

LE NAUFRAGE DU CONTRE-TORPILLEUR CHACAL (1)



Un naufrage, c'est une catastrophe tout d'abord matérielle, car un navire et sa cargaison sont perdus, mais surtout humaine. De nombreux marins disparaissent à jamais. Les paroles d'une chanson citent au sujet d'un tel désastre : "Le navire se jette sur les brisants, on entend les mâts qui craquent". Quelle horreur ! Quel plaisir peut-on éprouver à chanter de tels

malheurs ?

André a vécu une mésaventure également très affreuse, il y a plusieurs dizaines d'années. J'ai fait appel à mes lointains souvenirs pour la raconter.

André Pommet

André, âgé de 24 ans en 1940, résidait rue Jean Jaurès, aujourd'hui rue Victor Eusen, à Saint-Pierre Quilbignon. Je l'ai connu au cours des années 50. Ensemble, nous travaillions dans l'équipe des "Papous" à l'atelier Chaudronnerie, au Plateau (des Capucins, comme on l'appelle aujourd'hui). Il était mon "matelot" et moi, le jeune, j'étais le sien, chaudronniers-fer. Nos travaux concernaient la tôlerie de moyenne épaisseur ainsi que les chaudières et leurs éléments : tuyautages en particulier. À un moment où notre charge de travail baissait, notre chef nous a confié une opération de contrôle, effectuée habituellement par les "Guignards" (malchanceux), autre équipe de l'atelier, concernée aussi par les hélices de bateaux, les réfrigérants, etc... Cela consistait à réaliser la visite périodique des éléments

laiton, de fine épaisseur, parallélépipédiques à base carrée, de dimensions d'environ 50x25x25 cm. Ils étaient soudés à l'étain et selon mes souvenirs, comportaient une valve par laquelle on injectait de l'air comprimé à très basse pression, pour vérifier l'étanchéité des soudures. Pour cela on les badigeonnait d'eau savonneuse, et si des bulles apparaissaient, on ressoudait. On utilisait des petits boulons en laiton pour assembler ces bidons. L'atelier des gréements, pilote dans ce domaine, caparaçonnait l'ensemble d'une épaisseur de quelques centimètres de liège et d'une forte toile, sans doute amiantée et peinte aux couleurs précitées. On y ajoutait un filet à larges mailles et on entourait le tout d'un cordage équipé d'un certain nombre de poignées que saisissaient les naufragés.

Comment utiliser les radeaux

Eh oui, les victimes nageaient autour du radeau. Un seul d'entre eux, un blessé en priorité, prenait place dans le filet, le corps à demi immergé. André m'avait dit : "je dois la vie à un tel engin ; qu'on ne vienne pas me dire que je passe trop de temps à contrôler l'étanchéité des bidons" ! C'est à ce moment qu'il m'a raconté sa mésaventure. Il y a quelques jours, son fils, Christian Pommet, m'a confirmé qu'au cours de celle-ci, son père séjourna six heures dans l'eau de la Manche, de longues heures sans doute, avec en plus, l'angoisse, la crainte d'être mitraillé, de lâcher prise. Il m'a aussi confié quelques documents qui témoignent de la violence des combats de 1940.L. La photo du "Chacal" y était jointe.

Le naufrage

Rappelé après la déclaration de guerre, il embarqua sur le Chacal, un contre-torpilleur de 2126 tonnes et d'un équipage de 233 hommes. Ce bâtiment a quitté Brest le 21 mai 1940, pour Cherbourg, avec pour mission de livrer du matériel destiné à la démolition des ports de Boulogne et Calais. Cette opération a été accomplie avec succès. Le 24 mai, vers 8h20, face au cap Gris-Nez, il fut bombardé par des Stukas et reçut 4 bombes, puis il fut mitraillé et enfin, canonné avec précision, par des batteries côtières prises par l'ennemi...

Joseph Roudaut



étanches des radeaux de sauvetage d'un bâtiment en carénage.

Les radeaux de sauvetage

Les anciens se souviennent de ces engins rectangulaires, colorés en bleu et orange et placés au-dessus du pont des navires de guerre. Ces radeaux étaient composés de bidons en

Lire la suite au prochain numéro de l'Écho de Saint-Pierre : que devient André Pommet après le naufrage ?