

Créate de l'Académie Française AA T 6

Promotion 1923

La traversée de l'Atlantique
par les Chateaux de Louis Morin
construits en Amérique (Nov 1917 - Nov 1918)

SECRET
Toute personne qui obtient ce document
sans autorisation pour le connaître tombe
sous le coup de la loi du 11 Avril 1886
sur l'espionnage

Travail de Monsieur
le Lieutenant de Vaisseau BARBIER

Ecole de Guerre Navale.

1922 - 1923

-:-

LA TRAVERSEE DE L'ATLANTIQUE PAR LES CHASSEURS
DE SOUS MARINS CONSTRUITS EN AMERIQUE.

(Aout 1917 - Novembre 1918)

Travail de Monsieur le
Lieutenant de Vaisseau
B A R B I E R

11.7.6

TABLE DES MATIERES.

-:-:-:-

Pages

INTRODUCTION	
CHAPITRE I- Etudes et projets de bâtiments contre sous-marins.....	I
CHAPITRE II- Les contrats de Cession franco-Américains	9
CHAPITRE III - Le Centre de New-York et l'armement des chasseurs	13
CHAPITRE IV - Les traversées	17
La 1ère Traversée.....	19
La 2ème Traversée.....	23
La 3ème Traversée.....	26
La 4ème traversée	30
La 5ème Traversée	41
La 6ème Traversée	48
Les Dernières traversées	49
CONCLUSION	53
ANNEXE I	I
Annexe II	5

NOTA - Les Numéros des chasseurs qui figurent dans cette étude sont les numéros donnés en Amérique; ils sont précédés des lettres S.C.

Ce numérotage a été changé à l'arrivée des bâtiments en France, comme l'indique le tableau de concordance placé en Annexe.

ARCHIVES CONSULTES .

-:-:-:-

- Gp8 . Constitution de la flotte de patrouille. Construction, Armement et voyage des chasseurs américains.
- Gp9 . Constitution de la flotte de Patrouille. Projets et études Générales des chasseurs.
- Attaché Naval Washington. Correspondance envoyée au Ministre de la Marine.
- id- Correspondance reçue du Ministre de la Marine.
- id- Télégrammes départ.
- id- Télégrammes arrivée.
- Centre de New-York. Correspondance envoyée et reçue par le commandant du Centre.

ABREVIATIONS EMPLOYEES DANS CE TRAVAIL

M.P Ministère de la Marine
N. Dept^t Navy Department (Washington)
C.N.Y Centre français de New-York
At.N Attaché Naval à Washington
S.I.D.E. Service International des Dépenses à l'étranger

S.C Submarine Chaser
C. Chasseur

INTRODUCTION

L'acquisition par la Marine Française, en 1917, d'un premier lot de 50 chasseurs construits en Amérique, puis d'un second lot de même importance en 1918, mit l'Etat-Major Général en présence d'un problème difficile à résoudre.

Il s'agissait, en effet, de faire franchir l'Atlantique à ces petits bâtiments, d'un type tout nouveau et dont la construction, pour les premiers du moins, laissait fort à désirer.

La nécessité d'agir vigoureusement contre les sous-marins en Europe et l'insuffisance des moyens dont nous disposions à cet égard en 1917, exigeait que les chasseurs parvinssent en France le plus tôt possible : c'était par suite, interdire la mise au point complète des appareils et l'entraînement prolongé du personnel avant d'entreprendre la traversée; c'était aussi l'obligation d'affronter les gros temps de l'Océan, pendant l'hiver, quoique les qualités nautiques des chasseurs fussent totalement inconnues.

En examinant dans ce travail comment on parvint à surmonter les difficultés d'une telle opération, je me suis efforcé de faire ressortir les améliorations successives apportées, en tenant compte de l'expérience des voyages antérieurs, dans l'organisation des convois, les procédés de remorquage et de ravitaillement à la mer.

Les détails relatifs au matériel (notamment au sujet des moteurs) ont été évités autant que possible.

Suivant les indications du Commandant Laurens, j'ai élargi le sujet proposé en étudiant les travaux faits en Amérique pour arriver à construire des bâtiments du même type, mais plus aptes à la recherche et à la destruction des sous-marins, et en notant également comment les 100 chasseurs cédés à la France furent construits, armés et entraînés.

Un tableau placé à la fin de ce travail, indique l'ordre d'achèvement des bâtiments et la composition des différents échelons qui franchirent l'Atlantique. Il y aura lieu de s'y reporter au cours de l'étude des traversées, pour avoir une vue d'ensemble de cette question.

CHAPITRE Ier

---:---:---

ETUDES ET PROJETS DE BATIMENTS CONTRE LES SOUS - MARINS.

Les conceptions américaines relatives
à la lutte contre les sous-marins.

6 Avril 1917

Dès leur déclaration de guerre aux Empires Centraux, le 6 Avril 1917, les Etats-Unis avaient envisagé l'envoi immédiat de bâtiments en Europe pour coopérer avec les alliés dans la lutte anti-sous-marine. Mais si la Marine américaine acceptait volontiers le principe de cette action commune, elle critiquait les méthodes suivies par notre Etat-Major. "Le Navy Department, tous les officiers avec lesquels j'ai eu l'occasion de m'entretenir" écrit notre Attaché Naval aux Etats Unis (1) "ont l'idée arrêtée que la guerre contre les sous-marins n'est pas conduite comme elle devrait l'être... Nous ne demandons pas mieux que de vous aider de toutes façons, disait l'Amiral Benson à l'Amiral Chocheprat: nous vous enverrons des destroyers, des patrouilleurs, des chasseurs, des sous-marins même si vous le désirez mais nous voulons savoir si vous avez un plan défini pour leur emploi. Nous nous désarmons ainsi au détriment de notre propre défense, nous sommes disposés à sacrifier des unités, mais nous voudrions que l'on agisse, que l'on considère un plan nettement offensif, que l'on ne se borne pas à essayer plus ou moins efficacement de protéger le commerce.

Pénétré de cette idée offensive, le Navy Department avait donné l'ordre de construction de 350 chasseurs de 110 pieds dès les premiers jours d'Avril.

Le Choix du type de chasseur Américain.

Les premiers chasseurs construits en Amérique avant 1917 furent les petits bâtiments en bois de 80 pieds dits "vedettes canadiennes" commandés

(1) Capitaine de Frégate de Blanpré.

par le gouvernement Britannique à plus de 500 exemplaires, et dont la France acheta un petit nombre. Les coques provenaient de chantiers canadiens et les moteurs de la Standard Motor Construction Cy de Jersey-City (U.S).

Le gouvernement Américain, en adoptant le type de chasseurs de 110 pieds (33 mètres) voulait réaliser les desiderata suivants :

1) - Construire des bâtiments plus grands que ceux de 80 pieds dont les dimensions avaient été reconnues insuffisantes pour permettre de croiser à quelque distance des côtes et pour attaquer efficacement les sous-marins.

2) - Munir ces chasseurs d'un type de moteur éprouvé, susceptible d'être fabriqué rapidement et en grande série.

3) - Construire très rapidement les coques, ce qui impliquait l'emploi du bois, plus facile à se procurer que l'acier et pour lequel la main d'oeuvre pouvait être aisément recrutée dans le pays.

Guidés par cette considération d'obtenir rapidement des chasseurs, les Américains adoptèrent le moteur de 220 HP de la Standard Motor Cy employé déjà sur les vedettes canadiennes, mais pour augmenter la puissance, on dut recourir à 3 moteurs au lieu de 2.

Les caractéristiques principales de ces "Submarine Chasers" en S.C étaient :

Déplacement : 74 Tonnes

Longueur entre perpendiculaires : 33 mètres

Largeur au maître couple : 4 m 22

T.AV : 1 m 50 T.AR : 1 m 80

7 compartiments étanches séparés par 6 cloisons de tôle pleine (sauf la 3ème percée d'une porte étanche)

Appareil moteur (3 moteurs de 6 cylindres (255 x 275) de 220 HP chacun.

(1 moteur auxiliaire actionnant une dynamo, (1 pompe de compression et une pompe pour ravitaillement d'essence.

(3 hélices : la centrale seule pouvant être débrayée.

T.S.F : Poste de 1/2 Kwatt. Portée variant entre 150 et 250 milles.

Armement : 2 canons de 57 (55 coups par pièce) 4 mitrailleuses 2 grenades.

(1 ancre de 200 Kgs : 2 maillons de chaîne de 14 m
Appareils : (1 ancre à jet de 60 Kgs. 1 guindeau à bras.
Embarcation : 1 yoyo.

Approvisionnement d'essence : 9800 litres.

Rayon d'action présumé : 1500 milles à 12 noeuds

Vitesse maxima prévue : 18 noeuds.

Equipage (pour service transatlantique) 2 Officiers - 2 gradés et 10 hommes des spécialités du pont. 2 gradés et 4 mécaniciens - soit 20 hommes.

Les essais du S.C-6

5 Juillet 1917

Sur les 350 chasseurs prévus, l'Arsenal de Brooklyn (Navy Yard) devait en construire 60. Le premier terminé fut le S.C-6 qui fit ses essais sur l'Hudson le 5 Juillet, moins de trois mois après la mise en chantier. Les résultats obtenus furent les suivants :

- 1) Essai de vitesse et de fonctionnement des moteurs sur base de 1 mille:
3 moteurs : Vit. Max : 15 Nds à 450 tours
2 latéraux, central débrayé vit.max : 14 nds
Moteur central seul : ---d°-- : 8 ,86
- 2) Essai d'endurance et de consommation :
à 15 nds consommation 350 litres à l'heure
à 12 nds 115 ;,;:.....

Le fonctionnement des moteurs fut satisfaisant, mais la vitesse maxima obtenue était très inférieure aux prévisions; on attribua cette différence au mauvais rendement des hélices. Les moteurs se montrèrent endurants et de conduite facile, cependant des dégagements de vapeurs de pétrole et d'huile dans le compartiment des moteurs incommodèrent le personnel. Le rayon d'action à 12 noeuds, au lieu des 1500 m. escomptés était évalué à 1030 au maximum. (1)

Recherche d'un nouveau modèle de chasseur.

Les résultats obtenus avec les premiers chasseurs livrés furent jugés insuffisants, en Amérique comme en France. Le bruit courut même que le Navy Department allait interrompre la mise en chantier de nouvelles unités de ce type pour se consacrer entièrement à la construction de destroyers. En réalité, cette nouvelle était inexacte et notre Attaché Naval résumait ainsi l'opinion américaine : "Il est certain qu'il y aurait intérêt à construire un modèle de chasseur supérieur aux 100 pieds actuels, mais ce n'est déjà qu'avec les plus grandes difficultés qu'on a pu trouver des moteurs assez forts pour leur donner une vitesse suffisante; on a dû y installer 3 moteurs du type le plus puissant. Comment conserver cette vitesse avec des bâtiments plus grands ? Les Naval Constructors

10 Août 1917

At.N à M.P

(1) - Rapport du Mécanicien Principal Triqueneaux, chargé de suivre l'armement des chasseurs cédés à la France.

estiment également que si l'on adopte un type plus long, il faudra le construire en acier et par suite s'adresser à des chantiers différents de ceux qui ont reçu les commandes des IIO pieds. Or ceux qui construisent des destroyers sont déjà surchargés de travail. Entre temps, on va expérimenter, dans trois chantiers de l'industrie, les types suivants : 1) 1- IIO pieds, à vapeur. 2) 1- I35 pieds, en bois, à vapeur. 3) 1- I35 pieds, en acier à essence. La Marine américaine pense donc, d'ici quelques semaines, être en possession d'éléments de comparaison intéressants permettant peut-être d'adopter de nouvelles données pour les types futurs".

A ce moment, l'Etat-Major Français désireux d'obtenir 50 nouveaux chasseurs faisait rassembler par ses délégués aux Etats-Unis tous les renseignements sur les projets des constructeurs américains; mais le Navy Department se montrait très sceptique sur le succès de ces recherches et avoua qu'il allait lui-même abandonner définitivement la construction des chasseurs. Cependant, en Novembre, la Fondation Cy, société créée peu de temps avant la guerre, soumit à notre Attaché Naval un projet de bâtiment.

Propositions de la Fondation Wy.

5 Décembre 1917
Rapport de la
Com^{cn}-d'études

Une commission d'Officiers Français chargée d'étudier ces propositions, adressa à l'Attaché Naval le rapport suivant : " Les chasseurs actuels (IIO pieds) ont l'inconvénient d'avoir, malgré leurs 3 moteurs, une vitesse relativement faible, inférieure même à celle de certains sous-marins allemands en surface et leurs dimensions, bien que supérieures à celles des vedettes, sont encore trop réduites pour qu'ils puissent tenir convenablement la mer et porter des canons de calibre suffisant pour combattre efficacement les sous-marins allemands. La Marine française qui devait prendre livraison d'un certain nombre de "IIO pieds" s'est, dès le début, rendu compte de ces défauts et s'est enquis de la possibilité de réaliser des bâtiments de vitesse supérieure. Telle est l'origine des propositions de la Fondation Cy. Cette société a d'abord présenté un projet relatif à un bâtiment en acier de I40 pieds, muni de 2 chaudières à charbon et de 2 machines alternatives à vapeur, d'une puissance totale de I200 H.P; vitesse maxima 18 noeuds; rayon d'action: 2000 milles à 12 noeuds. Le second projet concerne un bâtiment

en acier de 150 pieds, muni d'une chaudière à mazout et de 2 machines alternatives à vapeur, puissance 1300 HP, vitesse maxime 18 noeuds; rayon d'action 2000 milles à 12 noeuds.

La commission estime que la Fondation Cy est trop nouvelle et que les difficultés de main-d'oeuvre seraient telles que les délais de livraison et la qualité s'en ressentiraient. D'autre part, le Navy Department aurait en cours d'étude un projet de chasseurs de dimensions supérieures et aurait l'intention d'en construire 1000. Il serait donc très désirable qu'une étude en commun du nouveau chasseur dont le besoin est reconnu par les Marines Française et Américaine ait lieu.

D'autre part, le capitain Robinson, du Listening School de New London déclare que le chasseur, à moins d'être de très grandes dimensions et de devenir un véritable destroyer, doit avoir pour principale fonction de déceler la présence des sous-marins et de les localiser si possible, son armement consistant simplement en grenades et en mitrailleuses. Les écouteurs actuels étant sensibles à tous les bruits, les chasseurs doivent avoir un moteur silencieux quand ils sont stoppés ceci élimine donc le moteur à vapeur. Enfin, le moteur à essence ne permettant pas d'atteindre une vitesse plus grande que celle des 110 pieds il faut s'adresser au pétrole lampant.

Le Diesel à 4 temps de 700 HP conviendrait bien, mais très peu d'usines sont capables de les construire et aucune actuellement ne peut prendre de commandes". Transmettant ce rapport au Ministre l'Attaché Naval ajouta très justement "En l'état d'incertitude de la question, il me paraît plus indiqué de s'en tenir aux types de chasseurs existants, si toutefois, tels qu'ils sont, on estime qu'ils peuvent rendre des services" et c'est la conclusion qu'adopta l'Etat-Major Général.

Les chasseurs Ford.

La question de la construction des chasseurs allait évoluer brusquement en Janvier 1918, comme le montre la lettre suivante de l'Attaché Naval au Ministre : " Il y a moins de trois semaines écrit-il, l'Amiral Benson (1) à son retour de France, m'avait affirmé de la façon la plus

14 Décembre 1917
At.N. à M.P.

23 Janvier 1918.
At. N à M.P.

(1) L'Amiral Benson était Chef d'Etat-Major Général de la Marine Américaine.

catégorique que la Marine Américaine ne comptait plus construire de chasseurs, entendant consacrer toutes ses ressources en chantiers militaires et privés à la réalisation du programme de destroyers. Il est vrai que beaucoup d'officiers estimaient que des chasseurs de dimensions supérieures à 110 pieds, étaient susceptibles de rendre de bons services, opinion répandue surtout dans les milieux où l'on s'occupe de détection sous-marine... Le Navy Department avait de son côté réalisé un plan de chasseur de 200 pieds, mais n'avait pu trouver personne pour le construire, soit que, la nouveauté du type effrayait les constructeurs, soit qu'il ne fut pas possible de se livrer à la construction d'un grand nombre d'unités de ce genre sans gêner considérablement le programme des destroyers. L'immense majorité de la Marine Américaine et à sa tête l'Amiral Benson voyait plus que destroyers et une minorité d'officiers voulait la construction de chasseurs de grandes dimensions, mais était arrêtée par l'impossibilité de le réaliser."

"C'est sur ces entrefaites qu'est apparu M. Ford et il semble que ce nom magique ait jeté l'épave dans le camp des partisans exclusifs de destroyers, puisque l'Amiral Benson, auprès duquel je m'étonnais d'un changement de position si rapide, me disait qu'il continuait à être hostile à la construction de ces bâtiments; mais qu'il dû céder à la pression exercée sur lui et recourir au Secrétaire de la Marine la construction de 100 de ces bâtiments.

En voici les principales caractéristiques
Déplacement 500 Tx - Construction en acier
L : 60 m 95 l : 7 m 77 T.A.R. : 2 m 21
(I -100 m/m à l'AV I-75 m/m cont
Armement (avions à l'AR. Peut-être 2 tubes
(lance-torpilles jumelés de 520 m
Chaudières à pétrole, machines (turbines c
alternatives)

Une seule hélice: Vitesse entre 16 et 18
La question des délais de livraison est la plus troublante. M. Ford promet la livraison d'un bâtiment 5 mois après la signature du contrat, 10 le 6e mois, 20 le 7e, 25 le 8e et les mois suivants. Les techniciens prétendent que ce programme est irréalisable et que le premier bateau aura au moins 2 à 3 mois de retard et que pour voir sortir en grand nombre, il faut attendre les premiers mois de 1919. Ensuite la production sera certainement très rapide."

Les essais du 1er Chasseur Ford.

11 Octob. 1918

Le 1er Chasseur de 200 pieds, sorti des usines Ford de Détroit, fit ses essais sur le Haron le 11 Octobre 1918. Le Navy Department s'en montre extrêmement satisfait. Les résultats furent:

Vitesse maxima 18nds 39 - Puissance 2415 HP pendant 3 heures

Vitesse 14 Noeuds Puissance 600 HP pendant 2 heures.

Qualités évolutives très bonnes; renversement de marche très facile; fonctionnement excellent des turbines chaudières et appareils auxiliaires. Pas de vibrations. Une fois le premier navire rigoureusement "standardisé" la production devait s'accroître considérablement et atteindre l'ordre de 2 ou 3 par semaine.

28 Octob. 1918

At.N à M.P

Effectivement, les usines de Détroit construisirent en série ces petits bâtiments (classe "Eagle" mais la cessation des hostilités conduisit le gouvernement américain à annuler la majeure partie de ses contrats avec la Maison Ford.

12 chasseurs de ce type furent achetés par la Marine Italienne.

CHAPITRE II

---:---:---:---

LES CONTRATS DE CESSION FRANCO-AMERICAINS

L'acquisition des 50 premiers chasseurs.

6^{me} Avril 1917.

Le jour même de la déclaration de guerre de l'Amérique, le secrétaire d'Etat à la Marine Mr Daniels avait avisé le gouvernement français qu'il mettrait volontiers à sa disposition un certain nombre de chasseurs de 50 pieds, livrables en Juillet. Mais après enquête effectuée par l'Amiral Grasset, arrivé à Annapolis avec la "Jeanne d'Arc" le 10 Avril, ces chasseurs furent jugés d'un échantillon trop faible et le Ministre précisa que le type de bâtiment désiré était celui de 110 pieds, dont les américains entreprenaient la construction. La "Jeanne d'Arc" étant repartie pour la Martinique, les pourparlers avec le Navy Department furent continués par l'Amiral Chocheprat venu à New-York avec la mission Viviani sur la "Lorraine II"; ils aboutirent à un accord stipulant que 50 chasseurs seraient mis à notre disposition et l'Attaché Naval reçut de Paris le télégramme suivant:

25 Mai 1917.

MP à AtN. Tlg I7770.

" Je vous prie de demander immédiatement à Secrétaire Etat Marine cession de 50 chasseurs du type 110 pieds, livrables le plus tôt possible" Le 30 Mai, le Ministre précisait :

30 Mai 1917

MP à AtN. tlg I828I.

" Vous prie demander cession chasseurs avec leur armement, mais sans personnel et non pas mise à notre disposition, qui ne nous laisserait pas liberté d'emploi".

Cette cession pure et simple ne fut pas consentie immédiatement par la Marine Américaine. L'Attaché Naval écrit en effet :

1er Juin 1917

AtN à M.P.

"Malgré les efforts des Amiraux Grasset et Chocheprat, et les miens, la question des chasseurs que la Marine Américaine construit actuellement et dont il a été entendu que 50 devaient être mis à notre disposition, n'est jamais sortie de l'imprécision. A la suite de votre I828I, j'ai de nouveau, fait des démarches au Navy Department en insistant sur le fait que les instructions très précises que vous m'aviez données, demandaient

la cession de ces petits bâtiments, afin qu'ils puissent être, sans aucune restriction, employés par nos propres services de patrouilles.

Bien que j'aie trouvé chez tous le désir et la volonté très arrêtés de nous être utile, je n'ai pas reçu de réponse extrêmement nette au sujet de la façon dont serait réalisée cette mise à notre disposition.

On m'a parlé de leur disponibilité, de leurs essais, de la contribution utile qu'ils apporteraient à nos patrouilles, des méthodes à employer pour leur traversée, mais sans aucune précision.

Le 31 Mai, Mr Franklin Roosevelt (1) m'a exprimé ses craintes de voir des sous-marins ennemis venir sur les côtes américaines et m'a parlé des questions gênantes qui seraient posées au gouvernement si tous les chasseurs disponibles étaient envoyés en Europe laissant ainsi les côtes américaines sans défense. Afin de faire cesser l'indécision qui règne parfois au Navy Department, j'ai fait remettre au Secrétaire de la Marine le mémorandum ci-joint.

Le Mémorandum relatif à la cession des chasseurs.

1) - Il y a le plus urgent besoin d'un renforcement considérable de nos patrouilles, le plus tôt possible. Les transports de troupes qui vont avoir lieu, leur ravitaillement, rendent ce renforcement impératif. Les réparations et l'entretien de notre importante force de patrouilleurs obligent nos arsenaux et nos chantiers à travailler au maximum, de sorte qu'ils ne peuvent entreprendre aucune construction. Pour y remédier, le Ministre de la Marine désire savoir si le gouvernement américain autorise la cession à la Marine Française de 50 chasseurs de 110 pieds actuellement en construction et choisis parmi les premiers prêts.

2) - Les bâtiments seraient cédés à la France prêts à prendre la mer, après avoir subi avec succès les mêmes séries d'essais que ceux prévus au cahier des charges américain.

3) - L'Armement et tout le matériel seraient fournis par la Marine Américaine, mais les équipages seraient pris dans la Marine Française.....

4) - En raison de leur petites dimensions, ces chasseurs devront être probablement remorqués en France. Ce motif entraîne la nécessité de profiter du beau temps pour la traversée de ces bâtiments, d'où le nécessité de hâter le plus possible leur livraison. Le remorquage et la mise en route seraient réglés par un accord entre les représentants des 2 Marins".

22 Juin 1917 Cette démarche approuvée à Paris, entraîne Mr Daniels à AtN. L'adhésion de Mr Daniels aux propositions Françaises. Le Secrétaire de la Marine prévint l'Attaché Naval que les livraisons de chasseurs allaient commencer en Juillet, et que 40 devaient être livrés fin Août. L'intention de la Marine

(1) Assistant Secretary au Navy Department.

Américaine était de conserver les 18 premiers pour l'instruction du personnel.

Nouvelle acquisition de 50 Chasseurs.

23 Aout 1917. En août 1917, l'Amiral Benson faisait
AtN à M.P tlg 510. demander au Ministre de la Marine Française s'il
pensait faire une nouvelle commande de chasseurs;
ce renseignement lui était nécessaire pour don-
ner aux constructeurs américains les indications
voulues. Le Ministre répondit qu'il y était
disposé, mais qu'il désirait que ces bâtiments
4 Septembre 1917 fussent " du type le plus agrandi et jugé le
MP à AtN. Tlg 29251. meilleur pour porter un armement de calibre
supérieur au 57 m/m, et offrant les plus grandes
qualités de navigabilité", toutefois, comme les
Etats-Unis semblaient s'orienter vers la cons-
truction des destroyers à l'exclusion des chas-
seurs, les instructions suivantes furent adres-
sées à l'Attaché Naval " Je trouverais infiniment
15 Septembre 1917 préférable que la Marine Américaine consen-
M.P à At N tît à nous céder des contre-torpilleurs plutôt
que des chasseurs. La préférence doit être, en
effet, sans conteste donnée à ce genre de bâti-
ments pour la lutte contre les sous-marins: cela
ressort, du reste, des débats de la dernière con-
férence de Londres. Entamez des pourparlers dans
ce sens."

Comme on l'a vu précédemment, les américains
ne renonçaient pas formellement aux chasseurs,
mais cherchaient à en améliorer le type, et
leurs études les amenaient à penser que "si
l'on désirait arriver à un chasseur plus grand
on devait recourir à la construction en acier
et au moteur à vapeur: ce qui exigerait des
délais allant jusqu'en 1919. Si donc on devait
s'écarter du type actuel, il était préférable
d'arriver tout simplement au destroyer ". En
transmettant à Paris ces renseignements l'Atta-
ché Naval ajoutait : "La question n'est pas de
savoir le modèle actuel de chasseur est suscep-
tible d'améliorations, mais bien, si tel qu'il
est, il est capable de rendre des services."

15 Septembre 1917 Cependant l'E.M.G, informé des propositions
AtN à MP tlg 550 faites par la Fondation Cy, prescrivait de faire
étudier immédiatement le nouveau type de bâti-
ment envisagé, en spécifiant qu'il devait porter
2 canons dont 1 de 100 m/m; mais il n'abandon-
nait pas l'idée d'acheter des contre-torpilleurs
18 Octobre 1917 et demandait la cession de 24 de ces unités.
MP à AtN tlg 33876.

14 Décembre 1917. Les résultats peu favorables de l'enquête
AtN à M.P. auprès de la Fondation Cy, furent transmis à Paris
le 14 Décembre avec l'observation suivante de
l'At.Naval "Si jamais la Marine Américaine se
remet à construire des chasseurs, elle adoptera
certainement un type de plus grandes dimensions
que les 110 pieds. Peut-être, pourrions-nous alors
obtenir la cession de quelques uns de ces navires
mais ce n'est qu'une éventualité".

En raison de l'incertitude qu'offraient de
pareilles recherches et des retards qu'elles au-
raient entraînés, l'E.M.G résolut de s'en tenir
au type de 110 pieds; d'ailleurs les observations
faites au cours des traversées des deux premières
escadrilles arrivées en France, prouvaient que
ces chasseurs avaient de bonnes qualités nautiques
et que les moteurs étaient suffisamment robustes.

24 Décembre 1917. Le 24 Décembre 1917, le Ministre soumit à
l'approbation du S.I.D.E, un projet de télégramme
à l'Amiral Grasset (à bord de la "Gloire" à
New-York) l'invitant à commander aux Etats-Unis
50 chasseurs de 110 pieds et 50 chalutiers; en
exécution du programme VI, approuvé par le gou-
vernement le 12 Octobre précédent. Afin de hater
ces achats, le Ministre écrivit le 8 Janvier au
S.I.D.E : " J'attire d'une façon toute particu-
lière votre attention sur l'urgence de cette com-
mande et sur l'intérêt qu'elle présente pour la
Défense Nationale. Je signale en outre que si,
l'autorisation en question n'est pas accordée
dans un très bref délai, l'occasion de se les pro-
curer qui se présente va nous échapper, en raison
des délais d'option qui nous sont impartis. J'insis-
te donc sur la nécessité de prendre une décision
d'extrême urgence, à ce sujet.."

8 Janvier 1918
Min. Marine à
Min. Guerre (S.I.D.E)

13 Janvier 1918,
Min. Marine à Ht
Com^{re} Amérique
Tlg I326

Cetta autorisation ayant été accordée le
13 Janvier, l'ordre de commande fut télégraphié
le jour même, au Haut Commissaire en Amérique,
Mr Tardieu et à l'Amiral Grasset.

Or la Maison Ford venait d'annoncer qu'elle
allait entreprendre la construction de chasseurs
de 200 pieds, aussi Mr Tardieu jugea-t-il néces-
saire, avant de s'entendre avec Mr Daniels, de
consulter le Ministre de la Marine sur l'opportu-
nité d'une commande de ces nouveaux bâtiments.

21 Janvier 1918.
M.P à AtN. tlg 2III. Mais il lui fut répondu de Paris, qu'il y
avait lieu de s'en tenir aux chasseurs de 110
pieds, en raison de l'incertitude sur la date de
livraison de ceux des chantiers Ford; dans ces
conditions, le 26 Janvier, le Haut Commissaire
transmit au Navy Department la demande de cession
à la France de 50 chasseurs, à construire suivant
les mêmes contrats que les précédents.

26 Janvier 1918

LE CENTRE DE NEW-YORK ET L'ARMEMENT DES CHASSEURS

Le PersonnelLe Commandement.

3 Juillet 1917.
N à M.P tlg 431

Organisation prévue pour les 50 Iers Chasseurs.
Flottes : 2 de I3 C et 2 de I3 C: Cdt I-E.V ancien
Escadrilles: 2 de 6 ou 7 C par Flottille Cdt: I-E.V
Division: 2 de 3 ou 4 C par escadrille Cdt I-I^mtre
Unités : Cdt un 2^{me} Maître.

Equipages des chasseurs.

0 Juillet 1917.
N à M.P tlg 423.

I - 2^e Maître ou Q/maître de manoeuvre ou de
timonerie (sous-patron)
1 - 2^e Maître Mécanicien
2 Gabiers
3 Canonniers
1 Mot T.S.F
7 Mots Sans spécialité (I remplacé par la suite
par un timonier)
2 Q/Maîtres mécaniciens
2 Matelots -----d°-----

19 Hommes.

Constitution du centre de New-York.

1 Juillet 1917.

Les chasseurs construits dans les différents chantiers devaient, après achèvement, être conduits au Navy Yard de Brooklyn pour y effectuer leurs essais, recevoir leur matériel d'armement et commencer leur entraînement. Il était donc nécessaire de constituer à New-York un centre où serait rassemblé le personnel envoyé de France, avant son embarquement et chargé de tenir la comptabilité des hommes et du matériel. Le "Condé" qui était à Halifax, reçut l'ordre le 29 Juin 1917 de diriger sur New-York un contingent de 100 gradés et matelots, sous les

ordres du Mécanicien Principal Triqueneux, pour constituer le centre et le noyau d'équipages des chasseurs. Le complément destiné à l'armement des 18 premiers bâtiments arrive le 1er Août, celui des 18 suivants le 15 Août.

Le commandement du Centre assuré par l'Attaché Naval Adjoint, L.V de Cheigné, fut confié le 11 Juillet 1917 au C.C Le Roch, qui avant son départ de France reçut les instructions suivantes :

11 Juillet 1917 " Vous êtes chargé de diriger en vue de leur M.P à C.C Le Roch. envoi en France, l'armement, les essais et l'entraînement des 50 chasseurs cédés au Département par les Etats-Unis. Vous vous mettrez dès votre arrivée, à la disposition de l'At. Naval à Washington et prendrez les fonctions de Commandant chargé de l'Administration du "Centre de New-York". Pendant votre séjour aux Etats-Unis vous étudierez tout particulièrement les qualités nautiques des chasseurs, leur vitesse de route, leur rayon d'action, leurs moyens de ravitaillement à la mer, en un mot, tous les éléments d'appréciation nécessaires pour assurer la traversée d'Amérique en France dans les meilleures conditions ".

La situation du Commandant du Centre vis à vis de l'At. Naval ne paraissent pas nettement précisée dans cet ordre, le Haut Commissaire français en Amérique prit la décision suivante à l'arrivée du C.C Le Roch.

6 Août 1917.
Décision du Haut-Commissaire.

1°) Le Centre de New-York sera rattaché à la Direction de la Marine Militaire du Haut Commissariat.

2°) Le C.C Le Roch sera placé sous les ordres du C.F, Attaché Naval de l'Ambassade à Washington et Directeur de la Marine Militaire au Haut Commissariat.

Les envois du personnel de France pour les chasseurs furent faits suivant les demandes du Centre, en tenant compte des dates probables de livraison des bâtiments et en profitant des départs de paquebots de la Cie Transatlantique quittant Bordeaux pour New-York.

En Décembre, le Commandant Le Roch fut remplacé par le CC Rebel qui assura jusqu'à la fin des hostilités le commandement du Centre.

Pendant les dix-sept mois durant lesquels il fonctionna, cet organisme, dont l'importance ne cessa de s'accroître, pourvut au logement à la nourriture et à l'habillement des 2000 hommes destinés aux 100 chasseurs Français.

Construction, essais et entraînement.

La Marine américaine confia la construction des 355 chasseurs prévus pour 1917, à son arsenal de Brooklyn et à 40 chantiers de l'industrie, la plupart voisins de New-York. Les 50 bâtiments cédés à la France furent désignés, au fur et à mesure des livraisons, par le Navy Department, en tenant compte de ses propres besoins. (Voir tableau en annexe)

Par suite, le commandant du Centre de New-York ne pouvait exercer aucun contrôle sur les constructions, son rôle se bornant à accepter ou à refuser la prise en charge des chasseurs, après l'essai effectué par un personnel américain (1)

Après recette, il était nécessaire de procéder à une mise au point complète par les soins de l'équipage français et avec le concours du Navy Yard; on terminait, en même temps, l'armement (Artillerie, T.S.F, appareils d'écoute, matériel divers) puis les chasseurs effectuaient un entraînement intensif.

Les hommes s'habituèrent à la manœuvre des appareils, à la prise des remorques etc.. jusqu'à ce qu'une occasion se présentât pour former un convoi.

Cet entraînement, poursuivi d'abord sur l'Hudson à proximité de New-York, eut lieu; à partir de Janvier 1918, à New London (Connecticut) où la marine américaine possédait une petite base. A cet effet, les établissements y furent agrandis et outillés de manière à permettre les réparations de peu d'importance, et New-London devint le port de concentration de tous les chasseurs, américains ou français, avant leur départ pour l'Europe.

La construction des 50 chasseurs du programme de 1918 fut confiée à 10 chantiers ayant déjà travaillé pour la fourniture du lot précédent. Grâce à l'expérience acquise, les délais de livraison purent être notablement réduits, de sorte que la commande passée dans les premiers jours de Mars se trouve entièrement exécutée le 1er Octobre.

9 Aout 1917
Instruct. AtN à
C.C Le Roch.

(1) " Malgré votre désir de hâter la livraison et l'expédition des chasseurs, n'acceptez pas sans contrôle les navires livrés; d'un autre côté nous ne pouvons émettre, étant donné que la Marine française a accepté ces bâtiments sans autres indications, des conditions analogues à celles que nous serions en droit d'exiger d'un fournisseur ordinaire. Il y a là une question de mesure dont vous serez seul juge."

CHAPITRE IV

LES TRAVERSEES

Etudes préliminaires relatives à la traversée de l'Atlantique.

Avant même que la première cession fut consentie par l'Amérique, l'E.M.G faisait procéder à une enquête sur les meilleures dispositions à prendre en vue de la traversée. Le 14 Juin, l'At.N écrit à Paris :

14 Juin 1917

AtN à M.P Tlg 364. " La Marine américaine venant de faire avec des destroyers envoyés en Europe une tentative réussie de ravitaillement en pleine mer et en marche, par gros temps; j'estime qu'il serait possible de faire faire aux chasseurs traversée par leurs propres moyens. Je considère que leur rayon d'action est de 12 à 1400 milles... Organisation escorte ou remorquage peuvent être étudiés dès maintenant. Estime que, en raison besoin de tout tonnage marchand pour service ravitaillement et munitions, des bâtiments de guerre devront être désignés "

10 Juillet 1917

M.P à AtN tlg 23184. " J'envisage traversée de ces bâtiments par propres moyens. Recherchez bâtiment ravitailleur en essence pour leur ravitaillement durant la traversée. Croiseur serait envoyé pour assurer escorte convoi. Ravitailleur et croiseur pourraient remorquer en cas de besoin "

11 Juillet 1917

AtN à M.P tlg 427. " Les instructions remises au CC Le Roch; le 11, lui prescrivent comme nous l'avons vu, d'étudier "tous les éléments d'appréciation nécessaires pour assurer la traversée dans les meilleures conditions" Mais déjà en Amérique, les solutions du problème sont envisagées. L'Attaché Naval estime "que la route la meilleure est celle des Bermudes-Açores, plus longue que celle de Terre-Neuve-Açores mais donnant de plus grandes garanties de beau temps" et, afin d'examiner toutes les questions que vont soulever le voyage des chasseurs, il désigne

une commission de 3 membres (1 officier de Marine et 2 Officiers Mécaniciens) chargée d'étudier les points suivants:

21 Juillet 1917
Instruct. de AtN
à Commis.d'étude
de la traversée.

- 1) Epoque de disponibilité des navires achetés en Amérique par la Marine Française (1)
- 2) Possibilité d'embarquer de l'essence sur un de ces navires dans des conditions telles qu'au cours de la traversée, la manipulation des caisses ou barils d'essence puisse se faire avec sécurité et commodité suffisantes.
- 3) Installations à prévoir pour ravitailler en mer les chasseurs.
- 4) Installations sur les cargos de dispositifs de remorque

-
- 7) Installations des remorques des chasseurs.
- 8) Réapprovisionnement des chasseurs en mer.

Les essais de consommation du S.C-6 qui venaient d'avoir lieu, ayant démontré que le rayon d'action des chasseurs était très inférieur aux prévisions, le Mécanicien Principal Triqueneau chargé de la mise au point des moteurs, envisage " 3 ravitaillements complets en cours de route, l'essence étant logée en fûts sur un convoyeur et prise par les chasseurs au moyen de leur pompe spéciale.

Toutefois, après étude approfondie, la commission émet l'avis suivant:

29 Juillet 1917.
AtN à MP.tlg 474

1°) La manipulation d'essence en mer, à bord d'un bâtiment non disposé à cet effet, présente des dangers tels qu'elle doit être proscrite. A bord d'un bâtiment spécialement aménagé, cette opération sera encore délicate, mais doit être nécessairement envisagée. Dans ces conditions il est nécessaire de remorquer le plus possible les chasseurs.

2°) En raison du mauvais temps, de la traversée de la zone dangereuse et des imprévus qui peuvent présenter, il faut néanmoins étudier la question du ravitaillement en mer. Il ne pourra se faire dans des conditions de sécurité suffisantes qu'au moyen d'un bateau-citerne spécial, disposant de soutes et des appareils nécessaires. Il y aurait lieu de négocier avec la "Standard Oil" l'utilisation de son vapeur "Petrolite" qui doit quitter New-York le 1er Septembre, avec un chargement d'essence pour la France.

3°) L'"Evangéline" et le "Petrolite" pourraient remorquer chacun 6 chasseurs, un croiseur 6 autres

(1) Il s'agit de cargos achetés en Amérique par la France, notamment l'"Evangéline" et qui auraient été utilisés comme convois

Un remorqueur se tiendrait auprès du convoi, prêt à porter secours à tout bâtiment en détresse et à faciliter les prises de remorque et les ravitaillements."

2 Aout 1917

M.P à AtN tlg 25706.

L'E.M.G approuve ces propositions, sous réserve que "toute occasion d'envoi des chasseurs devra être saisie, afin de réduire le plus possible le nombre d'unités par convoi" Or, à ce moment une escadrille de yachts américains, destinée aux patrouilles des Côtes S.O de France (C.V Magruder), se rassemble à Boston et son commandant propose d'escorter les chasseurs français disponibles.

12 Août 1917.

AtN à Cat C.N-Y

L'offre est acceptée par l'Attaché Naval qui écrit au commandant Le Roch :

" Il est probable que Magruder adoptera pour route, Boston-St Jean de Terre Neuve-Açores. A cette époque de l'année où le beau temps est favorable, cette route présente sur celle des Bermudes l'avantage d'une traversée plus courte. Examinez si le remorquage de 2 chasseurs par un seul bâtiment; avec 2 remorques flottantes de longueurs différentes est réalisable".

Mais, comme le temps presse, cet essai ne peut être tenté avant l'appareillage de la 1ere Escadrille.

20 Août - 18 Septembre 1917.

LA PREMIERE TRAVERSEE.

(S.C-5,7,9;10 et 11)

Composition de l'Escadrille : 6 chasseurs commandés par l'E.V Trappa.

Escorte : Yacht "wakiva" (C.V Magruder) 11 patrouilleurs américains.

Route : New-York - Boston - Açores - Brest.

Les chasseurs appareillent de New-York, le 20 Août, et font route par leurs propres moyens jusqu'à Boston où ils arrivent le 21 et se placent sous les ordres du chef d'escorte. Aucun incident.

Boston-Açores - 2120 milles (26 Aout-6 Septembre)

a) Instructions du chef d'escorte : En cas de séparation, rallier les rendez-vous :

1° - L= 40° N G = 50° W 2° -Punta-Delgada(Açores)

b) Etat de la mer : Beau temps, forte houle
c) Incidents : Dès les premiers jours, de nombreuses avaries de moteurs peu importantes se produisent, obligeant les chasseurs à prendre la remorque pour ne pas retarder le convoi, jusqu'à ce que les avaries soient réparées. Pour cette raison, le Cdt Magruder décide de faire remorquer tous les chasseurs pendant 2 ou 3 jours. Puis les bâtiments continuent à faire route, tantôt avec leur moteurs, tantôt à la remorque, suivant les nécessités et selon l'existant en essence; 24 heures avant d'arriver aux Açores, ils larguent tous et naviguent par leurs moyens.

d) Ravitaillement : A lieu le 30 Août. Le cargo ravitailleur transporte l'essence en bidons de 10 litres. Il remorque à couple, sous le vent les chasseurs que 2 fortes défenses tiennent écartés et il affale sur leur pont des caisses contenant chacune 2 bidons d'essence.

L'eau est embarquée à l'aide de manches et le charbon avec des seaux.

L'opération dure 3 heures par bâtiment; elle est rendue très difficile par la houle et de nombreuses amarres sont cassées.

Acores-Brest. - 1160 milles (11 Septembre-18 Septembre)

a) Instructions du Chef d'escorte : aucun ravitaillement en mer. Les chasseurs seront remorqués plus longtemps possible.

En cas de séparation, rallier les rendez-vous :

1°) L = 48° N. G = 8° W. 2°) Brest.

b) Etat de la mer : Brise fraîche de N.E, mer dure jusqu'au 14; puis grosse houle de S.O. Brume et grains de pluie aux abords de Brest.

c) incidents : Aucun incident sérieux. La houle oblige à allonger les remorques : les chasseurs fatiguent, mais leur tenue à la mer est très bonne.

Observations du chef d'Escadrille.

20 Septembre 1917
E.V Frappa à C.A
M.G Brest

L'E.V Frappa, dans son rapport de traversée émet les avis suivants :

" L'expérience prouve qu'il est indispensable que chaque chasseur ait avec lui un remorqueur sûr, qui lui donne aide à certains moments.

Nous avons été souvent tous les 6 en avarie. Que peut faire, dans un cas pareil, un seul bâtiment convoyeur ? Il ne peut que stopper et attendre. Par beau temps, c'est une perte de temps

par mauvais temps, il serait impossible de faire les réparations, car on ne pourrait présenter les chasseurs tous à la fois dans le sens le plus favorable à la houle".

Ravitaillement. : Ne pas songer à jeter les caisses d'essence à l'eau et à les repêcher ensuite, comme il en avait été question. Si l'on employait une manche de caoutchouc, il faudrait, par mauvais temps une longueur de 200 mètres.

Ne pas compter sur le ravitaillement en vivres à la mer, c'est une grande perte de temps... Donc, embarquer le plus possible de vivres, et, en route, rationner l'eau et économiser le charbon.

Remorquage. : Les chasseurs doivent être remorqués pour éviter tout ravitaillement à la mer. Les remorques fournies à New-York ne sont que de 200 Yards, il les faudrait de 300 yards (275 m). Les ceintures de remorque sont suffisantes, mais demandent à être mieux fourrées à l'AR; leur fixation est très défectueuse, surtout à l'AV, où se produisent de fréquents décapelages de sous l'étrave, par les forts coups de tangage.

Personnel. : L'absence de timoniers s'est fait sérieusement sentir.

L'entraînement des mécaniciens est tout à fait insuffisant.

Matériel : Le calfatage est ^{très} défectueux.

Les compas doivent être compensés avant le départ.

Il y a lieu d'installer le pompage à la mer pour combattre l'incendie, et de relier par une canalisation les caisses à essence AV et AR pour éviter des transvasements en cours de route.

Navigation. : Prendre toutes les précautions possibles, de jour et de nuit, soit par T.S.F., soit par signaux optiques pour rester groupés.

La relâche à Punta-Delgada est indispensable.

23 Septembre 1917. Ces renseignements sont, dès réception à Paris
MP à AtN Tlg 31146. télégraphiés à Washington, pour " éclairer le Cdt
Le Roch sur les possibilités de continuer les expéditions, maintenant que les circonstances de temps vont être moins favorables."

De son côté, l'Amiral Sims, Commandant les forces de patrouille américaines en France, fait transmettre au Cdt du centre de N.York les observations suivantes du C.V Magruder sur la traversée des chasseurs :

29 Septembre 1917. " Nous avons rencontré trois genres de temps
Cdt C.N-Y à M.P différents. Par grosse houle de travers, les navires ont beaucoup roulé, sans qu'il y ait lieu de diminuer de vitesse. Avec mer debout, les navires

remorqués à 6 ou 8 noeuds, mouillaient beaucoup mais roulaient modérément. Par mer de l'AR ou large, ils embarraient et roulaient énormément, mais n'obligeaient qu'à une légère diminution de vitesse. Ils ont montré de bonnes qualités nautiques, et peuvent étaler de forts coups de vent.

Ils ont été remorqués sur 1700 milles et les dispositions de remorque se sont montrées satisfaisantes. A 10 noeuds, la consommation d'essence a été de 500 gallons (2270 litres) ce qui donne pour rayon d'action 1200 milles au maximum".

Rapport du Chef de Division des Patrouilles de la mer du Nord.

3 Octobre 1917
Chef Division Patrouilles mer du Nord à V.A. Cdt le Z.A.N.

Les chasseurs de la 1ere Escadrille ayant été affectés à la Z.A.N, l'E.M.G demande à l'Amiral Z.A.N de lui adresser le plus tôt possible un rapport sur la valeur militaire de ces bâtiments, afin de savoir s'il y a lieu de faire une nouvelle commande en Amérique. Le Chef de Division observe que " la tenue à la mer des chasseurs est excellente... Ce sont de bons instruments de patrouilles, non de chasse. Ils seraient très supérieurs aux cordiers et aux petits patrouilleurs si la nature de leur combustible et leur dépense très forte n'étaient un inconvénient sérieux.... On peut assurer que le danger d'incendie est considérable"

Transmettant ces observations à Paris, l'Amiral Ronarch ajoute :

" Je ne pense pas que ces chasseurs soient assez solides pour faire un service intensif. Il faut s'attendre à des calfatages fréquents. Les qualités nautiques paraissent très bonnes."

Conclusions.

Ainsi, après cette première traversée, tout le monde est d'accord pour reconnaître les excellentes qualités nautiques des chasseurs. Les imperfections constatées pourront semble-t-il, être aisément évitées et les constatations faites par le C.V Magruder et l'E.V Frappa paraissent assez encourageantes pour que l'on s'en tienne aux dispositions adoptées, en vue des traversées ultérieures..

29 Septembre -
3 Novembre 1917.

LA 2ème TRAVERSEE .

(S.C -12, 13, 14, 15, 16)

Les livraisons des chasseurs s'effectuent plus lentement qu'il n'avait été prévu. Alors que 20 unités devaient être achevés, le 1er Septembre, le Centre de New-York n'en a reçu que 11, à cette date; le Cdt Le Roch écrit :

8 Septembre 1917.
Cdt C.N-Y à M.P

" Fin Juillet, les ingénieurs avaient donné les dates d'achèvement probables suivantes : 1er Août 1; 15 Août -10, 1er Septembre-20; 15 Septembre 30; 1er Octobre 40 ; 15 Octobre-50. Je ne pense pas que le Navy Yard soit capable de livrer plus de 2 unités par semaines. Dans ces conditions les prévisions d'achèvement seraient :

15 Septembre-13; 1er Octobre -18; 15 Octobre-23
1er Novembre 23; 15 Novembre-32; 1er Décembre 37
15 Décembre -41; 1er Janvier-45; 15 Janvier 50."

Au début de Septembre, 5 chasseurs sont prêts et attendent une occasion de convoi; mais par suite d'avaries de moteurs de ces unités et en raison des retards apportés à la concentration des navires convoyeurs, l'escadrille ne quitte New-York qu'à la fin du mois. Elle profite de ce délai pour s'entraîner à l'embouchure de l'Hudson et procéder à la compensation des compas.

Composition de l'Escadrille : 5 Chasseurs commandés par E.V.Cummell.

Escorte : "Paducah" (Captⁿ Royal) et 3 patrouilleurs américains.

Route : New-York - Halifax - Açores - Brest.

New-York - Halifax: 540 milles (29 Sept.- 3 Octobre)

Traversée d'essais pour expérimenter les procédés de remorquage et vérifier les consommations d'essence. Les chasseurs sont munis de 2 ceintures en fil d'acier, l'une pour remorquer, l'autre pour être remorqué; ils possèdent chacun une remorque en manille, de 130 m/m et 150 mètres de long.

Les 5 bâtiments à la fois sont pris en remorque d'un même navire, puis par groupes de 3 et de 2; des ruptures se produisent à chaque essai,

les aussières étant trop faibles et trop courtes.

Le 1er Octobre les chasseurs larguent les remorques et marchent en route libre jusqu'à Halifax, où ils arrivent le 3 Octobre.

On leur délivre avant l'appareillage, de nouvelles remorques en manille de 190 m/m et 235 mètres de long.

Halifax-Açores. 1800 Milles (5 Octobre-17 Octobre)

a) Instructions du Chef d'Escorte : 2 bâtiments du convoi prendront chacun deux chasseurs en remorque; un patrouilleur se tiendra prêt à porter secours aux unités en avarie.

b) Etat de la mer : Beau temps sauf pendant 2 jours.

c) Incidents : Le remorquage s'effectue dans d'excellentes conditions.

Le 14 Octobre, les chasseurs larguent et marchent par leurs moyens jusqu'aux Açores, qu'ils atteignent le 17.

Les roulis ont été très violents et l'eau est entrée dans les cales en grande quantité.

Açores - Brest. 1160 milles (27 Octobre - 3 Novembre)

a) Instructions : L'E.V. Cummell reçoit le 23 Octobre, à Punta-Delgada, un télégramme chiffré de l'Amiral "Somme". Faute de code il ne peut le traduire et est obligé de prier les américains de demander pour lui des instructions à Brest. Sans attendre la réponse, le Captⁿ Royal décide que l'Escadrille appareillera avec le patrouilleur "Hubbard" et 2 destroyers américains, ces derniers remorquant chacun 2 chasseurs à 400 milles des Açores puis quittant le convoi.

Une escorte venant de Brest doit joindre les chasseurs, au point :

L = 47° 30' G = 9° 00 W.

b) Etat de la mer : Bonne brise de S.W; grosse houle.

c) Incidents : Les 2 destroyers ayant abandonné le convoi le 30, les chasseurs font route avec leurs moteurs suivis par le "Hubbard" et arrivent au rendez-vous le 2 Novembre. L'escorte ne s'y trouve pas et le convoi continue sa route en signalant sa position par T.S.F.

A 11 h 10, un sous-marin est aperçu en surface à 6000 mètres les chasseurs le poursuivent, mais ne parviennent pas à le gagner de vitesse. Le Tir reste court et après une chasse de 55 minutes le S-marin plonge. La poursuite est interrompue, faute d'appareils d'écoute.

A 16 heures, le convoi est rallié par un patrouilleur américain et, le lendemain 3 Novembre, l'Escadrille entre à Brest.

Pendant le remorquage, une aussière s'est rompue sous la traction de 2 chasseurs.

Le S.C-12 a dû être remorqué par le "Hubbard" à partir du 30, par suite d'une avarie grave de moteur.

Observations du chef d'Escadrille.

4 Novembre 1917. " L'E.V. Cummell déclare que :
E.V Cummell à C.A. " La tenue à la mer est bonne. Les chasseurs
M.G Brest. s'élèvent bien à la lame, mais ont des roulis
très violents. La construction de ces bâtiments
a été peu soignée; le calfatage est à refaire
entièrement."

" Les moteurs sont loin de donner satisfaction
2 cylindres ont été changés dès les premiers
jours, à cause de fissures; on a constaté qu'un
trou avait été touché avec un goujon fileté, il
y a là malfaçon...

Le rayon d'action qui était prévu de 1200
milles à 12 noeuds est bien au dessous de ce
chiffre....

Le montage a été fait sans soins; sur le
S.C-16, des sabotages ont été constatés, la
soie d'un arbre de couche portait des traces
de coups de burin et de masse ..."

Il ajoute, d'autre part, que chaque chasseur
doit avoir son remorqueur, sinon les ruptures
d'aussières seront inévitables.

Le P.M Brest en transmettant ce rapport à
Paris écrit :

6 Novembre 1917, " Cette fois les moteurs semblent encore in-
Note du P.M Brest férieurs aux premiers et présentent des traces
de malfaçon ou de sabotage qui dénotent une
surveillance insuffisante. Ces chasseurs ont
rencontré pendant leur traversée une occasion
de justifier leur appellation, le résultat n'a
pas été brillant !...."

Avis de l'Etat-Major Général.

9 Novembre 1917 L'E.M.G télégraphie à l'AtN, comme il l'a
M.P à AtN Télégr; fait précédemment, les observations contenues
36244. dans le rapport de l'E.V Cummell en insistant
sur l'"utilité de munir les prochaines vedettes
d'écouteurs avant le départ d'Amérique et d'en-
trainer quelques hommes à la pratique de l'écoute,
pendant l'armement."

8 Novembre 1917. Il l'informe en outre que " les chasseurs
M.P à AtN 2 et 7 ont leurs fonds de cylindre de moteur
auxiliaire brisés, ce qui provient vraisembla-
blement d'un défaut de principe dans la cons-
truction des appareils" et il lui recommande de
prendre des mesures pour éviter ces incidents."

Conclusions.

Cette traversée, effectuée sans incidents sérieux, a montré que les craintes éprouvées au sujet de l'aptitude des chasseurs à franchir l'Atlantique, ne sont pas fondées. Leur rayon d'action réel qui paraît être de 800 milles à 8 noeuds impose le remorquage pendant la majeure partie du voyage, mais l'amélioration apportée à la fixation des ceintures et l'emploi d'aussières plus longues et plus robustes, permettent de penser que cette opération sera relativement aisée.

28- Octobre -
3-Décembre 1917.

LA 3ème TRAVERSEE.

(S.C - 75, 76, 65, 66, 243, 315, 316, 317, 347, 348)

Depuis l'arrivée du CC. Le Roch au Centre de New-York, des difficultés se produisent entre cet officier et l'At N. Malgré la décision du 6 Aout 1917, signée du Haut Commissaire, qui passe sous les ordres de l'Attaché Naval le Cdt du Centre, celui-ci continue à correspondre directement avec le Ministre.

Les instructions qu'il a reçues au départ de Paris lui prescrivent, en effet, de "rendre compte au Ministre des observations faites au sujet des chasseurs" mais aussi de "se mettre à la disposition de l'Attaché Naval" terme imprécis qui, de l'avis du Commandant Le Roch, n'implique pas la subordination à l'Attaché Naval pour toutes les questions relatives aux chasseurs. Pour mettre fin à ces incidents continuels, le C.F. de Blanpré ordonne au Commandant du Centre de faire passer par son intermédiaire sa correspondance avec le Ministre; mais le désaccord persiste sur d'autres points.

Dans un rapport du 8 Septembre, le Commandant Le Roch écrit:

8 Septembre 1917
Cdt C.N-Y à M.P

Je ne pense pas qu'il soit prudent de faire traverser l'Atlantique à nos petits navires après les premiers jours d'Octobre. Je ne prendrai pas sur moi d'ordonner le départ après le 8 Octobre pour une traversée que je considère comme très dangereuse pendant la saison d'hiver" et il propo

de différer l'envoi du personnel de France.
" La solution suggérée est une solution du " temps de paix" dit dans sa transmission au Ministre l'Attaché Naval, qui, quelques jours après télégraphie à Paris :

24 Septembre 1917
AtN à MP tlg 563.

" En présence des retards de livraison des chasseurs et des risques que présentera leur envoi pendant la mauvaise saison qui se prolonge sur ces côtes jusqu'à fin mai, pourrait-on envisager l'aménagement de 2 ou 3 grands cargos qui pourraient en transporter 2 ou 4 à la fois ?

Informé de ces propositions, le Cdt Le Roch écrit au Ministre :

29 Septembre 1917
Cdt C.N-Y à MP.

" Je considère cette solution comme : 1°) Onéreuse, à cause des travaux de consolidation à effectuer sur les cargos-2°) Dangereuse, car les cargos seront repérés ici par des espions, 3°) d'un très faible rendement. Les paquebots français viennent à New-York, toutes les 5 semaines; ils ne porteraient que 2 chasseurs, ce qui ferait 4 expédiés en 3 mois !" et dans cette lettre il ajoute que, ayant reçu le rapport du C.V Magruder relatif à la Traversée, il " accepte la responsabilité du départ d'un nouveau convoi" sous réserve que le nombre des convoyeurs sera suffisant pour le remorquage pendant la majeure partie de la traversée".

26 Septembre 1917
M.P à AtN Tlg 31623

L'E.M.G répond à l'Attaché Naval le 26 Septembre :

" 1) Il ne me paraît pas possible de consacrer un cargo au transport des chasseurs. Mais cherchez cependant occasion qui pourrait se présenter envoyer par cette voie quelques uns de ces bateaux.

2) Pour la traversée, saisir période de beau temps qui se produit généralement dans cette saison et prendre toutes les précautions suivantes résultant de l'expérience de la première traversée..." (Ces précautions sont celles qui ont été mentionnées déjà dans le télégramme 31146 du 21, en prévoyant, de plus, la délivrance d'un code international français à chaque unité)

Tenant compte de ces instructions; le Cdt Le Roch fait effectuer par le Navy Yard les modifications signalées, notamment en ce qui concerne le remorquage. La tenue des ceintures est améliorée, le tableau AR renforcé; les bâtiments convoyeurs recevront dorénavant des remorques de 150 m/m et 225 mètres munies en leur milieu d'un maillon de chaîne.

Al début d'Octobre, 10 chasseurs sont prêts à prendre la mer, mais ce sera seulement à la fin du mois qu'une escorte de patrouilleurs américains pourra être constituée.

Composition de l'Escadrille : 10 Chasseurs commandés par E.V. Aillet.

Escorte : Yacht "May" (Captain Mac Cully), 9 Yachts et un remorqueur.

Route : New-York - Bermudes - Açores - Leixões - Brest.

New-York - Bermudes: 680 milles (28 Octobre - 10 Novembre)

Les patrouilleurs n'étant pas tous réunis à New-York le 28, les chasseurs appareillent successivement pour les Bermudes, chacun avec un convoyeur. Les premiers relâchent quelques heures à Newport.

La traversée est faite à la remorque pour économiser l'essence et éprouver le dispositif de remorquage, qui, par mauvais temps, se montre défectueux.

L'Arsenal des Bermudes procède à la remise en état des bâtiments et rectifie les ceintures; les chasseurs font le plein d'essence et embarquent sur le pont 1500 litres de réserve.

Bermudes - Açores. 1970 milles (19 Novembre - 6 Décembre)

a) - Instructions du Chef d'escorte : tous les patrouilleurs sauf un, appareilleront le 18; les chasseurs avec un convoyeur partiront le lendemain, et lorsqu'ils auront rejoint le convoi, prendront chacun la remorque d'un yacht.

b) Etat de la mer : A partir du 20 Novembre mer très houleuse jusqu'au 24; puis temps maniable. Bonne brise de S.W à proximité des Açores.

c) Incidents: Les chasseurs rencontrent le convoi le 22 à la nuit et prennent la remorque le 23. Aucun incident sérieux, malgré le mauvais temps. Vitesse moyenne : 4 nds 5.

Le 5 tous les chasseurs larguent et se forment en ligne de front sur l'avant du convoi : arrivée le 6 à La Horta, où les bâtiments se ravitaillent.

Le lendemain les chasseurs se rendent en route libre à Punta-Delgada en effectuant un essai à toute puissance. La vitesse de 15 noeuds peut-être maintenue pendant 5 heures, puis, des échouements commençant à se produire, l'allure est réglée à 13 noeuds et l'escadrille arrive au mouillage le 7 au soir.

Le S.C-75 qui a été abordé dans le port de Horta par un chaland ne rallie Punta-Delgada que quelques jours plus tard. Ses avaries peuvent être réparées avant le départ du convoi.

Les chasseurs font leur plein d'essence et prennent en outre 3 fûts sur le pont; le S.C 317 qui doit faire toute la traversée par ses moyens, en embarque 10.

Açores - Leixões. 810 milles (19 Novembre - 26 Novembre)

a) - Instructions : 5 patrouilleurs seulement accompagnent les chasseurs; ceux-ci sont remorqués par groupes de 2, à l'exception du 317, car un des yachts ne peut remorquer qu'un seul bâtiment.

b) Etat de la Mer : mer très grosse du 21 au 25.

c) Incidents : Le 21, plusieurs remorques cassent, le S.C 315 a deux hommes enlevés par la mer. A la nuit, 7 chasseurs font route avec leurs moteurs et perdent le contact du convoi, mais ils demeurèrent groupés autour du S.C-317. Seul celui-ci possède une carte détaillée des côtes du Portugal, aucun d'eux ne peut faire le point n'ayant à bord ni sextant, ni chronomètre.

Le 22, à 22 h, les 7 chasseurs sont rencontrés par un bâtiment américain allant à Gibraltar, qui leur signale leur position et la route à suivre.

Le 25, le S.C-65 tombe en avaries et est pris à la remorque par le S.C-243; les 5 autres sont aperçus par la "Cassiopée" qui les escorte jusqu'à Leixões.

Un patrouilleur américain du convoi rencontre le groupe 243-65 et remorque ce dernier jusqu'au mouillage.

Le S.C-347, qui n'a pas quitté les convoyeurs, a une panne le 25 et est pris en remorque par le "May".

Tous les chasseurs se trouvent réunis à Leixões le 26, après une traversée extrêmement dure; deux seulement ont des avaries de moteurs qui peuvent être réparés rapidement.

Leixões - Brest. 500 milles (30 Novembre - 3 Décembre)

Escorte : "Cassiopée" (Chef d'Escorte) et 5 chalutiers français.

a) Instructions : Chacun des chalutiers remorquera 2 chasseurs.

b) Etat de la mer : Belle, brise fraîche de N.E à partir du 1er Décembre.

c) Incidents : Aucun incident sérieux. Les remorques sont larguées le 1er Décembre et les chasseurs font route sur Brest par leurs moyens.

Observations du Chef D'escadrille.

Les chasseurs se sont très bien comportés, malgré le très gros temps essayé à partir des Açores. L'emploi d'une ancre flottante, par un des chasseurs momentanément avarié, a donné de bons résultats. Au sujet du remorquage, l'E.V Millet déclare que "le remorquage de plusieurs chasseurs en ligne de file est absolument impraticable" : les ceintures renforcées ont très bien tenu, mais il est nécessaire de les tenir à l'AV par une suspente afin d'empêcher le glissement vers le bas du point d'attache de la remorque.

Les moteurs principaux ont bien fonctionné, toutefois des retours de flammes se sont produits, occasionnant des commencements d'incendies. Les moteurs auxiliaires ont eu de très fréquentes avaries dues à la mauvaise qualité du métal: ils ne peuvent comprimer l'air à plus de 200 livres, pression à peine suffisante pour le lancement des moteurs.

Conclusions.

A part l'inconvénient du remorquage de plusieurs chasseurs

per un seul navire, aucun enseignement nouveau n'est tiré de cette 3ème traversée qui confirme une fois de plus, leur excellente navigabilité.

L'E.M.G estime que ces petits bâtiments malgré leur vitesse insuffisante; sont de bons instruments de pétrouillage pouvant, grâce à leur tube "C", être utilement employés à la chasse à sous-marins dans les mers profondes.

Des prescriptions spéciales en vue de réduire les risques d'incendie à bord sont édictées à la suite d'un grave accident survenu à Brest 2 Décembre sur le C.2.

11. Décembre - 22 Fé-
vrier 1918.

LA 4ème TRAVERSEE.

(S.C-28, 29, 67, 170, 171, 172, 160, 314, 318, 319)

17 Novembre 1917.
Cdt C.N-Y à M.P,
tlg 6504

Le 17 Novembre, le Cdt Le Roch informe le Ministre que des patrouilleurs américains vont entreprendre la traversée de l'Atlantique dans la 1ère quinzaine de Décembre, mais il ajoute : " la fragilité des coques des chasseurs, le peu d'endurance des moteurs, la saison particulièrement mauvaise rendent dangereuse cette entreprise que commandent les nécessités militaires" et il termine en demandant des ordres. L'E.M.G répond :

21 Novembre 1917
M.P à AtN. tlg 37445.

" Profitez occasion américaine proposée à condition constituer convoi à raison de 1 navire par chasseur. Choisir circonstances de temps favorables "

De son côté, l'Amiral Grasset qui se trouve à la Martinique, à bord de la "Gloire", s'inquiète également des difficultés que vont rencontrer les chasseurs en cette saison et il télégraphie à l'Attaché Naval,

11 Décembre 1917
Al "Gloire" à AtN
tlgr 1051

" Avez-vous demandé Amiralat si convient envoyer Brest les chasseurs par St Vincent, éventuellement par Gibraltar, afin éviter gros mauvais temps hiver rendant navigation dangereuse et nécessitant probablement longue immobilisation pour remise en état dès arrivée ? "

12 Décembre 1917
Al "Gloire" à AtN
tlgr 1052.

Le lendemain, l'Amiral Grasset télégraphie de nouveau :

" Vous avez reçu instructions verbales de moi "

pour demander Amirauté si estime pas convenable expédier chasseurs par St Vincent, Iles Cap Vert Gibraltar, Leixões. Si nécessaire les ferai convoier par croiseur au début traversée. Instructions confirmées par mon IO5I. Estime nécessaire connaître sentiment Amirauté avant signaler Paris danger navigation directe en hiver par Açores pour petits bâtiments remorqués".

L'At N lui répond :

14 Décembre 1917
ATN à AL "Gloire"
tlgr 689

" Amirauté estime pas possible modifier plans arrêtés pour convoi actuel. Quelques uns des convoyeurs auraient pas rayon d'action suffisant pour faire traversée Bermudes-Iles Cap Vert. De plus ravitaillement en essence serait pas possible Iles Cap Vert. Enfin, chances de temps maniable sur traversée Bermudes-Açores sont suffisamment grandes pour ne pas justifier allongement considérable voyage ".

Un groupe de 12 chasseurs, prêts dans les premiers jours de Décembre, part le 11 pour Philadelphie où doit se réunir le convoi d'escorteurs américains. Au cours de la traversée, le S.C 174 aborde de nuit le S.C 141 qui coule le lendemain. Le 174 avarié, est laissé à Philadelphie en réparations.

Le Commandement supérieur des chasseurs est exercé par le C.C Le Roch qui rentre en France ayant été remplacé à New-York par le C.C Rebel.

Ce remplacement, demandé par l'Attaché Naval était motivé par le défaut d'entente qui persistait entre les 2 autorités et d'où surgissaient des conflits quotidiens.

Les bâtiments en partance avaient subi un très court entraînement et le matériel était incomplet sur certains d'entre eux : d'autre part les moteurs auxiliaires n'avaient pas encore été améliorés. A ce sujet l'Attaché Naval écrit :

14 Décembre 1917
At N à M.P

"Le Navy Department a été tenu au courant de tous les incidents signalés et j'ai demandé que l'attention de la Standard Motor Cy fut attirée sur ces déficiences et que des représentations énergiques lui fussent faites sur les actes de négligence, peut-être même de sabotage, constatés. L'armement de tous les chasseurs a été fait avec une hâte extrême et cela, dans le but de profiter de occasions offertes par les patrouilleurs américains partant pour les côtes européennes ; le temps est le facteur primordial ".

Composition de l'Escadrille: (6 chasseurs (E.V.
(Le Gabilleur)
(4 Chasseurs (E.V.
(Le Breton)

Escorte: Yacht "Nokomis" (Com^{der} Boyd) et 8 navires dont 1 resté aux Bermudes.

Route: Philadelphie - Bermudes - Açores - Leixoes (Brest) (Gibraltar) - Oran - Toulon)

Philadelphie - Bermudes : 690 milles, (22 Décembre - 28 Décembre)

Les chasseurs effectuent cette traversée à la remorque, par temps maniable. On constate que la tenue des ceintures est insuffisante et il y est remédié aux Bermudes.

Les escorteurs sont groupés en 4 divisions sur ordre du Comoder Boyd

- 1° - "Nokomis", "Mahaut"
- 2° - "Venetia", "Ponobscat", "Barnegat"
- 3° - "Galatea", "Concord", "Gypsum Queen"
- 4° - "Buford" (Cargo)

Une 5e division composée du patrouilleur "Utawana" et de 4 drifters quitte les Bermudes dans les derniers jours de Décembre, le chef du convoi estimant que les drifters n'avaient pas une vitesse suffisante pour accompagner les chasseurs"

Le 5 Janvier, le "Buford" reçoit de Washington l'ordre de demeurer aux Bermudes. Il ne reste donc que 8 escorteurs pour 10 chasseurs.

Le Cdt Le Roch, embarqué sur le "Nokomis" fait observer au Commander Boyd que l'Etat-Major Général avait prescrit d'avoir un remorqueur par chasseur mais "il répondit que ses ordres étaient de convoyer tous les bâtiments en France" et ajoute le Cdt Le Roch " j'ai dû m'incliner devant ses ordres.

Rapport de mer du
Cdt Le Roch du
28/I/18

Les raisons étaient le besoin urgent de patrouilleurs sur les côtes françaises pour la campagne de printemps et la nécessité où la guerre sous-marine nous a mis de consentir à certains risques pour produire l'effet maximum."

Bermudes-Açores : 1970 milles (7 Janvier - 20 à 24 Janvier)

a) - Instructions du chef d'escorte : la traversée se fera à la remorque dans la formation suivante :

	"Nokomis"	
"Gypsum Queen"	Cdts Boyd & Le Roch	"Ponobscat"
S.C I70	319	28
"Concord"	"Mahaut"	"Barnegat"
318	I60 et I71	29 et I72
"Galatea"		"Venetia"
314		

Route à suivre : Arc de grand cercle des Bermudes au rendez-vous L= 35° N G= 54° W, puis gagner les points suivants de rendez-vous.

1°) L = 37° N G= 42° W. 2°) L= 37°44 G= 32° W

b) - Etat de la mer: Belle jusqu'au 8, puis la brise fraichit du NNW, la mer grossit. Le 9, coup de vent de l'WNW qui dure jusqu'au 17,

La brise mollit ensuite, mais la mer reste très houleuse jusqu'au 23.

c) Incidents :

Dans la nuit du 8, la remorque du S.C I7I casse et ce chasseur parvient à suivre le "Nahaut" jusqu'au lendemain matin, mais par suite d'une avarie grave de moteur, il perd le contact de son remorqueur qui ne va pas à sa recherche. Ce chasseur désespéré est rencontré le 13 par le vapeur espagnol "Manuel Calvo" et remorqué aux Bermudes où il arrive le 15.

Le 9 le convoi est complètement dispersé et le "Nokomis" s'efforce en vain de le regrouper les remorques cassent sans cesse et il est très difficile aux chasseurs de les reprendre, vu l'état de la mer.

La plupart des bâtiments restent à proximité des convoyeurs, tenant la cape en s'aidant de leurs moteurs, mais dès qu'une avarie se produit, en particulier pendant la nuit, le contact est inévitablement perdu et le hasard seul permet de le reprendre.

Ainsi, le S.C-29 ayant perdu de vue son convoyeur le "Barneget", le 9 réussit à remettre en marche et après avoir erré pendant 4 jours, retrouve le "Penobscot" le 13. De même les S.C 28 et 319, séparés du convoi le 10 réussissent à rejoindre; l'un le "Concord" le 13, l'autre le "Barneget", le 11.

Le 13, tous les chasseurs, à l'exception du I7I sont de nouveau au voisinage des convoyeurs, mais les S.C-28 et 319, escortés par le "Concord" perdent définitivement le contact, le 1er le 16, le 2e le 18 Janvier.

A partir du 20, 7 chasseurs réussissent à atteindre Punta-De Igada dans l'ordre suivant :

I70 avec "Gypsum Queen" le 20

314 avec "Galatée" le 22

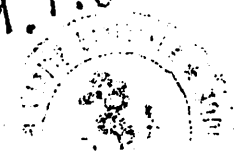
67 avec "Venetia" et I72 avec "Nokomis" le 23

318 avec "Barneget" et I60 avec "Nahaut" le 23

29 avec "Penobscot" le 24.

Ils ont tous subi de graves avaries de coque et de machines; le S.C 57 notamment a eu un cylindre

11.7.6



de moteur auxiliaire brisé le I2 et a pu rester en remorque jusqu'au I6. Le temps s'étant amélioré un canot du "Vénétia" lui apporta un cylindre de rechange de sorte qu'il put faire route par ses moyens ensuite.

Le S.C-3I4 a perdu un homme, le S.C-3I8 ; 4 hommes. 2I ausières ont été cassées : tous les moyens de remorquage se sont trouvés épuisés.

Au cours de cette traversée, 3 chasseurs se sont donc séparés du convoi: le S.C I7I qui a rallié les Bermudes; les S.C-28 et 3I9 que le Commander Boyd fait rechercher à partir du 28 par des patrouilleurs, mais sans résultat.

Le 28, après être resté en mer désemparé pendant 33 jours, réussit, en établissant une voile de fortune, à arriver à la Horta le 18 Février.

Le 3I9 perdu de vue à 85 milles de la Horta le 18 Janvier a disparu.

Informations reçues par le Chef du Convoi pendant la traversée.

Dès que le convoi est dispersé, le 8, le "Nokomis" ignore le sort de la plupart des bâtiments. Du 9 au 11, ayant reçu avis que les S.C-28 29 et 3I9 ne sont plus auprès de leurs convoyeurs "Venetia" et "Nokomis" partant à leur recherche et retrouvent les 2 derniers le 9 et le 13, mais non le S.C-28.

Le 13, on est sans nouvelles du "Gypsum Queen" (S.C-I70)- du "Concord" (S.C-3I8)- du "Nahaut" (S.C I60 et I7I) et du S.C-28. Celui-ci est cependant avec le "Concord" depuis la veille, mais le chef du convoi, n'en étant pas avisé continue à le faire rechercher jusqu'au I4.

Le 15, on apprend l'arrivée aux Bermudes du S.C-I7I; la disparition de ce chasseur, survenue le 9 était ignorée à bord du "Nokomis".

Enfin, c'est seulement le 22 que le chef du convoi est informé de la séparation des S.C-28 et 3I9 d'avec leurs convoyeurs.

Açores-Leixões-Gibraltar - 1260 milles (9 au 14 Février)
(18 au 23 Février)

Des 7 chasseurs parvenus aux Açores, 3 sont destinés à la Méditerranée, les S.C-I60-I72-3I4. Ils effectuent la traversée sans incidents, sous escorte des patrouilleurs "Kingfisher" "Rambler" "Penobscot".

Les quatre autres chasseurs rallient Brest à la fin de Février.

L'Enquête relative aux incidents de la traversée

Avant d'examiner les motifs des graves incidents survenus au cours de la traversée, il est intéressant de noter le passage suivant d'un rapport du Cdt Rebel, écrit le 12 Janvier; c'est à dire au moment même où les chasseurs du Cdt Le Roch affrontaient la tempête au milieu de l'Atlantique.

Avant étudié depuis son arrivée à New-York les conditions dans lesquelles se trouvent les chasseurs pour faire la traversée, il examine leurs caractéristiques au point de vue de la stabilité, de la solidité et des qualités manoeuvrières.

12 Janvier 1918

Cdt C.N-Y à AtN

1°) Stabilité : Conditions bonnes.

2°) Solidité : Très suffisante pour le service courant, mais douteuse s'il faut supporter plusieurs journées consécutives de mauvais temps. Dans le gros temps prolongé; les panneaux, les murailles, les membrures et les points d'attache vont subir des chocs et des efforts qui, peu nombreux et durant peu, seraient admissibles, mais la prolongation de l'effort complique tout. Un chasseur a pu, il y a quelques mois, supporter un très gros temps entre Brest et Cherbourg parce que l'épreuve était courte. Si ce même chasseur avait dû faire route 2 jours de plus, le matériel aurait probablement cédé et le bâtiment eût été défoncé ou aurait fait demi-tour. Il faut donc redouter pour les chasseurs une navigation en remorque prolongée.

3°) Qualités manoeuvrières : Médiocres. Les bâtiments ne peuvent marcher lentement. Le moteur central tout seul lance à 10 nœuds en AV ou à 8 en AR... Ils roulent beaucoup et la circulation sur le pont est extrêmement dangereuse à la mer. Aller manoeuvrer la remorque ou la pantoire, par exemple, sera toujours une opération excessivement risquée. Un des convois précédents a eu 2 hommes enlevés par la mer; il n'avait probablement pas rencontré le gros temps qui attend ce convoi-ci. Pour ces raisons, la reprise d'une remorque cassée, le passage d'un objet quelconque de convoyeur à convoyé sera une opération féconde en avaries ou en accidents. Dans ces conditions j'estime nécessaire d'attendre le résultat donné

par l'Escadrille Le Roch avant de lancer ces petits chasseurs de 50 Tx dans une traversée pareille. J'estime qu'il sera nécessaire de retarder le départ des 7 chasseurs et d'attendre le rapport télégraphique du Cdt Le Roch, afin de savoir, si, en faisant partir ces bâtiments au milieu d'un hiver exceptionnellement dur, on ne pousse pas l'audace et le risque jusqu'à l'extrême limite de ce qui est admissible. Il y a intérêt à attendre la fin de l'hiver pour les faire partir, car le retard de leur entrée en service serait moins réel qu'apparent. En effet, les risques étant moins grands, les avaries seraient moins nombreuses, les réparations seraient moins longues et l'entrée en service aurait lieu plus tôt "

A l'arrivée en France des chasseurs du Cdt Le Roch, l'E.M.G prescrit de faire effectuer à Brest et à Toulon une enquête sur les conditions dans lesquelles s'est effectuée la traversée. Les rapports de mer des commandants fournissent une 1ère base d'appréciation d'où il ressort que la responsabilité du Commander Boyd et des capitaines des convoyeurs est indéniable "

Ainsi, dans son rapport établi aux Açores, le Commandant Le Roch écrit :

28 Janvier 1918.
Rapport de mer du
Cdt Le Roch

" La route à suivre a été choisie par le Commander Boyd et remise aux bâtiments sous pli scellé. Après en avoir pris connaissance, je lui ai manifesté ma surprise de ne pas voir le convoi passer plus au Sud. Il m'a dit avoir bien réfléchi avant de prendre cette décision, que la route du Sud présentait des dangers de même ordre, ^{3e} que "Galatea" et "Gypsum queen" étaient très justes pour leur charbon. Je n'ai pas été appelé à discuter cette route que je n'aurais pas choisie... Il ne m'était pas possible d'intervenir à ce sujet."

Quant aux convoyeurs dont la tâche était particulièrement difficile, les commandants des chasseurs reconnaissent qu'ils ont fait tout leur possible pour leur venir en aide, à l'exception du "Nahant" et du "Concord".

Ces deux navires en effet cherché constamment à se séparer du convoi et n'ont pas répondu aux demandes de secours des convoyés (Rapport des S.C-160 et 318) de plus, le "Concord" ayant perdu de vue le S.C-319, le 18 Janvier, n'est pas allé à sa recherche, bien qu'il n'en eût aucun empêchement du fait de remorquage ou d'escorte.

23 Février 1918
De son côté le Commander Boyd, tout en reconnaissant la responsabilité du "Nahant" et du "Concord" déclare qu'il y a également faute de

la part des chasseurs " qui ont créé des difficultés aux navires remorqueurs et rendu la séparation peut-être inévitable". "Dans deux circonstances ajoute-t-il, les équipages de chasseurs qui avaient cassé les remorques pendant la nuit refusèrent de les reprendre lors de cette nuit et s'arrêtèrent, obligeant dans un des cas, le remorqueur à mettre en panne et à attendre jusqu'au point du jour, alors que le remorqueur pouvait difficilement supporter une perte de temps et de charbon; dans l'autre cas obligeant le remorqueur à venir le long du bord du chasseur afin d'éviter au convoi de mettre en panne durant toute une nuit.

Les communications par T.S.F firent complètement défaut, par suite de l'isolement défectueux sur les chasseurs".

8 Mars 1918.

Rapport de Com.d'Enquête réunie sur O.P N° 374.

La Commission d'Enquête réunie à Toulon, établit le 8 Mars son rapport en émettant les conclusions suivantes :

I° - Organisation Générale du Convoi.

Il semble qu'il n'y ait pas eu entente entre le Ministre et l'Amirauté Américaine. En effet le Cdt Le Roch avait ordre de quitter les Bermudes sous convoi avec un remorqueur par chasseur. Or le convoi est parti le 7 Janvier, sur ordre impératif de Washington, 2 remorqueurs ayant chacun 2 chasseurs.

Le Commandant Le Roch a dit qu'il ne pouvait rendre compte de cet ordre à Paris, n'ayant à sa disposition aucun code de chiffreage.

2°) Conditions de la traversée.

a) L'époque choisie, bien qu'imposée par les événements était très défavorable. Les conditions météorologiques de navigation semblent avoir été perdues de vue. La route choisie par le Commandant Boyd, quoique étant la plus courte, ne fut pas très heureuse, puisque le "Gypsum Queen" et son chasseur poussés par le mauvais temps à 200 milles au Sud de la route indiqués sont arrivés aux Açores 4 jours avant le reste du convoi.

b) Manque d'organisation au départ, puisque dès que la mer s'est formée la dislocation a été complète et le plan de remorquage violé, même par le chef du convoi.

c) Les périodes de remorquage nécessitées par la faible distance franchissable des chasseurs n'ont pas toujours été convenablement choisies. Le remorquage étant admis en principe, il fallait

se limiter strictement à 1 chasseur par remorqueur. Par gros mauvais temps, il y aurait sans doute eu intérêt à laisser les chasseurs naviguer isolément à la cape dans les eaux de leur remorqueur.

d) Aucune prévision en ce qui concerne les manoeuvres à faire en cas de mauvais temps, en particulier le rôle spécial du remorqueur qui aurait dû maintenir constamment le contact avec les chasseurs assignés.

e) Inhabilité professionnelle de certains capitaines américains.... (1)

f) Inobservation des ordres du Commander Boyd. certains capitaines ont fait preuve de désintéressement à l'égard des chasseurs, en ne signalant pas les incidents de navigation".

27 Mars 1918
M.P à Cdt Le Roch

Le rapport de la commission d'enquête de Brest ayant abouti aux mêmes conclusions, l'E.M.G demande au Cdt Le Roch des explications sur certaines déficiences ou erreurs constatées, en particulier

" Appareils de remorque;... les améliorations faites aux Bermudes n'ont pas été suffisantes puisque, en fin de compte, les bâtiments ont dû avoir recours à des moyens de fortune installés en pleine tempête avec du matériel déjà fatigué. Il est de plus, certain que la prise en remorque de 2 chasseurs par un seul bâtiment était une manoeuvre dangereuse.

Matériel de navigation.

a) Les variations des compas étaient totalement inconnues.

b) Les chasseurs n'avaient pas reçu de montres.

c) Il n'existait à bord aucun loch, ni aucune table de concordance entre le nombre de tours des moteurs et la vitesse.

Dans ces conditions, en cas de réparation, il était matériellement impossible aux patrons de rejoindre les points de rendez-vous fixés.

Communications :

Les communications, au moins celles à la voix qui ont été fréquentes auraient été facilitées dans une très grande mesure si un matelot français avait été embarqué sur chaque escorte, en échange d'un matelot américain

Tenue à la Mer

La tenue à la mer aurait été grandement

(1) Le Capitaine du "Concord" traduit devant le cour Martiale à Brest fut condamné à 3 ans de Hard Labour, pour avoir causé, par sa négligence la perte du 319

améliorée, si les ancres flottantes dérivées
avaient été bien étudiées; en pratique, elles
n'ont servi à rien.

De violents coups de mer auraient pu éga-
lement être évités si l'idée était venue aux
patrons d'utiliser le filage de l'huile".

L'E.M.G constate de plus que les moteurs
étaient en très mauvais état au départ de Phi-
ladelphie et que l'entraînement du personnel
mécanicien était insuffisant.

3 Avril 1918
Cdt Le Roch à M.P

A ces observations le Cdt Le Roch répond en
insistant sur les difficultés qu'il a rencontrées
à New-York pour obtenir de l'Arsenal de Brooklyn
la mise en état des chasseurs " Nous avons ac-
cepté, dit-il 1°) La construction hative de
ces bâtiments, sans contrôle de notre part..
2°) Les conditions d'essais prévues par la Marine
Américaine....3°) La livraison des chasseurs, avec
l'obligation pour nous de mettre au point un
matériel délicat confié à un personnel de tech-
nicité insuffisante et dont il fallait faire
l'instruction.

J'ai signalé dans de nombreux rapports, les
dispositions defectueuses, les nombreuses imper-
fections provenant soit de la mauvaise qualité
des métaux, soit de réparations de fortune qui
constituaient de véritables malfaçons... Il est
impossible de remédier à cette situation à cause
de la construction en série qui exclut les modi-
fications aux plans primitifs...

Le personnel a été désigné sans aucun choix
et des commandements ont été confiés
parfois à des sous-officiers n'ayant pas le
certificat de chef de quart.

Pour les appareils de remorque, les ceintures
ont été rétablies aux Bermudes: d'ailleurs ce sont
les remorques qui ont cassé en cours de route
à cause de l'incapacité des capitaines de remor-
queurs.

Pour le matériel de navigation, les compas
ont été livrés au départ de New-York et n'ont pu
être compensés à Philadelphie à cause des
glaces...."

Les explications fournies par le Cdt Le Roch
sont jugées inacceptables; l'E.M.G estime que
"l'examen des documents relatifs au convoi des
chasseurs venus en France sous le commandement
du Capitaine de Corvette Le Roch, a fait ressortir
l'insuffisance de soins avec laquelle a été
conduite la préparation de ces petits bâtiments
pour la rude traversée qu'ils avaient à accomplir.

23 Avril 1918.
M.P à P.M Cherbg.

Cette traversée, d'après les expériences antérieures et d'ailleurs, d'après la conduite des unités du convoi pendant les gros temps rencontrés, n'offrait pas de dangers, que l'on ne pût accepter. Mais pour qu'il en fût ainsi et pour que les risques à courir n'entraînent pas d'accidents, il était indispensable que les conditions nécessaires à la bonne navigabilité de ces petits bâtiments fussent assurées avant le départ."

En conséquence le commandant Le Rock reçoit un blâme pour " ne s'être pas acquitté de cette partie de sa mission, comme il aurait dû le faire."

Conclusions.

Les accidents survenus pendant la traversée montrent que les craintes exprimées par le Cdt Rebel dans sa lettre du 12 Janvier étaient justifiées. S'il est vrai que le matériel n'était pas au point au départ et que les dispositions prises par le chef du convoi étaient insuffisantes pour assurer la cohésion de l'ensemble des bâtiments; l'E.M.G a cependant fait preuve d'une confiance exagérée dans l'aptitude des chasseurs à affronter le mauvais temps, confiance basée sur l'expérience des précédentes traversées accomplies par temps maniable.

D'autre part, la Marine Américaine porte aussi une large part de responsabilités pour avoir confié le soin de convoier les chasseurs à des capitaines incapables et indignes du Commandement. Un exemple en est fourni par ce passage d'un rapport transmis à Paris par le Capitaine de Frégate Cdt l'Escadrille de patrouilles à Lsixoës : " Le Capitaine du "King Fischer" (navire américain remorquant le chasseur I60), étant ivre-fou, a abandonné le convoi pour faire route au S.E sans que le I60 puisse larguer la remorque. Le 1er Officier, voyant que le Capitaine s'obstinait à ne pas quitter la passerelle et conduisait le bâtiment à un échouage certain l'a fait mettre aux fers et a ramené le "King Fischer" à Lsixoës".

Si les navires escorteurs avaient été commandés par des officiers de la Marine Américaine il est probable que le 319 ne se fut pas perdu et que les chasseurs auraient reçu d'eux l'aide sur laquelle ils étaient en droit de compter.

30 Mars - 15 Mai
1918

LA 5ème TRAVERSEE.

(S.C-30, 32, 142, 146, 161, 169, 174, 175,
176, 350.)

19 Janvier 1918.

M.P à AtN -Tlg 2020.

Le 19 Janvier l'E.M.G télégraphie à l'AtN.
" Les de miers chasseurs arrivés en France
se sont admirablement comportés et ont fait preuve
des meilleures qualités de navigation" (Escadrille
de l'E.V Aillet) Mais au même moment, l'AtN, ap-
prend que l'Escadrille Le Roch a été dispersée
et très éprouvée par la tempête qui sévit dans
l'Atlantique. Il avise immédiatement Paris :

24 Janvier 1918.

AtN à M.P tlg 31.

" Renseignements incomplets sur Escadrille
Le Roch permettent de penser que conditions de
temps qu'il est probable de rencontrer sur routes
suivies dépassent limite de résistance de ces
petits bâtiments. Comme un nouveau convoi est en
formation, je vous demande de me faire savoir
si estimez pas préférable dans ces conditions
de retenir ces bâtiments jusqu'à fin Mars, moment
où chances de rencontrer temps maniables sont
plus grandes".

27 Janvier 1918

MP à AtN, tlg 2783

L'E.M.G répond aussitôt :
" Surseoir départ nouveau convoi chasseurs
jusqu'à ce que ayons reçu renseignements demandés
Cdt Le Roch sur sa traversée. Recevrez alors ins-
tructions". Une escadrille de 7 Chasseurs est prête
à quitter New-York pour se rendre à New-London, où
se fait l'entraînement et l'AtN prévient Paris
que cette Escadrille sera capable de faire route
entre le 10 et le 15, si l'ordre en est donné par
le Ministre.

31 Janvier 1918

AtN à M.P tlg 52.

Après examen du rapport du Commandant Le Roch
l'E.M.G décide qu'il n'y a pas lieu de retenir
les chasseurs en Amérique, mais il précise les
précautions à prendre :

6 Février 1918

MP à AtN tlg 3921

" Pour traversée des chasseurs faire accord
complet avec autorités américaines sur points
suivants mis en relief par traversée dernier convoi
et où l'on peut trouver explications accidents
éprouvés .

Tout chasseur doit avoir remorqueur indivi-
duel.

Les remorques et les manilles employées
étaient trop faibles, les augmenter.

La vitesse des remorqueurs a été trop grande.

Il est indispensable que les conventions soient bien arrêtées pour maintenir contact entre diverses unités et chef convoi en cas rupture remorque, séparation, et pour faciliter recherche en vue maintenir convoi toujours groupé. Tous les chasseurs doivent connaître les routes et les rendez-vous successifs à prévoir pour chaque jour afin de les maintenir groupés.

Des consignes sévères doivent être données aux équipages pour éviter imprudences qui entraînent enlèvements d'hommes par la mer.

Convoi pourra faire route dès que conditions propices, mais sous réserve expresse que conditions ci-dessus seront rigoureusement observées.

Or à la fin de Janvier, le Navy Department avait décidé que 144 chasseurs américains seraient envoyés en Europe pour être mis à la disposition des alliés, et les mesures à prendre pour leur traversée étaient étudiées à Washington.

L'AtN informe Paris que :

" Un premier convoi de 12 unités partira probablement vers le 20 Février. Le Navy Department est tout disposé à nous donner toute aide possible en tant que ce sera compatible avec les plans établi pour l'expédition des siens. Or ce prochain convoi sera composé d'un ravitailleur et de 3 ou 4 remorqueurs seulement, le grand nombre de chasseurs à expédier ne permettant pas l'affectation à chacun d'eux d'un convoyeur. Toutes dispositions possibles seront prises pour assurer sécurité. La traversée d'Amérique aux Bermudes sera considérée comme traversée d'essai; le départ des Bermudes n'aura lieu qu'avec des équipages parfaitement entraînés et les navires au point.... Ces dispositions n'étant pas d'accord avec vos instructions formelles, le Cdt Rebel est invité à ne pas joindre ses chasseurs à ce prochain convoi à moins que vous apportiez modifications à vos ordres."

L'E.M.G au reçu de ce télégramme, répond que les dispositions envisagées par les américains ne doivent pas affecter, ni retarder le départ des 7 chasseurs français et il précise le rôle dévolu à l'Attaché Naval :

" Il vous appartient de prescrire les mesures que vous jugerez utiles pour accorder mes instructions générales avec mesures prises par Amirauté Américaine, étant donné que je ne puis prévoir celles-ci,

Cet accord doit assurer le départ le plus tôt possible de chasseurs dont nous avons le plus

9 Février 1918
AtN à MP tlg 68

11 Février 1918
M.P à AtN, tlg 4429

Mes dernières instructions sur ce point s'appliquent au cas où les chasseurs seraient remorqués sans ravitailleur et aux conditions spéciales de la mauvaise saison. Elles ne se rapportent pas, par suite, au cas tout différent dont vous me parlez, pour lequel j'accepte combinaison américaine que vous indiquez.

Pour conclure, hâtez le plus possible l'envoi des derniers chasseurs que vous devez mettre en route dès que les navires seront prêts, les équipages entraînés et les conditions de sécurité nécessaires pour traversée réalisées.

L'expérience a montré la parfaite navigabilité de ces chasseurs et je vous ai fait connaître les mesures éventuelles de sécurité à prendre "

Le départ du premier convoi Américain.

Les premiers chasseurs américains qui vont traverser l'Atlantique sont concentrés à New-London base navale située entre New-York et Newport, d'où les convois partiront pour gagner les Bermudes. Les dispositions adoptées par le Navy Department pour la traversée sont les suivantes :

" Les convois comprendront un grand navire ravitailleur et plusieurs convoyeurs, mais il n'y aura pas un remorqueur par vedette.. " " Je crois, écrit le Cdt Rebel à l'At N, que nous pourrions proposer de faire naviguer nos vedettes dans ces convois, car les américains vont exiger les 2 conditions capitales ci-dessous :

- 1) Entraînement préalable intense à New London puis aux Bermudes.
- 2) Ravitaillement à la mer par manche flottante ce qui réduira les périodes de remorquage, seules dangereuses. Le remorquage pourra ainsi être réservé aux périodes de beau temps, la marche libre aux périodes de mauvais temps. "

Les pourparlers engagés pour joindre les chasseurs français au 1er convoi, n'aboutissent pas, car les américains imposent formellement à leurs bâtiments un entraînement préalable de 3 semaines au minimum et les nôtres arrivent trop tard à New-London pour pouvoir se conformer à cet ordre avant le 20 Février, date fixée pour le départ. L'Attaché Naval rend compte à Paris :

" Les autorités américaines préviennent que les chasseurs français ne partiront pas par le prochain convoi, mais par le suivant, au début de Mars".

Le convoi américain composé de 12 chasseurs

9 Février 1918.
Cdt C.N-Y à AtN.

19 Février 1918
AtN à M.P tlg 78

4 yachts et 1 remorqueur quitte New-London le 23 Février.

Constitution du convoi Français.

Afin de ne pas retarder outre mesure le départ de nos chasseurs, l'Attaché Naval retient en Amérique 3 remorqueurs que le gouvernement français vient d'acheter et qui sont prêts à prendre la mer : ces navires escorteront les chasseurs dès que l'escadrille sera entraînée. Mais l'E.M.G. s'impatiente de ces retards et presse l'Attaché Naval pour que l'Escadrille parte au plus tôt :

21 Février 1918.
M.P à AtN tlg 5471

" Donnez précision sur convoi Américain du 20 Février que je comptais devoir emmener nos chasseurs déjà retardés au delà de ce qui était prévu"

22 Mars 1918
M.P à AtN tlg 8783

" Suis étonné si longue immobilisation chasseurs avant départ. Hâtez leur mise en route. Il est regrettable d'avoir perdu toute la période de beau temps qui vient de régner dans l'Atlantique Nord."

I. Avril 1918
M.P à AtN. tlg 9915

" Employez tous moyens pour hâter le départ. Tout chasseur en état de traverser immédiatement l'Atlantique devra accompagner remorqueurs (1). Considérez que réalisation de ce programme est de la plus haute importance"

Cependant le Commandant Rebel profite de ce délai pour faire apporter certaines améliorations aux chasseurs.

11 Mars 1918
Cat C.N.-Y à AtN

" J'ai étudié avec soin, écrit-il à l'AtN le rapport du Commandant Le Roch. Il faut avant tout améliorer les moyens de remorquage et demander au Navy Yard :

1°) De consolider la fixation des ceintures de remorquage près de l'étrave.

2°) Installer la base du canon AV comme second point d'attache, au cas où la ceinture casse, ce qui est très fréquent".

Il réclame en outre la délivrance d'une voilure de fortune à chaque chasseur, et, après entente avec les autorités de l'Arsenal de Brooklyn, il fait remplacer les ceintures de fil d'acier par des bandes de tôles boulonnées sur la coque et terminées à l'AV et à l'AR par des boucles.

Le 26 Mars, l'Attaché Naval peut enfin aviser Paris qu'un convoi de 10 chasseurs partira le 31 de New-London pour les Bermudes; leur mise en route a été différée pour les raisons suivantes qu'expose le Commandant Rebel :

Ier Avril 1918
Cat C.N.-Y à At.N

" Les Américains devaient fournir les convoyeurs or malgré mes demandes réitérées, aucun ne nous était

(1) Il s'agit de 3 remorqueurs passés sous pavillon français.

fourni. J'ai alors demandé d'utiliser les vapeurs fournis par le Service des Missions. Dès que je les ai eus, le convoi a été formé et est parti. Du reste, sur les 10 chasseurs, 5 n'auraient pas pu partir plus tôt, faute d'entraînement".

Composition de l'Escadrille : 10 chasseurs commandés par E.V Tracoe.

Escorte : Remorqueurs français "René" "Apache" "Seminole".

Route : New-London - Bermudes - Açores } (Brest
Gibraltar)

New-London - Bermudes. 650 milles (30 Mars - 4 Avril.)

a) - Instructions du Cdt du Convoi : Les chasseurs feront la traversée par leurs propres moyens. Le convoi sera accompagné par le bâtiment américain "Tuscarova"

b) - Etat de la mer : Belle, sauf pendant une journée.

c) - Incidents : Aucune avarie.

Le 5 avril, un convoi de 18 chasseurs américains escortés par 7 navires américains et un remorqueur français quitte les Bermudes, en route sur les Açores.

Bermudes - Açores. 1970 milles (15 - 27 Avril)

a) Escorte : le convoi français se joint à un convoi américain composé de :

Croiseur "Salem" (C.V Graham, Cdt le convoi)
1 navire atelier, 3 yachts et remorqueurs, 1 bâtiment ravitailleur ("Arethuse") et 19 chasseurs.

Le remorqueur "Seminole" est remplacé par le "Mohican" bâtiment français demeuré aux Bermudes pour avaries et qui devait accompagner le convoi américain parti le 5.

b) Instructions du chef de convoi :

Se former en trois escadres : 2 Américaines et 1 française.

Les chasseurs feront la traversée par leurs moyens et se ravitailleront à l'"Arethuse" quand ils auront dépensé la moitié de leur approvisionnement.

Le rendez-vous sera signalé chaque soir pour le lendemain 3 heures.

Dans chaque escadre, les chasseurs seront placés sur l'AV et sur les flancs des bâtiments d'escorte.

c) Etat de la mer : petite brise et légère houle de N jusqu'au 23.

Du 23 au 26, forte brise et grosse houle d'WNW

grains et brume.

DU 26 au 28 beau temps.

d) Incidents: 8 chasseurs font la traversée par leurs moyens réparant avec les pièces de rechange les avaries survenues; le S.C. 146 est remorqué pendant 36 heures pour permettre la visite des tuyautages d'essence engorgés, le S.C. 32 pendant 6 jours à cause d'une avarie de moteur auxiliaire.

e) Ravitaillement :
A lieu tous les 3 jours à l'aide de manches 4 chasseurs en remorque de l'"Eréthuse" peuvent être ravitaillés à la fois. L'opération dure 2 heures pour les 10 chasseurs.

Açores - Brest. 1160 milles (8 - 15 Mai)

Sur ordre de Paris, l'E.V. Tracou dirige sur Gibraltar 4 chasseurs. Il profite du départ le 6 Mai d'un convoi américain de 30 chasseurs et 20 convoyeurs se rendant en méditerranée pour y joindre ses 4 bâtiments, parmi lesquels le S.C.-171 arrivé aux Açores depuis le 12 Février (1).

a)- Instructions du commandant de l'Escadrille :
Traversée des Açores à Brest sous escorte de 6 bâtiments français: "Apache" "René" "Séminole" "Sioux", "Renard Bleu" (2) et du remorqueur américain "San Luis"

Les chasseurs seront remorqués sur un parcours de 450 milles; ils embarqueront sur le pont 1200 litres d'essence en supplément.

b) Etat de la mer : Assez belle, brise et houle d'W.

c) Incidents : A l'appareillage, l'E.V. Tracou reçoit de l'Amiral Américain Cdt la base des Açores l'ordre d'escorter jusqu'à Brest un transport chargé de troupes américaines. Ce bâtiment est placé au centre de la formation. Vitesse 7 nds. Le 11 Mai, les chasseurs larguent les remorques et arrivent le 13 mai après midi à 120 milles au N du Cap Finistère où un contre-torpilleur Américain les attend .

Le convoi se sépare alors en 2 groupes

- 1°) Le transport Américain escorté par le Contre-torpilleur et 6 chasseurs. Vitesse 12 nds 5
- 2°) Les 6 vapeurs et 1 chasseur. Vitesse 7 noeuds.

Un des chasseurs du 1er groupe ne pouvant donner les 12 nds 5 reste avec les vapeurs.

Aucune avarie importante.

(1) Le S.C.-171 séparé de l'Escadrille du Cdt Le Roch et retourné aux Bermudes avait été remorqué à la fin de Janvier aux Açores par un monitoir Américain. Gravement endommagé par un incendie survenu lors de la traversée, il avait été réparé à Brest.

Observations du Chef d'Escadrille.

Les chasseurs ont fait, depuis leur départ de New-London, 3400 milles par leurs moyens, sans qu'il se soit produit d'avarie grave. L'E.V Tracou estime que ces résultats sont dûs à l'excellent entraînement du personnel avant de quitter l'Amérique. Comme ses prédécesseurs, il se plaint du manque de soins apportés à la construction des chasseurs, notamment au point de vue du calfatage et signale encore la faiblesse des moteurs auxiliaires sujets à avaries fréquentes.

Le dégagement de vapeurs d'essence dans le compartiment des moteurs a fréquemment incommodé les mécaniciens : le chef d'Escadrille demande que l'on augmente ce personnel (1-2e Maître et 4 hommes) étant donné que les chasseurs américains ont 7 mécaniciens.

Conclusions.

L'abandon du système du remorquage a permis de constater que la solution adoptée par les Américains était la seule acceptable pour diminuer les risques de navigation, mais il est certain que la mise au point et l'entraînement intensif des chasseurs en Amérique ont largement contribué au succès de l'opération.

En marge du rapport de l'E.V Tracou le Chef d'Etat-Major Général écrit " l'Etat des bâtiments à l'arrivée en France est tout à fait satisfaisant. C'est la première Escadrille qui arrive en cet état", observation qui confirme la justesse de cet avis exprimé un mois auparavant par le chef d'Escadrille de Patrouille de Brest.

" Il serait extrêmement important que les chasseurs soient bien mis au point avant le départ d'Amérique afin que les services qui les reçoivent ne soient pas obligés d'entreprendre après coup et dans de moins bonnes conditions qu'à la construction une longue série de travaux..."

29 Avril 1918
Cdt Escadrille de
Patrouille Brest à
C.V Chef de D^{on} des
Patrouilles.

18-Mai - 31 Juil
let 1918.

LA 6ème TRAVERSEE.

(S.C-163 , 249, et 31)

Un groupe de 4 chasseurs, prêt à la fin du mois d'Avril, est incorporé dans un convoi américain et fait route le 25 pour les Bermudes.

Il ne reste plus en Amérique que 3 chasseurs du 1er lot de 50 achetés par la France.

Ces bâtiments sont, comme les précédents, mis en route sous escorte de navires américains, solution imposée par les circonstances et qui présente les meilleures garanties de sécurité, mais qui provoque parfois des retards dont s'alarme le Ministre. L'Attaché Naval s'efforce de remédier à cet inconvénient " Je crois, écrit-il à Paris, qu'il serait utile que l'Amiral Sims attire l'attention des autorités américaines sur les retards inexplicables que subissent tous les chasseurs et l'organisation des convois au départ des Bermudes. Je ne puis le faire moi même, nos moyens insuffisants me mettant dans l'obligation d'accepter que la Marine Américaine veuille bien faire pour nous "

6 Avril 1918.
AtN à M.P tlg I65.

Composition de l'Escadrille : 3 chasseurs commandés par L.V Du Pour.

Escorte : 1 croiseur américain (Chef du convoi et convoi américain.

Route : New-London - Bermudes - Açores - Gibralt

New-London - Bermudes : 650 milles (18 au 22 Mai)

La traversée effectuée par très beau temps s'accomplit complètement sans incidents.

Les 3 chasseurs dès leur arrivée, sont mis aux ordres du Cdt du croiseur "Salem", chef du convoi qui doit quitter les Bermudes le 25, mais cet officier, estimant que l'entraînement des bâtiments français est insuffisant, refuse de les joindre à son convoi (2) Ils subissent de ce fait un retard de 42 jours.

Bermudes - Açores. 1970 milles (7 - 20 Juillet)

a) Escorte : Croiseur "Buffalo" (Chef de Convoi)

(1) Le Rapport de mer du chef de groupe ne figure pas aux Archives du S.H.

(2) Ces chasseurs...

pétrolier "Arethusa", 8 remorqueurs escortant 25 chasseurs, 2 navires ateliers, 3 remorqueurs français.

b) Instructions du Chef de Convoi:

Identiques à celles données à l'E.V Tracou

c) Etat de la mer : Très belle.

d) Incidents : Quelques avaries de moteurs auxiliaires réparées par les moyens du bord.

e) Ravitaillement :

4 chasseurs sont ravitaillés à la fois par le pétrolier, en marche à 3 noeuds, vent AR. L'opération dure 3 heures pour 28 bâtiments.

Açores - Gibraltar. 1010 milles. (26 - 31 Juillet)

a) Escorte : navire américain "Wadena" et pétrolier Italien "Bronte".

b) Etat de la mer : Houleuse

c) Incidents : 1 chasseur ayant une avarie de moteur auxiliaire prend la remorque du Bronte du 28 au 29.

LES DERNIERES TRAVERSEES.

Septembre à Novem-
bre 1918.

Le 1er chasseur du 2ème Lot commandé en Février; le S.C-357, arrive à New-York le 1er Juillet, et les livraisons suivantes sont déjà en retard sur les prévisions; aussi l'Attaché Naval craint-il que les derniers chasseurs ne soient pas prêts avant la période de mauvais temps d'hiver.

" Il faut tenir compte, dit-il, que :

1°) Les dates d'achèvement fixées par le Navy Department sont les dates de remise des bâtiments par les constructeurs à la Marine. A ce moment, il faut en effectuer l'armement, installer l'Artillerie, la T.S.F etc...

2°) Il faut entraîner les équipages. La plupart des mécaniciens envoyés n'ont jamais vu de moteurs à explosion et l'expérience a démontré qu'on augmente les risques des traversées sans en hâter la rapidité, à vouloir faire partir les chasseurs prématurément avec des équipages insuffisamment entraînés.

3°) Nous sommes complètement à la merci de la Marine Américaine pour l'organisation des convois Avec le nombre réduit de "fuel ships" dont elle

16 Juillet 1918.
AtN à M.P

dispose, elle désire évidemment faire les combats les plus nombreux possible et que les chasseurs puissent faire pratiquement la traversée par leurs propres moyens "

De son côté, le Cdt Rebel, presse la mise au point et l'entraînement des chasseurs, mais se plaint de ce que les constructeurs ne les livrent pas dans les délais fixés et que le matériel (guindeaux, remorques, canons etc...) n'est pas fourni à temps.

22 Juillet 1918
Cdt C.N.-Y à AtN

" Au 22 Juillet, dit-il, nous devrions avoir 25 chasseurs livrés: nous en avons exactement 9. Il m'est extrêmement difficile d'arriver à connaître les causes de retards de livraison des chasseurs ou des appareils. Des renseignements officiels nous attribuent à quelques malfaçons, mais surtout et avant tout, aux crises incessantes de main d'oeuvre et aux grèves "

Le 15 Août, 8 chasseurs sont prêts à partir mais il faut attendre jusqu'au 6 Septembre pour obtenir une escorte américaine. A cette date, 13 nouveaux bâtiments sont armés, encore a-t-il fallu travailler jusqu'à la dernière minute sur 6 d'entre eux; deux ont reçu leurs canons et leurs compas la veille de l'appareillage.

Composition de la flottille :

21 chasseurs divisés en 3 Escadrilles sous le commandement des E.V Le Roland, Lhoste, et Cézanne .

3 chasseurs venant de Charleston rallient la flottille aux Bermudes.

Escorte : Croiseur "Chicago" (C.V Sparrow, Chef de Convoi) 4 remorqueurs américains auxquels se joignent aux Bermudes le pétrolier "Arethusa" et 1 yacht.

Route : New-London - Bermudes - Açores - Leixões - Lorient - Brest.

La traversée s'effectue comme suit :

New-London - Bermudes (6 au 9 Septembre) légère houle.

Bermudes-Açores (16 au 27 Septembre) grosse houle le 23 et le 24.

Açores - Leixões (4 au 8 Octobre) mer très houleuse, un seul escorteur, (remorqueur américain "Montank")

Leixões-Lorient (10 au 13 Octobre) mer houleuse, grosse le 12, 1 escorteur (Aviso "Ancre")

Lorient - Brest (15 Octobre) Beau temps.

durant cette traversée, aucune avarie grave ne s'est produite. Quelques chasseurs ont été obligés, peu après le départ des Bermudes de vider à la mer leur essence qui contenait de l'eau et de se réapprovisionner à l'"Aréthuse".

Les deux dernières traversées ont été accomplies sans incidents sérieux, dans des conditions analogues à la précédente (1).

1°) 6 chasseurs, sous le commandement de l'E.V Le Roch, partis de New-London, le 27 Septembre.

2°) 20 chasseurs sous le commandement des E.V Le Coq, Coiffic, et Rolland, partis de New-London le 24 Octobre.

A l'arrivée en France de cette dernière Flottille, le Ministre de la Marine adresse à Mr Daniels, Secrétaire de la Marine aux Etats-Unis, le télégramme suivant :

" Au moment où le dernier lot de chasseurs de sous-marins cédés par la Marine Américaine vient d'arriver sur les côtes françaises, je me fais un plaisir de signaler au Navy Department combien nous sommes satisfaits des qualités nautiques de ces petits bâtiments qui nous ont rendu de grands services dans la lutte contre l'ennemi commun.

Je serais heureux que le Navy Department transmette ces remerciements à tous les Officiers qui ont dirigé ou surveillé, soit à Washington; soit dans les Arsenaux de Brooklyn, Charleston, et Philadelphie, soit à la station de New-York l'armement, la construction et la mise en route des chasseurs."

7 Décembre 1918

M.P à Secrétaire
Merine Américaine.

CONCLUSION

Des 100 chasseurs livrés par les Etats-Unis en 1917 et 1918, 98 sont arrivés en France après avoir effectué une traversée de 4000 milles : 2 seulement ont été perdus, l'un abordé et coulé sur la côte américaine, l'autre disparu au cours d'une tempête.

L'opération entreprise a donc pleinement réussi et l'on serait porté à croire que cet heureux résultat est dû à des dispositions judicieuses et à une bonne organisation des convois, si l'étude détaillée des 4 premières traversées ne révélait certaines erreurs, la plupart imputables à la Marine Américaine, erreurs qui auraient pu causer la perte de plusieurs bâtiments. D'ailleurs après les incidents qui marquèrent la traversée de l'Escadrille du Cdt Le Roch ces défauts furent compris, et dès lors, nos unités, incorporées aux gros convois de chasseurs américains, ne furent plus exposés à des risques exagérés.

Trois conditions, imposées en vertu de l'accord franco-Américain, ont contribué à rendre difficile la tâche de nos représentants aux Etats-Unis :

1°) L'obligation d'accepter des bâtiments dont ils n'avaient pas suivi la construction et dont les défauts ne pouvaient apparaître pendant l'essai trop court prévu au cahier des charges. Le Commandant du Centre de New-York devait se borner à demander à l'Arsenal de Brooklyn d'effectuer certaines réparations ou modifications, sans pouvoir en surveiller l'exécution dans le détail afin de ne pas froisser la susceptibilité des officiers américains.

2°) Obligation d'armer les chasseurs avec du personnel français. Or ce personnel n'avait pas été spécialement choisi en France; la plupart des hommes n'avaient jamais embarqué sur des petits bâtiments, et les mécaniciens ne connaissaient pas la conduite des moteurs à explosion.

3°) Obligation de confier à la Marine Américaine le soin de convoier nos chasseurs, vu la pénurie de bâtiments français susceptibles d'être destinés à ce service. Il était donc nécessaire de se plier aux exigences américaines tant pour les dates de départ que pour la nature des escorteurs et la qualité de leur personnel, les instructions données par le chef des convois et les routes choisies.

Pour ces motifs, il était indispensable que les chasseurs fussent soumis, avant de quitter l'Amérique, à un entraînement prolongé, afin de terminer la mise au point du matériel et d'exercer le personnel à la manoeuvre des appareils. Cette nécessité a été trop souvent perdue de vue par le Commandant Le Roch et par l'E.M.G dont la préoccupation constante a toujours été la prompte arrivée des chasseurs sur les côtes de France.

Des bâtiments ont été mis en route sans que leurs compas aient été compensés, sans avoir reçu les jeux de cartes indispensables, avec des appareils de T.S.F en mauvais état: les procédés de

remorquage n'ont pas été étudiés, alors que la traversée devait être accomplie presque entièrement à la remorque, et c'est seulement en cours de route que l'on a pu constater que les ceintures et les aussières étaient insuffisantes et mal installées.

Enfin, le manque de pièces de rechange a fréquemment immobilisé les chasseurs, à la suite d'avaries légères qui auraient pu être réparées aussitôt.

L'organisation des premiers convois par la Marine Américaine a été trop souvent faite sans tenir compte des avis de l'E.M.G. et de nos représentants. Le remorquage étant admis en principe, il fallait s'assurer que les capitaines des remorqueurs étaient capables de mener à bien cette opération délicate, leur imposer une vitesse de remorquage et surtout leur interdire de se séparer du gros du convoi; de plus le choix des remorqueurs n'était pas indifférent et il est étrange que l'on en ait choisi certains dont le rayon d'action était tout juste suffisant pour effectuer la traversée Bermudes-Açores.

Les incidents survenus dans l'Escadrille de l'E.V Aillet, entre les Açores et Leizões auraient dû attirer l'attention des Américains sur les dangers d'une telle opération, par gros temps, lorsque plusieurs chasseurs sont à la remorque d'un même bâtiment; néanmoins, le Commander Boyd, s'appuyant sur un ordre de Washington, n'hésita pas à transgresser les instructions de l'E.M.G. Français qui, ainsi que le lui fit observer le Cdt Le Roch, prescrivaient de fournir un remorqueur à chaque chasseur.

Enfin l'accord préalable entre Paris et Washington pour les relèves d'Escorte aux Açores, n'a pas toujours été établi. Il en est résulté des déplacements inutiles de bâtiments français, envoyés pour convoyer les chasseurs, alors que ceux-ci étaient déjà en route pour la France, accompagnés par des navires américains.

Si les traversées ont pu être accomplies sans des pertes sérieuses le mérite en revient en grande partie aux patrons et aux équipages des chasseurs. Tous les rapports de mer témoignent du zèle et de l'ardeur déployés par les hommes, de leur sang-froid et de leur dévouement dans les circonstances les plus critiques. Leur attitude a fait plus d'une fois l'admiration des marins américains.

Quant aux patrons, seconds-maitres de manœuvre ou de timonerie leur habileté et leur initiative se sont fréquemment manifestées; il suffit pour s'en rendre compte de lire le journal de bord du S.C-28 (2e Maitre Puluhen) et l'appréciation suivante portée sur le patron du S.C 317. (2e Maitre Sanguinède) par le chef de convoi, le Capitaine Mac Cully :

" This man has always been cheerful and willing under difficult circumstances of the cruiser. He has demonstrated he is a practical seaman of High order, and a leader of men ".

ANNEXE I

Le Cession de 50 Chasseurs (1917)

Numérotage Français	Numérotage Américain	Chantiers de Construction	Départ d'Amérique.	N° de Escad.
1	8	Navy Yard(Brooklyn)	18/8/17	1
2	7	-----id-----	-id-	-id-
3	9	-id-	-id-	-id-
4	10	-id-	-id-	-id-
5	5	-id-	-id-	-id-
6	11	-id-	-id-	-id-
7	12	-id-	29/9/17	2
8	16	-id-	-id-	-id-
9	13	-id-	-id-	-id-
10	14	-id-	-id-	-id-
11	15	-id-	-id-	-id-
12	348	College Point (N-Y)	1/11/17	3
13	65	Camden (New Jersey)	-id-	-id-
14	66	-id-	-id-	-id-
15	76	Kingston (N-Y)	-id-	-id-
16	75	-id-	-id-	-id-
17	243	Greenport(N-Y)	-id-	-id-
18	347	College Point (N-Y)	-id-	-id-
19	315	City Island (N.Y)	-id-	-id-
20	316	-id-	-id-	-id-
21	317	-id-	-id-	-id-
22	67	Camden (New Jersey)	22/12/17	4 & 5
23	29	Navy Yard(Brooklyn)	-id-	-id-
24	28	-id-	-id-	-id-
25	160	Brooklyn (N-Y)	-id-	-id-
26	172	Port Clinton(Ohio)	-id-	-id-
27	314	City Island(N.Y)	-id-	-id-
28	318	-id-	-id-	-id-
29	170	Port Clinton(Ohio)		
30	350	Collège Point(N.Y)	30/3/18	6
31	173	Port Clinton (Ohio)	(+)	
32	175	-id-	30/3/18	6
33	30	Navy Yard (Brooklyn)	-id-	-id-
34	142	Rocky River (Ohio)	-id-	-id-
35	146	Milford(Delaware)	-id-	-id-
36	161	Brooklyn (N.Y)	-id-	-id-
37	169	Port Clinton (Ohio)	-id-	-id-
38	176	-id-	-id-	-id-
39	171	-id-	22/12/17	5
40	174	-id-	30/3/18	6
41	32	Navy Yard(Brooklyn)	-id-	-id-
42	33	-id-	10/5/18	7
43	140	Green Bay (Wisconsin)	-id-	-id-
44	162	Brooklyn (N.Y)	-id-	-id-
45	313	City Island(N.Y)	-id-	-id-
46	31	Navy Yard (Brooklyn)	18/5/18	8
47	249	Annapolis	-id-	-id-
			-id-	-id-

Le Cession de 50 Chasseurs (1917)

versée devait
 et c'est seulement
 ceintures et les
 quement immobi-
 ui auraient pu
 ine Américaine
 de l'E.M.G.
 en principe, il
 s étaient capa-
 imposer une
 se séparer du
 était pas indiffé-
 rains dont le
 tuer la tra-
 V Aillet, entre
 n des Américains
 s, lorsque
 iment; néan-
 Washington,
 l.G Français
 escrivaient
 on pour les
 abli. Il en
 ançais, envoyés
 t déjà en route
 s.
 pertes sérieux-
 et aux équi-
 t du zèle et
 d et de leur
 eur attitude
 ins.
 de timonerie
 manifestées; il
 ord du
 portée sur le
 convoi, le
 difficult
 a practical

Numérotage Français	Numérotage Américain	Chantiers de Construction	Départ d'Amérique.	N° de Esce
1	8	Navy Yard(Brooklyn)	18/8/17	1
2	7	-----id-----	-id-	-id-
3	9	-id-	-id-	-id-
4	10	-id-	-id-	-id-
5	5	-id-	-id-	-id-
6	11	-id-	-id-	-id-
7	12	-id-	29/9/17	2
8	16	-id-	-id-	-id-
9	13	-id-	-id-	-id-
10	14	-id-	-id-	-id-
11	15	-id-	-id-	-id-
12	348	College Point (N-Y)	1/11/17	3
13	65	Camden (New Jersey)	-id-	-id-
14	66	-id-	-id-	-id-
15	76	Kingston (N-Y)	-id-	-id-
16	75	-id-	-id-	-id-
17	243	Greenport(N-Y)	-id-	-id-
18	347	College Point (N-Y)	-id-	-id-
19	315	City Island (N.Y)	-id-	-id-
20	316	-id-	-id-	-id-
21	317	-id-	-id-	-id-
22	67	Camden (New Jersey)	22/12/17	4 & 5
23	29	Navy Yard(Brooklyn)	-id-	-id-
24	28	-id-	-id-	-id-
25	160	Brooklyn (N-Y)	-id-	-id-
26	172	Port Clinton(Ohio)	-id-	-id-
27	314	City Island(N.Y)	-id-	-id-
28	318	-id-	-id-	-id-
29	170	Port Clinton(Ohio)	-id-	-id-
30	350	Collège Point(N.Y)	30/3/18	6
31	173	Port Clinton (Ohio)	(+)	
32	175	-id-	30/3/18	6
33	30	Navy Yard (Brooklyn)	-id-	-id-
34	142	Rocky River (Ohio)	-id-	-id-
35	146	Milford(Delaware)	-id-	-id-
36	161	Brooklyn (N.Y)	-id-	-id-
37	169	Port Clinton (Ohio)	-id-	-id-
38	176	-id-	-id-	-id-
39	171	-id-	22/12/17	5
40	174	-id-	30/3/18	6
41	32	Navy Yard(Brooklyn)	-id-	-id-
42	33	-id-	10/5/18	7
43	140	Green Bay (Wisconsin)	-id-	-id-
44	162	Brooklyn (N.Y)	-id-	-id-
45	313	City Island(N.Y)	-id-	-id-
46	31	Navy Yard (Brooklyn)	18/5/18	8
47	249	Annapolis	-id-	-id-
48	163	Brooklyn (N.Y)	-id-	-id-

Perdus: S.C 141. Coulé par abordage avec le S.C 174 près de Phila-
 delphia. S.C 319 disparu en mer.

2e Cession de 50 Chasseurs (1918)

Numérotage Français	Numérotage Américain	Chantiers de Construction	Départ d'Amérique	N° de l'Escadron.
49	362	Bayonne (N.Y)	6/9/18	1, 2 & 3
50	363	-id-	-id-	-id-
51	364	-id-	-id-	-id-
52	374	Kingston (N.Y)	-id-	-id-
53	379	City Island (N.Y)	-id-	-id-
54	357	College Point (N.Y)	-id-	-id-
55	376	City Island (N.Y)	-id-	-id-
56	358	College Point (N.Y)	-id-	-id-
57	361	Bayonne (N.J)	-id-	-id-
58	372	Kingston (N.Y)	-id-	-id-
59	377	City Island (N.Y)	-id-	-id-
60	359	College Point (N.Y)	-id-	-id-
61	371	Kingston (N.Y)	-id-	-id-
62	373	-id-	-id-	-id-
63	378	City Island (N.Y)	-id-	-id-
64	381	Camden (N.J)	-id-	-id-
65	394	Morris Height (N.Y)	-id-	-id-
66	393	-id-	-id-	-id-
67	395	-id-	-id-	-id-
68	396	-id-	-id-	-id-
69	382	Camden (N.J)	-id-	-id-
70	365	Jacksonville (Florida)	-id-	-id-
71	366	-id-	-id-	-id-
72	367	-id-	-id-	-id-
73	360	College Point (N.Y)	27/9/18	4
74	376	City Island (N.Y)	-id-	-id-
75	380	-id-	-id-	-id-
76	383	Camden (N.J)	-id-	-id-
77	384	-id-	-id-	-id-
78	397	Morris Height (N.Y)	-id-	-id-
79	398	-id-	24/10/18	5, 6, 7
80	385	Camden (N.J)	-id-	-id-
81	386	Port Clinton (Ohio)	-id-	-id-
82	387	-id-	-id-	-id-
83	399	Morris Height (N.Y)	-id-	-id-
84	405-I77(+)	Port Clinton (Ohio)	-id-	-id-
85	402	Morris Height (N.Y)	-id-	-id-
86	400	-id-	-id-	-id-
87	403	Rocky Rivers (Ohio)	-id-	-id-
88	404	-id-	-id-	-id-
89	392	Port Clinton (Ohio)	-id-	-id-
90	388	-id-	-id-	-id-
91	389	-id-	-id-	-id-
92	390	-id-	-id-	-id-
93	391	-id-	-id-	-id-
94	406	Rocky River (Ohio)	-id-	-id-
95	368	Jacksonville (Flor.)	-id-	-id-
96	369	-id-	-id-	-id-
97	370	-id-	-id-	-id-
98	401	Morris Height (N.Y)	-id-	-id-

ANNEXE II

EXTRAIT du Rapport de Mer du Patron du S.C-28, pour la traversée des Bermudes aux Açores.

Le S.C-28, parti le 7 Janvier 1918 des Bermudes, à la remorque du vapeur américain "Penobscot" avait perdu le 10 le contact de ce bâtiment, la tempête qui sévissait depuis plus de 24 heures ayant déjà provoqué 2 fois la rupture de la remorque.

Le 13 après-midi, le S.C-28; en route au N.E à la recherche du convoi, rencontre le remorqueur "Concord" escortant le S.C-318; il reste auprès d'eux, mais parvient difficilement à tenir son poste, ses moteurs fonctionnant mal.

" A ce moment, écrit le patron du S.C-28, je fais part au "Concord" de mon manque d'huile et lui demande s'il voulait bien nous remorquer. Il me répond "Nous n'avons pas de remorques".

Pendant ce temps, le "Concord" nous filait une caisse d'huile à la mer. Je manoeuvre pour la ramasser, mais il la hâle de nouveau à son bord, au moment même où j'allais la prendre !

Je restai néanmoins; le plus près possible de lui dans le but d'obtenir de l'huile, mais à 9 heures il me signale de reprendre la ligne de file. Il ne me restait plus à bord d'huile de graissage que pour 24 heures de marche environ.

A 15 heures, le "Concord" augmente de vitesse et signale " Augmentez de vitesse ". Je réponds " Je ne peux tenir cette vitesse ". Je n'avais plus qu'un seul moteur en marche et qui ne fonctionnait pas normalement. A 16 heures, le moteur stoppe par suite d'échauffement. Je hisse le signal " Pas maître de ma manoeuvre " et " Avaries de moteurs ". Le "Concord" et le 318 ne répondent pas et continuent leur route à l'Est : à 17 h, je les perdais de vue et depuis je ne les ai plus revus.

J'ai ensuite fait fonctionner la T.S.F pour communiquer avec ces deux bâtiments, mais aucun ne m'a répondu.

Les mécaniciens sont à l'oeuvre pour réparer les moteurs.

Le 16 Janvier, à 0 h, le moteur central démarre. Route à l'Est, rien en vue. A 3 heures nouvelle panne. A 3 h 30, j'aperçois les feux de 2 vapeurs par babord à l'horizon, faisant route à l'Est (sans doute 2 remorqueurs du convoi) : j'allume 2 feux rouges en tête de mât et leur fais des signaux avec le Scott. Ils ne me répondent pas et continuent leur route à l'Est. Je les perdis de vue quelques instants plus tard.

Le bâtiment est toujours stoppé et l'on continue à réparer les avaries de moteurs. Je fais vider les cales, où l'eau atteint 50 c/mètres environ, le bâtiment faisant beaucoup d'eau par les coutures des bordages.

A 11 heures 50, j'aperçois un mât de vedette dans le N.W à l'horizon; considérant mon bâtiment dans une situation critique, vu la durée de la panne et le manque prochain d'huile de graissage, je tirai une salve de 6 coups de canon et hissai les signaux de détresse de grande distance; je n'obtins aucune réponse et n'aperçus plus rien quelques minutes plus tard. La brise nous fait dériver dans le S.E.

A 12 h, le Moteur central démarre; route à l'E, rien en vue.

A 13 h nouvelle panne de moteur. Le 2e Maître mécanicien me déclare que l'huile de graissage est épuisée; il emploie de l'eau savonneuse et quelques matières grasses pour remplacer l'huile, mais ceci donne de mauvais résultats.

Je donnai aussitôt toute l'huile à manger pour le graissage; elle donne de très bons résultats, mais n'est pas assez abondante (20 litres environ).

A 17 heures 40; le moteur central démarre; route E.N.E, rien en vue. A 22 heures 50, nouvelle et dernière panne de moteur et avarie à dynamo. Le 2e Maître mécanicien me déclare ne plus pouvoir faire fonctionner les moteurs. La T.S.F ne fonctionne pas, il m'est impossible de demander du secours.

(Il ne me reste plus à bord que quelques centilitres d'huile à manger qui me sert uniquement pour le graissage du moteur auxiliaire dont je me sers pour vider les cales lorsque l'état de la mer ne me permet pas de faire fonctionner la pompe à bras)

Je me trouve de ce fait, en détresse complète, dérivant vers le S.E, au gré du vent et de la mer, et sans point exact: j'estimais me trouver par environ $L = 36^{\circ} 30' N$ et $G = 39^{\circ} 00' W$.

Je suis resté dans cette situation jusqu'au 18 Février, sans être secouru d'aucune façon, faisant confectionner des voiles de fortune, vidant les cales tous les jours, mouillant et relevant l'ancre flottante lorsque je jugeais utile de l'employer, épargnant l'eau potable le plus possible, rationnant l'équipage au strict indispensable, en vue d'une longue traversée, établissant et rentrant les voiles suivant l'état du temps et la direction du vent et m'efforçant de faire route à l'Est du compas pour tâcher d'atteindre l'archipel des Açores.

Les vents m'ont favorisé, ceux-ci soufflant généralement de la partie W et variant à intervalles réguliers du NW au SW.

J'ai rencontré 4 vapeurs, dont 3 étaient très éloignés et faisaient une route à peu près parallèle à la mienne, de sorte qu'ils ne s'approchaient pas du tout de moi. Je leur ait fait néanmoins, des signaux de détresse, mais aucun ne m'a répondu. Je les ai perdus de vue et ils ne m'ont peut-être pas aperçu.

Le 8 Février à 9 h 30, j'aperçois le 3e des vapeurs à 4 quarts par babord et faisant route pour nous croiser à petite distance. Le temps était beau, la mer très belle. Je fais hisser tout de suite les signaux de détresse et fais amener et armer le youyou par 2 volontaires pour tâcher de couper la route du vapeur et lui parler, mais, arrivé à une distance d'environ 5 milles et à 2 quarts sur l'avant du vapeur à babord, le vapeur change subitement de route et s'éloigne à toute vapeur. Je tirai sur le champ une salve de 7 coups de canon à intervalles d'une minute, conformément au règlement sur les signaux de

détresse, mais il ne me répondit pas et continua à s'éloigner.

A 11h15, ils disparaissaient à l'horizon faisant route au S.W.

J'avais à ce moment, une brigantine, un grand foc et un genre de tape-cul aux matereaux avant. A 11 heures 20, je hisсай le youyou et continuai à faire voile vers l'Est,

J'ai la certitude que ce vapeur m'a bien aperçu. Je n'ai pas pu reconnaître son nom ni sa nationalité.

Aucun autre incident à signaler en cours de route.

L'équipage a eu une conduite merveilleuse pendant toute la traversée, conservant toujours son calme habituel, ne se plaignant jamais des restrictions de vivres qu'il m'était indispensable de lui imposer, montrant ainsi un bel esprit de sacrifice et d'abnégation.

Le 18 Février, à 6 heures 30, j'aperçois la terre à 1 quart par babord, au N 55 E du compas ; mis le cap dessus et fait sonder de temps à autre. A 11 h, comme le bâtiment marchait très lentement à cause de la faible brise d'W qui régnait et par mer très belle, je fais amener et armer le youyou par 3 volontaires, avec mission de reconnaître exactement la terre d'abord et de faire venir ensuite un remorqueur. Je hisсай en même temps le signal "Demande un remorqueur".

A 13 heures, je reconnais nettement Fayal à babord et Pico à Tribord.

Entre temps, mon youyou se rend directement au port de la Horta accoste le remorqueur " Sim Mac " et le prie de bien vouloir nous remorquer. Celui-ci qui est sous pression, accepte aussitôt, embarque mon youyou et vient à ma rencontre.

A 14 heures 30, j'aperçois un remorqueur venant du port et se dirigeant sur moi.

A 15 heures je fais rentrer les voiles (1 petit foc, 1 genre de tape-cul, 2 grands focs et 1 brigantine). Ces voiles nous permettaient de gouverner tant bien que mal et nous faisaient marcher 3 noeuds environ par mer belle et bonne brise. Elles étaient faites avec des nappes de tables, draps, couvertures et couvre lits. Le temps empêchait souvent leur usage, car elles n'étaient pas d'une parfaite solidité.

A 15 heures 25, le "Sim Mac" me prend en remorque à 5 milles au S.W de l'Ile Fayal et me conduit au port de la Horta.....

Le charbon pour la cuisine était épuisé le 26 Janvier, le feu de la cuisine était fait avec le bois qui étanchait le compartiment extrême AR

P.S - J'estime que je pouvais encore résister pendant 20 jours

Notes to Barbier, *La traversée de l'Atlantique par les Chasseurs de Sous-Marins construits en Amérique*.

Annexe I, page 1. SC-141 and SC-319 (the two units that were lost) both sailed with the 22 December 1917 group but are not shown in the table. Their fates are in the footnote. They did not receive French "C" numbers because these were assigned upon arrival in France.

Annexe I, page 2. The missing footnote at the bottom states that SC-177 was ceded by the U.S. in January 1919 to replace SC-405 which was held at Bermuda by the U.S. Navy in November 1918. Updated information is provided below on these two boats.

SC-177 and SC-405, reconstructed from U.S. Navy records, www.subchaser.com, and Barbier.

SC-177(i) was ordered for the USN on 16 April 1917 from Matthews Boat in Port Clinton, Ohio, and was delivered to New York in November 1917. She was in the first convoy of chasers to leave New London, CT for overseas service, departing on 24 February 1918. SC-177 was assigned to service at Plymouth, England (Base 27). She served initially in "Group 13," which consisted of SC 177, SC 143 and SC 148. In July 1918 the detachment at Plymouth was reorganized into "hunting units," and SC 177 became unit leader of Unit 1. She was renamed SC-405(ii), stricken, and transferred to France as C-84 (not C-99) in place of SC-405(i), all on 18 December 1918. (She was however photographed at Brest under the U.S. flag wearing the number SC-405 on 13 December 1918 while welcoming the arrival of President Wilson on board USS *George Washington*, photo NH 53897.) She was stricken by the French in 1921 and sold in 1922.

SC-405(i) was ordered for the French from Rocky River Drydock in Rocky River, Ohio, following a French request to the USN on 26 January 1918 to order a second batch of 50 boats for them. Rocky River had previously built SC-142 (later French C-34) and SC-143 and later built SC 437 and 438. SC-405 sailed in a convoy for France on 24 October 1918 but had a rudder casualty and ran aground during trials while calling at Bermuda. She was held there by the USN, did not become the French C-84 as intended, reverted to the USN on 18 December 1918, and was renamed SC-177(ii) on 28 December 1918. She was sent to the Charleston, S.C. navy yard for repairs, where she was photographed on 13 January 1919 (photo NH 45246), and was then assigned to overseas duty. SC-177(ii) was sold on 12 November 1921 to E. G. Carey of Baltimore, Md.