de bâtiments entreront en service pendant la guerre, soit construits en tant que tels, soit réquisitionnés par la Royal Navy.
- Chalutiers construits aux normes de l'Amirauté, dans ce cas le déplacement estimé est de 510 t, pour une vitesse de 12 nd, avec un temps de construction de six mois et un coût de 57 500 £. On retrouvera plus tard les classes "Basset", "Tree", "Dance", "Shakespearian", "Isles" et douze navires construits par des chantiers navals portugais.
- Baleinier du type "Southern Pride", 700 t pour une vitesse de 16 nd, le chantier pour la construction est estimé à sept mois et un coût de 75 000 £.
- Une version aux spécifications de l'Amirauté pour ce même baleinier, les caractéristiques restent identiques, mais le prix grimpe à 90 000 £.
- Partir du dragueur de mines de la classe "Bangor" de 500 t avec une vitesse de 17 nd, et le convertir en escorteur pour un montant de 135 000 £ et un temps de construction de huit mois.
- Enfin, simplifier le dessin des sloops de 580 t et 20/21 nd de la classe "Guillemot", pour huit mois de chantier et un coût total d'environ 160 000 £.

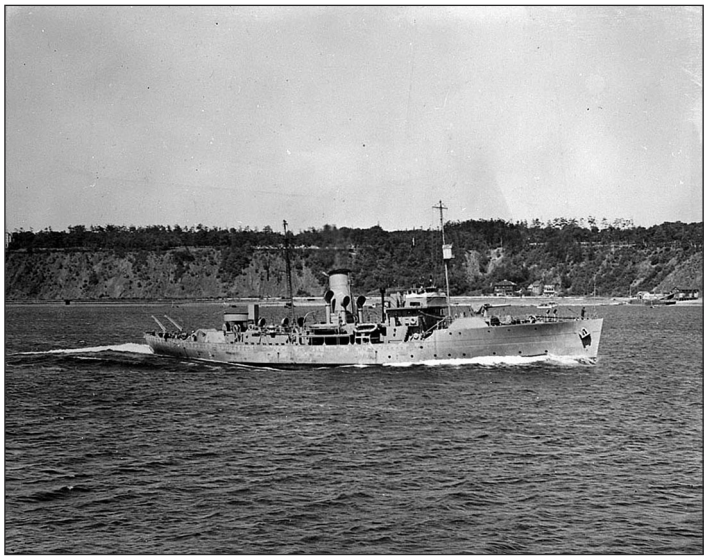
Les deux dernières options sont vite écartées, les chantiers navals spécialisés dans la construction de bâtiments de guerre étant submergés par les commandes passées en urgence au début de la guerre.

Le 8 février 1939, une première réunion entre l'Amirauté et M. Reed qui représente les chantiers Smith's Dock arrive à la conclusion qu'il est possible de définir un escorteur en partant des plans originels du baleinier. Puis le 27 février suivant, aux termes d'un accord avec le directeur de la division Tactique de l'Amirauté, décision est prise de lancer l'étude du futur bâtiment en améliorant les caractéristiques du *Southern Pride*.

Le déplacement est singulièrement augmenté, pour passer à 940 t, la coque allongée d'une dizaine de mètres avec un franc-bord plus haut, et quelques modifications dans les superstructures, comme un mât et une cheminée inclinés en arrière. Toujours dans un souci de simplification et d'économie, c'est une machine à triple expansion avec chauffe au fuel qui est choisie, car facile d'utilisation et d'entretien, elle est bien connue par les réservistes qui navigueront sur les corvettes. Le bloc passerelle rappelle singulièrement les normes de la marine marchande, avec son abri de navigation fermé construit en teck.

Le 13 avril 1939, le contre-amiral Bruce Fraser prend la décision de négocier avec les chantiers Smith's Dock pour la production des corvettes.

Le matériel fourni par la Royal Navy comprend un équipement moderne de lutte anti-sous-marine, avec un canon de 102 mm prélevé sur les stocks existants, un Asdic de type 123 situé dans l'axe du navire, deux mitrailleuses Lewis de 7,7 mm, deux rails de grenadage de sillage et deux mortiers Mark II.



Baleinier *Southern Gem* de la compagnie Southern Whaling qui sera réquisitionné par la Royal Navy et restitué à ses propriétaires en 1945. (DR)

Les communications sont assurées par un émetteur-récepteur de type 12B, et l'énergie fournie par un générateur électrique de 15 kW, dont la puissance sera augmentée par la suite.

Pour améliorer le rayon de giration, Smith's Dock propose de supprimer la fausse quille et le gouvernail d'origine, par une poupe lisse et un safran détaché de la coque.

L'accord final est signé le 24 avril 1939 pour un démarrage des travaux un mois suivant, mais le chantier demande trois semaines de délai supplémentaire pour peaufiner les plans, ce qui lui est accordé.

La classe est baptisée sous le nom générique de "Flower", en référence aux sloops construits dans les mêmes conditions pendant la Première Guerre mondiale (classes "Acacia", "Arabis" et "Aubretia").

L'urgence est telle, qu'un premier lot de vingt-six corvettes est ordonné le 25 juillet 1939, avec quatre unités supplémentaires pour la Marine nationale. Puis, très vite, les commandes se succèdent, trente le 31 août, vingt de plus le 19 septembre et trois lots supplémentaires de dix, dix-huit et finalement deux bâtiments, ce qui porte le total à cent dix à la fin 1939, alors que la corvette est toujours sur la planche à dessin, et qu'aucun prototype n'est encore sorti des chantiers pour valider la formule !

Les quantités demandées sont si importantes que la capacité de production du Royaume-Uni ne suffit pas, il faut donc se tourner vers le Canada qui fournira un total de 118 navires en plusieurs lots de production (en fait 106 vraies corvettes et 12 "Castle class" corvettes). L'industrie canadienne part de pratiquement zéro pour ce programme, et il faudra attendre le 26 octobre 1940 pour voir apparaître la tête de série, le HMCS *Collingwood*.

Au final, près de 269 corvettes seront construites dans une multitude de chantiers navals, en plusieurs sous-séries incorporant à chaque fois les améliorations résultant de l'expérience acquise pendant la bataille de l'Atlantique. Ce nombre varie selon les sources.

Pas moins d'une vingtaine de sociétés de toutes tailles sont impliquées dans ce programme, les plus importantes sont Smith's Dock à Middlesboro, Harland et Wolff à Belfast, Simons à Renfew.

Il serait fastidieux de donner la liste exhaustive des corvettes lancées, mais la répartition de la production est donnée ci-après.

La corvette HMCS *Shediack* dans la configuration d'origine des corvettes. L'armement est constitué uniquement du canon de 4 in. sans masque sur la plate-forme avant, c'est dire la pauvreté de l'équipement à cette époque de la guerre. (Archives nationales du Canada)

fait qu'elles passent sous pavillon canadien, les seules corvettes de ce pays à porter un nom de fleur.

Petite anecdote qui en dit long sur la pauvreté de l'armement de ces premières "Flower", le HMS *Hepatica* est équipé d'un faux canon de 102 mm en bois pour sa traversée de l'Atlantique. Suite aux mauvaises conditions de mer, ledit "canon" arrive complètement tordu en Angleterre, ce qui lui vaut la remarque acerbe d'un destroyer de la Royal Navy lui demandant si la marine canadienne avait la réelle intention d'attaquer les *U-boot* à coups de bâtons...

En moins de deux ans, l'industrie canadienne a réussi le tour de force de livrer soixante-dix corvettes aux marines alliées et produira au total pas moins de cent six navires auquel il faut ajouter une douzaine d'unités de la classe "Castle" version grandement améliorée des "Flower".

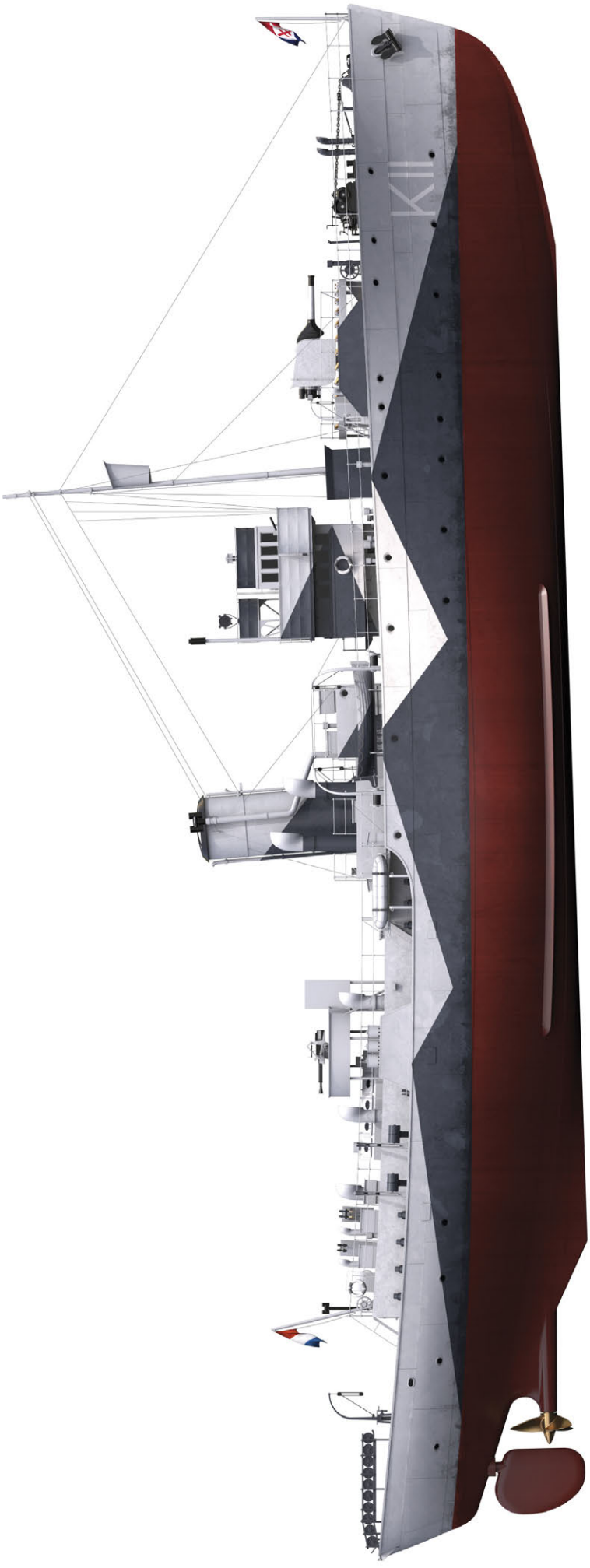
Programme 1939-1940	64	Construites sur les plans d'origine anglais
Programme 1940-1941	16	Teugue allongée avec formes d'étrave modifiées, déplacement de 1 015 t, mât situé en arrière du bloc passerelle avec ailerons pouvant recevoir des 20 mm Oerlikon.
Programme 1942-1943	14	Identiques au lot précédent, mais avec une forme d'étrave plus inclinée, l'augmentation de la capacité des soutes à fuel fait passer l'autonomie à 7 400 miles, et augmente légèrement le tirant d'eau.
Programme 1943-1944	12	Dernier lot construit au Canada
Total	106	

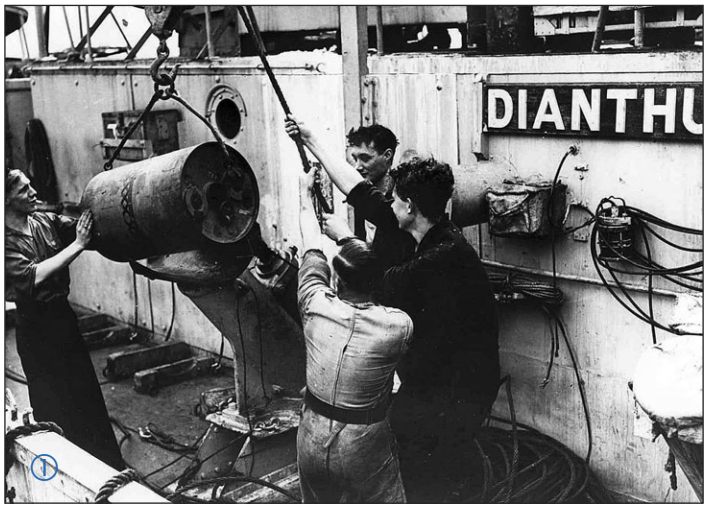
Deux belles vues de la corvette HMCS *Weyburn* K 173 qui sera torpillée par le *U-118* le 22 février 1943. (Archives nationales du Canada)

Grand pavois en 1943 pour la corvette HMCS *Halifax* K 237.
(Archives nationales du Canada)

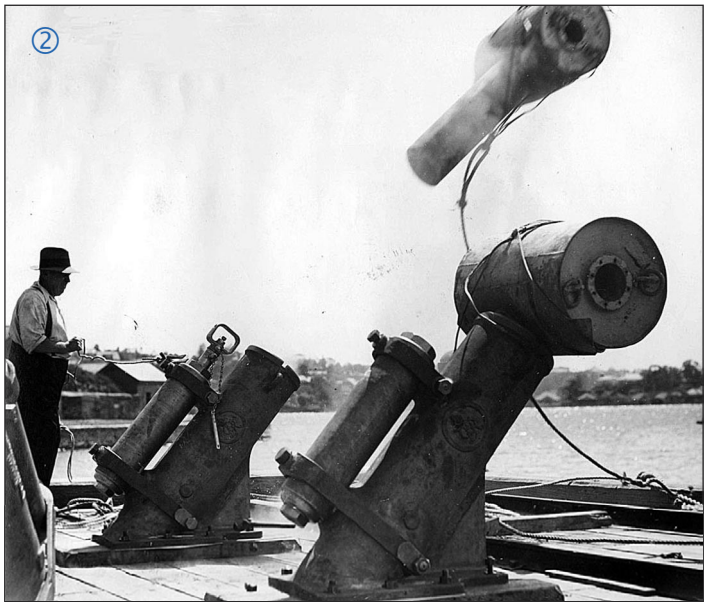
Même débauche de pavillons pour la HMCS *Midland* K 220.
(Archives nationales du Canada)

KII


KII

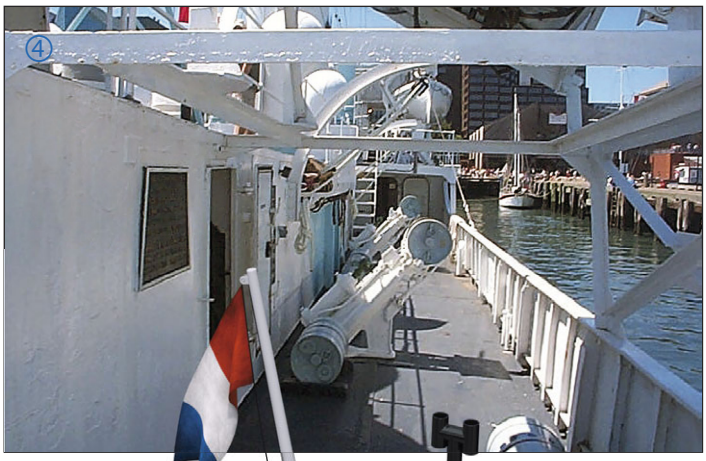


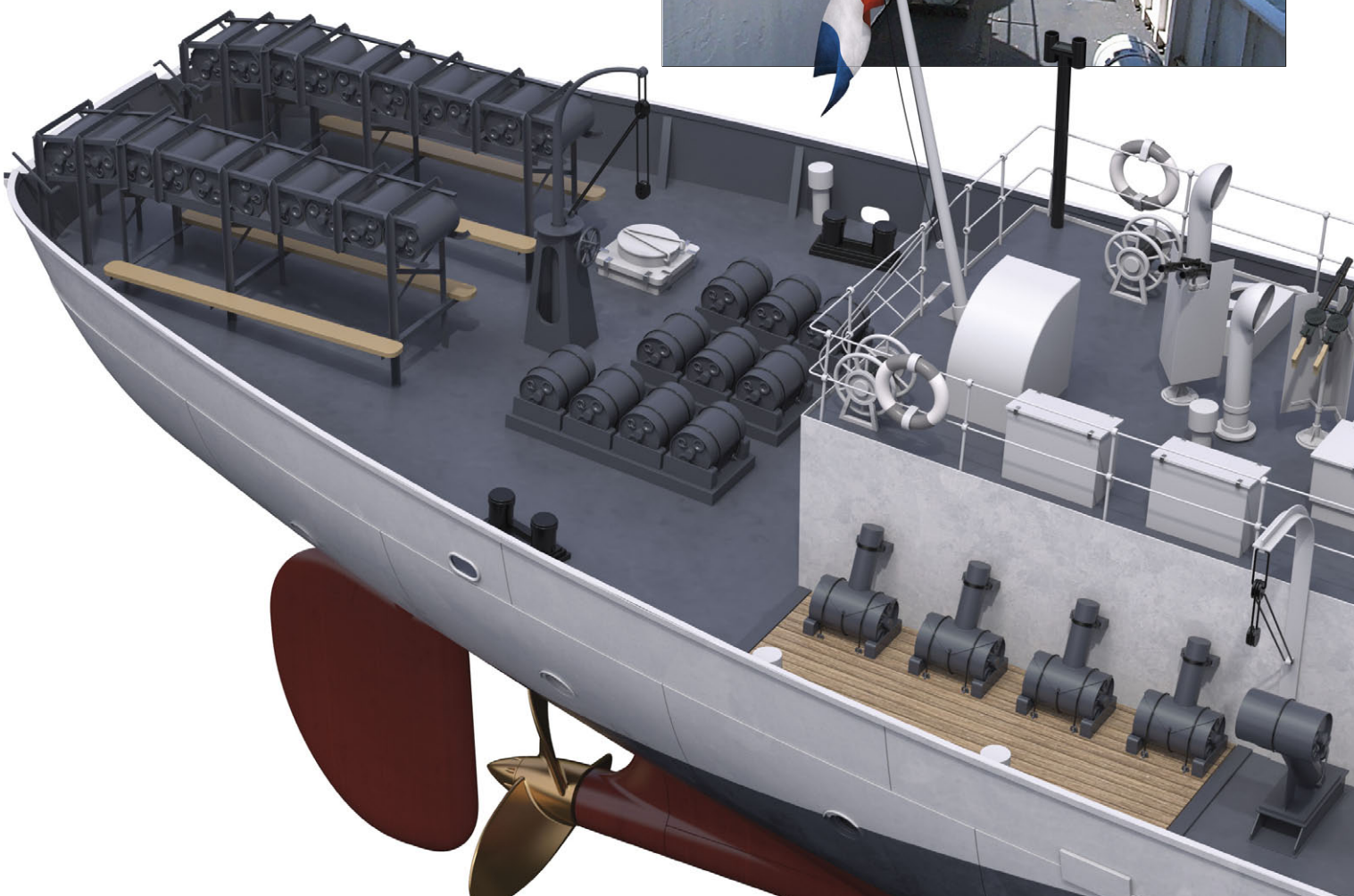
① Mise en place d'une grenade sur la cuiller non récupérable du mortier type Mk II. Photo prise à bord du HMS *Dianthus*. (DR)



② Lancement de la grenade à partir d'un mortier Thornycroft. On voit bien le piston éjectable et non récupérable, solution non économique qui sera améliorée avec la version Mk IV. (DR)

③ et ④ : Le plus moderne mortier de type Mk IV a la portée améliorée et lancement de la charge par piston intégré. (HMCS *Sackville* Trust)





Corvettes F.N.F.L.

C'est sans nul doute l'une des pages les plus glorieuses de l'histoire de la France Libre que les corvettes à croix de Lorraine ont écrite pendant la Seconde Guerre mondiale. Leur aventure commence en 1941, mais il n'est pas inutile de faire un petit retour en arrière pour comprendre leur destin.

Les origines

Dès son arrivée en Grande-Bretagne et son ralliement au général de Gaulle, l'amiral Muselier n'a de cesse de constituer une force navale capable de reprendre la lutte contre l'Allemagne nazie. Les quelques unités de la Marine nationale stationnées dans les ports britanniques sont d'origine et de valeur militaire très variables. Éloignées de leurs bases et sans possibilité d'obtenir de pièces de rechange, très vite se pose le problème de l'entretien et du maintien opérationnel de ces bâtiments.

C'est ainsi que début 1941, décision est prise de désarmer *Le Bouclier* (torpilleur de 600 t de la classe "Melpomène"), dont le mauvais état des chaudières ne lui permet plus de reprendre la mer. Son équipage parfaitement entraîné devenant disponible, l'amiral Muselier propose au premier lord de l'Amirauté la mise à disposition des FNFL de deux nouvelles corvettes sortant des chantiers de construction.

Après accord de sir Dudley Pound, le *Mimosa* et le *Pentstemon* sont transférés, le second de façon très transitoire puisqu'un navire capable d'évoluer sous les latitudes tropicales lui sera rapidement préféré. Pratiquement au même moment, le contre-torpilleur *Léopard* se trouve immobilisé pour de longs mois, l'effectif relativement nombreux du bord permet à nouveau d'envisager d'armer trois nouvelles corvettes. Un dernier équipage en provenance du *Léoville* (cargo armé) viendra compléter l'effectif, ce qui porte désormais à six le nombre d'unités demandées aux autorités britanniques.

Fin mai 1941, l'Amirauté transmet une première liste de navires cédés de façon temporaire à la France Libre. Ce sont les *Mimosa*, *Alyssum*, *Aconite*, *Ranonculus* et *Lobelia* qui deviendront respectivement, *Mimosa*, *Alysse*, *Aconit*, *Renoncule* et *Lobelia.* Une sixième unité était mentionnée dans ce transfert ; le *Chrysanthemum*, mais sa livraison sera différée en raison des bombardements allemands. Il sera remplacé par la *Sundew* qui deviendra *Roselys* sous pavillon France Libre.

Les effectifs des FNFL étant en constante progression, une nouvelle demande pour deux bâtiments supplémentaires est effectuée le 5 août 1941, puis acceptée par l'Amirauté qui attribue le HMS *Coriander,* qui deviendra *Commandant Détroyat,* et le HMS *Chrysanthemum*, désormais baptisé *Commandant Drogou* en hommage au pacha du sous-marin *Narval*.

Perdue par torpillage, la corvette *Alysse* est remplacée début avril 1943 par le HMS *Lotus* qui prend le nom de *Commandant d'Estienne d'Orves*.

C'est donc un total de neuf navires qui sera pris en compte par les marins de la France Libre.

Il est précisé dans l'accord de prêt que les corvettes sont livrées en bon état général, avec les compléments de vivres, combustible, munitions, et tous matériels nécessaires à leur fonctionnement, et qu'elles devront être restituées à la fin du conflit dans leur condition d'origine.

Organisation et répartition des corvettes

Au moment de leur mise en service à l'été 1941, les *Mimosa*, *Alysse* et *Lobelia* sont tout d'abord affectées aux forces d'escorte de Terre-Neuve à Saint John's, puis entre septembre et octobre de la même année une nouvelle répartition des forces est réalisée en accord avec l'Amirauté britannique.

Une 1re division, avec les *Mimosa*, *Alysse* et *Aconit,* reste rattachée aux forces d'escorte de Terre-Neuve.

La 2e division, comprenant les *Lobelia*, *Roselys*, *Renoncule*, est chargée de la protection des convois entre le Royaume-Uni et l'Islande.

Enfin, les *Commandant Détroyat* et *Commandant Drogou,* prévues à l'origine pour servir dans les eaux d'Afrique équatoriale, voient leur affectation modifiée, et sont rattachées au théâtre Atlantique Sud (groupe d'escorte de Freetown) en remplacement des HMS *Wallflower* et HMS *Orchis*.

L'évolution de la guerre et notamment la perte de l'*Alysse* le 8 février 1942 conduit à une première réorganisation à la fin de ce mois :

- forces d'escorte de Terre-Neuve : *Mimosa*, *Aconit*, *Renoncule*, *Roselys* ;

	Les corvettes type "Flower" françaises						
Nom	*Mimosa* (ex-*Mimosa*)	*Alysse* (ex-*Alyssum*)	*Aconit* (ex-*Aconite*)	*Roselys* (ex-*Sundew*)	*Renoncule* (ex-*Ranunculus*)	*Lobela* (ex-*Lobelia*)	
Numéro chantier Numéro tactique	- K 11	J 1159 K 100	J 1095 K 58	J 1093 K 57	J 1162 K 117	- K 05	
Chantier de construction	Hill and Sons Bristol, UK	George Brown Greenock, UK	Ailsa Ship Building Troon, UK	John Lewis Aberdeen, UK	William Simons Renfew, UK	Alexander Hall Aberdeen, UK	
Mise sur cale	04/1940	06/1940	03/1940	1940/41	1940/41	07/1940	
Lancement	18/01/1941	03/03/1941	31/03/1941	18/05/1941	25/06/1941	14/02/1941	
Armement FNFL	05/05/1941	05/06/1941	23/07/1941	19/09/1941	30/07/1941	16/07/1941	
Débuts opérationnels	23/06/1941	09/07/1941	12/08/1941	14/10/1941	26/08/1941	04/09/1941	
Commandants	CC Birot	LV Pépin Lehalleur	LV Levasseur	LV Bergeret	LV Dussumier De Fontbrune	LV de Morsier	
Sort ultime	Torpillée 09/06/1942 par *U.124*	Torpillée 08/02/1942 par *U.654*	Restituée Royal Navy 30/04/1947. Devient *Terje XI* en 1948 puis *Terrier Southern*	Restituée Royal Navy 1947. Ferraillée à Troon (Écosse) en 1948	Restituée Royal Navy 1947. Devient le *Southern Lily* en 1947	Restituée Royal Navy 04/1947. Devient le marchand *Thorgeir* en 1949	

Après l'ON 29 pris en charge le 5 novembre, c'est au tour du convoi SC 54 de bénéficier de la protection des *Mimosa* et *Aconit*. Le 21, nouvelle rencontre avec un loup gris, plus sérieuse cette fois-ci puisque pas moins de dix-neuf grenades sont lancées. Chanceux, l'*U-Boot* passe à travers les mailles du filet…

Quelques dégâts sont subis en début décembre lors d'une navigation à travers une tempête d'hiver, puis c'est le rassemblement avec les autres unités FNFL en vue de l'opération de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Tout comme l'*Alysse*, l'*Aconit* est remise immédiatement après à la disposition des *Newfoundland Escort Forces*, et accompagne avec la première le convoi SC 62 en direction de l'Islande. Après une traversée sans histoires, c'est le voyage retour vers Terre-Neuve sous la direction du destroyer USS *Bainbridge DD-246*.

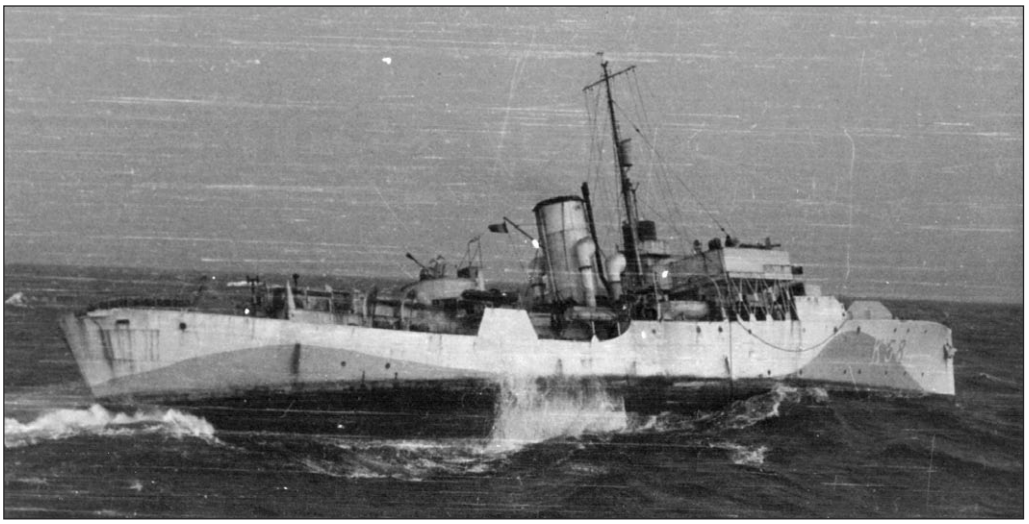
Les conditions de mer sont particulièrement éprouvantes, le cargo *Oneida Kegi* en quasi-perdition lance un appel au secours au chef de convoi qui détache l'*Aconit* pour lui porter assistance. Les deux navires arriveront à bon port à Reykjavik le 22 janvier.

Nouveau départ le 24, mais le trajet sera court et très mouvementé, la tempête qui sévit à ce moment endommage assez sérieusement l'*Aconit* qui restera au bassin pour réparations jusque début février.

C'est ensuite la protection des convois SC 69 et ON 77. Ce dernier voit le torpillage du pétrolier étasunien *Imperial Transport* dont l'équipage est récupéré en totalité par la corvette. Malgré la gravité des dommages, le navire reste toujours à flot assisté par les HMCS *Mayflower* et FNFL *Aconit*. Par chance, l'*Imperial Transport* survivra à ses avaries et sera même capable de rejoindre Saint John's un peu plus tard par ses propres moyens, toujours sous l'œil bienveillant de ses anges gardiens.

Les mois d'avril et mai 1942 verront trois escortes de convois se succéder (HX 183, ON 89 et HX 189), avec deux lancements de charges sous-marines sans résultat probant lors des deux derniers trajets.

Le destroyer USS *Bainbridge* se ravitaillant auprès du porte-avions USS *Hancock* le 14 juin 1944. (U.S. National Archives)

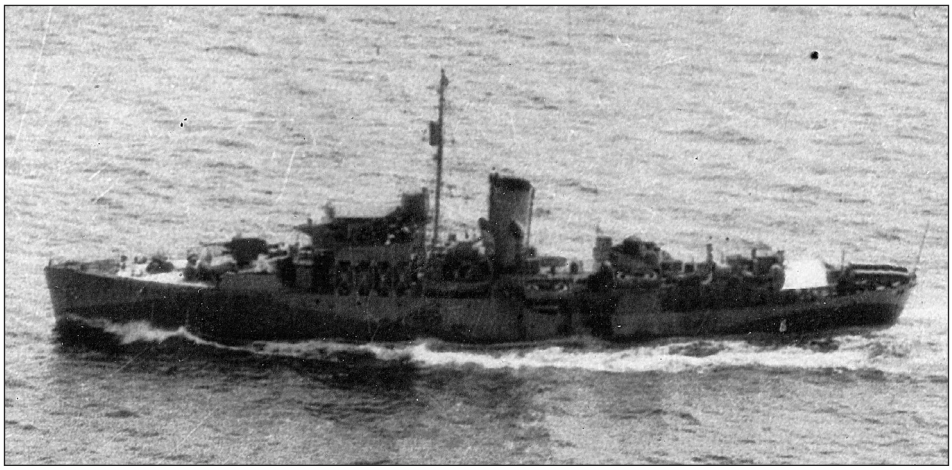


Les conditions de mer en hiver sont loin d'être agréables en Atlantique Nord. On voit bien comment la corvette roule en pleine tempête ! (Coll. Yves Grangeon)

La corvette HMCS *Mayflower* en 1942. (Archives nationales du Canada)

La *Renoncule*

Lancée le 25 juin 1941, la *Ranunculus* passe immédiatement sous pavillon des Forces navales françaises libres et devient *Renoncule* sous le commandement du lieutenant de vaisseau Dussumier de Fontbrune. La mise en condition de l'équipage et du bâtiment ne traîne pas, les deux sont déclarés opérationnels fin août soit moins de deux mois après la prise de contact avec l'élément liquide !



Les photos de la corvette *Renoncule* ne sont pas nombreuses et de grande qualité. On la voit ici en pleine mer à une date et lieu non définis. (Coll. Yves Grangeon)

Intégrée au 4e groupe d'escorte de la Clyde, elle participe d'entrée à la protection des convois ON 14 et SC 52 et procède à une première série de grenadages sur un contact Asdic pour un résultat non confirmé.

De retour à Greenock, une erreur dans le montage d'une bielle empêche la corvette d'accoster correctement à son poste, ce qui provoque une collision sans gravité avec sa consœur *Narcissius*. Des travaux de réparation sont jugés indispensables, la corvette restant indisponible jusqu'au 27 octobre 1941.

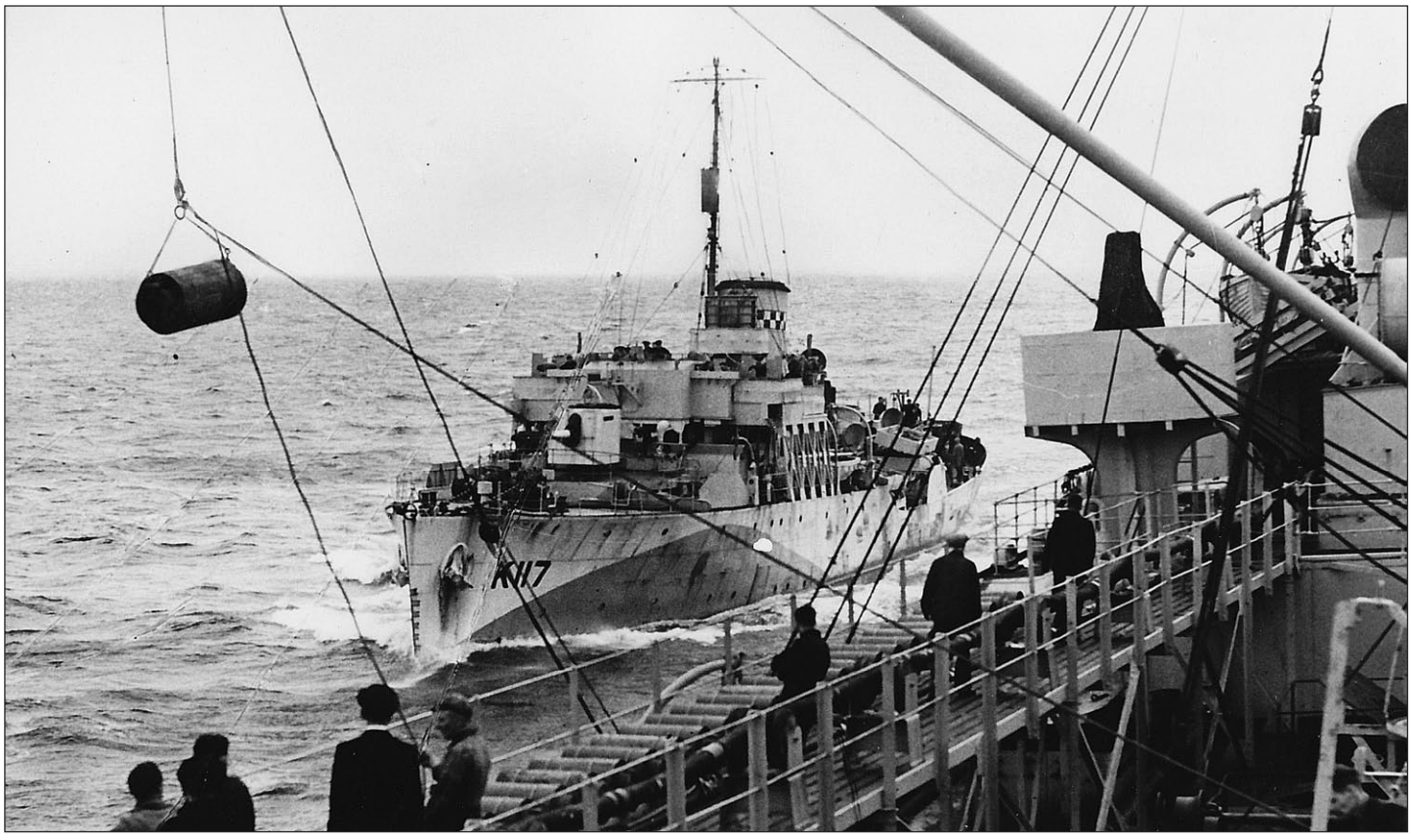
Retour dans la foulée en opérations pour prendre en charge le convoi ONS 31 en compagnie de la *Roselys*. Quelques jours plus tard la relève est assurée par des bâtiments de l'U.S. Navy pour la fin de parcours, l'escorte partie d'Europe s'en retournant à son point de départ avec le convoi HX 157 qu'elle doit protéger.

Le 5 novembre, alerte ! Dans la soirée une formation inconnue est détectée en surface. Devant la possibilité d'avoir découvert une meute d'*U-Boot*, le commandant de la *Renoncule* appelle aux postes de combat et, sans réponse aux signaux de reconnaissance, ordonne à la pièce avant de 4 pouces d'ouvrir le feu. Après deux salves, enfin une réaction en face puisqu'il s'agit tout simplement de quatre destroyers canadiens qui ont mis un peu de temps à répondre à la corvette. On dirait aujourd'hui qu'une bavure a été évitée de justesse !

Puis le 9, en compagnie du HMS *Abelia*, assistance est portée au chalutier HMS *Angle* en grosses difficultés dans une mer démontée. En attente d'un remorqueur de sauvetage, le chalutier reste sous la garde des deux corvettes qui forment un cercle protecteur. Le 11, arrivée enfin du HMS *Saint-Apollo* accompagné du remorqueur, un filin est passé et l'ensemble s'en retourne vers Londonderry où il arrive deux jours plus tard.

Même si la corvette est relativement neuve, son activité intense ne permet guère au personnel de réaliser les tâches basiques d'entretien. Les fonds sont dans un état déplorable, les pompes d'épuisement manquent de révisions, à tel point que l'officier mécanicien juge la navigation dangereuse par gros temps.

C'est malheureusement la situation dans laquelle se retrouve rapidement la *Renoncule*, dès le départ le 21 novembre 1941. La corvette est prise dans une tempête de sud-ouest, les paquets de mer incessants envahissent les compartiments, et comme il était à



La corvette recomplète son stock de charges de profondeur en plein océan, opération un peu périlleuse quand la mer est formée. (Coll. Yves Grangeon)

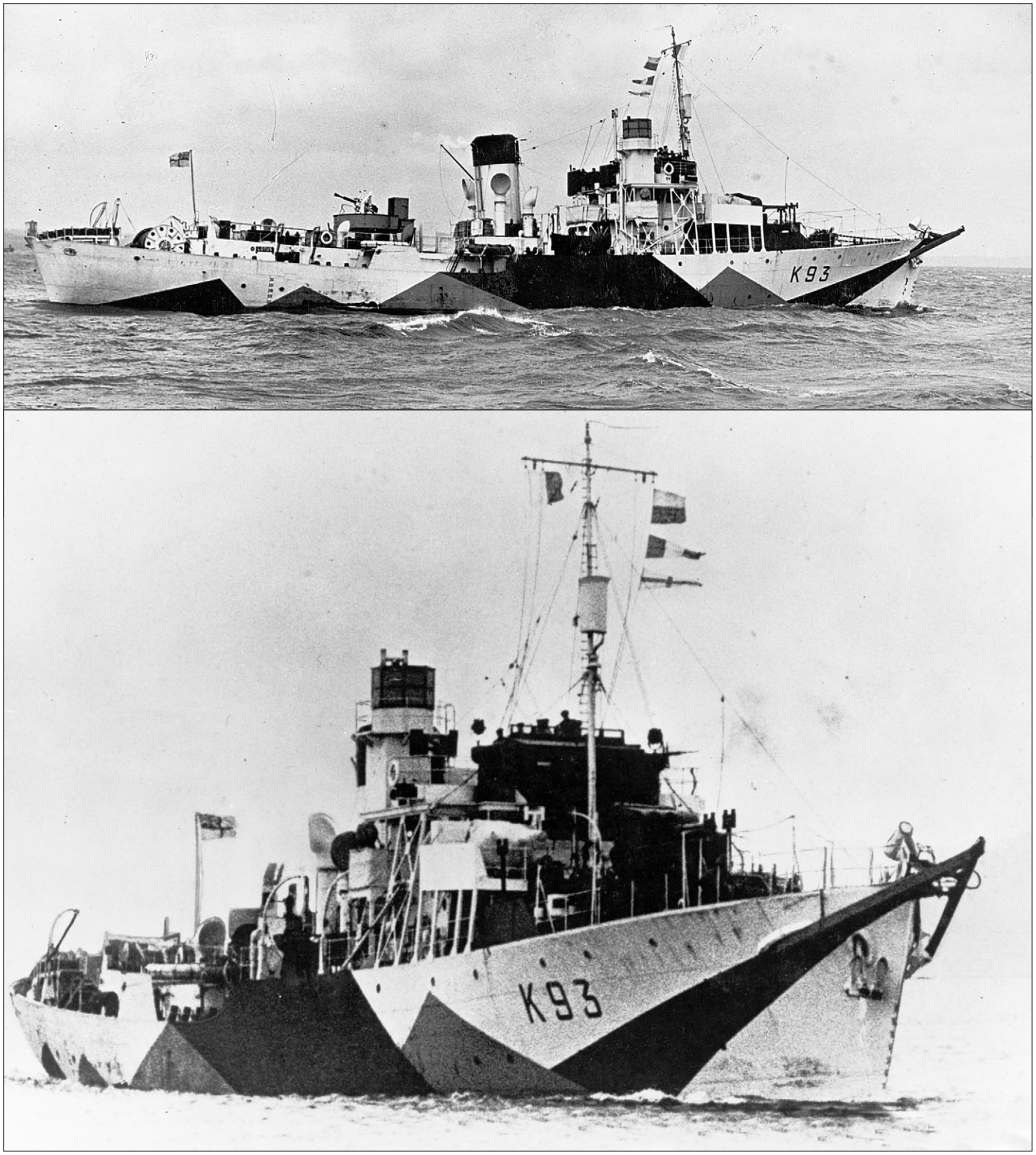
Le Commandant d'Estienne d'Orves

À la suite de la perte de l'*Alysse* en février 1942, l'Amirauté britannique prend la décision d'affecter une nouvelle unité aux Forces Navales Françaises Libres. Ce sera dans un premier temps la corvette HMS *Phlox* qui sera vite remplacée début avril par le HMS *Lotus* alors en construction aux Chantiers Hill and Sons de Bristol.

Le lieutenant de vaisseau Fontagnères prend le commandement du bâtiment qui porte désormais le nom de baptême de *Commandant d'Estienne d'Orves.*

Héros de la Résistance, le capitaine de corvette Honoré d'Estienne d'Orves a été arrêté par les Allemands en janvier 1941 alors qu'il était à la tête du réseau de renseignement Nemrod. Il est fusillé le 29 août suivant au Mont-Valérien en compagnie de cent otages. Il est fait compagnon de la Libération à titre posthume par le général de Gaulle.

Par rapport à ses sœurs, la corvette est armée d'entrée dans une configuration avec passerelle modifiée et local Asdic amélioré, installation d'un hedgehog devant le bloc passerelle et mise en place d'un radar type 271 sur une plate-forme devant la cheminée.



Le HMS *Lotus* juste avant son transfert à la France Libre. La corvette est encore équipée de son système de dragage acoustique. (U.S. National Archives)

La HMCS *Sackville*, dernière corvette survivante

La guerre terminée, les corvettes disparaîtront les unes après les autres sous le chalumeau des ferrailleurs, et avec leur fin, la mémoire des équipages ayant combattu à leur bord risquait de s'évanouir elle aussi.

Par chance, un mémorial dédié à ces hommes existe aujourd'hui sur la côte ouest du Canada en la personne de la corvette HMCS *Sackville*. Lancée le 15 mai 1941, elle est la seconde construite au Canada. Après des débuts chaotiques en février 1942, elle participe brillamment à la défense du convoi ON-115 en août suivant en attaquant successivement les *U.43*, *U.704* et *U.552* qu'elle force à battre en retraite avec des dommages importants pour les premier et dernier cités. Son rôle est déterminant dans la bataille entre attaquants et défenseurs, puisque seuls deux cargos sont perdus sur quarante et un faisant la traversée.

Elle reprend ensuite les escortes jusque fin juin 1944, date à laquelle on découvre un problème majeur dans l'une des chaudières empêchant par la suite la corvette de réintégrer un groupe d'escorte, ce type de bâtiment n'étant plus considéré comme assez performant dans la lutte contre les *U-boot*.

La guerre se termine de façon monotone pour le HMCS *Sackville* puisqu'elle est chargée de poser des boucles de détection de sous-marins à l'entrée des principaux ports canadiens.

Après un séjour en réserve jusqu'en 1952, la corvette reprend du service comme navire de recherches au service du département de la Marine et des Pêches, ce qui la sauvera ! Sa carrière s'achève en juillet 1982, et elle est transférée au Canadian Naval Corvette Trust (devenu depuis le Canadian Naval Memorial Trust) qui la restaure dans son état de 1944.

Basée à Halifax, il est désormais possible de la visiter pendant les mois d'été, et elle participe régulièrement à des manifestations pour honorer le souvenir des Vétérans ayant servi à bord des corvettes pendant la bataille de l'Atlantique.

① La corvette HMCS *Sackville* pendant la bataille de l'Atlantique.
(Archives nationales du Canada)

② et ③ C'est la dernière survivante ! La corvette HMCS *Sackville* telle qu'on peut la visiter aujourd'hui dans le port de Halifax.
(Canadian Naval Memorial Trust)

Atlantique Nord, 4 mars 1943, convoi SC 122, tempête force 9

Début mars 1943 la corvette HMS *Pimpernel* est chargée de porter assistance au Liberty-ship *Thomas Hooker* en perdition en Atlantique Nord durant une tempête de force 9.

La corvette trace vaillamment sa route dans une mer en furie, dévalant des vagues énormes pour se retrouver pratiquement submergée dans les creux ! La vie à bord est un véritable enfer liquide, chacun essayant de faire au mieux pour remplir son rôle.

Le pauvre planton lutte contre les éléments déchaînés pour apporter un peu de réconfort au poste arrière sous la forme d'un peu de chocolat chaud. Pas facile d'y arriver en se tenant aux rambardes et mains courantes ! Sur place, les matelots de la plage arrière tentent de réarrimer une charge de profondeur jouant aux quilles entre les dalots et chaumards. Opération périlleuse qui sera menée toutefois à bien.

Dans les quartiers avant, impossible de dormir, les chaînes d'ancre cognent sans cesse dans leurs puits et l'eau ruisselle sans arrêt par toutes les ouvertures possibles. Un marin somnolent est à moitié jeté de sa couchette, et se retourne en balançant une bordée de jurons bien sentis !

La relève assurée, un matelot de quart rentre au mess, son ciré dégoulinant d'eau de mer. Une voix ironique l'accueille avec un tonitruant : *Alors, c'est comment là-haut ?!*

Arrivée en vue du Liberty-ship, la corvette doit attendre une journée avant d'entamer les opérations de sauvetage de l'équipage, les conditions de mer rendant impossible toute tentative. Le lendemain, tous les membres du cargo sont en sécurité à bord de la corvette, y occupant les bannettes des militaires, lesquels dorment désormais dans des hamacs, amer retour à la marine de Nelson… La promiscuité est épouvantable, mais chacun est toutefois heureux de se sentir en sécurité à bord de la corvette.

Celle-ci fait ensuite partie de l'escorte du convoi SC122 à destination du Royaume-Uni. Quarante-sept marchands et deux LST sont protégés par les destroyers *Havelock* et *Upsurge*, la frégate *Swale* et les corvettes *Pimpernel*, *Buttercup*, *Lavender*, *Saxifrage* et *Godetia*.

Photo1 : La frégate HMS *Swale* K 217 de la classe "River" qui sera rayée des listes de la Royal Navy en 1955. (DR)

À 22 h 00 le 17 mars, rappel aux postes de combat, un *U-Boot* a été aperçu à tribord du convoi. Quelques instants après une torpille frappe le *Zouave* qui coule immédiatement, une autre touchant le *Port Auckland*. Vers deux heures du matin, un gigantesque éclair marque la fin d'un nouveau navire, le cargo *Kingsbury* est en flammes.

L'équipe de pièce du canon de 102 mm reçoit l'ordre de tirer des obus éclairants, les autres escorteurs faisant de même, illuminant de fait la totalité des navires du convoi, la pleine lune se reflétant sur la mer laissant voir le cargo hollandais *Alderamin* en train de sombrer, coupé en deux. Même sort funeste pour les *King Gruffydd* et *Fort Cedar Lake*, les équipages des corvettes assistants impuissants à l'agonie des marins civils dans les eaux glacées de l'Atlantique Nord.

Bien que poursuivi par une meute de *U-boot*, le convoi arrivera finalement le 22 mars 1943 à Lock Foyle en Irlande du Nord.

Le combat du *U-333* avec la corvette HMS *Crocus*

Le 6 octobre 1942, alors basée à Freetown, la corvette HMS *Crocus*, sous le commandement du *Lieutenant* J.F. Holm, reçut un message l'informant qu'une meute de huit *U-Boot* s'était positionnée au large pour intercepter le trafic des cargos entrant et sortant du grand port d'Afrique de l'Ouest.

Vers quatre heures du matin et après plusieurs heures de patrouille au large, le radariste signala un écho correspondant à un sous-marin navigant en surface droit devant, information confirmée juste après par l'opérateur Asdic.

Avec l'équipage rappelé aux postes de combat, la corvette fut lancée à pleine vitesse vers le but, et moins de dix minutes après, un sous-marin apparut à quelques encablures du bâtiment. Après un violent coup de barre à tribord, le HMS *Crocus* éperonna le submersible dans un fracas épouvantable, les deux navires restant enchevêtrés l'un dans l'autre pendant tout près de deux minutes.

Puis le *U.333* glissa le long de la coque de son assaillant et, illuminé par les projecteurs de passerelle et les fusées éclairantes, le sous-marin fut mitraillé à bout portant par tout ce qui pouvait tirer à bord de la corvette, à l'exception de l'armement principal dont le pointage négatif était insuffisant à si courte distance.

La bataille dura tout près d'une demi-heure, pendant tout ce temps le *Crocus* manœuvrait constamment pour éviter un éventuel torpillage et se mettre à nouveau en position pour un nouvel abordage.

Après la seconde collision, les marins de la corvette laissèrent le sous-marin en fâcheuse posture, avec une gîte importante et probablement dans l'impossibilité de plonger à nouveau. Pensant don-