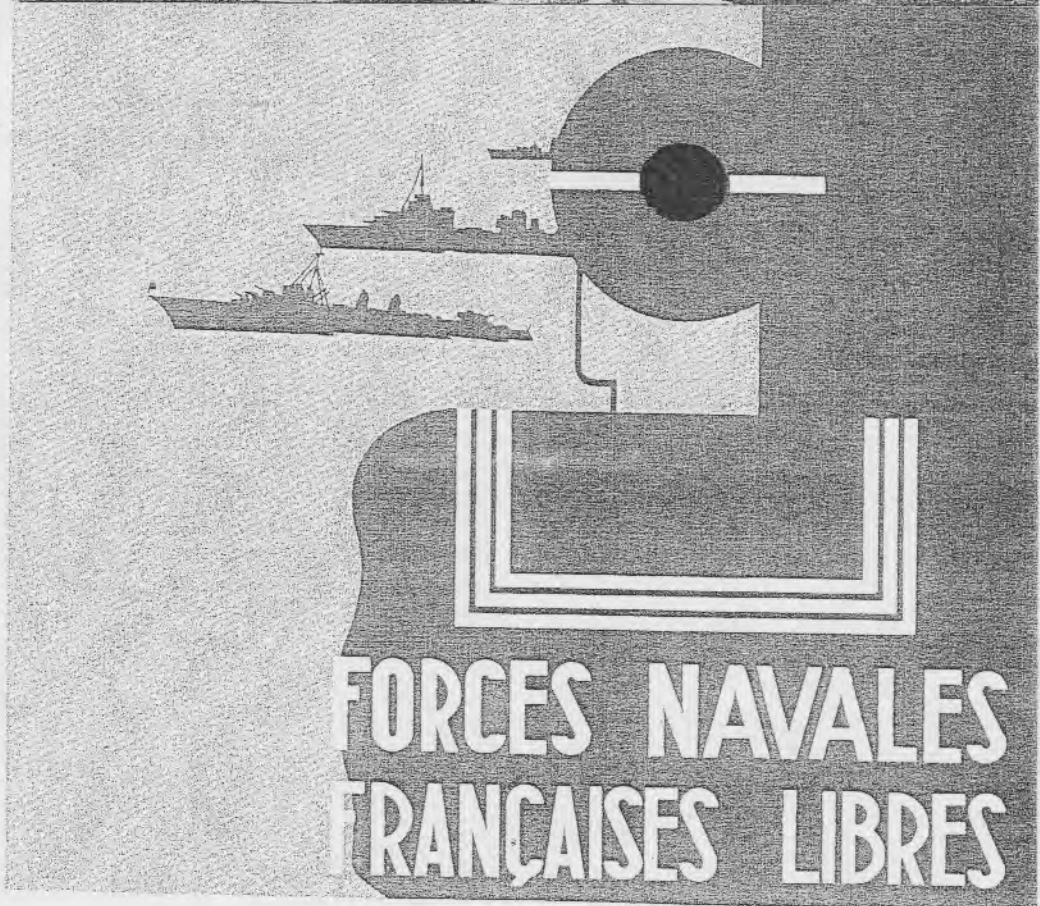
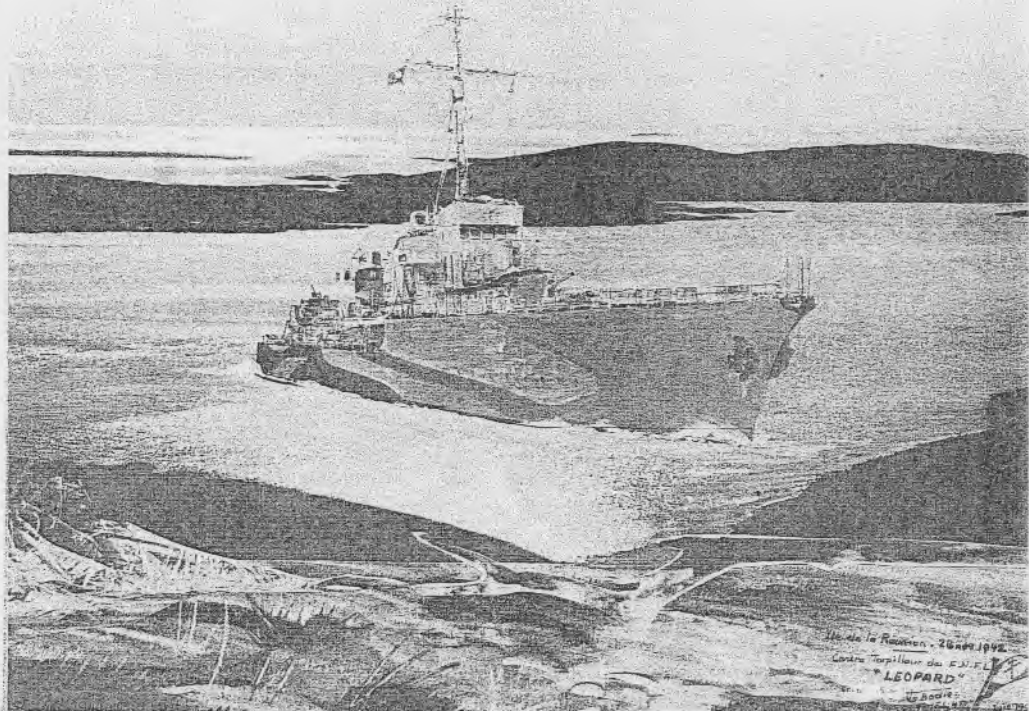


# Le contre-torpilleur Léopard

par André-Reiné Bodié



FORCES NAVALES  
FRANÇAISES LIBRES

André-Reine BODIÉ

Directeur Territorial de classe exceptionnelle

Secrétaire Général Adjoint Honoraire  
de la Ville de Créteil (94)

Vice-Président de la Section Loire-Atlantique  
de l'Association des FORCES NAVALES FRANÇAISES LIBRES

Délégué Départemental « Vendée »

85190 LA GENÉTOUZE

7, rue Saint-Michel

Tél. : 51.34.84.38

---

Contre-torpilleur "LEOPARD" (classe "JAGUAR")  
sur cale 1926 - en service 1926-27

---

Fiche Technique

Cette tranche de CT 3 tuyaux (1 petit et 2 plus gros)  
comprenait 6 unités

JAGUAR - PANTHERE - LEOPARD - CHACAL - TIGRE - LYNX

d'un déplacement de 2950 t. pleine charge.

Longueur : 126 m,80

Largeur : 11 m,40

tdm : 5 m,30

Puissance 55.000 cv - vitesse 35 n,5

Machines : turbines à engrenages 1,4 Rateau Bretagne  
2 hélices - chaudières : 5 Guyot du Temple  
timb. à 18 K.

mazout 540 t.

Rayon d'action : 3.300 M à 13 n.

2.900 M à 16 n.

Effectif : 8 officiers - 196 hommes

Armement : IV 130 - VIII mt 13 A.A. (11x4) VI Torpilles 550

Leur destinée

A la déclaration de guerre en septembre 1939, tous ces bâtiments  
manifestaient une certaine fatigue ; leur vitesse était tombée de  
34 à 30 noeuds.

Pour certains, l'armement avait subi une première modification :  
la pièce de 130 n° 3 et les 2 canons de 75 AA avaient été remplacés  
par 8 mitrailleuses de 13,2.

Sur les 6 bâtiments de la série, 5 disparurent au cours des hosti-  
lités : le JAGUAR et le CHACAL lors des opérations d'évacuation de  
Dunkerque en 1940.

Le JAGUAR fut torpillé devant Dunkerque dans la nuit du 22 au 23 mai. Le CHACAL succomba sous le feu des avions ennemis et, dérivant, tomba sous les obus des batteries allemandes installées sur le promontoire d'Alprech. Le Commandant Etienne ordonna l'évacuation.

La PANTHERE et le LYNX, relevés par les italiens après le sabordage de la flotte à Toulon le 27 novembre 1942, furent détruits à La Spézia en septembre 1943 (armistice italien).

Le TIGRE, désarmé à Toulon en septembre 1940, fut sabordé le 27 novembre 1942 - remorqué en Italie - réarmé par les italiens, il fut restitué à Bizerte le 28.10.1943. Réparé à ORAN et modernisé sur les plans du LEOPARD modifié en 1942, il reprit sa place au sein de la Marine Nationale et participa aux opérations navales de Corse. Condamné le 4 janvier 1954.

Quant au LEOPARD, seul rescapé de la 4<sup>ème</sup> DT, affecté aux opérations "Mer du Nord", il eut une histoire agitée avant de se perdre devant Driana dans la nuit du 26 au 27 mai 1943.

C'est l'histoire de ce valeureux contre-torpilleur qui, aujourd'hui, vous est contée.

A l'aube du 10 mai 1940, tomba la nouvelle de l'attaque allemande. Celle-ci est générale et embrase un front continu de la Hollande à l'Alsace.

L'Amirauté Française n'est pas surprise et la marine est prête à remplir sa mission.

Il est déjà prévu depuis un certain temps de se porter au secours des armées belge et hollandaise.

La Bataille de France commence.

L'Amiral ABRIAL dispose de la 11<sup>ème</sup> Division de torpilleurs (Corde-lière, Incomprise et Branlebas), de la 14<sup>ème</sup> Division (Melpomène, Flore, Bouclier), du 1<sup>er</sup> Groupe de patrouilleurs à 3 escadrilles, du 1<sup>er</sup> Groupe de chasseurs, des avisos Diligente et Amiens et du mouilleur de mines Pollux. A ces forces vinrent s'ajouter bientôt la 2<sup>ème</sup> Division de torpilleurs (Foudroyant, Frondeur, Adroit) et à partir du 10 mai les torpilleurs Cyclone et Sirocco.

La guerre s'accélère et désormais tout ira très vite, beaucoup trop vite.

L'activité de la Luftwaffe se manifeste à partir du 10 mai sur Boulogne et ses environs et le 19 la situation se révéla extrêmement grave.

Les ordres de l'Amirauté disaient qu'il fallait tenir les ports "tant qu'ils seraient couverts par une armée alliée", puis les évacuer en effectuant le maximum de destructions "si aucune armée ne les couvrait plus".

A Boulogne une panique provoqua la première évacuation. De Dunkerque l'Amiral Abrial fit aussitôt partir pour ce port son chef d'E.M. en vue de reprendre la défense en mains.





fin Août 1940 - Portsmouth, la contre torpilleur "LEOPARD" et l'escort  
 "SAVORGNAN de BRAZZA" sont réarmés par les F.N.F.L

L. Kullé

L'encerclement de la ville fut un fait accompli au cours de la nuit du 22 au 23 mai et les allemands occupèrent le terrain d'aviation d'Alprecht, puis s'emparèrent du Fort de la Crèche mais ils se trouvèrent sous le feu des unités de la flotte qui croisait au large de Boulogne, sous les ordres du Capitaine de Vaisseau Urvoy de Portzamparc et qui constituait la 2ème flotille de torpilleurs.

Nous y retrouvons la 2ème Division de C.T. avec le CHACAL et notre LEOPARD.

Au début de la matinée du 24 mai, le C.T. CHACAL, atteint de deux bombes, sombra non loin des jetées avec de lourdes pertes. D'autres bâtiments avaient des avaries plus ou moins sérieuses. Les derniers obus furent lancés par le LEOPARD sur Alprecht, sur Capécure, sur la colonne de la Grande armée. A midi, le 24, les bâtiments de la flotille, encore au large, mettaient le cap sur Cherbourg.

Le 25, toute résistance s'avérant désormais sans objet, l'offre de reddition proposée par les allemands, fut acceptée. Les défenseurs de la citadelle reçurent les honneurs de la guerre.

Calais était tombée le 23, nous nous acheminons aux opérations de Dunkerque.

On a tout dit, tout écrit sur l'improvisation du rembarquement. Ce fut un miracle - le mot est exact.

Nous y retrouvons la 2ème Flotille avec son Commandant-Savorgnan de Brazza - Epervier - LEOPARD - 7 torpilleurs de 1500 tonnes et nos 6 torpilleurs légers de 600 tonnes.

Cherbourg tombait à son tour le 19 juin à 14 heures. Le Préfet Maritime, qui avait fait tout ce qu'il pouvait, déposa les armes.

Le vieux cuirassé COURRET et les bâtiments du groupe LEOPARD rallièrent l'Angleterre.

Saisi par les britanniques, sur ordre de Churchill, le 3 juillet 1940 (opération "Catapult") avec tous les navires présents en Grande-Bretagne, le C.T. LEOPARD ne devait pas rester longtemps sous contrôle britannique.

A la suite de l'accord Churchill-de Gaulle autorisant la création d'une "Force Française Libre", les Forces Navales Françaises Libres, sous l'impulsion de l'Amiral MUSELIER, voyaient le jour.

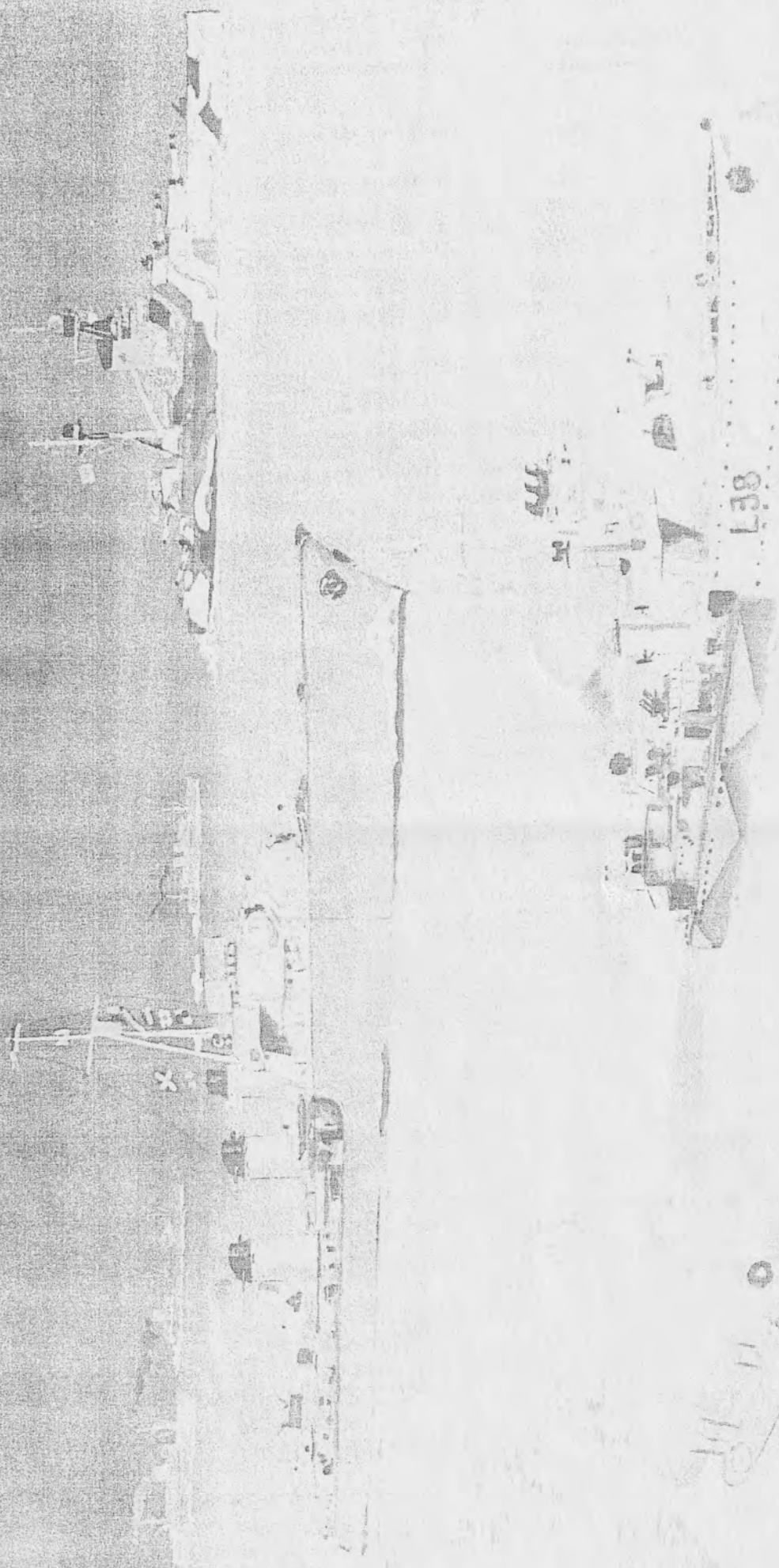
Le C.T. LEOPARD fut officiellement rétrocédé aux FNFL le 31 août 1940 et prit armement pour compter du 3 septembre. A sa proue flotte gaillardement le Pavillon de Beupré à Croix de Lorraine

De son ancien équipage, seuls quelques officiers-mariniers et marins optèrent pour la France Libre et un seul officier l'E.V. LE BOURGEOIS qui se distingua dans les campagnes menées par le 1er Régiment de Fusiliers-marins.

Son premier Commandant désigné fut le C.C. RICHARD (EVENOU). Il en fut également le dernier.







Handwritten notes in the bottom right corner of the page, including the number '11' and some illegible scribbles.

mars / avril 1941 en convoi avec le C.T. "LEOPARD" des F.N.F.L.

andré

Le réarmement du contre-torpilleur fut mené à bien jusqu'en novembre 1940, date de la fin des travaux.

Son artillerie fut renforcée par l'installation d'une pièce de 102 à la place de l'ancienne pièce III de 130 enlevée au cours de l'hiver 39/40. Enlèvement du mât arrière, édification d'une plateforme pour un Pom Pom double, de 5 affûts d'obusiers de 20 m/m et d'une mitrailleuse Browning, complétèrent les modifications.

Les essais furent effectués à partir du 20 novembre à Portsmouth et se révélèrent satisfaisants dans l'ensemble (atteint la vitesse de 31 noeuds contre 35,5 à la construction en 1927).

Le 23 novembre 1940, notre LEOPARD appareille pour Plymouth avant de gagner la base de Greenock où il est affecté au 11ème groupe d'escorte dans la Clyde.

Peu après son arrivée, il fut pris dans une violente tempête dans la nuit du 6 au 7 décembre 1940 qui lui causa de sérieuses avaries provenant de navires chassant sur leurs ancres et l'abordant.

Son bord arraché sur plusieurs mètres, le contre-torpilleur fut réparé à Glasgow dans le courant de décembre et put reprendre la mer et ses missions dès le 11 janvier 1941, pour se joindre, en baie de Rothesay, à l'escorte d'un convoi.

Cette première mission sous pavillon à Croix de Lorraine se termina le 15 à Gourock. Le LEOPARD rencontra sur le chemin du retour une mer très dure (tempête de nord-est halant à l'est) qui l'obligea à diminuer de vitesse.

Au début de 1941, les difficultés de la bataille de l'Atlantique commençaient à se faire durement sentir. Les lourdes pertes en navires marchands subies en 1940 (les U.boats allemands avaient coulé à eux seuls 2.186.158 tonnes) avaient été couvertes en partie par la mobilisation de la marine marchande, mais à partir de 1941, il n'y eut plus la moindre possibilité de les compenser de cette façon.

Au cours d'une seconde mission prévue pour le 20 janvier le LEOPARD parti de Greenock devait mouiller sur la rade de Campbeltown très encombrée. Parvenu sur les lieux par un très fort coup de vent d'Est (force 10 avec rafales force 12) il attendit vainement qu'on lui signala un point de mouillage. Là encore, de nombreuses avaries et notamment une ancre qui ne crocha pas, étant tombée sur un corps dur, ce qui eut pour effet de tordre la verge de 45° environ. Elle fut remplacée à Greenock par une ancre anglaise.

A cours de cette même tempête, le CHEVREUIL et LE TRIOMPHANT s'étaient fait des avaries de coque nécessitant un passage au bassin. Par contre, les dommages du LEOPARD, très superficiels, ne l'empêchaient pas de prendre la mer.

Sa troisième mission en Atlantique nord fut marquée par de violentes attaques menées par une dizaine de sous-marins allemands et deux ou trois sous-marins italiens qui se déroulèrent à l'ouest des Hébrides dans les parages du 20° méridien.

Le 24 février 1941 au matin il recueillit 39 survivants du cargo "Waynagate" torpillé quelques heures plus tôt.

Peu après, le LEOPARD aperçut un sous-marin en surface se détachant nettement sur l'horizon - distance télémétrée 20.600 mètres. Il mit le cap sur ce dernier qui plongea et disparu complètement au relèvement.

A 11 heures, l'asdic donnait un contact ferme droit devant à 1700 mèt. Le bâtiment exécuta une série de grenadages, renforcés par l'action du destroyer HMS "Cherchill".

A 12 heures 51, le LEOPARD reprend le contact et attaque à deux reprises et largue un chapelet de 7 grenades réglées à 100 mètres. L'Uboot ne semble plus manoeuvrer. Une pièce de bois et une large tâche d'huile accompagnée de bulles d'air sont visibles en surface.

Le chef des destroyers - Captain D - des "Western Approaches" fit le rapport suivant au sujet de cette attaque, tout en regrettant que le "Churchill" commandant supérieur sur place, pressé par son rendez-vous impératif avec le convoi TC 9 n'eut pas laissé le LEOPARD continuer ses attaques au moins jusqu'à la nuit et déclara que ces attaques avaient été remarquablement conduites :

"Il est considéré que le commandant a admirablement manoeuvré son bâtiment pendant la chasse, et d'après les informations détaillées qu'il a données, de même que les témoignages recueillis sur le moment, il apparait possible que le sous-marin ait été détruit". Signé Captain D.K. BAIN.

Au mois de mars, le LEOPARD rallie le convoi W 57 devant Londonderry. Courant avril il escorte plusieurs convois de troupes vers l'Islande en compagnie des HMS "Resolution" et "Legion" et des destroyers polonais PJORUN et GARLAND.

Enfin, toujours en la compagnie des bâtiments mentionnés il escorte vers le Canada le croiseur auxiliaire DERBYSHIRE.

De retour à Hvalfjord, le LEOPARD a dû marcher 15 à 17 noeuds contre une mer très dure (creux de 8 à 10 mètres). Il a beaucoup fatigué. 3 chaudières sur 5 sont hors de service et les 2 autres incertaines. Sa vitesse maximum est limitée à 17 noeuds.

En conséquence, après quelques jours d'opérations dans les eaux islandaises, le LEOPARD est joint au convoi HX 120 avec lequel il appareille de Reykjavik le 24 avril pour rentrer au Royaume Uni.

Arrivé à Sacpa Flow le 29 et à Grimsby le 1er mai 1941 pour grand carénage, il est dirigé sur les chantiers de Hull, les premiers examens ayant montré la nécessité de travaux très importants sur les chaudières. Son arrivée sera marquée par de violents bombardements où les vagues de bombardiers allemands se succédèrent des heures durant. Il restera indisponible (par suite d'une pénurie de matériel de rechange et d'ouvriers qualifiés) jusqu'au ... 5 mai 1942.

Le CT LEOPARD prend alors son nouveau "look de guerre" : deux cheminées (la chaudière I et la cheminée ont été débarquées allégeant la silhouette du navire) et camouflage astucieux où se mêlangent le noir, le vert foncé et le bleu horizon.



Son rayon d'action passa de 3000 à 4200 nautiques à 13 noeuds. Sa DCA fut remaniée et comporta désormais 5 Pom Pom doubles de 37, 7 oerlikons de 20 m/m, 2 mitrailleuses de 13 et 4 de 8. Il reçut encore 4 mortiers ASM Thornycroft.

Au cours de ses essais il atteignit 31,5 noeuds sur les bases de la Clyde, jusqu'à la fin de sa carrière, il fut possible de réaliser couramment une vitesse de 30 noeuds. D'après son commandant, notre C.T. conserva jusqu'au bout des machines à "toute épreuve" alors que les auxiliaires, les ventilateurs, les pompes à combustible donnèrent du "fil à retordre", ainsi que le cablage électrique qui était "tout à fait à bout de bord". Convient-il de rappeler que ce bâtiment datait de 1926.

Le 7 mai 1942 le LEOPARD quitta Hull pour se rendre dans la Clyde où il séjourna pour exercices jusqu'à la fin juin. A cette date, l'effectif était passé de 240 à 324 hommes pour armer le radar, l'asdic, le nouvel armement anti-aérien et anti sous-marin.

Le 29 juin le LEOPARD partant en campagne reçoit comme instruction :

"En cas de rencontre avec des bâtiments de Vichy, vous vous efforcerez d'éviter un engagement ; cependant si par surprise ou à la suite de circonstances imprévues vous vous trouviez attaqués par un tel bâtiment, vous n'hésitez pas à riposter de toutes vos armes".

En 1941, les pertes en navires marchands furent lourdes. A eux seuls, les sous-marins allemands coulèrent 432 bateaux représentant 2.171.754 tonnes, tandis que les avions revendiquaient pour leur part 371 succès soit 1.017.422 tonnes.

De leur côté, les "corsaires" envoyèrent par le fond au cours de cette même année 84 navires marchands (428.350 tonnes), tandis que 111 autres (230.842 tonnes) sautaient sur les champs de mines mouillées à proximité des côtes britanniques.

Au total, le chiffre des pertes pour 1941 s'élève à 1299 bâtiments (4.328.558 tonnes) ce qui dépassait de beaucoup les possibilités de constructions alliées.

Le 1er juillet 1942, le LEOPARD quitta l'Angleterre pour aller en principe rejoindre dans le Pacifique LE TRIOMPHANT avec lequel il devait former la 1ère Division de C.T. sous les ordres du Capitaine de Vaisseau ORTOLI.

Appareillé de Greenock le 1er juillet, le LEOPARD se joignit le 2 à Moville Bay, à l'escorte du convoi OS 33 à destination de Freetown (HMS PELICAN chef d'escorte, LOWESTOFT, TOTHER, SPEY et l'avisos FNFL Commandant DUBOC.

Parvenu à la latitude de Madère, le convoi tomba sur une meute d'une demi-douzaine de sous-marins allemands "Groupe HAI" parmi lesquels se trouvaient notamment les U-Boots U116 - U 201 - U 582 et U 136.

Le LEOPARD dut lâcher sa remorque et interrompre son ravitaillement qu'il venait de commencer avec le pétrolier "LAURELWOOD".

Dégagé du pétrolier, le LEOPARD mit à 26 noeuds et rejoignit HMS SPEY qui venait de prendre en chasse un sous-marin.

Le contact asdic signalant la présence de nombreux submersibles, plusieurs packs de grenades furent lâchés au cours de six attaques successives. Il fut constaté la remontée en surface d'une bouée de sauvetage brisée, de débris et de morceaux de bois. Le PELICAN prit la suite de l'attaque et le LEOPARD dut quitter le SPEY pour rejoindre le convoi.

Le journal de la Seekriegsleitung note à la date du 12 juillet que l'U 136 du "Groupe Hai" n'avait pas envoyé son point comme on le lui demandait, et sa destruction fut officiellement attribuée par la suite aux attaques conjuguées du PELICAN, du SPEY et du "LEOPARD". Ce dernier retrouva le convoi à 20 h.55. Moins de trois heures plus tard, une forte explosion signalait le torpillage du cargo CORTONA qui avait quitté le convoi le matin même pour faire route isolément vers le Brésil et qui venait de se faire torpiller par l'U 116 ou l'U 201 (l'un et l'autre revendiquent ce succès). Je me souviens encore de cette boule de feu embrasant l'horizon dans une nuit très noire, sans lune ni étoile visible.

Le LEOPARD mit aux postes de combat, retrouva tard dans la nuit contact avec le sous-marin et fonça sur lui. Et ce fut le drame.

Alors qu'il se trouvait en pleine giration à 12 noeuds, on vit brusquement s'allumer un feu vert à 150 mètres par deux quarts babord. C'était le sloop HMS LOWESTOFT qui, n'ayant pas reçu le signal d'abattée, était resté à son poste initial sur l'écran. Vingt trois secondes plus tard, le LEOPARD abordait le LOWESTOFT sous un angle approximatif de 80° par le travers tribord. Notre CT eut seulement son étrave enfoncée et déchirée, tandis que le sloop était gravement endommagé.

Dans cette action, le sloop, chaufferie avant envahie et la machine hors de service, se vit sur le point de couler et, malgré une forte houle de nord-est, le LEOPARD vint l'accoster pour lui prendre ses blessés et 70 hommes de son équipage. Après quoi, il entreprit de lui donner la remorque, bien que sans grand espoir, au début du moins, de mener à bien ce sauvetage.

Contrairement à ses appréhensions, le LOWESTOFT put se maintenir à flots et le remorquage se fit à 5,5 noeuds ..... ce bâtiment fut sauvé, remorqué à Gibraltar et réparé.

Le LEOPARD remît sommairement en état ses avaries à Punta Delgada où il se présenta comme HMS LEOPARD sous pavillon de guerre britannique. Il n'y eut aucune difficulté de ce côté et les autorités portugaises facilitèrent les choses de leur mieux et le 24 juillet, isolément à 16 noeuds, le CT mit le cap sur Freetown avant de repartir sur Bathurst (Gambie britannique) où il arriva le 1er août.

De là, il fit route sur Douala et Pointe-Noire avant de rejoindre l'Afrique du sud en convoi pour Simonstown. Arrivé le 3 septembre,

les réparations définitives furent effectuées jusqu'au 25 septembre, puis à Capetown où il resta en cale sèche du 4 octobre au 2 novembre 1942.

Le 20, le LEOPARD va alors exécuter sa véritable mission qui est le ralliement de la Réunion projeté depuis plusieurs mois et retardé par les conséquences de son abordage.

Il sera seul car l'avis FNFL Cdt DUBOC fut victime d'un sérieux accident déterminé par l'explosion d'un bouilleur babord entraînant l'incendie du compartiment du groupe électrogène. Il restera immobilisé au Cap jusqu'à la fin du mois de janvier 1943 pour réparations.

Au printemps 1942, le gouvernement britannique, alarmé par l'offensive japonaise en Malaisie et en Birmanie, redoute une poussée de l'adversaire à travers l'Océan Indien et en particulier en direction de Madagascar. De mai à septembre, la grande île est investie par d'importantes forces britanniques et à la fin de l'année toute l'Administration était remise à la France Libre.

Dans cette région du monde, seule l'île de LA REUNION demeurait encore sous l'autorité du gouvernement de Vichy.

Le CT LEOPARD fut chargé de mener à bien les opérations de ralliement de l'île. Dans cette intention, une compagnie de débarquement est formée et entraînée à terre en Afrique du sud. Elle comprend 80 hommes bien armés soumis pendant deux mois à un entraînement intensif. Pour ceux d'entre nous qui en faisons partie, "nous en avons bavé", notamment par des exercices successifs de débarquement sur les côtes de la presqu'île du Cap dans des conditions difficiles.

Le débarquement a lieu sans difficultés dans la nuit du 27 au 28 novembre. Le 30, la résistance de l'île prend fin et l'île se rallie officiellement à la cause des Alliés sous l'égide de la France Combattante. Il y aura deux morts à déplorer, dont M. Decugis directeur des Travaux Publics et du Port des Galets atteint par erreur, alors que le tir était dirigé contre l'E.V. MOREAU du LEOPARD.

Le bâtiment séjourne en décembre, tant à la Réunion qu'à Port Louis de Maurice, d'où il est expédié le 20 décembre à Mombassa aux ordres du Général Legentilhomme, nommé Haut-Commissaire de la France Libre pour les possessions de l'Océan Indien.

En 1942, les pertes alliées furent encore plus élevées : 1664 bâtiments pour 7.790.697 tonnes.

Le nombre des U Boots passa de 91 en janvier 1942 à 196 en octobre pour atteindre 212 à la fin de l'année et enfin un maximum de 240 en avril 1943. Et bien qu'en 1942, 87 sous-marins allemands soient allés au fond, l'augmentation de la production compensa largement ces pertes.





Contre-Torpilleur "LEOPARD" (C.F. Richard) armé par les FNEL le 03.09.1940  
en route de Diégo-Suarez (Madagascar) - Mars 1943 -

10016

De janvier à mars 1943, le LEOPARD effectue des traversées entre La REUNION, MAURICE et MADAGASCAR.

Le 13 mars 1943 il entre en petit carénage à Diego Suarez où il refait le plein de ses soutes à munitions d'où il appareille le 24 avril pour Djibouti et Alexandrie où il parvient le 12 mai, au moment de la capitulation des Forces de l'Axe en Tunisie.

La Force X est au mouillage, toujours fidèle à Vichy. Non moins fidèle et respectueux des usages et règlements en vigueur, l'équipage du LEOPARD, en tenue n° 1 est au poste de bande pour rendre les honneurs à ces bâtiments français figés sous la tutelle de l'Amiral Godfroy - ..... - n'a pas obtenu de réponse à son salut. Sans commentaires.

Envoyé à Malte quelques jours plus tard, il en repart le 24 mai, escortant avec l'australien HURWOTH, le grec ADRIAS et les anglais CROOME et SHORE HAM, un convoi de trois pétroliers et de deux cargos à destination d'Alexandrie.

Dans la nuit du 26 au 27, le convoi, qui suivait une route parallèle à la côte africaine à 20 milles dans le nord, dû manoeuvrer plusieurs fois au cours de la nuit pour éviter des attaques d'avions et de sous-marins.

Il en résulta pour l'ensemble du convoi une forte erreur en latitude et au petit jour le LEOPARD, qui était le plus au sud du dispositif d'escorte ASM, s'échoua en bordure de la lagune de Driana, à une trentaine de milles au nord-nord-est de Benghazi et à une vingtaine de mètres seulement de la côte, par une forte houle.

Sa coque défoncée à tribord, une machine et une chaufferie envahies, le LEOPARD reçut l'assistance du CROOME qui demeura avec lui sur les lieux.

Une partie de l'équipage fut hébergée à Benghazi, le reste demeurant à bord, avec le Commandant, pour tenter le renflouement du bâtiment avec le concours d'un remorqueur. Malgré tous ses efforts, le remorqueur ne réussit qu'à déplacer le LEOPARD de six pieds sur l'arrière, mais non à franchir le banc de sable mou qui s'était constitué sur l'arrière et sur le flanc du bâtiment, alourdi d'environ 1000 tonnes d'eau.

Le mauvais temps ne fit qu'augmenter la hauteur de ce banc de sable qui, le 3 juin, s'avérait à 10 pieds au-dessus du fond. Le LEOPARD gisait, parallèle à la côte avec un gîte de 17°. Pourtant, à la date du 16 juin, les brèches ayant été colmatées et le bâtiment asséché, on espérait encore le déséchouer. Il fallut y renoncer trois jours plus tard, le torpilleur s'étant cassé en deux sous l'effet de la houle.

Le 1er juillet, le gîte atteignait 26 degrés. La "fortune de mer" mettait ainsi un terme à la carrière du LEOPARD.

Son équipage fut dirigé sur Alexandrie, puis sur Beyrouth. Pourtant rien n'est encore achevé, et ces "hors la loi" qui se sont tant dévoués et sacrifiés lorsqu'ils représentaient la France Combattante, n'en resteront pas là, ils continueront aux côtés de ceux qui, hier, n'attendaient que leur succès pour rallier le combat et, lorsque la victoire fut acquise, leurs rangs se grossirent encore de tous les embusqués et des profiteurs de la "dernière heure"

°   °

En novembre 1943, ordre est donné pour une grande partie de l'équipage du LEOPARD de rejoindre l'Angleterre au nom de l'escorteur X en construction aux USA.

Le paquebot "EL MANZORA" en transit à Alexandrie mis ses salons et appartements à disposition de cet équipage .... pour accomplir une croisière touristique qui le mena, incorporé dans un convoi, de Méditerranée en Atlantique pour atteindre sans encombre Southampton en Angleterre.

Là, l'attente fut de courte durée - un petit stage destiné à remonter le moral à la caserne Bir-Hacheim dont la fière devise "Ici, on ne mollit pas" séduit sur le champ nos voyageurs.

Quelques jours plus tard, dirigé sur Glasgow, notre équipe forte d'environ 150 hommes, embarquait sur le "Queen Elisabeth" pour une traversée en solitaire et sans histoire, par mer déchainée et temps de grisaille.

Noël 1943 fut passé en mer et le cinquième jour la Statue de la Liberté nous faisait un clin d'oeil côté New-York.

Acheminés sur la base de Norfolk, nous fîmes "nos classes" avant de découvrir, en finition aux chantiers navals de Philadelphie, notre destroyer d'escorte "LE TUNISIEN" - que son commandant désigné est le Capitaine de Corvette BURIN des ROSIERS, évadé de la Force X d'Alexandrie en septembre 1940, ancien Pacha de l'Aviso FNFL "Commandant Dominé".

°   °

Des nombreux convois escortés, des missions incertaines assumées, des jours et des nuits qui n'en finissent pas dans des conditions atmosphériques variant sans cesse et mettant à dure épreuve l'endurance des hommes et du bâtiment où la vie à bord était tout juste supportable d'un hémisphère à l'autre, le LEOPARD a brigué mers et océans.

De tout cela, ce livret vous aide à vivre les "temps forts" de ce



bâtiment sous forme de récit qui n'a d'autre objet que de perpétuer l'idéal de la France Libre et de rendre hommage à ses glorieux disparus.

André-Reiné BODIE

matelot torpilleur issu de l'Ecole de St-Mandrier - promotion 1938.39

Embarqué sur le torpilleur "L'INCOMPRISE" en 1940 (Flessingue, Warde, Beveland, Ostende, Dunkerque, Tancarville)

Rallié aux FNFL le 17 août 1940.

Successivement à bord du CT "LE TRIOMPHANT", CT "LEOPARD" et DE "LE TUNISIEN"

Démobilisé quartier-maître le 18 août 1945.

.  
.

Citations du CT "LEOPARD"

- citation à l'ordre de l'Armée de Mer - Réf. ordre n° 519 du 5.06.1940

"A, le 23 mai, sous les ordres du Capitaine de Frégate LOISEL, ravitaillé le port de Boulogne dans des conditions particulièrement périlleuses. A, le même jour, exécuté un grand nombre de tirs sur les colonnes et les positions ennemies".

- citation à l'ordre de l'Armée de mer - Réf. ordre n° 527 EMI - FNFL du 17.05.1941 -

"Sous la direction de son commandant, le Capitaine de Corvette RICHARD, a participé depuis le mois d'octobre, avec un entrain magnifique, à de nombreux convois dans l'Atlantique nord. Le 24 février 1941, a sauvé des rescapés d'un bâtiment anglais torpillé - a conduit avec beaucoup d'énergie et de science, cinq attaques successives à la grenade contre un sous-marin allemand qu'il a probablement coulé".

- citation à l'ordre du Corps d'Armée - Réf. ordre 296 EMG.3 du 18.11.1943

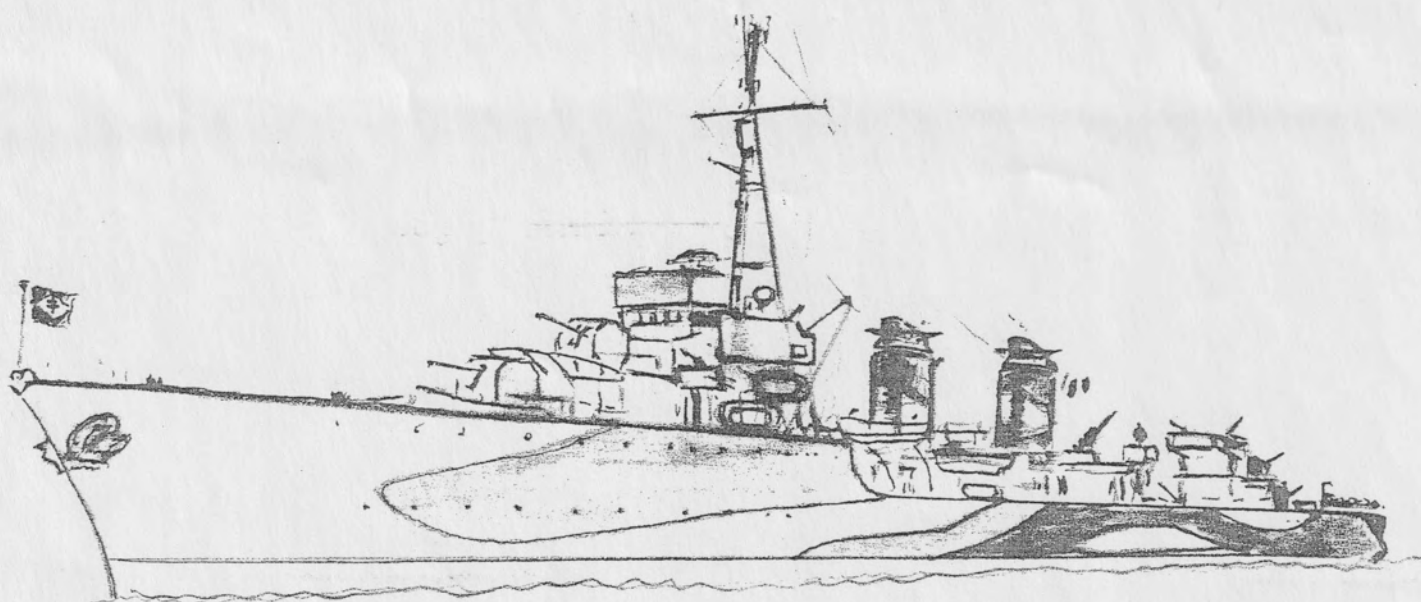
" Le 10 juillet 1942, sous le commandement du Capitaine de Frégate RICHARD, a attaqué à six reprises un sous-marin ennemi, l'a gravement endommagé et probablement détruit".

- Médaille de la RESISTANCE - Réf. : décret du 29 novembre 1946 - article 2 -  
- JO du 05.12.46 -

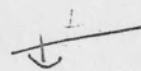
.  
.

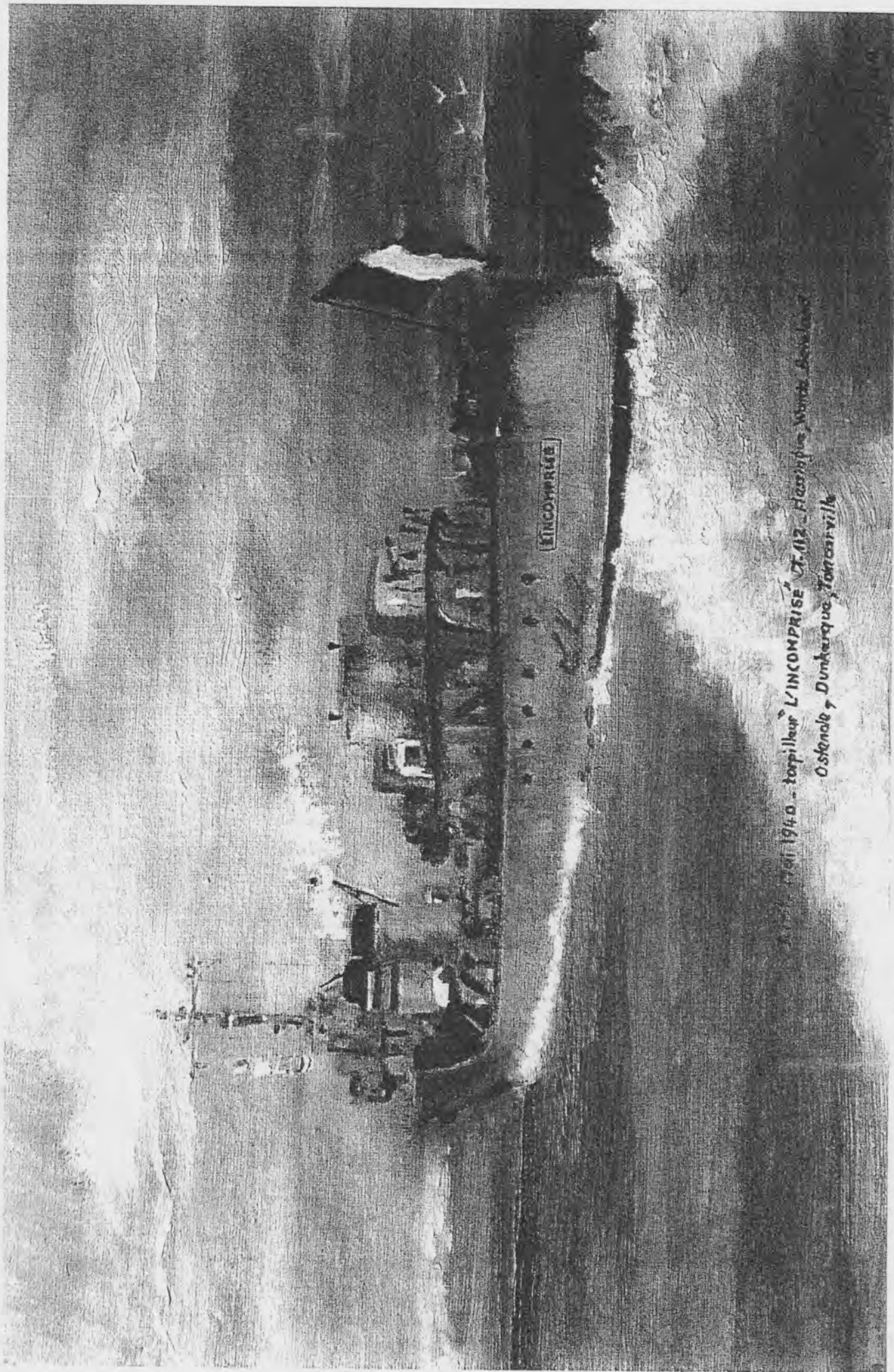
Références bibliographiques

- Historia hors série de novembre 1966
  - Chronique des FNFL (C.V. Santarelli)
- Historia magazine n° 53 de 1968
  - La Marine Française (Michel Bertrand)
- Sérial historique de la Marine :  
« Les bâtiments de surface FNFL 1968 »



CT "LEOPARD" (1942.40)

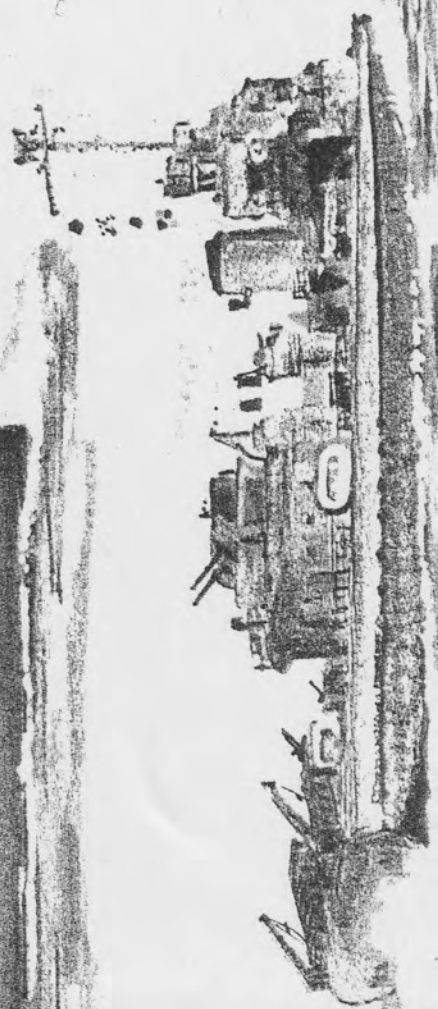
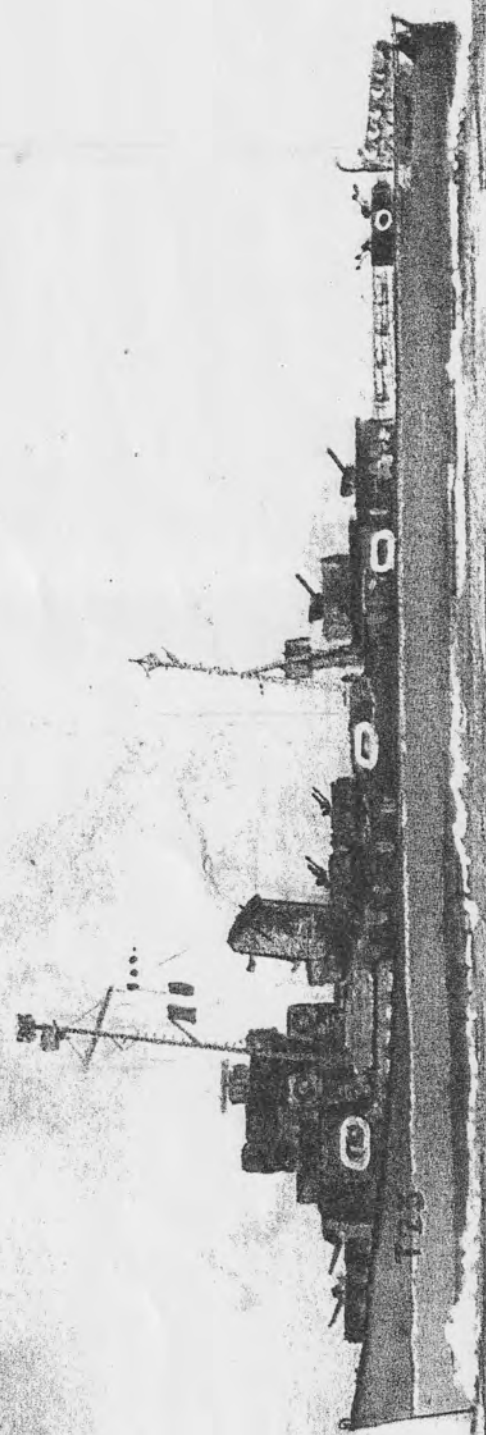
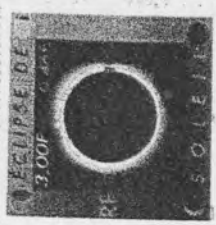




mai 1940 - torpilleur L'INCOMPRIS n° 117 - Flotte de la Manche - Brest  
Ostende - Dunkerque - Zeebrugghe

- huile sur toile -





15 août 1944 - la magie de la côte d'azur libérée, l'oviso " Cdt DOMINÉ " et le destroyer d'escorte "TUNISIEN" ..participent...

11 août 1999 - l'éclipse féerique recouvre les deux compères des F.N.F.L ... pour la plaisir

J. Bodin  
FNFL 40