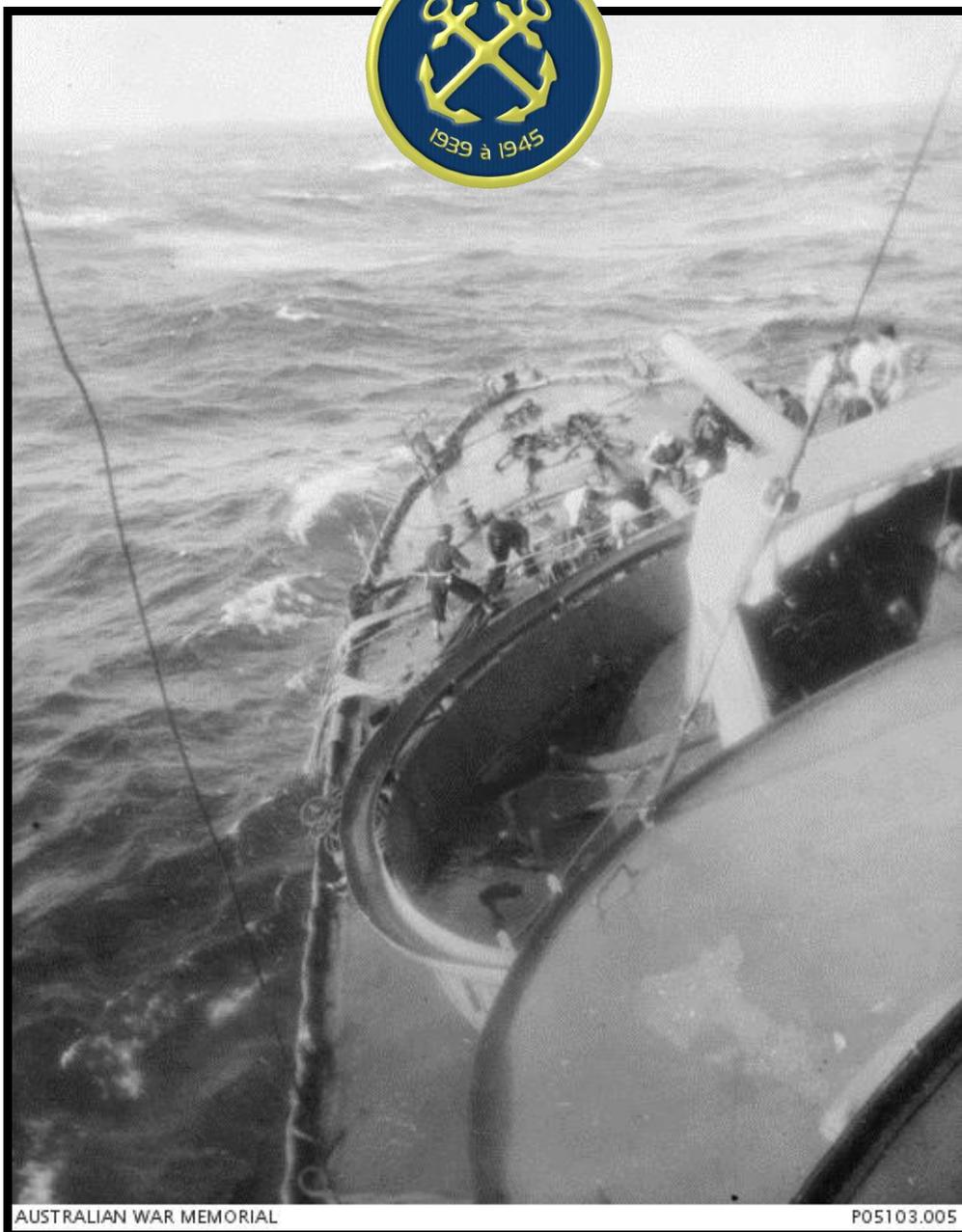


**Association ALAMER**  
<http://alamer.fr>



**« Traversée du "TRIOMPHANT"  
de FREEMANTLE à DIEGO-SUAREZ  
du 25 Novembre au 19 Décembre 1943 »**

Association ALAMER

<http://alamer.fr>

Contact : [president@alamer.fr](mailto:president@alamer.fr)

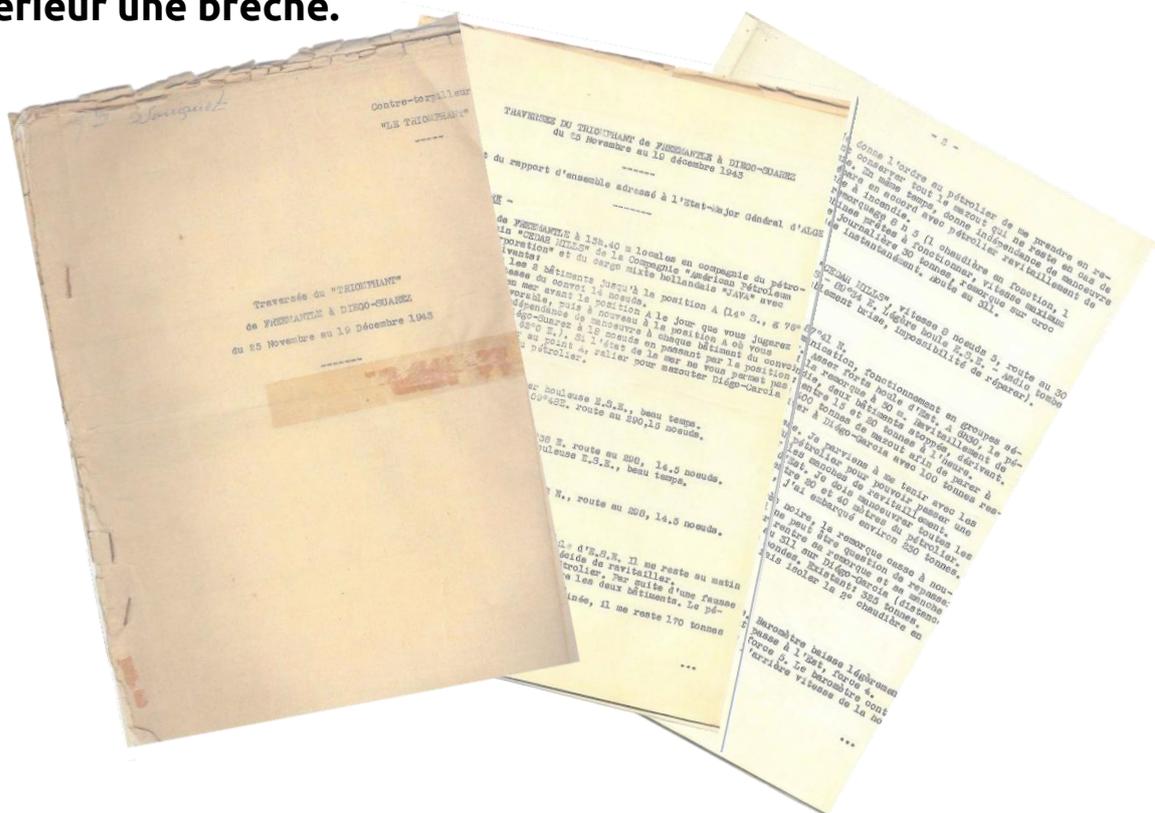


Objet : Contre-torpilleur LE TRIOMPHANT, extrait du rapport d'ensemble adressé à l'Etat-Major Général d'ALGER au sujet des événements lors de la traversée de Freemantle à Diégo-Suarez en novembre et décembre 1943.

Référence : P-42727-1

## « Traversée du "TRIOMPHANT" de FREEMANTLE à DIEGO-SUAREZ du 25 Novembre au 19 Décembre 1943 » - Fac-similé -

Contexte : Parti de Freemantle le 25 novembre 1943 à destination de Diégo-Suarez, le contre-torpilleur LE TRIOMPHANT est pris, le 2 décembre 1943, dans un cyclone. Ce compte-rendu, probablement rédigé sous le commandement du capitaine de frégate GILLY, raconte cette traversée ainsi que tous les éléments de cet événement qui a failli mener LE TRIOMPHANT à sa perte. LE TRIOMPHANT arrivera en rade de Diégo-Suarez le 19 décembre 1943 à 19H00. Ce document comporte notamment une photographie, prise de la passerelle après le passage du cyclone, montrant une partie de l'équipage qui tente d'obturer par l'extérieur une brèche.





AUSTRALIAN WAR MEMORIAL

P05103.004

*Document 1 - LE TRIOMPHANT (Australian War Museum, référence P05103.004, document dans le domaine public)*

L'association remercie vivement Madame Maryvonne DANET-SION pour la transmission des copies des documents, participant ainsi à l'enrichissement du fonds.

### Liens

- **Lucien SOUQUET** – Quartier-maître canonnier  
<http://alamer.fr/index.php?NIUpage=31&Param1=15616>
- **Pierre, Vital, Arthur, Emile GILLY** – Capitaine de frégate, commandant du contre-torpilleur LE TRIOMPHANT  
<http://alamer.fr/index.php?NIUpage=31&Param1=25997>
- **LE TRIOMPHANT** – Contre-torpilleur  
<http://alamer.fr/index.php?NIUpage=35&Param1=39>

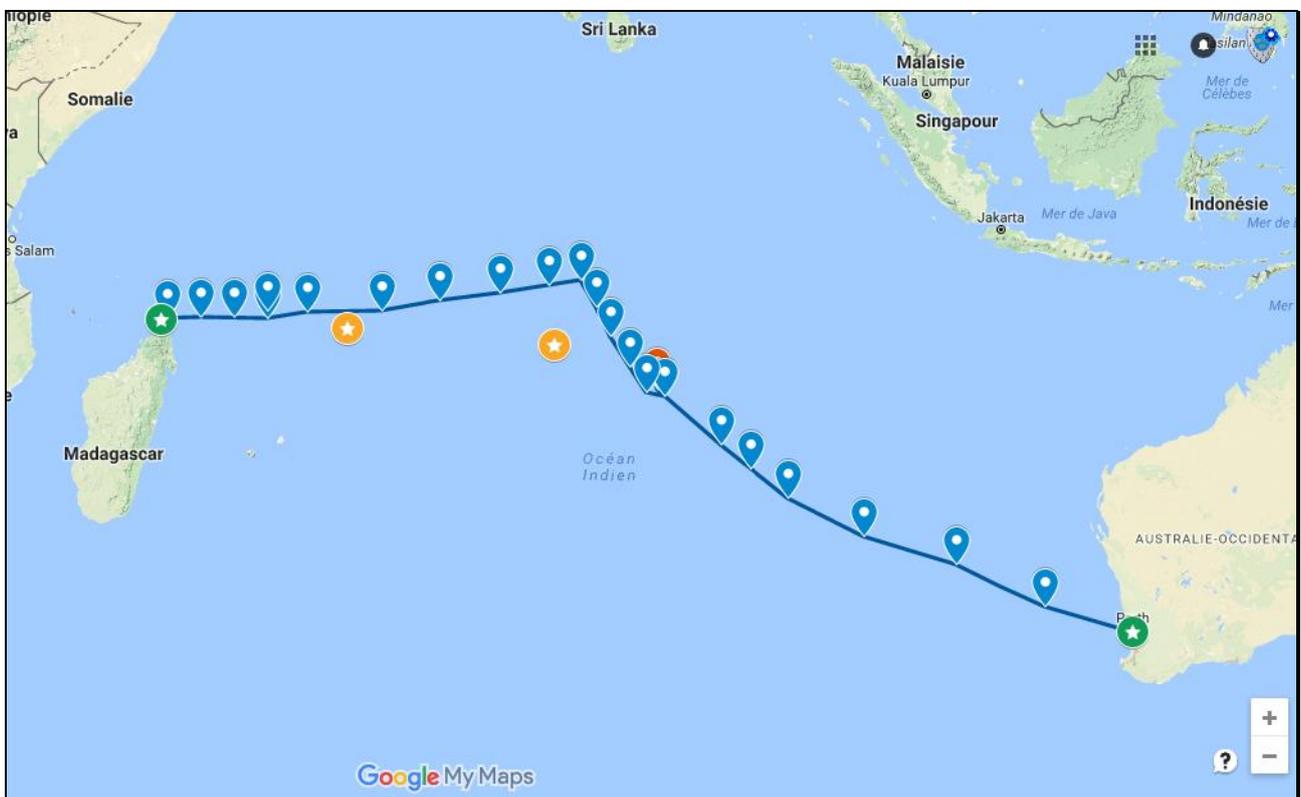
### Marins cités dans le document

- **Marcel, Amédée, François BOURGINE** – Capitaine de frégate, commandant en second, disparu en mer le 2 décembre 1943 (manque à l'appel le 3 décembre 1943)  
<http://alamer.fr/index.php?NIUpage=31&Param1=977>

- **Jean, Marie, Charles PONTIVY** – Médecin de 1<sup>ère</sup> classe, disparu en mer le 2 décembre 1943 (manque à l'appel le 3 décembre 1943)  
<http://alamer.fr/index.php?NIUpage=31&Param1=29649>

## **Bâtiments cités dans le document**

- **CEDAR MILLS** – Pétrolier de la compagnie American Petroleum Transport Corporation
- **JAVE** – Cargo mixte hollandais
- **HMS FROBISHER** – Croiseur lourd de la Royal Navy  
[https://en.wikipedia.org/wiki/HMS\\_Frobisher\\_\(D81\)](https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Frobisher_(D81))
- **SAVORGNAN DE BRAZZA** – Aviso colonial  
<http://alamer.fr/index.php?NIUpage=35&Param1=64>
- **PRUDENT** – Remorqueur  
[http://lemairesoft.sytes.net:1944/pages/page.aspx?univid=313005&sm\\_au=iVVjjJvfPFn1Jv7j](http://lemairesoft.sytes.net:1944/pages/page.aspx?univid=313005&sm_au=iVVjjJvfPFn1Jv7j)



**Document 2 - Trajet (positions journalières à 12H00 en bleu, points A et B en orange, jour de l'accident en rouge) – Cartographie réalisée sous Google Maps**



Contre-torpilleur  
"LE TRIOMPHANT"

-----

Traversée du "TRIOMPHANT"  
de FREEMANTLE à DIEGO-SUAREZ  
du 25 Novembre au 19 Décembre 1943

-----

TRAVERSEE DU TRIOMPHANT de FREEMANTLE a DIEGO-SUAREZ  
du 25 Novembre au 19 décembre 1945

-----

Extrait du rapport d'ensemble adressé à l'Etat-Major Général d'ALGER

-----

25 NOVEMBRE -

Appareillé de FREEMANTLE à 13h.40 m locales en compagnie du pétrolier américain "CEDAR MILLS" de la Compagnie "Américan Petroleum Transport Corporation" et du cargo mixte hollandais "JAVA" avec les ordres suivants:

- Convoyer les 2 bâtiments jusqu'à la position A ( $14^{\circ}$  S., g  $76^{\circ}$  10E), vitesse du convoi 14 noeuds.
- Mazouter en mer avant la position A le jour que vous jugerez le plus favorable, puis à nouveau à la position A où vous donnerez indépendance de manoeuvre à chaque bâtiment du convoi
- Route sur Diégo-Suarez a 18 noeuds en passant par la position B ( $12^{\circ}55$  S -  $62^{\circ}0$  E.). Si l'état de la mer ne vous permet pas de ravitailler au point A, ralié pour mazouter Diégo-Garcia en compagnie du pétrolier.

26 NOVEMBRE -

Bonne brise d'E.S.E., mer houleuse E.S.E., beau temps.  
Point à midi:  $30^{\circ}37$ S -  $109^{\circ}48$ E. route au 290,15 noeuds.

27 NOVEMBRE -

Point à midi:  $28^{\circ}$  S. -  $103^{\circ}38$  E. route au 298, 14.5 noeuds.  
Bonne brise d'E.S.E., mer houleuse E.S.E., beau temps.

28 NOVEMBRE -

Point à midi:  $26^{\circ}$  17 S -  $97^{\circ}$  22 E., route au 298, 14.5 noeuds.

29 NOVEMBRE -

Point à midi:  $23^{\circ}$  57 S -  $92^{\circ}.13$  E.  
Temps beau et maniable - Légère houle d'E.S.E. Il me reste au matin 8 heures 200 tonnes de mazout. Je décide de ravitailler.

Pris la remorque à couple du pétrolier. Par suite d'une fausse manoeuvre, la manche est écrasée entre les deux bâtiments. Le pétrolier n'a pas de manche de rechange.

Après toutes manoeuvres de la matinée, il me reste 170 tonnes de mazout.

A 12h., je donne l'ordre au pétrolier de me prendre en remorque, désirant conserver tout le mazout qui ne reste en cas de rencontre ennemie. En même temps, donne indépendance de manoeuvre au "JAVA" et prépare on accord avec pétrolier ravitaillement de fortune par manche à incendie.

Vitesse de remorquage 8 n 5 (1 chaudière en fonction, 1 rechauffée, 2 machines prêtes à fonctionner, vitesse maximum 27 noeuds, dépense journalière 30 tonnes, remorque sur croc prête à être larguée instantanément. Route au 311.

30 NOVEMBRE -

En remorque du "CEDAR MILLS", vitesse 8 noeuds 5, route au 300<sup>1</sup>  
Point à midi: 22°01 S - 89°34 E. Légère houle E.S.E. - Asdic<sup>2</sup> tombe en avarie (dome probablement brisé, impossibilité de réparer).

1° DECEMBRE -

Point à midi: 20°34S - 87°41 E.

Mis 2° chaudière on communication, fonctionnement en groupes séparés, paré à manoeuvrer. Assez forts houle d'Est. A 6h30, le pétrolier stoppe. Raccourci la remorque à 50 m. Ravitaillement de fortune par manche à incendie, deux bâtiments stoppés, dérivant. Vitesse de ravitaillement: entre 15 et 20 tonnes à l'neuro. Je décide de faire environ 400 tonnes de mazout afin de parer à toute éventualité et d'arriver à Diego-Garcia avec 100 tonnes restantes.

A 14 heures, la remorque casse. Je parviens à me tenir avec les machines suffisamment près du pétrolier pour pouvoir passer une deuxième remorque sans casser les manches de ravitaillement. Après 16 heures, forte houle d'Est. Je dois manoeuvrer toutes les 2 ou 3 minutes pour me tenir entre 20 et 40 mètres du pétrolier. A la nuit tombante (20 heures), j'ai embarqué environ 230 tonnes. J'ai dépensé 35 tonnes. A 20 h 30, nuit sans lune et très noire, la remorque casse à nouveau. La manche est arrachée. Il ne peut être question de repasser la remorque de nuit. Le pétrolier rentre sa remorque et sa manche A 22h30 mis en route à 15 noeuds au 311 sur Diego-Garcia (distance 1160 milles). Je fais relever les sondes. Existant: 325 tonnes. Pour diminuer la consommation, je fais isoler la 2° chaudière en la gardant rechauffée.

2 DECEMBRE -

Point à midi: 17° 03 S - 83° 15 E

Vent d'E.N.E. se lève dans la matinée. Baromètre baisse légèrement Dans le début de l'après-midi, le vent passe à l'Est, force 4. à 16h30 le vent d'Est est passé E.S.E. force 5. Le baromètre continue à baisser lentement. La mer est de l'arrière vitesse de la houle environ 16 noeuds.

...

<sup>1</sup> 300 : donnée non certaine

<sup>2</sup> ASDIC : Acronyme de Anti-Submarine Detection Investigation Committee, est l'ancêtre du sonar actif.

A 16h45 quelques coups de roulis assez violents dus à la mer de l'arrière. Le vent tourne lentement au Sud sans forcer. Cependant vers 17 h, je signale au pétrolier: "afin de laisser passer devant nous centre dépression, vous propose réduire vitesse à 10 ou 12 noeuds."

A 17h.15 la vitesse du convoi est réduite à 12 noeuds.

De 17 à 20h le vent n'augmentant pas en force, le baromètre continuant à descendre, n'ayant reçu aucun avis de cyclone, je me trouve devant la situation suivante: ou bien prendre tout de suite le cap, ou bien essayer de continuer encore quelques heures, espérant une amélioration, de manière à ne pas perdre de temps.

Si je fais demi-tour je n'aurai plus suffisamment de rayon d'action pour arriver à Diego-Garcia: je n'ai plus aucun moyen de ravitailler avant l'arrivée, les manches à incendie ayant été arrachées la veille au soir lorsque la remorque a cassé. Il me faudra donc arriver à la remorque à Diego-Garcia (sans Asdic), ou des activités sous-marines ennemies nous ont été signalées avant notre départ de FREEMANTLE. Vitesse réduite à 12 noeuds, le bâtiment tient très bien, la situation n'a rien d'inquiétant. Je décide de continuer. Le temps est très maniable, le vent n'a pas augmenté et continue à tourner lentement vers le Sud.

A 20h 15 le baromètre continuant à descendre, par mesure de sécurité je donne l'ordre de mettre la 2<sup>e</sup> chaudière en communication. Visibilité faible. Tenu contact du convoi au RADAR, distance 4 000 mètres.

A 20h45, violent coup de roulis sur tribord (vent d'E.S.E.6, mer 6) Engagé. Stoppe immédiatement puis pris le cap par babord, route au 160: Babord en avant lent, Tribord en avant normale (vitesse 6 à 7 noeuds). Afin de ne pas rompre le silence T.S.F., je ne prévient pas le pétrolier.

A 21h 45, violent coup de roulis, chute de pression à la chaudière arrière par suite de fortes rentrées d'eau par les aspirations des turbo-ventilateurs de chauffe et d'aération. Panneaux d'aération de la machine avant endommagés, désamorçage de la dynamo en fonction, court-circuit dans les martinys machine chaufferies. Rechauffe de tous les auxiliaires. Diminue de vitesse: Babord stoppe, T d en avant demi.

A 22 heures, chaudière arrière bas les feux par suite de nouvelles rentrées d'eau par les aspirations de ventilateurs.

A 22h50 le bâtiment donne un violent coup de roulis sur babord, ne se relève pas et reste couché du côté du vent avec une bande moyenne de 15°. Donne immédiatement ordre de redresser. Après 10 minutes environ et afin de ne pas avoir toutes les superstructures arrachées par la mer du côté du vent, je prends: le cap par Td B d en avant lente, Td stoppe. Vitesse 1 à 2 noeuds. Le bâtiment gouverne mal et se couche violemment au roulis. La chaufferie AR, envahie par la vapeur (évaporation d'eau salée sur les tuyautages) est intenable. Les auxiliaires sont stoppés: La chaudière est isolée, le compartiment est évacué.

A 22h40, fait appeler le Commandant en Second sur la passerelle. Il est introuvable à bord. A ce moment, le vent est passé au S.S.E.

et a légèrement forcé (force 7). La baromètre descend rapidement. Par suite de la bande et du roulis désamorçage fréquent des pompes de circulation et des pompes à huile. La dynamo arrière en fonction désamorce. Passe sur la dynamo avant.

A 23h. la bande s'est accentuée d'environ 5°. Donne l'ordre de redresser dans le minimum de temps par tous les moyens possibles.

A 23h 05, rempli citerne Td, répare sur citerne Bd.

A partir de 23h30 la situation se détériore rapidement.

Fait appeler par trois fois l'Ingénieur-mécanicien chef de Service que l'on n'arrive pas à joindre. Incendie dans le martiny passerelle machine avant. Téléphone en avarie. Liaisons coupées. Le bâtiment à maintenant une bande moyenne d'environ 25°.

A 23h15, j'envoie l'enseigne de vaisseau de quart sur la passerelle à la machine avant avec ordre de revenir le plus tôt possible me rendre compte de la situation dans les machines et chaufferies et de renouveler mon ordre de redresser le bâtiment à tout prix.

Il revient me prévenir que la bande provient très probablement de panneaux de soutes vides arrachés à babord, que le redressement est en cours, qu'il y a de l'eau dans les cales des 2 machines et de la chaufferie en fonction, mais que les pompes de cale fonctionnent et que les éjecteurs sont mis en route quand nécessaire.

25h.50 - Cependant, la bande s'est encore accentuée, les pompes à huile se désamorcent, les dynamos déclanchent et ne peuvent être remises en route. L'éclairage de secours fonctionne normalement.

### 3 DECEMBRE -

A partir de 24h. les ventilateurs électriques des machines étant stoppés la température monte dans les compartiments machines. La machine avant est devenue intenable et est évacuée à 01 h50.

A 02h10 l'ingénieur mécanicien de quart, muni de l'appareil FenZy redescend dans la machine avant pour isoler. La chaufferie avant et la machine arrière fonctionnent normalement.

Vent de S.E. force 8, mer 6 à 7. La bande moyenne est maintenant d'environ 30°.

A 02h15, renvoyé l'enseigne de vaisseau de quart avec ordre se faire rendre compte de la dernière ronde de sécurité. L'arrière signale rentrée d'eau importante au tunnel babord.

Il revient 1/4 d'heure après pour me dire que tout est normal à l'avant et que le compartiment arrière a été épuisé.

Vers 02h15, le baromètre commence à remonter.

A 02h50, deux hublots arrachés au Td avant dans le poste équipage N°1. Voies d'eau immédiatement bouchées avec hamacs, puis paillets coloms.

A 02h45, donne l'ordre de faire vider la citerne Bd à la cale de la chaufferie arrière.

A 03h15, envoyé une 2° fois l'enseigne de vaisseau de quart faire la liaison. Il me rend compte que l'on remplit à l'eau de mer par tous les moyens disponibles les soutes à mazout vides de Td.

A 03h30, vent de S.S.E. force 9, per 6 à 7. Le baromètre remonte, Le bâtiment se redresse légèrement. A la suite des mouvements effectués, la bande a été réduite à 20°. Le bande est diminuée de

10° environ. Le bâtiment est extrêmement lourd et dérive plutôt qu'il ne fait route avec une cape très arrivée. La pression à la chaudière 1 varie entre 10 et 15 kilos. Rentrée d'eau de mer par les ventilateurs.

A.04h10, la bande s'accroît à nouveau de façon inquiétante.

A 04h15, vent de S. force 10. mer 7. l'E.V. de quart assure une quatrième fois la liaison et remonte me rendre compte que l'eau a envahi la machine avant jusqu'au dessus du parquet supérieur, que la chaudière avant maintient difficilement la pression et que le niveau monte dans la cale, qu'il y a une voie d'eau importante dont on ne peut trouver l'origine dans la tranche D, au poste d'équipage N°3.

A 04h15, la machine arrière est stoppée.

A 04h35, bas les feux chaudière N° 1 (eau dans le mazout) impossibilité de rallumer.

A 04h.55 vent de S.S.W. force 10 à 12 mer 7. Isolé et évacué machine arrière. Le bâtiment dérive, couche sur l'eau.

Position S.O.E. à 05 heures du matin: 16°40S.83°10E.

A 05h 10, vent de S.S.W. force 11 à 12, mer 7. La bande atteint 50°. J'envoie au poste de T.S.F. ma position avec ordre de transmettre S.O.S. tous les quarts d'heure. Le Spectacle est impressionnant. Le pont Bd est entièrement sous l'eau, le pont de la teugue et la plage avant à Bb sont recouverts sur une largeur de 1 mètre. L'équipage s'est instinctivement porté sur les radeaux de sauvetage et est allongé sur le pont à Td, quelques hommes sont assis sur la coque à l'arrière.

Je constate alors seulement après les avoir fait appeler plusieurs fois sans succès, la disparition du Capitaine de Frégate BOURGINE et du médecin de 1° classe PONTIVY.

Je suis persuadé que le bâtiment est perdu. Je donne ordre aux hommes de quart sur le passerelle de mettre leur ceinture de sauvetage et de se porter sur la plage avant.

Je reste seul sur la passerelle. Aux coups de roulis, l'aileron babord de la passerelle touche l'eau, je peux marcher sur les cloisons verticales de la passerelle.

Dans le petit jour glauque, la visibilité est presque nulle, la mer est blanche et fume. Le bâtiment est littéralement couché sur l'eau, complètement capelé de l'avant à l'arrière par les embruns.

A gorges serrées, les hommes sur la plage avant entonnent la Marseillaise.

La scène ne manque pas d'une tragique grandeur.

A 06h30, vent S.W. force 10, mer 7. Le vent a légèrement diminué. Le bâtiment semble s'être redressé de quelques degrés. La situation est la suivante.

La machine avant et la chaufferie avant sont pleines d'eau jusqu'au plafond, la chaufferie arrière est envahie jusqu'à environ 75 c/m au-dessus du parquet inférieur, le compartiment du servomoteur est noyé 1 mètre au-dessus du parquet, le tunnel Bd et la maille vide d'accès sont remplis. Au poste d'équipage N° 3, dans la tranche D, le niveau d'eau atteint le plafond à babord et monte rapidement.

Organise immédiatement une chaîne de seau pour étaler la voie d'eau. Cette chaîne fonctionnera jour et nuit pendant 5 jours jusqu'au moment où, la voie d'eau contrôlée, le compartiment sera

Complètement asséché.

En même temps, je donne l'ordre de faire jeter à la mer tous les poids mobiles de babord (embarcations, torpilles, grenades). Des hommes amarrés par plusieurs filins désamorcent torpilles et grenades avant qu'elles ne soient lancées inertes.

Le gain de 25 tonnes environ ainsi réalisé permet au bâtiment de se redresser de quelques degrés.

Pendant ce temps, d'autres équipes, solidement amarées inspectent le pont à babord à la recherche des voies d'eau. Constate la disparition d'un panneau étanche à chacune des soutes 4 et 6 et de la porte Bd de la machine avant.

Réussi, après maints efforts à mettre en place une porte et 2 panneaux de rechange. Vérifié le serrage de toutes les portes, panneaux d'accès et de ventilation aux différents compartiments à babord.

A 10 heures vent S.S.W. force 8. Estime ma derive à 1 mille à l'heure. Change de 10 milles la longitude de la position S.O.S. Visibilité faible: 1 mille environ.

Position S.O.S. à 12 heures: 16°40 S - 83°20E

Je fais tirer un coup de canon et des fusées tous les quarts d'heure.

A 14 heures, Je donne l'ordre de rallumer la chaufferie arrière afin d'épuiser les compartiments envahis.

Les citernes ayant été vidées pendant la nuit, il faut alimenter à l'eau salée. La bande est toujours d'environ 45° dans la chaufferie, au roulis, les hommes ont de l'eau jusqu'au ventre.

Allume 5 fois de suite sans succès dans la journée et dans la nuit, les éjecteurs et pompes de cale de la machine arrière mis en route se désamorcent.

Vers 14h15, le pétrolier apparaît (voir messages échangés).

#### 4 DECEMBRE -

Au matin, la situation s'est légèrement améliorée, vent d'W force 7, mer 5, visibilité 2 milles, le pétrolier n'est plus en vue. Lancé plusieurs fusées. "CEDAR MILLS" nous retrouve bientôt.

A 06h15, je réunis l'équipage pour lui expliquer la situation: n'ayant qu'une quantité d'eau extrêmement limitée, me trouvant à 1200 milles de toute terre, ne sachant combien durera de remorquage et le sauvetage que nous allons entreprendre, j'ai décidé d'évacuer la moitié de l'équipage conservant seulement à bord:

- tous les mécaniciens, chauffeurs et gabiers.
- l'armement de deux pièces d'artillerie principale.
- quelques électriciens, 2 timoniers.
- une dizaine d'hommes de spécialités variées.

en tout 140 hommes auxquels sont attribués de nouveaux postes de combat.

De nombreux hommes viennent me demander de rester à bord. Je refuse.

L'évacuation, commencée tard dans la soirée, doit être interrompue au coucher du soleil.

Pendant la journée, organise des équipes de seaux et de pompe Japy (6 pompes) avec le personnel restant à bord.

Ces équipes fonctionneront jour et nuit pendant 6 jours.

Prépare de la remorque.

Dans la nuit, léger gain sur le niveau d'eau dans les compartiments envahis.

#### 5 DECEMBRE -

Point à midi: 17°22S - 83° 39 E

Matinée: vent N.W. force 5 - grosse houle.

Evacuation terminée à 11h30.

Gite moyenne 30°. Envoyé la remorque par deux fois, file 5 maillons sur l'extrémité de remorque.

Après-midi: Leger vent de N.E. - Mer belle.

Remorque passée à 17h20. Mise en route vitesse 3 noeuds. Gouverne à bras, route au 335.

Dans la nuit "CEDAR.MILLS" rend compte à Colombo.

#### 6. DECEMBRE -

Point à midi: 17° 04 S - 82°32 E.

Vent N.E. force 1, merl. vitesse remorquage 6 noeuds, route au 335 puis 328.

Réuni tout l'équipage restant afin de demander de doubler les efforts malgré la fatigue de chacun.

Je rappelle le mauvais temps que nous avons expérimenté et son retour possible et le danger ennemi que nous avons eu tendance à oublier ces derniers jours.

Des équipes d'officiers arment deux pompes. Rendement total: environ 30 tonnes à l'heure. Mais le niveau ne baisse pas proportionnellement à la quantité d'eau pompée. Equipe de recherches de voie d'eau constituée. Trois Officiers marinières descendant dans des conditions dangereuses, vu le roulis et les mouvements d'eau dans les compartiments envahis. Ils localisent une fuite dans la chaufferie avant (éjecteur) et une fuite de même nature dans la machine avant (tuyautage de 120 m/m). Deux officiers-marinières et un quartier-maître réussissent, en travaillant dans l'eau (et sous l'eau aux coups de roulis) à démonter le tuyau d'éjecteur de la chaufferie et à fixer un joint plein. Dans la machine avant, un maître et un second-maître tentent sans succès la même opération. Demande au "CEDAR MILLS" de stopper pour boucher la voie d'eau par l'extérieur. Un officier plonge le long de la coque pour boucher cette voie d'eau avec un tampon en bois. En même temps, donne ordre d'inspecter tous les éjecteurs et de mettre de l'extérieur des tampons en bois sur tous les éjecteurs des compartiments principaux machines et chaufferies.

A partir de ce moment, le niveau de l'eau diminue rapidement dans Les deux compartiments envahis: machine avant et chaufferie avant. Bande moyenne 20°.

Le bâtiment s'allège sans se redresser sensiblement. Accès Aux sondes des soutes de babord. Le relève des sondes montre que Sommes lourds de 95 tonnes sur babord. Afin d'éviter que les carènes liquides intérieures puissent passer de Bd a Tb, Je décide de conserver cette bande jusqu'au moment où les 2 compartiments seront complètement asséchés.

Le personnel canonnier que j'ai conservé, excepté 4 veilleurs s'occupe pendant ce temps de la mise en ordre et la propreté de l'intérieur du bâtiment et de la désinfection des locaux habités.

Il n'y a pas d'eau douce pour se lever. Le peu d'eau restant est conservé pour la boisson et la cuisine.

7 DECEMBRE -

Point à midi: 15°25 S. - 81°28 E.

Vente S.E. force 2 à 3, mer 2, vitesse de remorquage 5 noeuds.

Continue pompage toute le journée.

Route au 525.

8 DECEMBRE -

Point à midi: 13° 31 S - 80° 06 E.

Vent S.E. force 2 à 5, mer 2, vitesse de remorquage 5 noeuds, route an 325.

Dans le machine, le niveau est descendu aux parquets inférieurs des compartiments envahis. Les hommes sont si exténués qu'ils dorment entre leurs tours de pompe. Un homme s'évanouit au moment où il est relevé.

A 13h30, je réunis à nouveau l'équipage et lui promet de hisser le petit pavois si le bâtiment est remis dans ses lignes d'eau normales le lendemain soir.

9 DECEMBRE -

Point à midi: 11° 22S - 79° 04 E

Vent E.S.E.1 - En remorque de "CEDAR MILLS" à 5 noeuds, route Au 350.

Vide compartiments dans la matinée.

A 1h30, commence à redresser.

à 16h30, bâtiment droit.

Equipage sur plage avant, envoyé couleurs, hisse petit pavois.

10 DECEMBRE -

Point à midi: 9°32S - 78°03 E

Vent O-Mer00. En remorque de "CEDAR MILLS" à 5 noeuds route au 350.

A 07 h 30v identifié H.M.S. "FROBISHER" - Stoppe. Le Commissaire nous demandes nos besoins, et nous envoie trois officiers et une équipe d'une quinzaine d'hommes pour nous aider.

Embarque vivres et 20 tonnes d'eau. Transport de notre moitié d'équipage du "CEDAR MILLS" au FROBISHER.

"CEDAR MILLS" passe remorque au FROBISHER à 16h.10 et procède vers sa destination.

A 17h.35, en remorque du FROBISHER route à 260 vitesse 8 noeuds.

11 DECEMBRE -

Point à midi: 09°54 S - 75°45 E.

Vent de S.E. force 1, mer 0. En remorque du FROBISHER, même route, même vitesse.

Afin d'accroître la vitesse de remorquage, je décide d'essayer d'entraîner l'hélice Bd (groupe AR) et de désaccoupler l'arbre Td (groupe AV).

La préparation de cette opération durera jusqu'au 13 décembre.

FROBISHER nous envoie à nouveau 15 tonnes d'eau pour nos besoins et pour compléter la chaudière 3 au niveau d'allumage.

12 DECEMBRE -

Point à midi: 10° 22S - 72° 26 E.

Vent de S.S.E. 2, mer 1. Dans la matinée, le FROBISHER stoppe pour remplacer notre aussière de remorque par la sienne, laquelle est beaucoup plus grosse, afin de pouvoir nous remorquer à meilleure vitesse. L'opération terminée roule au 260, vitesse 10,5 noeuds.

13 DECEMBRE -

Point à midi: 10°58S - 68°22E

Vent S.S.E. 2 mer 1 à 2, en remorque du FROBISHER, même route même vitesse.

Allume chaudière 3 à la tombée de la nuit. Essaye le groupe bouilleurs. Fait de l'eau distillée toute la nuit et matinée du lendemain pour remplir la citerne Bd.

Dans la journée, visite de tous les éjecteurs (voir annexe).

14 DECEMBRE -

Point à midi: 11°44 S - 64° 21 E

Vent S.E. 1 à 2, mer 1 à 2 - En remorque du FROBISHER, même route, même vitesse.

Vers 12 heures, mis groupe AR en fonction.

A 14 heures, stoppe. Mise en place émerillon la fourche sur notre Chaine et desaccouple arbre machine avant.

16h50, mis en route au 260 en remorque, vitesse 13,5 noeuds

Hélice entraînée.

J'apprends dans la journée que le remorqueur "PRUDENT" vient à Notre rencontre pour relever le FROBISHER et que la "SAVORGNAN de BRAZZA" qui nous rallie a rencontré et attaqué un sous-marin le veille. Le "BRAZZA" nous rallie à 20h 50.

15 DECEMBRE -

Point à midi : 11°41 S - 59° 18 E.

Vent E. force 1, mer 1, en remorque du FROBISHER route au 285 vitesse 13,5 noeuds.

A 14h30, aperçu remorqueur "PRUDENT".

A 15h15, FROHISBER stoppe et passe la remorque au "PRUDENT".

A 16h30, FROBISHER nous quitte et passe à contre-bord, équipage à la bande, musique jouant la "Marseillaise" et la Marche Lorraine.

Nous sommes tous extrêmement émus.

A 17 heures, en remorque du "PRUDENT" route an 266, vitesse 7 noeuds.

Vers 19 heures, mis bas les feux par suite de manque d'eau d'alimentation (mauvais fonctionnement des bouilleurs). Malgré la faible quantité d'eau distillée et le peu de mazout restant à bord, malgré la salinité considérable à la chaudière, je décide vu la faible vitesse de remorquage et la possibilité de rencontrer le sous-marin attaqué l'avant-veille par le "BRAZZA", de rallumer à nouveau. Essayé de faire de l'eau distillée afin d'être en mesure de mettre en route le groupe arrière et conservé les turbines rechauffées pour être prêt, à larguer la remorque si, en cas d'attaque, une manoeuvre de déroboement se montrait nécessaire.

Je ne pourrais rallumer que le lendemain dans la nuit.

16 DECEMBRE -

Point à midi: 12° 09 S - 11° 42 S - 56° 35 E.

Vent N. 2 mer 2, en remorque du "PRUDENT", route an 266, vitesse 7 noeuds.

A 14h.15 remorque casse.

A 15h.15, remorque changée, remis en route.

17 DECEMBRE -

Point à midi: 12° 04 S - 54° 18 E.

Vent E.N. 1, mer 1, en remorque du "PRUDENT", route au 265, vitesse 5,5 noeuds.

Allume dans la nuit la chaudière 3. Dans la matinée, rechauffe groupe arrière. Mis babord en avant 100 tours sans larguer la remorque. Au début de l'après-midi, mis bas les feux à nouveau (manque d'eau d'alimentation, mauvais fonctionnement des bouilleurs).

18 DECEMBRE -

Point à midi: 12°12 S - 52° 01 E.

Vent S.E. 1, mer 1, en remorque du "PRUDENT" même route, même vitesse.

19 DECEMBRE -

Point à midi: 12° 09 S - 49° 42<sup>E</sup>.

Vent S.S.E. force 3, mer 3, route 265 en remorque du "PRUDENT" vitesse 5/5 noeuds.

A 08h00, aperçu la terre.

A 19 heures, arrivée en rade de Diégo-Suarez.

Amariné à couple du pétrolier OLYMPUS, 24 jours 12 heures 30 minutes après départ de FREEMANTLE.

S'IL M'EST PERMIS D'AJOUTER UN COMMENTAIRE PERSONNEL A LA FIN DE CETTE RELATION AUSSI OBJECTIVE QUE POSSIBLE DES FAITS QUI SE SONT DEROULES PENDANT CETTE LONGUE ET DIFFICILE TRAVERSEE, J'ECRIRAI D'ABORD COMBIEN CHACUN DE NOUS A ETE PROFONDEMENT TOUCHE ET S'EST SENTI MORALEMENT SOUTENU PAR CETTE GRANDE CAMARADERIE DE LA MER QUE NOUS ONT TEMOIGNE TOUR A TOUR LE "CEDAR MILLS", LE "FROBISHER" LE "SAVORGNAN DE BRAZZA" ET LE REMORQUEUR "PRUDENT".

JE DIRAI ENSUITE COMBIEN JE ME SENS FIER D'AVOIR EU L'HONNEUR DE COMMANDER, EN DES HEURES AUSSI TRAGIQUE A DES HOMMES QUI, POUR LA PLUS GRANDE PART ET A TOUS LES GRADES, ONT SU SE MONTRER AUSSI COURAGEUX ET AUSSI BRAVES.

## Photographies & documents



***Document 3 - LE TRIOMPHANT (partie de l'équipage, Lucien SOUQUET à gauche sous la croix, propriété de Madame Maryvonne DANET-SION)***



AUSTRALIAN WAR MEMORIAL

P05103.005

***Document 4 - LE TRIOMPHANT, photographie datée du 2 décembre 1943 après les avaries liées au cyclone, l'équipage met en place, par l'extérieur, une tôle pour obturer une brèche (Australian War Museum, référence P05103.005, document dans le domaine public)***



AUSTRALIAN WAR MEMORIAL

P05103.006

***Document 5 - LE TRIOMPHANT, photographie datée du 2 décembre 1943 après les avaries liées au cyclone (Australian War Museum, référence P05103.006, document dans le domaine public)***



**Document 6 - Lucien SOUQUET (marqué par la croix, propriété de Madame Maryvonne DANET-SION)**

# FORCES FRANCAISES LIBRES.

## ACTE D'ENGAGEMENT.

No de l'engagement..... 37

Par devant nous, (1) *le Capitaine de Vaisseau AUBOYNEAU*  
représentant le Général de Gaulle, Commandant en Chef les Forces Françaises  
Libres, a comparu M (2) *SOUQUET Lucien*  
M. (2) *SOUQUET Lucien 9102<sup>e</sup> Cl. Canonnière* déclaré  
—avoir pris connaissance du statut du personnel des Forces Françaises Libres  
—s'engager à servir avec Honneur, Fidélité et Discipline dans les Forces  
Navales Françaises Libres pour la durée de la guerre actuellement en cours.

à *Penock* le *17* janvier 1943

Le *Cap. de V. AUBOYNEAU*  
Commandant le "Triomphant"

Lu et approuvé (3).

*En et approuvé*

Signature de l'engagé

*Souquet*

Signature de deux témoins.

- (1) nom et grade de l'Officier de la Marine.  
(2) nom et prénoms de l'engagé, avec le grade éventuellement.  
(3) mention à porter en toutes lettres de la main de l'engagé.

L'acte d'engagement est établi en deux exemplaires :

L'exemplaire blanc est à conserver par le Bureau de Recrutement.

L'exemplaire bleu est à remettre à l'engagé.

**Document 7 - Acte d'engagement de Lucien SOUQUET aux FORCES FRANCAISES LIBRES en date du 17 janvier 1943 par devant le commandant du TRIOMPHANT le capitaine de vaisseau Philippe AUBOYNEAU (représentant le Général de Gaulle, Commandant en Chef des Forces Françaises Libres, propriété de Madame Maryvonne DANET-SION)**

## Positions

<i>Date</i>	<i>Jour de mer</i>	<i>Heure</i>	<i>Latitude</i>	<i>Longitude</i>	<i>Observation</i>
25/11/1943	J01				Départ de Freemantle
26/11/1943	J02	12H00	30°37 S	109°48 E	
27/11/1943	J03	12H00	28°00 S	103°38 E	
28/11/1943	J04	12H00	26°17 S	097°22 E	
29/11/1943	J05	12H00	23°57 S	092°13 E	
30/11/1943	J06	12H00	22°01 S	089°34 E	
01/12/1943	J07	12H00	20°34 S	087°41 E	
02/12/1943	J08	12H00	17°03 S	083°15 E	
03/12/1943	J09	12H00	16°40 S	083°20 E	Position SOS
04/12/1943	J10				
05/12/1943	J11	12H00	17°22 S	083°39 E	
06/12/1943	J12	12H00	17°04 S	082°32 E	
07/12/1943	J13	12H00	15°25 S	081°28 E	
08/12/1943	J14	12H00	13°31 S	080°06 E	
09/12/1943	J15	12H00	11°22 S	079°04 E	
10/12/1943	J16	12H00	09°32 S	078°03 E	
11/12/1943	J17	12H00	09°54 S	075°45 E	
12/12/1943	J18	12H00	10°22 S	072°26 E	
13/12/1943	J19	12H00	10°58 S	068°22 E	
14/12/1943	J20	12H00	11°44 S	064°21 E	
15/12/1943	J21	12H00	11°41 S	059°18 E	
16/12/1943	J22	12H00	12°09 S	056°35 E	Position #1
16/12/1943	J22	12H00	11°42 S	056°35 E	Position #2
17/12/1943	J23	12H00	12°04 S	054°18 E	
18/12/1943	J24	12H00	12°12 S	052°01 E	
19/12/1943	J25	12H00	12°09 S	049°42 E	
19/12/1943	J25	19H00			Arrivée à Diégo-Suarez