

« Toutes choses sont faites par la controverse des éléments du monde »

Nicole d'Oresme

Au sujet du hors-série N°29 sur le cuirassé Jean Bart

Tout d'abord, laissez -moi vous remercier pour la rapidité dont vous avez fait preuve pour me faire parvenir la documentation que je vous avais demandée (HS sur le Jean Bart). Faisant partie de l'équipage à l'époque des événements de Suez, j'ai revu en pensée tous ces événements et je puis attester que le Jean Bart n'a pas tiré de salve de 380 devant Port Fouad/Port Saïd. Ce tir a eu lieu pendant le voyage aller Alger/Limassol, en pleine mer, je suppose au large de Malte; afin de vérifier le bon fonctionnement de la tourelle, avant le possible appui du débarquement du corps amphibie. Bien nous en a pris, lors du tir, une pièce se serait fendue sur l'un des canons et les armuriers auraient travaillé une nuit et le lendemain pour que la tourelle soit opérationnelle (radio coursive). Je pense que le Jean Bart a dû tirer tout au plus une salve de 152, mais je n'en ai pas souvenir. Je joins une copie de «l'Ordre de l'Amiral» car dans le vôtre, il manque un paragraphe. Cet ordre a été, à l'époque, transmis nominalemt à tout l'équipage : officiers et marins. En ce qui concerne la visite à bord des officiers égyptiens après le périple, c'est tout-à-fait exact car je les ai vus encadrés par des officiers français et des civils. Bien cordialement

M. Claude Milanini

Vous avez raison. Le cuirassé Jean Bart n'a tiré aucun coup de 380 mm avec sa tourelle N°2 le 6 novembre 1956. C'est

également ce que nous laissons entendre dans le N°40 de février-mars 2007 sur la base d'une note du CV Jean-François Brezet. Nous reviendrons sur le sujet dans le prochain numéro de Navires et Histoire consacré à la Renaissance de la Marine nationale au cours de l'année 1956. Merci pour cette contribution.

La rédaction

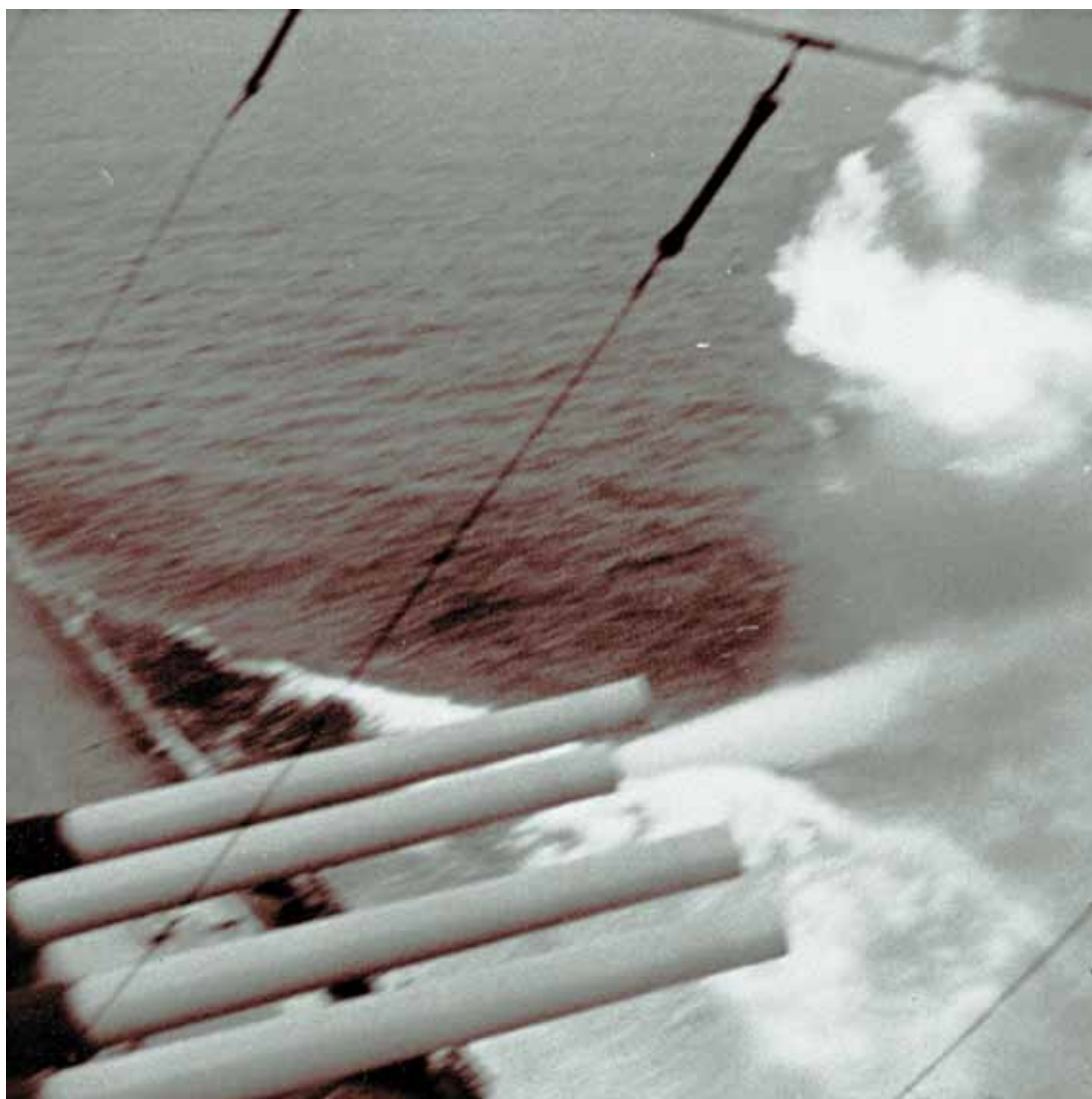
Au sujet de la « renaissance de la Marine française »

C'est avec beaucoup d'intérêt que je lis la revue «Navires et histoire». Les articles concernant la renaissance de la Marine française sont passionnants. Aussi, pensant vous aider, je me permets de vous envoyer, trois photographies que l'on ne voit jamais dans les revues. -Vedette côtière P 756 à Mers-el Kébir en 1962 - Patrouilleur côtier «ARDENT» à Mers-el-Kébir en 1962 - Hydravion MARLIN 27 F B.P.A.N. à Dakar Bel-Air en 1964... En attendant les prochains numéros... Cordialement

M. Alain Tainturier

Vous pensez bien et vos photos seront présentées prochainement dans les articles consacrés aux années 1962 et 1964. Encore merci pour votre soutien.

La rédaction



La tourelle N°2 du Jean Bart en action en novembre 1956. Ce cliché a été pris, soit le 4 alors que le navire fait route vers Limassol, soit la matinée du 5 au sud de l'île de Chypre, mais certainement pas le 6 car, ce même jour, le navire se trouve au mouillage devant Port Saïd et ne fait donc pas route comme sur la photo. (Collection F. Stahl)



Lancé le 19 mars 1927 par les chantiers Florimond Guignardeau aux Sables d'Olonne, le dundee *Mutin* va connaître une carrière exceptionnellement longue comme thonier, bateau clandestin de la 2^e GM ou voilier-école de la Marine Nationale. (Photo Johann Peschel)

LES DÉBARQUEMENTS CLANDESTINS SUR LES CÔTES NORD ET OUEST DE LA FRANCE

(2^e partie - 1941)

René Alloin

Après le départ précipité de nombreux bateaux depuis les ports de Bretagne à destination de l'Angleterre et l'évasion de centaines de soldats et de civils, les opérations clandestines vont prendre de l'ampleur au fur et à mesure de l'organisation des services britanniques, S.I.S., S.O.E. et du B.C.R.A. de la France Libre.

Janvier 1941

Les Allemands, qui ont découvert le rôle joué par le chalutier *Marie-Louise* grâce à la trahison de Gaessler (voir N&H n° 105), décident de prendre des mesures. Le 14 janvier 1941, l'*Admiral* Karl-Georg Schuster, commandant de la *Kriegsmarine* en France entre le 27 mai 1940 et le 1^{er} mars 1941, prescrit l'interdiction de la pêche hauturière et de la pêche côtière dans le département du Finistère. Les Allemands sont rapidement conscients que cette mesure a des répercussions économiques désastreuses pour ses troupes et décident, dès le 25 janvier 1941, d'autoriser la pêche, sauf celle de haute mer. Les contrôles de plus en plus draconiens de la « Gast », la douane militaire allemande, n'empêcheront jamais les évasions malgré la vérification des rôles d'équipage, des autorisations de navigation ou la fouille des navires au départ et au retour de la pêche. Il est vrai que les Bretons sortent par tous les temps alors que les navires allemands restent prudemment dans les ports en

cas de tempête. Comment imaginer dès lors que des bateaux de pêche de si faible tonnage soient en mesure de se rendre en Angleterre quand leurs propres torpilleurs hésitent à naviguer dans une mer trop formée.

Dès le 3 janvier 1941, une première évasion clandestine est décrétée au départ de Douarnenez. Elle est organisée par le jeune groupe Nantes Résistance qui tente de faire passer en Angleterre 23 personnes à bord du langoustier à moteur *Monique* équipé de voiles auxiliaires et appartenant à François Salaün. Construite en 1936, la *Monique* est inscrite à Camaret sous le matricule CM 2626. Cette évasion, mal préparée, se termine par la capture de seize personnes, dont le patron, et la confiscation du bateau alors que le départ n'avait même pas été effectué. Le 30 avril 1941, jour de la condamnation à mort de François Salaün, la *Monique* est réquisitionnée par la *Kriegsmarine* et conduite à Brest pour être préparée en vue de devenir un *Nebelträger* au sein de la *Marine-Nebel-*



Le langoustier à moteur *Monique* photographié dans son port d'attache de Camaret va tenter, sans succès, d'emmener 23 personnes en Angleterre le 3 janvier 1941. (Collection Olivier Corre)

Abteilung. De profondes transformations sont effectuées : les mâts sont sciés, les glacières et les couchettes sont supprimées, les ancres et les chaînes sont enlevées et le moteur est démonté. Une fois pourvue de son installation d'émission de brouillard artificiel, elle prend le matricule *F 36 B*. Le 28 janvier 1941, l'*Aviso*, une barque de sept mètres, appareille de Paimpol, emmenée par son propriétaire, Monsieur Chaudron. A son bord, Henri de Mauduit, un futur officier S.A.S. (Special Air Service), deux élèves de l'École d'Hydrographie et le marin Jean François Franck Le Boédec. Tous s'engageront dans les F.N.F.L. Après avoir pêché toute la journée, le bateau ne rentre pas à Paimpol comme les Allemands l'exigent mais se réfugie à l'abri de l'île Maudez, dans l'archipel de Bréhat. Vers 20 heures, l'*Aviso* cingle vers l'Angleterre et le lendemain soir les passagers sont recueillis par le destroyer britannique *HMS Kelly*, alors

sous le commandement du Captain (capitaine de vaisseau) Lord Louis Francis Albert Victor Nicholas Mountbatten en mission de patrouille dans la Manche.



Lord Louis Mountbatten aux commandes du destroyer *HMS Kelly* jusqu'au 23 mai 1941 lorsque le navire sera coulé par des Stukas au sud de la Crête. (Source Dunn247)



Le destroyer *HMS Kelly*, en mission de patrouille dans la Manche, recueille les quatre passagers de la barque de 7 mètres *Aviso*, partie de Paimpol et conduite par son propriétaire, Monsieur Chaudron. (Tyne & Wear Archives & Museums)

« *Que sait-on des morts,
si ce n'est qu'un jour
on leur ressemblera* ».
(Pierre Schoendoerffer)...
Cérémonie d'adieu, à
Haiphong le 13 avril 1955.
Les unités sur la photo
appartiennent à la DNA 4.
(Photo QM1 Placet)



Du *Richelieu* au *Redoutable* : la renaissance de la Marine française

V - 1953-1955, de l'Indo à l'Algérie

Frédéric Stahl

(avec tous mes remerciements à M. Jacques Marquet et Jacques Pradignac)

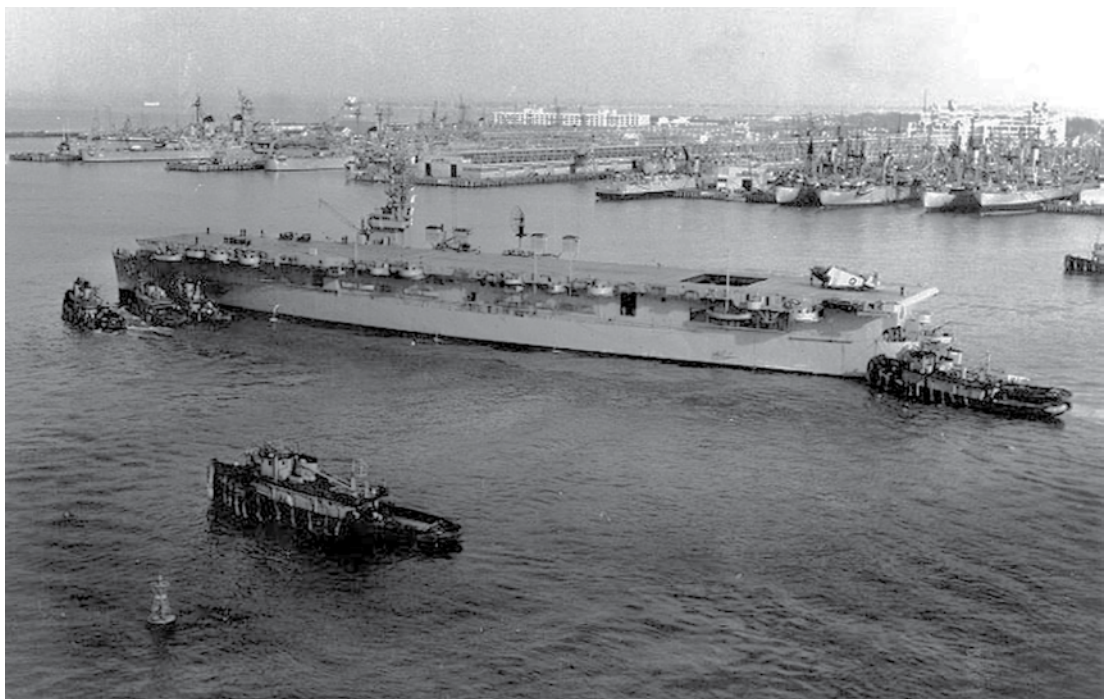
La période 1953-1955 forme la première étape du renouveau des moyens de notre Marine nationale. Néanmoins, elle va surtout marquer les esprits par deux événements : la chute de Diên Biên Phu qui va mener à l'évacuation des forces françaises du Vietnam et la vague d'attentats de la « Toussaint Rouge » en Algérie, le premier moment d'une guerre qui mettra des années avant d'être nommée comme telle...

D'autres navires américains pour la « guerre d'Indochine »

Dans le cadre du *Mutual Defense Assistance Act* (MDAA), la France continue à recevoir du matériel américain, d'autant plus que pour les USA, la question indochinoise vient dorénavant se placer dans le dossier plus large des avancées du communisme dans tout l'Extrême-Orient. C'est dans ce contexte que, le 5 septembre 1953, à Alameda, le CVL-24 *USS Belleau Wood* est transféré à la France. Le contrat prévoit que le navire est prêt

pour la durée de la guerre en Indochine mais vu l'évolution de la situation sur le terrain, il sera finalement formellement loué pour cinq ans, contrat qui sera ultérieurement rallongé de deux pour permettre la jonction avec le *Clémenceau* en 1960... Rebaptisé R 97 *Bois-Belleau*, le porte-avions rejoint Bizerte le 22 décembre avec un chargement de seize Grumman TBM-3W destinés à la Flottille 4F, puis rejoint Toulon le 23. Ce même jour, le navire est considéré comme opérationnel même s'il va entrer en cale sèche pour un petit carénage qui va se prolonger jusqu'au 16 février 1954.

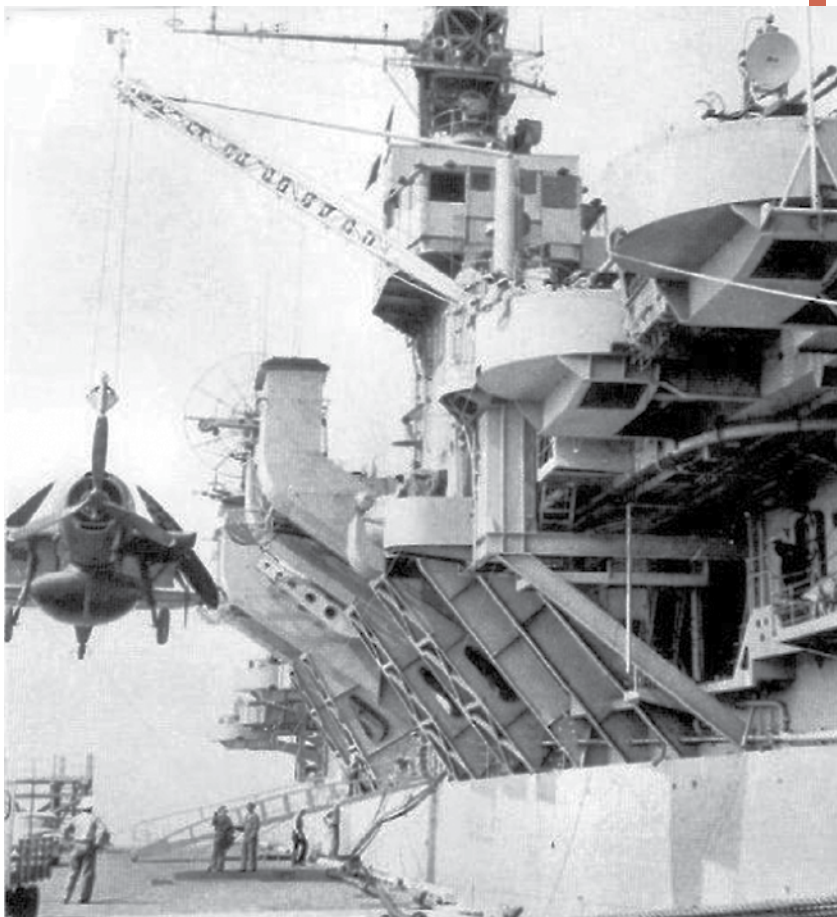
Le porte-avions *Bois-Belleau* avec un TBM *Avenger* portant les marques de l'US Navy à Norfolk en décembre 1953. A l'arrière-plan nous pouvons apercevoir le cuirassé BB-62 *USS New Jersey*, le croiseur lourd CA-123 *USS Albany*, le LSD-13 *USS Casa Grande* et plusieurs transports VC2. (USNA)



Un TBM-3W *Avenger* est embarqué sur le *Bois Belleau* en décembre 1953 avant que le porte-avions ne rejoigne Bizerte, puis Toulon. (USNA)

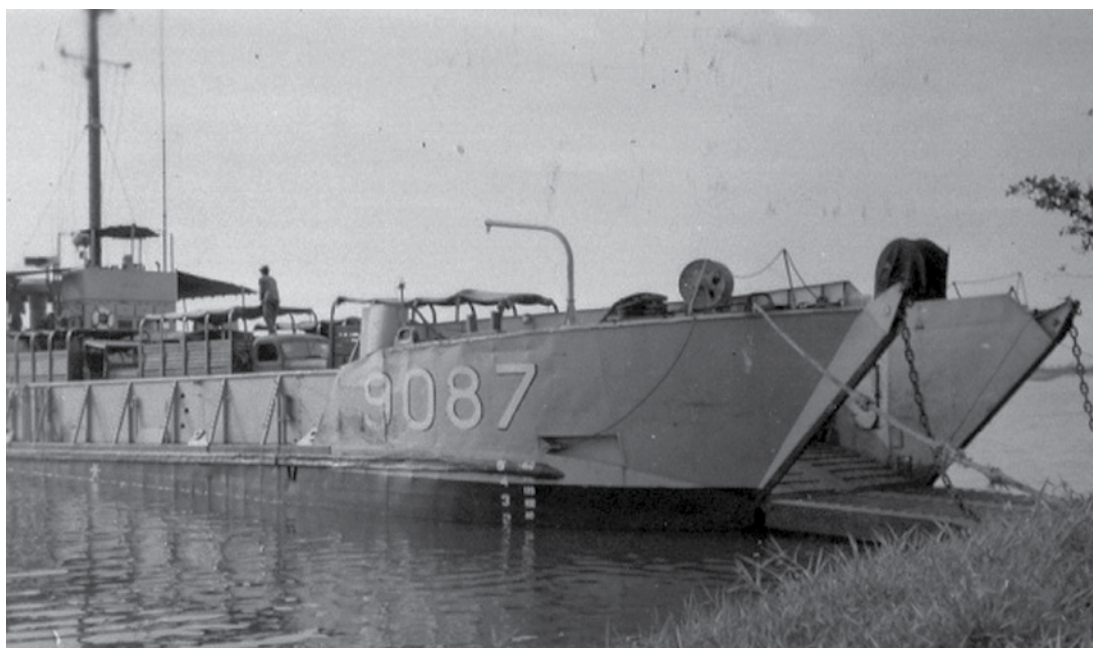
En 1953-1954, le plus gros des matériels accordés au titre des FY 53 et FY 54 du MDAP va concerner l'Indochine avec 12 LSM, 3 SC, 6 AMS, 3 LSSL, 7 LSIL, 76 LCM, 120 LCVP, 3 YTL, 50 LCR, 48 *Assault boats M2*, 70 *River crafts*, 3 *PBY-2 Privateer*, 5 *Goose*, 25 *AU-1 Corsair*,... Beaucoup de ces matériels arriveront trop tard et seront livrés directement à la Marine vietnamienne. Certains équipements n'arriveront même jamais en Indochine.

Sujet abordé dans le N°106, pour remplacer les LCT type Mk.VI vieillissants acquis au début de la guerre d'Indo, les Etats-Unis nous ont transféré un reliquat de trois unités type Mk.VI, dont deux en version navires-ateliers en 1951-1952, mais surtout douze unités neuves de type « SCB 25 » courant 1954, dont au moins deux seront perdues par fortune de mer au moment de leur transit vers l'Indochine. Une dernière unité sera livrée en 1955 mais, destinée à la Marine vietnamienne, elle ne sera pas officiellement inscrite sur les listes de la Marine nationale. Ces LCU appartenaient à une série dont la fabrication se poursuivra de 1952 et 1958. Ce modèle se veut une version raccourcie des LCT britanniques ou, au choix, une version rallongée et modernisée des LCT Mk.V. Ces dix unités arrivées en 1954 vont rester peu de temps sous pavillon français. Deux des navires, bien qu'inscrits sur les registres, ne feront que transiter administrativement par la Marine nationale pour être, presque immédiatement, transférés à la nouvelle marine vietnamienne. C'est d'ailleurs sous pavillon du sud que ces LCU connaîtront une longue et riche carrière en participant à la guerre du Vietnam, jusqu'à la chute de Saïgon en 1975. En fait, il semble que seuls les *LCU-1501* et *LCU-1502* aient effectivement participé à des opérations sous pavillon français.



Les (éphémères) LCU (Landing Craft Utility) type SCB 25, classe 1466 de la Marine nationale

	MODEX	
LCU 1466	L 9074	Transféré à la Marine vietnamienne en avril 1955 = HQ 536
LCU 1475	L 9075	Utilisé comme source de pièces détachées, puis transféré à la marine vietnamienne en octobre 1955 = HQ 740
LCU 1477	-	Transféré directement à la marine vietnamienne = HQ 541
LCU 1479	L 9076	Livré directement à la Marine vietnamienne le 1 ^{er} juillet 1954 = HQ 33 puis HQ 533
LCU 1480	L 9089	Livré directement à la Marine vietnamienne le 1 ^{er} juillet 1954 = HQ 534
LCU 1493	L 9043	Livré directement à la Marine vietnamienne le 1 ^{er} juillet 1954 = HQ 543
LCU 1494	-	Conservé au Japon jusqu'en 1956 puis transféré directement à la Marine vietnamienne = HQ 542
LCU 1501	L 9087	Opération « Arcachon » puis, transféré en avril 1955 à la Marine Vietnamiennne = HQ 537
LCU 1502	L 9088	Opération « Arcachon » puis station de Tourane. Transféré en octobre 1955 à la Marine vietnamienne = HQ-539
LCU 1503	(L 9077)	Perdu en août 1954 au cours de son transit vers l'Indochine
LCU 1577	L 9091	Livré à la marine royale khmère en 1955 = T 913
LCU 1594	L 9078	Transféré à la Marine vietnamienne en avril 1955 = HQ 538
LCU 1595	(L 9079)	Perdu en août 1954 au cours de son transit vers l'Indochine



Le LCU L 9087 est une unité de 180 t (320 à 360 à pleine charge). En Indochine son armement d'origine formé de deux montages doubles de 20 mm est renforcé avec un ou deux mortiers de 81 mm et plusieurs mitrailleuses de 7,5 mm. Il va être transféré à la Marine vietnamienne en 1955 et devenir le HQ 537. (DR)

Carte de l'île de Singapour dans les années 1820 par Captain Franklin de l'East India Company (Source : FROST Mark R & BALASINGAMCHOW Yu-Mei – 2009, 2012 – « Singapore, a biography » - Editions Didier Millet Pte I National Museum of Singapore, Singapore.



La création et le développement de Singapour au dix-neuvième siècle (1819-1900)

Gildas Borel

En 1819, une flotte britannique débarque une petite troupe sur l'île de Singapour. L'expédition est conduite par deux hommes, Sir Thomas Raffles et William Farquhar qui viennent proposer leur appui à un sultan local. Cette action permet aux Britanniques de mettre la main sur cette île et d'y fonder une ville qui, comme sa future grande rivale dans la région, Hong Kong, connaîtra un destin exceptionnel. Cet événement couronne une prise de contrôle progressive du détroit de Malacca et de la grande route maritime qui l'emprunte. L'implantation dans l'île de Penang en 1786, la prise de la ville de Malacca en 1795 et cette création du port de Singapour, constituent les fondations des établissements des détroits ou « Straits settlements ». Ces actions sont conduites par les flottes de « l'Honorable East India Company » appuyée par la « Royal Navy ».

Singapour bénéficie d'un positionnement unique à l'extrême Sud de la péninsule malaise, au bord de l'un des points de passage principaux entre l'océan Indien et le Pacifique. Elle est en effet bien positionnée à la sortie orientale du détroit de Malacca, dont la largeur est inférieure à 10 milles à cet endroit (contre 140 à l'entrée Nord). L'île de Singapour qui approche alors les 500 km², est séparée de la péninsule malaise par le détroit de Johore, appelé aussi Tebrau. C'est un étroit chenal de moins de 3/4 de milles nautiques (à peu près 1 km) de large, pour une longueur de 30 milles nautiques (50 km). Les côtes méridionales, où se situent la ville et son port, bordent le détroit de Singapour qui relie celui de Malacca à la Mer de Chine méridionale, sur une longueur de 70 milles, pour une largeur de 2,5 à 15 milles (4,6 à 27 km). De nombreuses îles bordent la rive Sud de ce détroit de Singapour dont les plus grandes sont au Sud Batam, et Bintang. Au Sud Ouest, à l'extrémité du détroit de Malacca, les deux îles la Grande Karimon - ou Karimoum - et Kuundur encore plus au Sud s'y ajoutent pour constituer l'archipel de Riau, aujourd'hui indonésien. Singapour se trouve au cœur de diverses civilisations locales (Siam et sultanats malais au Nord, navigateurs indonésiens Bugis...) et surtout au début du XIX^{ème} siècle, entre les zones d'influence de deux puissances maritimes mondiales de l'époque, le Royaume-Uni et les Pays-Bas.

Raffles et Farquhar : les fondateurs de la colonie britannique de Singapour

L'installation à Penang des Britanniques en 1886, constitue une première étape majeure. L'arrivée de Thomas Raffles dans la région contribue grandement à accélérer le processus. Raffles a tout d'abord tenté de renforcer la présence britannique à Sumatra, qui au début du XIX^{ème} siècle, se limite au territoire de Banca, situé à l'Ouest, sur les rives de l'océan Indien, en s'installant à Palembang, sur la côte orientale de la grande île. N'ayant pu atteindre cet objectif, il recherche une autre opportunité dans les archipels situés au sud du détroit de Malacca. Or, lors de son séjour à Sumatra, Raffles a entendu parler d'une ancienne civilisation : au XIII^{ème} siècle, des représentants d'un royaume avaient défié l'empire de Mahajapit qui dominait la région, en fondant une cité sur une île baptisée alors Singhapura. Cette implantation a dû cependant être abandonnée en 1252. L'histoire semble avoir frappé l'imagination de Raffles qui rêve toujours de restaurer ce royaume d'autrefois, évidemment sous protection de Londres. Le contexte devient favorable à ses projets lorsque le gouverneur de Penang, le colonel Bannerman, s'inquiète de la faiblesse de la présence britannique et souligne le besoin d'une autre colonie, mieux placée que Banca et même que Penang et Malacca, entre l'Inde et la Chine. Le gouverneur

général de la « présidence » de Calcutta dont dépend toute la région, Lord Hasting, regrette le manque d'appui à l'initiative de Raffles sur Palembang car il partage ses analyses et pense qu'il est l'homme de la situation. Les deux gouverneurs estiment également que le major Farquhar, sur le point de retourner en Grande Bretagne après la restitution de Malacca aux Néerlandais, doit être nommé résident du nouvel établissement. Farquhar a d'ailleurs également exprimé le besoin d'un établissement britannique. Le gouverneur de Penang lui a donné comme instruction de conclure des traités commerciaux avec des îles prolongeant la péninsule malaise : Lingga mais aussi Riau située juste au Sud de Singapour. Raffles reste ouvert sur le choix de l'île dans la région, mais privilégie toujours l'ancienne cité de Singhapura qui hante ses rêves. Hastings lui confie en outre une mission de recherche d'alliance avec Aceh, le puissant royaume du nord de Sumatra. Un navire construit pour la Compagnie des Indes à Calcutta, l'*Indiana*, est confié à Raffles, qui arrive à Penang à la fin décembre 1818. Les instructions d'Hastings sont de privilégier Riau, mais prévoient une alternative. Les Néerlandais, avec lesquels il souhaite éviter tout conflit, sont déjà installés dans cette île. Le traité conclu avec Farquhar n'est donc plus applicable. Hastings, prenant peur, revient sur les instructions et demande à Raffles de ne pas aller plus loin, même dans sa recherche d'un autre site. Cependant le message acheminé par un navire de Calcutta arrive trop tard à Penang. Or, suite aux instructions originales, Raffles bénéficie de deux cotres en charge d'une mission d'exploration - les RIMS (Royal Indian Navy Survey) *Investigator* et *Discovery* commandés respectivement par J.F.G Crawford et Daniel Ross. Penang sert en effet de base avancée à l'opération qui se prépare. Une force hétéroclite composée de huit navires de la Royal Navy et de la Compagnie des Indes gagne la capitale et port de l'île, George Town. Outre les deux bateaux de recherche précités, elle compte également un brick de 14 canons, le HMS *Mercury*, deux « croiseurs » le *Nearchus* et le *Minto*, un Indiaman l'*Indiana*, sur lequel se trouve Raffles et une goélette : l'*Enterprise*. Le gouverneur de Penang, Bannerman, confie le commandement de l'opération à

William Farquhar, confiant dans le même temps une mission à Aceh à Raffles. Ceci a pour but d'écarter ce dernier dont le gouverneur lui se méfie. Raffles fainçant d'obtempérer, laisse partir la flotte, pour discrètement la rejoindre peu de temps après, à la faveur de la nuit.

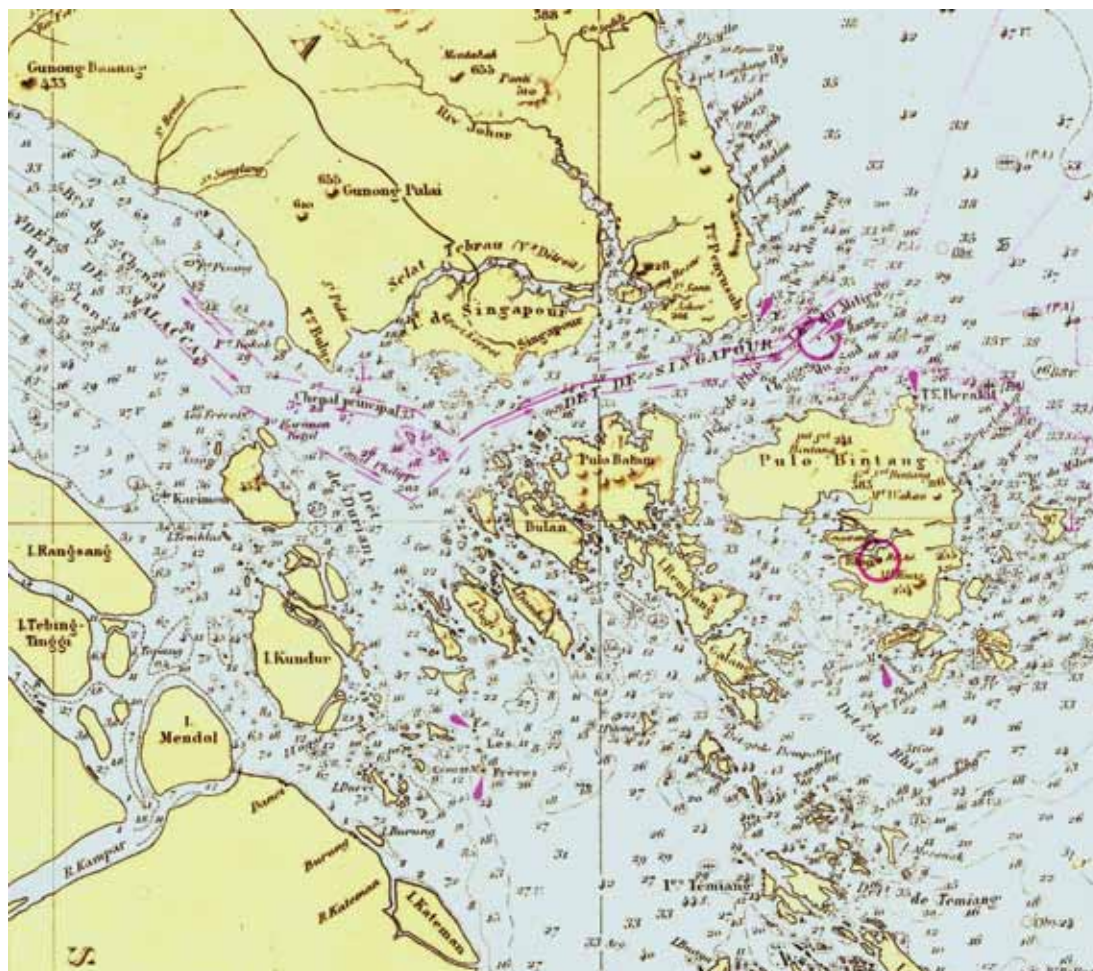
Le 29 janvier 1819, la flottille s'ancre au large de Singapour. L'île est peuplée essentiellement de Malais (une centaine de familles), également « d'Orang laut » - qui signifie en malais « hommes de la mer » - vivant sur leurs bateaux et d'un petit groupe de chinois. Des insulaires montent à bord et repartent avec un message pour le représentant local du sultanat de Johor, le « Temmengong » pour solliciter une rencontre. Dès le lendemain, Raffles et Farquhar débarquent à la tête d'une petite troupe sur une petite pointe, à l'embouchure de la rivière de Singapour, et entament aussitôt les négociations. Ce 30 janvier, un accord provisoire est signé qui autorise « l'East India Company » à établir un entrepôt sur l'île, en contrepartie d'une protection britannique et d'une rente annuelle versée au « Temmengong ». Cependant le pouvoir de ce dernier est limité et pour être validé, un traité définitif doit être signé avec son souverain, le sultan de Johore. Imitant les jeux d'influence, d'autres intervenants extérieurs à la région, les Britanniques, vont jouer des rivalités de pouvoir. Ils favorisent le fils aîné d'un sultan mort en 1812, écarté du pouvoir dans un premier temps au dépens de son demi frère et d'un sultan bugis, Raja Ja'far installé à Riau. C'est ce même Raja ja'far qui avait signé un accord avec l'EIC en 1818 et trois mois plus tard avec les Hollandais. Deux messagers sont envoyés l'un à Raja ja'far pour obtenir son autorisation officielle pour l'installation des Britanniques à Singapour, l'autre au sultan écarté du pouvoir, Tunku Lung. Le sultan bugis Raja ja'far craint trop les Néerlandais pour accorder son autorisation, tandis que Tunku Lung, arrive à Singapour où Raffles le proclame sultan légitime de Johore. Le 6 février un second traité est signé avec le nouveau sultan



Portrait Sir Thomas Raffles par Georges Francis Joseph (1817) (Source : GLENDINNING Victoria – 2012 – « Raffles and the Golden opportunity » - Profile Books, London)



Portrait William Farquhar. (Source : GLENDINNING Victoria – 2012 – « Raffles and the Golden opportunity » - Profile Books, London)



Carte des environs de Singapour : extrémité sud de la péninsule malaise et îles du Sud du détroit. (DR)



Cette image d'un robot « humanisé » et « serviable » portant la flamme olympique est un leurre infantile car, la véritable robotique, celle des machines automatisées et de la « gouvernamentalité algorithmique » qui inonde le monde, n'a aucun visage. (DR)



(Le céphaloclastophile est un amateur de casse-tête et de puzzles)

Frédéric Stahl

Dans le précédent numéro nous avons succinctement fait le point sur la géographie politique post-EI, néanmoins nous n'avons fait que citer l'événement le plus marquant de la période 2001-2017, celui de la mise en place de la « gouvernamentalité algorithmique » de l'espace numérique qui, quelle que soit la puissance des nations, détermine que : « *L'espace géostratégique n'est plus aujourd'hui celui du déploiement des stratégies menées par les états mais un espace sans limites ouvert aux jeux combinatoires de toutes les formes de puissance* » ; elle fait passer la situation internationale du compliqué au complexe, c'est-à-dire qu'elle échappe dorénavant à notre entendement... Sur ce point nous n'avons quasiment rien à ajouter à notre article publié dans le N°72 de juin-juillet 2012 (Les marines du monde), si ce n'est que le processus cité à l'époque s'est accéléré et que dorénavant, nous sommes dans le monde du cataclysmique, au sens littéral, c'est-à-dire de la grande inondation de la numération à laquelle, à notre corps défendant, nous participons avec cette rubrique sur les actualités.

Zone Pacifique - Extrême-Orient - océan Indien : « L'année du Chien »

En janvier-février 2018, alors que la Corée du Nord et la Corée du Sud interprètent une version pays du matin calme d' « embrassons-nous, Foleville ! », à contre-courant, Tokyo joue la carte de la « ligne dure », celle de la menace et les Etats-Unis rongent leur frein...

- Le **11 janvier**, pour bien montrer que les Etats-Unis ne baissent pas la garde, trois bombardiers furtifs B-2 *Spirit* de la base de Whiteman dans le Missouri, arrivent à Guam équipés de bombes nucléaires... Le porte-avions chinois N°16 *Liaoning* qui a quitté Qingdao le 2 janvier puis franchi le détroit de Taiwan au cours de la nuit du 4 au 5, accompagné

de deux destroyers « 052C », deux frégates « 054A » et un pétrolier-ravitailleur, débute des essais aéronautiques en mer de Chine méridionale... Un sous-marin à propulsion nucléaire type « Shang » (093A), peut-être le N°409 *Shangzheng 9*, et une frégate type « Jiangkai I (054), la N° 525 *Ma'anshan*, ou la N°526 *Wenzhou*, qui auraient été repérés la veille par un avion de patrouille maritime P-3C *Orion* japonais, s'approchent à 24 milles des Senkaku/Diaoyu. Le sous-marin est vu en surface déployant un large drapeau chinois... Le bâtiment-base de sous-marins AS-40 *USS Frank Cable* fait escale à Pearl Harbor...

- Le **12 janvier**, le destroyer DDG-90 *Chafee* arrive à Pearl

Cette capture d'écran montre le sous-marin d'attaque à propulsion nucléaire chinois type « Shang » N°409 *Shangzheng 9* (?) aperçu en surface le 11 janvier à 24 milles des îles Sankaku/Diaoyu. (Forces d'autodéfense japonaises)





Harbor après un déploiement indépendant dans le Pacifique occidental... Le croiseur CG-17 *USS Lake Champlain* qui avait quitté San Diego le 4 pour un déploiement au sein du « Carl Vinson Strike Group », est de retour dans ce même port car il rencontre des problèmes...

- Le **13 janvier**, une « fausse alerte » au missile balistique est déclenchée à Hawaï... Le bâtiment-base T-ESD-1 *USNS Montford Point* (attaché au Seabasing module du MPSRON 3) arrive à Saipan et le transport rapide T-EPF-6 *USNS Brunswick* à Kuching en Malaisie...

- Le **14 janvier**, le porte-hélicoptères d'assaut LHD-1 *USS Wasp* rejoint Sasebo... Le pétrolier iranien *Sanchi*, battant pavillon panaméen et transportant 136 000 tonnes de condensats complétées par 2 000 tonnes de fioul pour sa propulsion, coule par 115 de fond huit jours après être entré en collision avec un cargo hongkongais *CF Crystal*, 300 km à l'est de Shanghai, le 6 janvier... Les 32 membres de l'équipage (30 Iraniens et 2 Bangladeshis) sont tous portés disparus...



Le pétrolier iranien *Sanchi* en flammes après une explosion qui a tué tous les membres de l'équipage. Il va couler le 14 janvier. (DR)



La frégate N°818 *Daegu* a officiellement été livrée à la ROK Navy le 1^{er} février 2018. Elle est la première unité « Batch II ». (ROK Navy)

de sauvetage pour la Marine, une vedette de sûreté maritime et portuaire (VSMP) pour la Gendarmerie maritime à la Socarenam. Ces deux unités de 15 m doivent être livrées en 2019...

- Le 24 janvier, à **Bahreïn**, le chantier Leonardo livre le premier grand patrouilleur classe « Al Manama » amélioré à la *Bahreïn Naval Force* (cinq autres unités doivent suivre) dans le port de Mina Salman....

- Le 30 janvier, aux **USA**, le bâtiment-base ESB-5 *USNS*

Miguel Keith est mis sur cale à San Diego...

- Le 31 janvier, en **Inde**, le sous-marin S 52 *Karanj*, le troisième « Scorpène », est mis à l'eau aux chantiers Magazon Dock de Mumbai...

- Le 1^{er} février, en **France**, la frégate FREMM D 656 *Normandie* est mise à l'eau à Lorient... En **Corée du Sud**, la frégate N°818 *Daegu*, la première frégate type « FFX Batch II » (FFX II) est livrée à la marine. Elle est la septième unité de la classe « Incheon »...



Mise à l'eau de la frégate FREMM D 656 *Normandie* le 1^{er} février. (Photo Naval Group ex-DCNS)



La mise sur cale du porte-aéronefs turc *Anadolu*. Des informations persistantes laissent entendre qu'il pourrait recevoir des F-35B *Lightning II*. (SEDEF –Tuzla)