

Journal de Bord

- 1918** Armateur : Armé par la Royal Navy (Grande-Bretagne)
- Nov.1918** Baptisé TR-52
- 1919** Armateur : Armé par les Pêcheries et Armements 'La Rochelle-Océan' à La Rochelle - Identification O M Q X - Port d'attache La Rochelle - Indicatif radio F O U J (FRANCE)
- Renommé MARIE-MAD
- 1935** Armateur : Armé par les Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire Penhoët - Géré par la Société Nouvelle de Gérance Maritime - Indicatif radio T K E D en 1939 (FRANCE)
- Sept. 1939** Armateur : Armé par la Marine Nationale (FRANCE)
- Réquisitionné à Arcachon
- 20 Juin 1940** Appareille de La Pallice à destination de Casablanca
- 25 Juin 1940** Arrive à Casablanca, affecté à la 5ème section de dragage à Casablanca, équipé d'une drague à orins
- 08 Nov. 1942** Repêchage des survivants de deux chalands américains devant Casablanca
- 1943** Prise de commandement : Louis LE GOFF
- 13 Nov. 1943** Arrive à Ajaccio avec le dragueur auxiliaire *Fructidor* - Incorporé aux Forces Navales de Corse à Ajaccio
- 23 Nov. 1943** Par mauvais temps le *Chasseur3* qui doit relever le *Marie-Mad* ne trouve pas celui-ci. Après enquête, suite à la récupération de débris correspondant au bâtiment, des habitants de la côte disent avoir entendu une forte explosion entre 19 & 20 heures le 23 novembre. *Le Marie-Mad* a sauté sur une mine dérivante & a coulé emportant avec lui le commandant, le Premier maître LE GOFF et les 23 hommes d'équipages dans la baie d'Ajaccio, entre les pointes de Sette-Nave et de Porticcio.

Caractéristiques

- Déplacement : 284 tjb 85 tjn
- Dimensions : Longueur : 38,13 m Largeur : 7,11 m Tirant d'eau : 3,66 m
- Propulsion : une machine à triple expansion construite par Dominion Bridge Co à Montréal
- Puissance : 60 NHP

Le drame de la nuit du 23 Novembre 1943 (« Cap sur la corse », CV Lepotier)

Pour la marine en Corse, l'obligation d'assurer une surveillance vigilante des abords d'Ajaccio avec des moyens périmés, en attendant les cessions alliées, a causé le drame de la nuit du 23 au 24 novembre 1943. Le patrouilleur *Marie-Mad*, qui n'a ni asdic, ni radar, appareille le 23 novembre à la nuit, pour aller patrouiller jusqu'à 4 heures, le 24, à l'entrée du golfe d'Ajaccio, afin d'assurer, à la vue, la surveillance contre des « raiders » ennemis éventuels. Il doit être relevé par le *Chasseur3* qui quitte le port à 4 heures. La nuit est bien noire, le ciel bas, avec des grains violents. Un fort vent de nord-ouest soulève des vagues creuses qui pénètrent dans le golfe ; aussi le *Chasseur3* se tient-il en dedans des îles sanguinaires.

Au jour, on commence à s'inquiéter de ne pas avoir de nouvelles de la *Marie-Mad*. Sémaphore et batteries, alertés par téléphones, fouillent en vain l'horizon. Le poste radio d'Ajaccio émet un signal d'inquiétude : « *Marie-Mad*, quelle est votre position ? ». L'interpellée ne répond pas. Une exploration des criques de la côte par nos avions de chasse n'apporte aucun indice. A 13h30, le torpilleur *Forbin*, qui doit escorter le convoi sortant, est envoyé en exploration. Il rend compte par radio : « Patrouillé jusqu'au milieu du golfe de Valinco. Rien vu. » Le torpilleur *Basque*, du même convoi, part à son tour et patrouille le golfe sans plus de résultat. Explorations aériennes et appels radios se multiplient en vain. Le temps reste toujours mauvais.

Le 25 novembre, une équipe de marins envoyée explorer la pointe Isolella (rive du golfe opposée à Ajaccio), en remontant vers le nord, rentre vers 17 heures, ayant trouvé sur la plage, au sud de la pointe de Porticcio, des débris divers et des brassières de sauvetage type marine. A quelques mètres du rivage se trouvent trois gros flotteurs de dragues et deux petits, semblable à ceux du navire frère, le *Fructidor*. Des habitants de la côte ont déclaré avoir entendu, le 23, entre 19 et 20 heures, une forte explosion, mais ils n'ont rien aperçu. Le lendemain, l'équipe, renvoyée sur les lieux, trouve des débris plus nombreux. Quelques ceintures de sauvetage portent des noms. Les habitants ont encore entendu une explosion dans la nuit. Deux mines sont échouées, l'une à la pointe de Vescovo, l'autre à la pointe Sette Nave ; deux autres flottent dans la crique comprise entre ces deux pointes. Toutes ces constatations ne laissent malheureusement subsister aucun doute : au cours de cette affreuse nuit noire, de tempêtes et de grains, le patrouilleur *Marie-Mad*, commandé par le Premier-maitre timonier Legoff, a heurté une mine dérivante et, dans le brutal fracas de l'explosion, le vaillant petit navire s'est englouti en quelques secondes avec ses 23 hommes d'équipage et son commandant. Sans doute ni l'asdic, ni le radar, ne lui auraient assuré, d'une façon certaine, la détection, par mer agitée, d'une mine dérivante de très faible flottabilité ; mais l'installation de postes littoraux de radars et d'écoute sous-marine aurait permis d'éviter d'envoyer des bâtiments patrouiller de nuit dans le golfe et c'est ce que l'Amiral ne manqua pas de rappeler à la suite de ce douloureux sinistre.