

1942. LA CORVETTE FRANÇAISE LIBRE « ROSELYS » EN U.R.S.S.

Mai 1942 : la corvette Roselys, des Forces d'Escorte de la Clyde, est versée à la Home Fleet en renfort d'escorte des convois vers Mourmansk et Arkhangelsk.

Il est fort probable que le Général de Gaulle, qui vient d'obtenir en mars que l'escadrille aérienne Normandie participe aux combats sur le sol russe, est intervenu auprès du gouvernement britannique pour qu'un bâtiment français libre soit aussi présent sur mer.

À l'époque, la situation de l'URSS est précaire et angoissante. Les canons allemands sont à portée de Moscou et leurs troupes sont dans les faubourgs de Léninegrad.

Des convois ont déjà gagné la Russie arctique mais la situation nécessite un renfort urgent et important. Ce sera le convoi PQ 16 que la Royal Navy a la responsabilité d'acheminer.

L'ALLER

Après avoir attendu trois jours en Islande, à Seydisfjord, le fort groupe occasionnel d'escorte appareille pour protéger le convoi qui pénètre en mer de Norvège sur deux colonnes par le détroit de Danemark (entre l'Islande et le Groenland).

En 48 heures, le convoi de 34 bâtiments est organisé en 9 colonnes (22 américains, 8 britanniques, 4 russes), les escorteurs autour à 4000 yards, la Roselys à droite. Au centre, le croiseur antiaérien Alynbank hérissé de canons et d'antennes radar.

À l'arrière, deux sous-marins et deux chalutiers de sauvetage. En tête de la colonne de droite le « Camship », bâtiment de commerce équipé d'une catapulte portant un chasseur Hurricane x.

Le 24 mai, le convoi est en ordre de marche. Le lendemain 25, la force de couverture des 4 croiseurs Kent, Norfolk, Nigéria, Liverpool, s'intègre au convoi. Elle est bien nécessaire car l'aviation d'exploration allemande a découvert le convoi à proximité de l'île Jan Mayen. Le convoi est limité à l'ouest par la banquise, ce qui le met à portée des bombardiers allemands.

À 18 heures 55, le convoi est aux postes de combat pour subir l'attaque imminente. Ce sont des avions torpilleurs Heinkel III qui, tels des moustiques volant au ras des flots, se dirigent vers le convoi... Les torpilles larguées au-delà du rideau des escorteurs n'atteignent aucune cible. Mais à 21 heures, c'est l'attaque à haute altitude des Junkers 88 sur lesquels les canons de l'escorte et des croiseurs se déchainent. Un seul cargo a été légèrement touché, ce qui lui vaut d'être renvoyé en Islande. Le Hurricane catapulté a abattu trois avions.

Après cette attaque nous assistons médusés au départ des quatre croiseurs qui s'éloignent rapidement vers le sud-ouest.

Désormais nous sommes seuls dans le jour perpétuel du cercle arctique. Durant cinq fois 24 heures, à part une courte interruption due à la brume le 28 mai, les hommes ne quittent pas leurs postes de combat, pour repousser les vigoureuses attaques ennemies.

Enfin, le 29 mai la portion de convoi destinée à Mourmansk entre dans le vaste estuaire de Kola, la section d'Arkhangelsk poursuivant sa route sous la protection de l'Alynbank. Jusqu'au dernier moment le convoi a été attaqué par les Stukas, car les bases allemandes sont maintenant proches, mais avec la protection des Hurricanes et des Stormoviks basés à terre, sept bâtiments ont été coulés. On peut estimer que le PQ 16 a bien rempli son contrat face aux incessantes attaques ennemies.

SEJOUR À MOURMANSK

La Roselys est conduite par un pilote soviétique à son point de mouillage sur la rive ouest de l'estuaire. Comme il n'y a pas d'embarcation disponible pour reconduire le pilote, il est notre hôte au carré jusqu'au lendemain matin... Alors que nous nous attendions d'enthousiasme à rencontrer un homme nouveau, le contact avec lui est plutôt rude. Notre commandant et le second qui comprennent et parlent un peu le russe ont vite fait de déchanter. Le pilote commence par contester les pertes. Ayant des rescapés à bord, il est contraint de les accepter ; mais il s'en défend avec mauvaise foi en déclarant :

"Vous n'aviez qu'à en envoyer plus de navires. Ce que vous nous apportez, ce n'est qu'un jour de combat sur les fronts de Moscou et de Léninegrad. Il affirme que le parti communiste fort de cinq millions d'adhérents est une élite qui anime la masse inerte des soviétiques. Bref, le contact n'aurait pu être plus déplaisant en dépit de la quantité de rhum Navy qu'il a ingurgité. C'est fort froidement qu'il quitte le bord au petit matin du lendemain. Nous allons enfin pouvoir nous reposer quelque peu car nous sommes épuisés !»

Le convoi de retour est prévu pour le 11 juin. En fait il n'appareillera que le 27.

Il a fallu envoyer un torpilleur en Écosse pour ramener des munitions presque toutes épuisées. En outre la Home Fleet a dû envoyer des grands bâtiments en Méditerranées où Malte est sur le point de tomber, si bien qu'elle n'aurait pas les moyens de s'opposer au cuirassé Tirpitz tapi dans l'Alten, fjord à l'extrême nord de la Norvège.

LE RETOUR

Le 27 juin, l'ordre est donné d'appareiller en protection du convoi PQ I3 composé de 35 cargos. Quel traitement les allemands vont-ils lui infliger ?

Il est certain que leur attention et leurs soins vont se porter d'abord sur le PQ 17, le convoi montant que nous devons croiser dans les parages de Jan Mayen.

Par chance la brume qui s'installe à la sortie de l'estuaire est notre protection. On entend les avions qui volent en vain au dessus de la couche protectrice.

Le 3 juillet le PQ 17 est aperçu dans l'ouest. Il commence à subir les attaques que le PQ 16 a connues à l'aller (le PQ 17 perdra 23 de ses 34 cargos, un désastre !).

Le PQ 16 poursuit sa route en relative quiétude vers l'Isle. Plus rien de fâcheux ne semble devoir lui advenir. Mais, en mer, les aléas de la navigation sont imprévisibles.

Le 5 juillet, le convoi navigue dans la brume depuis deux jours sans possibilité d'observations astronomiques ou de placement radioélectrique. Il fait route au sud-ouest pour embouquer les détroits du Danemark où le champ de mines britannique ne laisse qu'un passage de deux miles nautiques entre lui et la côte, lorsqu'il vient cap à l'ouest, ce qui le mène droit sur les mines.

À 20 heures 40, le chef d'escorte et 6 cargos sont coulés.

La mer est grosse. La Roselys s'affaire à repêcher les survivants parfois un à un. Ils flottent comme des bouchons dans la soupe glacée recouverte de mazout. À 5 heures du matin, il n'y a plus de survivants. La Roselys abandonne ses recherches et se dirige à la vitesse maximum de seize nœuds vers Reyka Wak pour y débarquer sa pitoyable cargaison de 179 rescapés dont certains sont bien mal en point.

Ce drame met un terme à la participation de la Roselys à la grande épreuve des convois de Russie ; elle reprend aussitôt son service dans l'Atlantique.

L'équipage a été exemplaire et fier d'avoir apporté son soutien, aussi modeste qu'il ait été, à la lutte gigantesque des peuples de l'URSS contre l'envahisseur allemand.

Sa meilleure récompense est le télégramme adressé par le commandant en chef américain de la flotte de l'Atlantique, reproduit ci-dessous dans sa version originale.

UNITED STATES ATLANTIC FLEET
Commander Task Force Twenty Four
July 1942.

From : The Commander Task Force Twenty Four
To : The Commanding Officer, F.N.F.L. *Roselys*
Subject : Rescue of survivors from Convoy Q.P.-13.

1. I take great pleasure in informing you that I have this date heard high praise of your skill and the excellent organization in your ship.

2. Five young American Naval Officers, survivors from ships sunk in convoy Q.P.-13 passed through *Argentia* and were interrogated concerning their experience as Officers in charge of armed guards in the P.Q.-Q.P. convoys. Without exception they voiced the greatest admiration and gratitude for your skill in rescuing survivors and for the precise and efficient organization within your ship, employed in the care and assistance for survivors. They all stated without hesitation that they owed their lives to your skill and to the efficiency of the personnel in command.

3. You are to be commended, and you and your command have earned the gratitude and respect of the United States Navy.

4. The Commander in Chief, Western Approaches, is requested to deliver a copy of this letter to appropriate Fighting French Authorities.

Signed : R.M. BRAINARD,

Vice-Amiral, U. S. Navy
Commander Task Twenty-Four.

Vice Amiral (25) François Flohic
Aspirant sur la *Roselys*
Membre des Amitiés de la Résistance

FLOTTE ATLANTIQUE DES ÉTATS-UNIS
Commandeur du Corps Expéditionnaire 24
Juillet 1942

De : le Commandeur du Corps Expéditionnaire 24

À : l'officier commandant, F.N.F.L. *Roselys*

Sujet : sauvetage des survivants du convoi Q.P.-13.

1. Je prends un grand plaisir à vous informer que j'ai entendu, à cette date, des éloges de votre compétence et l'excellente organisation de votre navire.
2. Cinq jeunes officiers de la marine américaine, survivants de navires coulés dans le convoi QP-13 passé par *Argentia*, ont été interrogés au sujet de leur expérience en tant qu'officiers en charge de gardes armés dans le convoi P.Q-Q.P. Sans exception, ils ont exprimé la plus grande admiration et gratitude pour votre compétence dans le sauvetage des survivants et pour l'organisation précise et efficace au sein de votre navire, utilisé dans les soins et l'assistance aux survivants. Ils ont tous déclaré sans hésitation qu'ils devaient leur vie à vos compétences et à l'efficacité du personnel de commandement.
3. Vous devez être félicité, et vous et votre commandement avez mérité la reconnaissance et le respect de la Marine des États-Unis.
4. Le commandant en chef, *Approches Occidentales*, est invité à remettre une copie de cette lettre aux autorités françaises combattantes.

Signé : R.M. BRAINARD,
Vice-Amiral, U.S. Navy
Commandeur du Corps Expéditionnaire 24

Vice-Amiral (25) François Flohic
Aspirant sur la *Roselys*
Membre des Amitiés de la Résistance