

CAMPAGNE DE NORVÈGE DU BISON ET DU MONTCALM

AVRIL 1940

Après le contre-ordre pour la FINLANDE, nous quittons BREST, à destination de TOULON ; passage à ORAN. Nouveau contre-ordre, nous repartons sur BREST (réflexion du capitaine de vaisseau BOUAN se trouvant au carré, adossé à l'épontille : quels cons, on était si bien à DAKAR !).

Finalement, nous prenons la route pour la mer d'IRLANDE avec les trois "EL" et les "VILLE D'ORAN" et "VILLE D'ALGER" où sont embarqués les mulets. À une sortie de passe, perte de contact avec le "MILAN" et "L'EPERVIER", nous ne les reverrons pas. Nous entrons en mer d'Irlande avec une alerte anti-sous-marine. Nous remontons la CLYDE et mouillons à GREENOCK.

À terre, nous sommes stupéfaits de la vie tranquille et détendue des jeunes anglais de notre âge qui vont jouer au tennis, au golf ou monter à cheval... La guerre paraît être leur moindre souci. Elle existe pourtant depuis 8 mois. Les pubs n'ouvrant qu'à 18h, nous allons prendre le thé avec maintes vieilles filles et gentlemen. Finalement, après avoir pris le temps de boire une bière noir et épaisse à couper au couteau, nous rejoignons le bord.

Nous faisons connaissance avec un nouvel embarqué, un officier de marine anglais, désigné comme officier de liaison, GRAHAM, qui a navigué sur le croiseur "EXETER", un des trois croiseurs anglais qui forcèrent le "GRAFF VON SPEE" à se réfugier à RIO DE JANEIRO. Je devais apprendre à décrypter les télégrammes anglais (je n'avais jamais fait d'anglais de ma vie). Cet officier, fort sympathique et parlant parfaitement le français, devait disparaître sur le "BISON".

A 0 heure 04, le 15 avril 1940, la 5ème DCT part sur SCAPA FLOW prenant en charge nos trois transports de troupe. Cette division a déjà eu l'occasion de protéger, au large des côtes norvégienne, des mouilleurs de mines anglais ayant miné l'entrée des fjords. "L'EPERVIER" part avec la cinquième DCT tandis que le "MILAN" rentre en réparation à BREST.

Le 17 avril 1940, un télégramme nous fixe NAMSOS comme but de voyage. Dans l'après-midi du 19 avril 1940, après une période d'inaction qui nous paraît longue, nous appareillons pour SCAPA FLOW avec le torpilleur "FOUDROYANT" et le "VILLE D'ALGER", surchargé de troupes, de mulets, de munitions, et de divers approvisionnements. Nous nous rendons compte qu'à BREST, les chargements des paquebots et cargos ont été effectués en dépit du bon sens, dans une pagaille intégrale. Arrivés le soir, à SCAPA FLOW, nous recherchons un mouillage au milieu d'un afflux de bâtiments tous genres. Nous ravitaillons rapidement, et le 19 après avoir fait nos derniers préparatifs, vers 23h, notre convoi quitte les passes de SCAPA FLOW. Nous devons avoir un pilote norvégien. ("BISON, FOUROYANT, VILLE D'ALGER, croiseur anti-aérien CALCUTTA").

Le 20 dans la matinée, le HMS "BIRMINGHAM" s'incorpore à notre convoi, sans aucune explication. Mer d'huile, visibilité parfaite, apparition d'un HEINKEL 111, qui nous épie et nous suit en restant à l'horizon au-delà de la portée de notre artillerie. Nous reconnaissons la côte de NORVEGE, le "BIRMINGHAM" calant 5 mètres 18, nous laisse à 20h, la nuit tombée ; le pilote norvégien hésite à reconnaître l'entrée du fjord. Contre l'avis du "BIRMINGHAM", le Capitaine de Vaisseau BOUAN décide de tenter d'entrer dans le fjord de nuit (il y aurait des torpilleurs allemands en embuscade). Avant d'entrer dans le fjord, les officiers descendent au carré, où il sied de fêter la bataille prochaine et nous entonnons à pleine voix "turmao", vieille chanson de la guerre de CRIMEE, que nous avons adoptée pour les grandes occasions. Le pilote vide des pots mis à sa disposition pour jouer aux dés, et nous avoue avec émotion qu'il peut nous mener n'importe où mais pas à NAMSOS, car il ne connaît pas le fjord. Avec GIRAUD, GRAHAM et OUDIN nous entonnons notre chœur, puis chacun rejoint son poste de combat.

Le "BISON" s'engage le premier dans l'entrée du fjord, il fait nuit et il neige. Les pièces sont armées, les norias approvisionnées, les canons sont à la hausse d'attente à 1500 mètres, moyenne de la distance entre deux tournants successifs. Docilement, les 138 pivotent à chaque détour, se braquant sur l'arête rocheuse qui peut masquer un adversaire. Chacun de nous est aux aguets, nous surveillons les montagnes, les tournants, la mer... Voici le dernier détour, que réserve-t-il ? Dans la nuit la silhouette d'un vaisseau apparaît : ami ou ennemi ? En principe, aucun anglais n'est dans le fjord. Après recherche et discussions, nous reconnaissons une mâture anglaise, il s'agit du "NUBIAN". Au fond du fjord, NAMSOS, détruite, continue à brûler.

À 9h, il y a eu un important bombardement aérien. Nous apprenons que tous les stocks d'approvisionnement et de matériel ont été détruits. Les chasseurs alpins, ne dispose ni de DCA, ni d'aviation. Chaque chasseur dispose en tout de 25 cartouches. Les forces anglaises à terre sont des réservistes, plutôt amorphes.

Le Général AUDET, blessé et moralement atteint, refuse de laisser débarquer ce qu'apporte le "VILLE D'ALGER". Le Capitaine de Vaisseau BOUAN n'insiste pas. À l'aube du 22 avril à 3h du matin, il fait sortir les navires du fjord. Dans la journée le "CALCUTTA" nous envoie message sur message pour déconseiller aux français de retourner à NAMSOS, mais poussé par MERLIN et approuvé par GRAHAM, BOUAN décide, malgré le Général désenchanté, d'essayer de sauver le corps expéditionnaire français débarqué à NAMSOS.

Donc, le soir même, le "BISON" reparait devant cette ville. Au mouillage, deux navires anglais, le "MAORI" et le "AUCKLAND". Le "VILLE D'ALGER" manque son accostage car le quai est en ruine à la suite des bombardements et est drossé vers le "BISON" qui doit dégager et va vers le "CALCUTTA" qui doit être mouillé par 45 mètres de fond. En réalité nous nous apercevons que celui-ci et le "BISON" sont échoués. Impossible de faire accoster le paquebot. Le "MAORI" va faire la navette pour transporter sous la neige et avant le jour, à terre, tout ce qu'il pourra du chargement du "VILLE D'ALGER". À 2h du matin, après avoir accompli sa mission, le "MAORI" va déhaler le "CALCUTTA" puis le "BISON".

Le Lieutenant de Vaisseau D., se précipite sur moi à son arrivée à bord du "BISON". Dans son affolement, il me prend à part, et me déclare qu'il faut que je le remplace à terre, lui, devant aller à SCAPA FLOW pour se rendre compte... J'ai vainement essayé de lui faire comprendre que je n'étais que médecin. Malgré cet épisode, il sera promu par la suite, contre-amiral.

Le "BISON" est à cours de mazout. Nous devons ramener le "VILLE D'ALGER" en partie déchargé, (les mulets sont restés à bord...) à SCAPA FLOW. Le "CALCUTTA" remplace "l'AUCKLAND" au mouillage de NAMSOS.

Au cours de la journée, vers 13h, un HEINKEL 111 apparaît et continue sa surveillance, après avoir esquissé une attaque qui attire sur lui les tirs des 37 anti-aériens. Dans la même journée, écho très nette d'un sous-marin, d'où grenadage intensif ayant pour résultat la destruction d'un banc de harengs !

Nous voyons le "VILLE D'ALGER" qui a encore à bord de nombreux chasseurs alpins. Dans son sillage, des cadavres de mulets... Manifestement, le débarquement n'a pas été aussi complet que l'a annoncé le "MAORI". Vers 17 heures, arrivée à SCAPA FLOW. Débarquement des mulets survivants sur un îlot... On peut espérer une descendance...

Nous sommes en attente de nouveaux ordres. Journées d'inaction, descente à terre avec GRAHAM, chasse aux "rabbits" et aux truites. La radio allemande annonce que le "BISON" a été coulé ! Soirée musicale à bord du "MAORI" ; y défilent tous les répertoires de la marine française et anglaise, mais une alerte aérienne oblige chacun à regagner son bord. Chef de gamelle, je reçois de nombreuses visites d'anglais, (marine de guerre ou de commerce) et je troque une bouteille de whisky contre une bouteille de vin rouge... C'est ainsi qu'on découvrira un matin, un anglais qui s'est endormi sur la banquette du carré du "BISON", ayant largement sacrifié à Bacchus.

Les nouvelles de NORVEGE sont de plus en plus mauvaises. Les bombardements allemands rendent la vie impossible à nos troupes, et bloquent les français et les anglais. Ils disent ne plus pouvoir tenir... Y aurait-il une évacuation ? La 11ème division de croiseurs auxiliaires est à vide, en rade de SCAPA FLOW. Dans l'après-midi du 29, le Commandant est convoqué et revient livide. Il refuse toute explication et dit seulement : "appareillage pour NAMSOS", à la mer l'ordre d'opération sera affiché. Les bruits circulaient depuis plusieurs jours, que les renforts apportés dernièrement étaient en grande partie inutilisables, faute d'un embarquement rationnel en FRANCE : canons sans obus, fours et cuisines à la place du matériel militaire etc...

A 16 heures 29, l'escadre se met en route : "MONTCALM, BISON, FOUDDROYANT", et du côté anglais : "DEVONSHIRE, YORK, AFRIDI, IMPERIAL, GRENADE, GRIFFIN, NUBIAN, KELLY" escortant les croiseurs auxiliaires de CADART. Zigzags de tous à la fois, à 16 nœuds. Dans la journée du 30 avril, nous voyons le porte-avions "ARK-ROYAL" avec de nombreux croiseurs et destroyers partis faire diversion vers TRONDHEIM pendant l'évacuation. Les deux formations s'éloignent l'une de l'autre, et la nuit tombe sur la mer calme.

A 7 heures du matin, le 1er mai, apparaît un avion Heinkel 111 qui nous suit et doit signaler notre route. Vers la même heure, à la radio le Président du Conseil du moment, RAYNAUD, annonce en France que "la route du fer est coupée et demeurera coupée", affirmation loin de la vérité, et cela nous donnerait envie de rire si les circonstances n'étaient pas dramatiques pour notre corps expéditionnaire.

Vers 13 heures, quelques attaques aériennes menées à haute altitude ; les vagues d'avions sont plus fréquentes et les Heinkel 111 plus nombreux, à mesure que nous nous rapprochons des côtes, mais aucun navire n'est touché.

Vers 15 heures, toujours sous les bombardements, nous entrons dans un banc de brume épais et si bas que les pommes des mâts émergent au-dessus ; vitesse 12 nœuds. Les heures passent, les avions continuent leur ronde infernale. Ainsi, par erreur, des avions anglais sont canonnés, un est abattu et l'équipage est repêché à la mer. Le brouillard s'épaissit encore, impossible d'entrer dans le fjord de NAMSOS. Par ordre, l'escadre fait route au nord.

Vers 23 heures 30, la force navale sort du nuage, route en zigzag de nuit. A l'aube un hydravion allemand paraît, et reste quelques temps à nous observer, avant de s'éloigner. Nous sommes donc repérés.

Vers midi, message de l'amiral : toutes les troupes doivent être embarquées dans la nuit du 2 au 3 mai sur les trois croiseurs auxiliaires français. Tout le long de la journée, nous sommes suivis par des hydravions restant à l'horizon.

A 16 heures 19, compacte comme un mur, la brume est de retour ; vers 18h45 le rideau se déchire. Une attaque à la torpille rate le "MONTCALM" qui manœuvre; grenadage par le "BISON" et les torpilleurs.

À 21h, les transports entrent dans le fjord. Le "BISON" quant à lui, reste à l'entrée de ce dernier, avec 3 destroyers, en patrouillant en protection du "MONTCALM".

Vers 2h du matin, l'"EL KANTARA" débouche du fjord, et part immédiatement sur SCAPA FLOW, avec 2 destroyers d'escorte. Il est prévu que chaque transport fera route individuellement, sous escorte et par des itinéraires différents.

A 4h, appareillent l'"EL MANSOUR" et l'"EL DJEZAIR". Les transports sont profondément enfoncés dans l'eau, du fait de leur chargement (jusqu'à 1000 hommes alors que la charge normale est de 700). Le convoi se sépare en deux : le "BISON" et le "MONTCALM" escortent l'"EL DJEZAIR" ainsi que le "GRENADE". La matinée est splendide, la mer calme, nous sommes le 3 mai.

Vers 7h, le "mouchard" apparaît, et nous suit. Il sera suivi à partir de 8h15 par un carrousel incessant d'avions nombreux, bombardant le convoi en restant à haute altitude. Seules les pièces de 90 et de 110 tirent (transports et croiseurs). Puis, viennent des attaques en piqué ; cette fois, il s'agit de Junkers 88 et de Stukas.

J'occupe une petite chambre à tribord sur le gaillard, vers la passerelle, en arrière des norias de 138 millimètres. C'est là que je travaille, "coopérative", et surtout chiffre. Mais, lassé d'apprendre par des messages que le matelot X est désigné comme Maître d'hôtel de l'Amiral, ou que le quartier-maître Y est désigné pour tel ou tel poste, je décide d'aller voir mes camarades qui ont à faire... (Ripostes anti-aériennes). Il est alors aux environs de 10h30. Je descends l'échelle jusqu'au pont principal, et m'avance jusqu'à la hauteur de la cheminée 2 (les canons de 37 sont entre les cheminées 2 et 3) car j'ai l'intention de discuter avec OUDIN qui est à son poste...

Que s'est-il passé à ce moment-là ?...! Je me retourne et je vois que tout l'avant du "BISON", y compris la passerelle a disparu ; il n'y a plus qu'un amas de ferraille tordue et des flammes. Il ne s'est pas écoulé plus de 20 secondes entre le moment où j'ai fermé la porte de ma chambre, et la disparition de l'avant. Le "BISON" a été touché par une bombe. Je vois le feu qui brûle à bâbord avant, fumées et odeurs impressionnantes, un corps brûle, plusieurs blessés sont coincés par les décombres enflammés. A plusieurs, nous retirons de l'incendie des blessés et des brûlés surtout, dont le quartier-maître FREDERIC de l'Asdic. Ils sont amenés sur la plage arrière, pendant ce temps, je descends chercher mes caisses de médicaments et de pansements réparties entre

l'infirmier et sous l'escalier de la "descente des officiers". Je me rends compte que l'infirmier a disparu avec l'infirmier RIO et le matelot qui y était affecté. Les "midships", jaillis du local à gouverner, s'escriment à désarmer les grenades. Pendant ce temps, le bombardement continue avec la même intensité. On a l'impression que le "BISON" est particulièrement visé, mais il flotte toujours bien que le feu règne à bord. Une baleinière (la seule intacte) est mise à la mer, pour secourir les gars à la mer, noirs de mazout ; mazout qui recouvre tout bâbord de l'avant et loin en arrière, et qui commence à brûler.

Le "MONTCALM" s'approche à vingt nœuds et, passant à 100 mètres environ, crée un formidable remous qui noie les hommes à la mer et les couvre de mazout. Il s'écarte, laissant la place à l' "AFRIDI" et au "GRIFFIN". Le "BISON" brûle, la mer brûle. Le "GRIFFIN" sort son accoste à tribord ; le "GRENADE", qui vient d'arriver, accoste par tribord arrière et passe une passerelle à bord.

Pendant que les autres s'occupent des différentes manœuvres pour essayer d'éteindre l'incendie du bord, noyer les soutes restantes, isoler les chaudières, amener sur l'arrière les blessés et les brûlés, je fais de mon mieux pour les soulager, c'est-à-dire peu de chose...

Le torpilleur anglais accosté, permet d'évacuer des blessés, mais sa peinture commençant à brûler, il doit s'écarter. L'incendie reprend de l'intensité. Les munitions des 37 en caissons explosent. Déjà, trois bâtiments anglais ont mis leurs embarcations à la mer, et repêchent les hommes, certains, imprégnés de mazout, brûlent. Après avoir évacué les hommes atteints, ou jeté à la mer ceux qui n'ont pas pu quitter le bâtiment, OUDIN en accord avec JUSOT, donne l'ordre d'abandonner le navire. Tout le monde saute à l'eau sur l'ordre d'OUDIN, il ne reste plus que lui et moi. Après un dernier regard pour contrôler qu'il ne reste plus de blessés à bord, je jette ma casquette à l'eau, je fais un signe de croix, et je me jette à la mer. Je m'éloigne du bord à la nage ; des flammes sortent de l'extrême arrière. Je n'ai pas trop froid, j'ai gardé tous mes vêtements, mais je m'aperçois du poids de mes bottes, qui sont très difficile à enlever. Je finis par être repêché par une baleinière du "GRENADE", il s'y trouve un matelot qui gémit et claque des dents. Sur mon avis, nous prenons chacun un aviron pour ramer et nous réchauffer. Nous sommes amenés le long du bord du torpilleur. Nous montons assez facilement à bord grâce aux filets à larges mailles qui pendent dans l'eau. À l'arrière, nous enlevons nos vêtements découpés au couteau. A l'intérieur, on nous propose des douches, et je me retrouve en manteau de fourrures, appartenant à la femme du commandant du "GRENADE".

Réchauffés, et un peu remis en état, nous réunissons les blessés sur l'arrière. Les brûlés légers sont soignés par l'infirmier, les plus graves sont sous ma coupe, JUSOT m'accompagne, et établit la liste des rescapés. Il est parfois difficile de les identifier. Pour les plus gravement atteints, (brûlures par la vapeur ou la combustion de mazout) se pose la question des soins et des médicaments, tout était exprimé en "pounds" au lieu des grammes. Ne connaissant rien de la langue anglaise, et le gradé infirmier, rien de la langue française. Un matelot anglais, traduisait de l'anglais en espagnol, et un matelot français traduisait de l'espagnol en français, et réciproquement. En plus des blessés français, il y avait des blessés anglais, et quelques norvégiens. Tout cela se passait à pleine vitesse, et en zigzag, sous les bombes et les tirs de DCA.

Enfin, les avions allemands s'éloignent, l' "AFRIDI", suivi du "GRENADE", chasse son poste à trente nœuds. Tout le monde fait des réparations et essaie de récupérer. Brusquement, à 13h52, alors que ces deux bâtiments ont rallié leur formation, trois bombardiers allemands mènent une attaque. Chaque navire tire sur eux au moment où il est survolé ; deux, bombardèrent à haute altitude, sans effet. Le troisième, en semi-piqué, attaque l' "AFRIDI" ; celui-ci est touché près de la première cheminée. Or, les rescapés du "BISON" sont sur l'avant, plusieurs disparaîtront, dont l'enseigne de vaisseau TOURSKY. Le "GRIFFIN" et l' "IMPERIAL" accostent l'arrière du bâtiment touché et évacuent les blessés ; Puis, l' "AFRIDI" coule. Au nouvel appel fait par OUDIN, trente hommes du "BISON" manquent, sur soixante-neuf survivants embarqués sur l' "AFRIDI".

Vers 16h, l'attaque aérienne reprend. Le "GRIFFIN" file à trente nœuds en zigzags. Il est le plus attaqué (300 rescapés sont entassés sur son pont). Un hydravion allemand se tient toujours à l'horizon.

À 17h, nouvelle vague d'assaut, c'est à 20h seulement que tout s'arrête. Nous voguons vers les SHETLAND. D'après les pointages, il y a environ 126 survivants français, la moitié sont blessés ou brûlés et souvent grièvement.

Dès 4h, le lendemain matin, nous entendons des vrombissements de moteurs d'avions, cela va-t-il recommencer ? Heureusement, ce sont des chasseurs britanniques qui viennent assurer la protection du convoi. La journée traîne, et le convoi se rapproche des côtes norvégiennes ; puis le convoi se divise: les croiseurs auxiliaires vers SCAPA FLOW, les torpilleurs vers les îles SHETLAND. Au mouillage, je suis appelé sur le

“GRIFFIN”. Le matelot SORT, maître d'hôtel du commandant a les deux pieds broyés. Après discussion, nous décidons de “l'opérer”, c'est-à-dire de sectionner les téguments et de faire l'hémostase, mais il meurt exsangue. J'ai eu deux regrets par la suite : l'absence de sérum ou plasma, et de ne pas avoir été avisé, que le navire-hôpital “SPHYNX” était en route vers nous, car alors il n'y aurait pas eu d'intervention, donc pas d'anesthésie (intraveineuse).

Dans l'après-midi, nous embarquons sur le “SPHYNX” les blessés et les brûlés, puis ceux qui peuvent se déplacer. Je retrouve des gens de connaissance, infirmiers de SAINTE-ANNE, et surtout le médecin principal DUPAS, mon ancien professeur de l'école annexe de TOULON.

À bord, nous sommes vêtus “en malade”, et le médecin-chef MAUDET exige que les biens portants passent une visite médicale, pour qu'on leur trouve quelque chose (afin d'éviter des ennuis au cas où un contrôle serait fait par les Allemands à bord du navire hôpital. Avec OUDIN, nous essayons de faire un bilan définitif, nous cherchons à mettre des noms sur les blessés et les brûlés sans connaissance et le plus souvent défigurés ; pour certains cela est impossible. Nous voguons vers les SHETLAND. D'après les pointages, il y a environ 126 survivants français, la moitié sont blessés ou brûlés et souvent grièvement.

A SCAPA FLOW, nous embarquons sur le “DOUMER”, mais il a fallu rendre les effets mis à notre disposition par le “SPHYNX”. Je me retrouve donc, avec un pantalon prêté par DUPAS (je le rendrai à BREST, avec une lettre pour son épouse), une ceinture donnée par un chauffeur, une paire de chaussettes grises par un autre, et avec un blouson kaki prêté par un chasseur alpin. Tous les officiers sont en vêtements “fantaisie” ; éléments anglais, civils, nous ne sommes pas “favorisés”. Nous n'avons pas droit aux vêtements que l'intendance maritime a distribués aux gradés et hommes d'équipage de la marine. C'est ainsi, qu'à bord nous sommes présentés au Préfet maritime de la 2ème région, l'Amiral BOHAN, aux moustaches à la gauloise.

J'appris plusieurs années plus tard, par un camarade de promotion, alors en service en TUNISIE, que la radio avait transmis sur les ondes les quelques mots que j'avais répondu au Préfet maritime qui m'interrogeait. Ce dernier me prenait ensuite à part, et me déclarait que j'étais proposé pour la légion d'honneur, mais qu'à son avis, j'étais trop jeune et seulement « médecin ». Malheureusement cela n'a pas été retransmis à la radio... Ma mère, qui se trouvait à BIZERTE, apprenait par cette même radio que le “BISON” avait été coulé, et ce n'est que quelques jours plus tard, qu'elle a su par un télégramme d'un officier général du Ministère, que je ne figurais pas parmi la liste des disparus.

En Indochine, plus tard, je recevais une lettre officielle, qui portait mention : “n'est pas à l'adresse indiquée, la dernière était inconnue au service des disparus” !!!

C'est ainsi que, dans des tenues des plus variées, nous sommes dirigés à BREST sur l'hôpital maritime. Puis OUDIN et moi, nous partons pour régler notre situation administrative à la direction du commissariat. Nous avons tout perdu, n'ayant pas touché de solde depuis le début MARS. Nous avons besoin d'argent pour acheter des vêtements, chaussures et billets de train. Un très brillant Commissaire principal, auquel nous nous sommes adressés, nous reçoit avec compassion : “cela est très facile, mais il faut une note de votre Commandant”. Il est mort, répondons non, “Alors de votre officier en second”. Il est mort aussi ! “ Je vais réfléchir et je ferai le nécessaire” nous dit-il.

✍ *Pierre Brugere*

Texte généreusement fourni par madame Dorothée Poulain-Brugere, fille de Pierre Brugere médecin de 3ème classe du “Bison” pendant la campagne de Norvège et auteur de ces lignes de souvenirs.

Voir aussi : <http://www.postedeschoufs.com/legendes/bison/bison.htm>

LE CONTRE-TORPILLEUR BISON



Caractéristiques :

Construit à Lorient et admis au service actif en octobre 1930.

Déplacement : 2700 tonnes

Longueur : 120 mètres

Vitesse maximale : 40 nœuds

Armement : 5 canons de 138,6 – 4 canons de 37 – 4 mitrailleuses de 13,2 - 6 tubes lance-torpilles – 2 grenadeurs – 4 mortiers ASM

Équipage : 264 hommes dont 10 officiers

Commandant : CV Roger BOUAN

Coulé le 3 mai 1940 au large de Namsos (Norvège)

LE CROISEUR MONTCALM

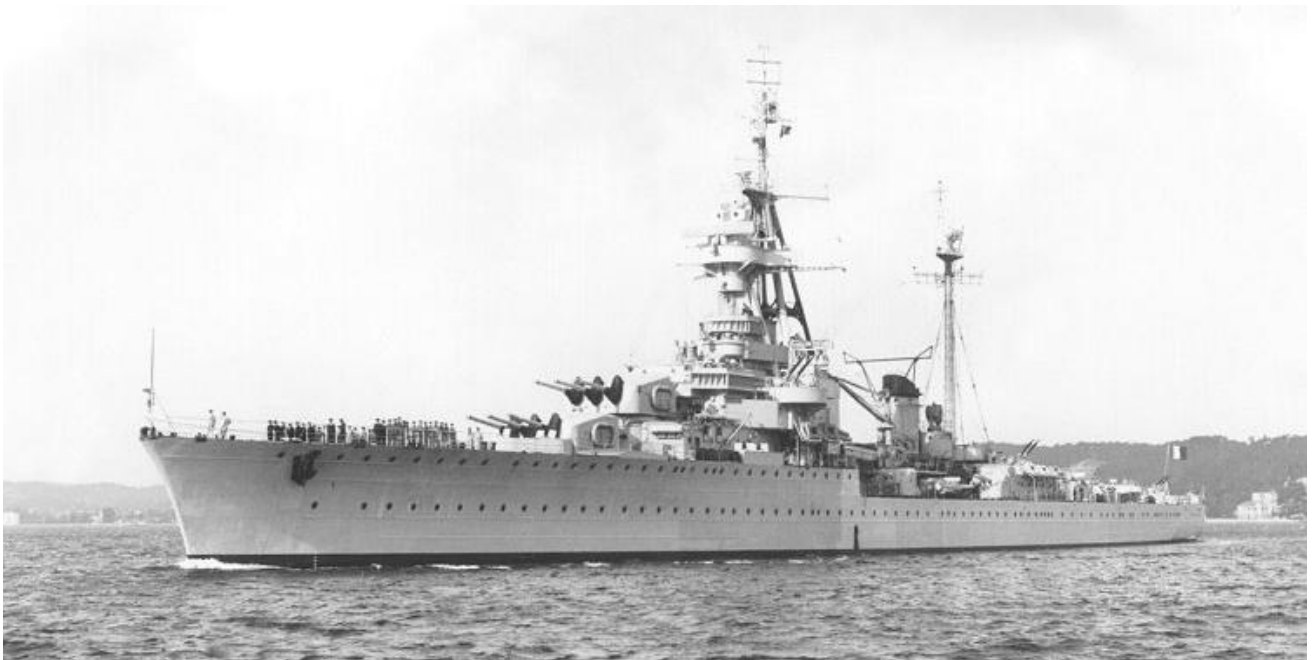


Photo DCN

Caractéristiques principales : (Source Flottes de combat 1940 à 1970)

Déplacement : 7720 TW (8380 T)

Dimensions (mètres) : longueur H.T. : 179,50 (hors tout) x 17,48; tirant d'eau moyen en charge : 5,08

Vitesse : 31 nœuds (31,5 nœuds au printemps 1952 pendant 2 heures, à pleine charge)

Propulsion : appareil moteur comprenant deux ensembles de turbines à réaction type Parsons, actionnant chacun une ligne d'arbre, d'une puissance torsiométrique totale de 88000 ch. Un appareil évaporatoire comprenant quatre chaudières Indret à surchauffe timbrées à 27 bars, réparties en deux chaufferies de deux chaudières chacune. Deux hélices.

Puissance : 88000 CV (90000 CV max).

Rayon d'action : 5500 milles à 18 nœuds; 3300 milles à 24 nœuds.

Armement : 9 canons de 152 mm en 3 tourelles triples ; 8 canons de 90 mm en quatre plateformes doubles ; 24 canons de 40 mm en 6 affûts quadruples ; 16 canons de 20 mm et deux tubes lance-torpilles double.

Les tourelles et affûts reçurent les noms des régiments de Montcalm : *Royal Roussillon* , *La Sarre*, *La Reine* pour les 152 mm et *Béarn*, *Berry*, *Guyenne*, *Languedoc* pour les 90 mm. Les événements de la guerre 1939-1945 devaient conduire par la suite à baptiser les 3 pièces d'une des tourelles Corse, Normandie, Provence. Jusqu'à la guerre, la D.C.A. légère du bâtiment ne comportait que quelques 37 mm et des mitrailleuses de 13,20 mm, de défense rapprochée, armement qui devait se révéler notoirement insuffisant. La D.C.A. fut notoirement renforcée lors de la refonte de 1943.

Protection : Ceinture cuirassée à la flottaison de 105 mm d'épaisseur. Pont principal blindé de 38 mm d'épaisseur ; 60 traverses ; cloison interne avec pare-torpilles de 20 mm (Sécurité : 16 radeaux, 16 filets de sauvetage, 800 gilets de sauvetage).

Aviation : Installation d'un hangar à hydravions pour lequel on avait fait de gros sacrifices. Les appareils étaient lancés par catapultes montées sur la tourelle arrière. Repêchage en marche par un système de rampe d'amerrissage flottante filée de l'arrière carré. (Cette aviation fut débarquée en 1943 aux États-Unis).

Équipage : 509 en 1937 ; 540 en 1945, puis 32 officiers et 642 hommes (Paix) - 32 officiers et 732 hommes (guerre)

Un radar fut installé en 1943 et un grand mât ajouté en 1952.

