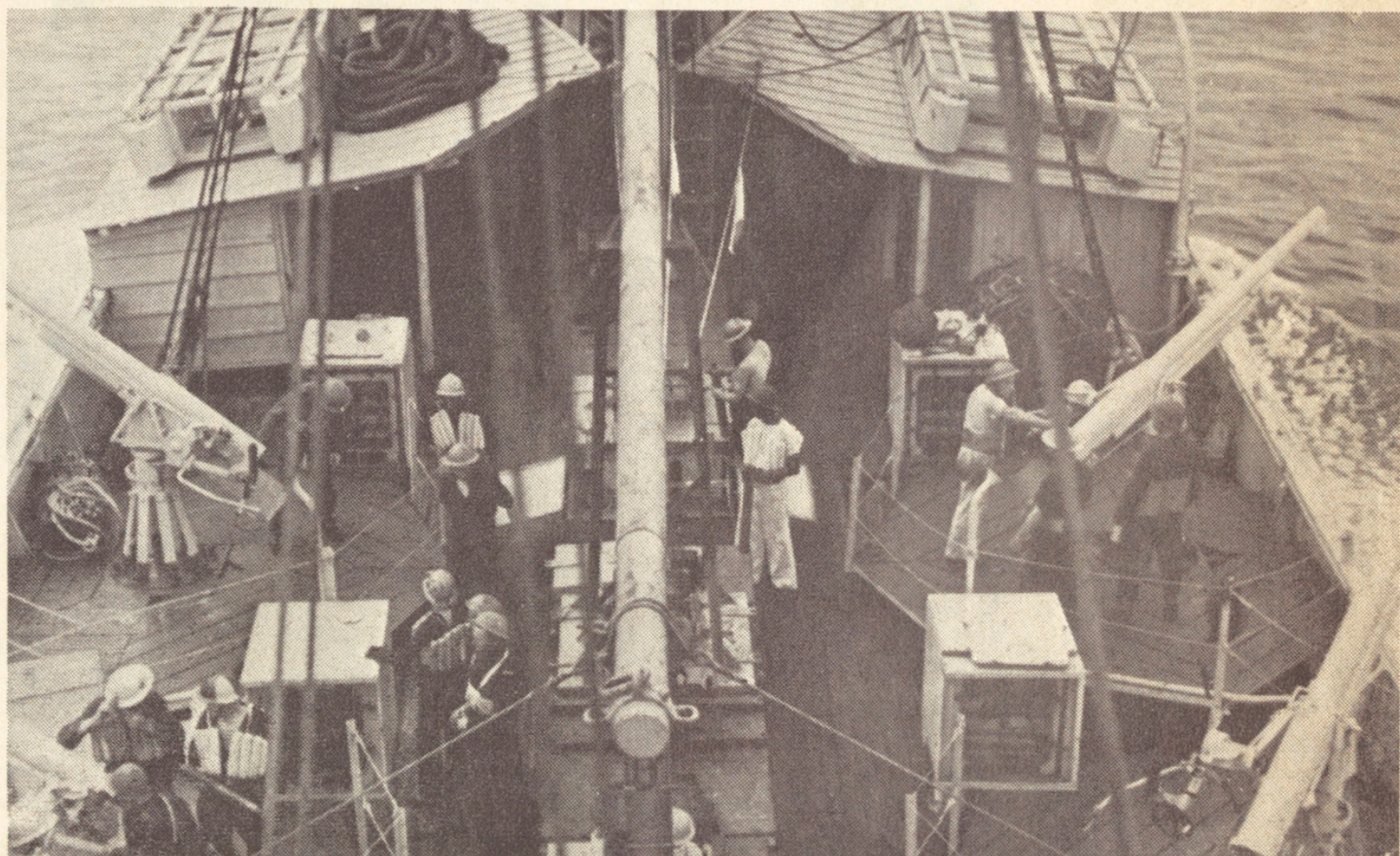
profonde parsemée de dizaines d'épaves au milieu desquelles il faut trouver son chemin et son mouillage. Ce qui reste de la petite ville offre un spectacle hallucinant de pans de murs incendiés et croulants que ne surmontent plus ni toits ni terrasses. Pas un mètre carré de sable qui n'ait été retourné dix fois par les bombes et les obus. Au milieu de ces ruines et de ces épaves règne une activité fébrile de camions et de chalands écornés qui déchargent les précieuses cargaisons à un rythme accéléré car il s'agit de renvoyer les convois dehors le plus tôt possible, bien heureux s'ils peuvent repartir au complet.

La Royal Navy, par principe, s'est installée dans les ruines de la base italienne qui

est, à mi-côté, le building le plus croulant et le plus déformé, mais noblesse oblige. Le charmant capitain R.N. qui est en charge de la Marine de Tobrouk est là depuis un an, il a subi tout le siège et a refusé la relève. L'Entente Cordiale se renoue aussitôt entre lui et le commandant du « Vikings » dans son bureau ouvert aux quatre vents autour d'un whisky tiède et sec, car l'eau est rare ici et réservée à d'autres usages. Avant la guerre, déjà, les Italiens en faisaient venir de Derna par citerne. A la force de persévérance et de diplomatie, le « Vikings » obtient de l'armée anglaise qui en a capturé des centaines, quatre canons italiens « Breda » contre avions qu'on espère avoir le temps d'embarquer.



Méditerranée orientale, février 1942 : Grenadage.



Méditerranée orientale, 1942 : Poste de combat réel contre avions avec les quatre 75 (guerre) tirant des fusants réglés à 3.000, 1.500 et 1.000 mètres.

La bonne nouvelle réjouit tout le bord, mais hélas ils n'arriveront pas à temps. Pendant deux jours et deux nuits, le « Vikings » apporte le concours de ses canons contre les nombreuses attaques d'avions ennemis qui tentent d'atteindre le milieu de la rade et de larguer leurs bombes avec précision. Les nuits surtout sont féériques et terribles, le vacarme infernal. A chaque instant, l'horizon s'embrase des lueurs de la DCA et des bombes, puis tout se calme un instant pour recommencer sur un autre point du ciel, mais le rideau de feu est très dense et seules les épaves du croiseur italien « San Marco » et du paquebot « Liguria », situés à la périphérie, enregistrent des coups directs. Le deuxième jour, le « Vikings » a la joie d'accueillir et de reconforter à bord, l'enseigne de vaisseau Lebourgeois et deux marins du 1^{er} Bataillon de Fusiliers Marins venus en liaison à Tobrouk et qui apportent des nouvelles du désert. Au soir du deuxième jour, ordre d'appareiller pour Derna d'où il faut convoier sur Tobrouk des chalands de débarquement, mais au moment du départ, contre-ordre, Derna est sur le point d'être repris par l'Africa Korps, la mission est irréalisable. Le soir même, le « Vikings » quitte Tobrouk avec le convoi, dont l'escorte est renforcée par deux baleiniers sud-africains armés jusqu'aux dents qui retournent au repos à Alexandrie.

Au large, pendant la nuit suivante, se succèdent les assauts des avions torpilleurs qui éclairent le convoi au moyen de fusées parachutes et lancent leurs attaques au

ras de l'eau de tous les points de l'horizon sur les navires des convois qui se détachent en ombres chinoises. Les escorteurs tirant au jugé, essaient de tendre un barrage autour du convoi, c'est miracle qu'ils ne se canonent pas à bout portant. Mais plusieurs navires sont touchés : à l'arrière, le baleinier « Santra » atteint par une torpille saute avec toutes ses grenades et ses munitions dans un splendide feu d'artifice. Enfin, aux premières lueurs du jour, la R.A.F. arrive à la rescousse, les escorteurs comptent les manquants, font serrer les rangs et rallier les trainards, et trois jours plus tard le convoi rentre à Alexandrie sans autre incident, ayant accompli sa dure mission. Le « Vikings » peut être fier d'avoir reçu le baptême du feu en de telles circonstances, il s'y est bien comporté suivant les meilleures traditions de la Marine Française.

Rentré à Beyrouth en février, il exécute ensuite de nombreuses missions d'escorte entre Famagouste, Alexandrie, Port-Saïd Haïfa et le Golfe d'Alexandrette, le secteur est encore calme, mais à plusieurs reprises la sonnerie du poste de combat retentit pour des alertes qui heureusement ne se développent pas en véritables attaques. Au début d'avril, le lieutenant de vaisseau Touchaleaume, atteint d'une sinusite aiguë qui l'aveugle, est contraint de débarquer temporairement. Le lieutenant de vaisseau Reboul, de la base de Beyrouth, prend alors le commandement au pied levé. Au cours de ses deux dernières semaines d'existence, le « Vi-

kings », seul escorteur disponible de la zone du Levant, ne touche guère terre que pour se ravitailler, exécute sept missions d'escorte, coule plusieurs mines dérivantes à la mitrailleuse et ramène à la remorque à Beyrouth une M.T.B. anglaise en difficultés.

Le 16 avril, il entre pour la dernière fois à Haïfa pour prendre des ordres et escorter jusqu'à Tripoli le pétrolier « Caspia » chargé de 12.000 tonnes d'essence d'aviation. « Il y a lieu de penser, signale la Royal Navy », que des sous-marins ennemis ont fait leur apparition dans la région ». A la tombée de la nuit, le petit convoi se trouve au large de Sidon, le « Vikings » zigzague autour du « Caspia », l'équipage est aux postes de veille, l'Asdic fouille la mer systématiquement, lorsque soudain, vers 21 h 40, une explosion formidable secoue le navire, qui prend aussitôt une gîte de 30° sur bâbord, l'avant s'immerge presque immédiatement pendant que l'arrière sort de l'eau. L'explosion a surpris dans son sommeil la bordée de repos. Seuls quelques hommes réussissent à se grouper autour du commandant sur le flanc tribord déjà presque horizontal, d'autres ont été projetés à l'eau. Le commandant ordonne « sautez » et, quelques secondes plus tard, le « Vikings » bascule et s'enfonce sans créer de remous ; heureusement, son arrière est à la verticale, l'hélice continue doucement à tourner. A ce moment les survivants qui pataugent dans une nappe de mazout et qui se cherchent dans la nuit, entendent un bruit de moteur, c'est le sous-marin qui approche en surface. Chacun fait silence et aperçoit au ras de l'eau sa silhouette, il stoppe ses moteurs tout près, puis, après de longues minutes, s'éloigne. Trois quarts d'heure plus tard une flamme gigantesque illumine le ciel, c'est le « Caspia » qui vient d'être torpillé à son tour, il flambe comme une torche, ses tanks explosent l'un après l'autre, il va demeurer visible toute la nuit.

L'enseigne de vaisseau Courtois, excellent nageur, réussit à grouper seize survivants sur le seul radeau qui a pu être mis à l'eau, après quoi il annonce qu'il va tenter de gagner la terre à la nage. Un marin est volontaire pour le suivre, mais ses forces le trahiront en route et, seul, Courtois sera repêché près de la côte après avoir nagé neuf heures consécutives. Le radeau fut retrouvé par une vedette de Sidon vers sept heures du matin avec quinze occupants.

Soutenus et encouragés par l'enseigne de vaisseau Santarelli, qui se trouve avec eux, ils avaient pagayé toute la nuit et parcouru 12 milles en direction de la côte. Enfin, vers neuf heures du matin, une M.T.B. retrouva le commandant, transi de froid et épuisé, accroupi à un caillebotis et, non loin de là, le chien du bord qui s'était maintenu le museau et les pattes hors de l'eau sur un aviron.

Telle est l'histoire du patrouilleur « Vikings » des Forces Navales Françaises Libres, qui n'avait pas renoncé à la lutte et qui repose par cent brasses de fond avec ses quarante et un marins au large des côtes du Levant, témoins depuis tant de siècles des sacrifices et des gloires de la France éternelle.



Exercice en Méditerranée orientale, février 1942 : de dos, le SM fusilier Basquin, capitaine d'armes disparu le 16 avril 1942.