

# COULEZ LE

par Philippe Caresse  
(profils de l'auteur  
et vues 3D de Stefan Draminski)

Le *Tirpitz* fin octobre  
1942, au moment de  
l'opération « Title ».



## LE FLEURON DE LA KRIEGSMARINE

Le samedi 19 mai 1940, en fin d'après-midi, un avion de reconnaissance britannique survolait la mer du Nord, puis arrivait en Basse-Saxe pour se diriger vers l'arsenal et le port de Wilhelmshaven. Les bassins de cette base étaient vastes et nombreux. Cependant, vers 19h05, à une altitude de 10 670 mètres, le pilote prit des clichés du bassin où se trouvaient les cales de constructions. Amarrée à un quai, une silhouette semblait plus imposante que les autres. De retour à sa base, des experts de la RAF purent analyser les photographies et confirmer la menace.

Depuis le 18 juin 1935, qui vit la signature de l'accord naval anglo-allemand, les nazis avaient relancé un programme de réarmement naval d'envergure baptisé Plan Z. Certes, quelques années auparavant, avec l'arrivée d'Hitler au pouvoir, la mise en chantier des redoutables croiseurs de bataille *Scharnhorst* et *Gneisenau* avait fait suite à la construction des trois cuirassés de poche de la classe « Deutschland ». Suivirent deux croiseurs lourds, des *zerstörer* ainsi que des sous-marins. Restait à la Kriegsmarine à se doter des inévitables cuirassés qui faisaient alors référence dans toutes les Marines internationales.

Déjà, en 1934, le bureau des constructions navales avait proposé des projets de plusieurs bâtiments armés de pièces de 330 mm ou 350 mm. Dans tous les cas de figure, il fallait un navire de ligne qui soit en tout point supérieur au « Dunkerque » français. Suite à de nombreuses tergiversations, le

Photographie aérienne représentant le *Tirpitz* en achèvement à flot dans le Bauhafen à Wilhelmshaven. En bas, à droite, nous pouvons apercevoir le croiseur lourd *Admiral Hipper*. (DR)

# TIRPITZ ! (1)



commandant en chef de la Kriegsmarine, l'amiral Raeder, eut en mains à la date du 23 août 1935 les plans A13 des futurs *Schlachtschiff* F et G. La réalisation des légendaires *Bismarck* et *Tirpitz* était ainsi annoncée. Le *Bismarck* fut construit aux ateliers Blohm & Voss de Hambourg. La quille du *Tirpitz* fut posée le 2 novembre 1936 au chantier Kriegsmarine Werft de Wilhelmshaven. Le lancement eut lieu le 1<sup>er</sup> avril 1939, en présence d'Hitler, de nombreux dignitaires du parti et d'une foule estimée à 80 000 personnes. La cérémonie se déroula sans évènement particulier et la grande coque, démunie de toute superstructure, put rejoindre son quai d'achèvement.

C'est en ces lieux que le bâtiment fut repéré par un appareil de la RAF. À cette époque, le *Bismarck* était à quelques mois d'entrer en service et, de par sa puissance, il inquiétait déjà au plus haut point les services de renseignements britanniques. Le *Tirpitz* n'allait être paré au combat qu'en début d'année 1941, mais ces deux cuirassés avaient une puissance bien supérieure à tous les navires de ligne alors en service dans les eaux européennes. Pour la sécurité du commerce maritime allié, il fallait absolument que la Royal



**Le lancement du *Tirpitz*, le 1<sup>er</sup> avril 1939. Hitler salue les ouvriers sur la cale de construction en compagnie de dignitaires nazis.**  
(DR)

**Le *Tirpitz* en achèvement au Kriegsmarine Werft de Wilhelmshaven. Remarquez le camouflage en forme de fenêtre tentant de faire passer le cuirassé pour un immeuble de l'arsenal !**  
(DR)



**Le Tirpitz entrant dans le fjord de Trondheim le 24 octobre 1942. Cet extraordinaire cliché en couleurs a lui aussi été pris par un résistant norvégien.**

(Coll. privée)



été détruits par des avions japonais au large de la Malaisie en décembre. Le même mois, les cuirassés *Queen Elisabeth* et *Valiant* avaient été gravement endommagés dans le port d'Alexandrie par des torpilles humaines italiennes dénommées *Maiali*.

Le 18 janvier 1942, Churchill envoya au général Hastings Ismay, secrétaire du conseil d'état-major, une note qui restera célèbre : « Vous voudrez bien m'informer de ce qui est fait pour imiter les exploits des Italiens dans le port d'Alexandrie et tous les autres procédés analogues. Existe-t-il une raison pour que nous soyons distancés par les Italiens dans l'adaptation de la guerre offensive au progrès de la science ? Le contraire serait plus vraisemblable. Je vous prie de me faire connaître exactement la situation à cet égard. » En référence à cette remarque, le vice-amiral Sir Max Horton, commandant en chef des sous-marins, chargea les capitaines de frégate (*Commander*) Fell et Sladen de former une unité de combat capable d'imiter les exploits des Transalpins.

Un premier prototype fut réalisé par l'ingénieur Kerry sur le modèle d'un *Maiale* capturé à Gibraltar. Les premiers essais se firent en juin 1942 tandis que des appareils de plongée performants étaient mis au point. Les torpilles humaines britanniques furent baptisées des *Chariots* et firent des entraînements à Portsmouth et au Loch Cairnbawn en Écosse. Ces engins semblaient au point car en octobre, le cuirassé *Howe*, qui se trouvait au mouillage et protégé par des filets pare-torpilles, eut

plusieurs charges fictives fixées sur sa coque. Les *Chariots* avaient une longueur de 7,65 mètres, pouvaient plonger jusqu'à 27 mètres, filaient 4 nœuds pour une autonomie de quatre heures. Leur cône explosif était composé de 273 kg de Torpex et deux plongeurs les montaient à califourchon. La distance entre les côtes de Grande-Bretagne et Trondheim étant trop importante pour ces modestes *Chariots*, il fallait malgré tout trouver un moyen de les transporter jusqu'à proximité de leur cible.

Il y avait sur la côte nord-est des îles Shetland le port de Luna Voe où un certain Leif Larsen, résistant norvégien, avait volé à Soviknes un chalutier de 18 mètres du nom d'*Arthur*. Durant le mois de septembre 1942, l'*Arthur* fut mis en cale sèche pour installer sous sa carène des pattes de fixation en acier destinées à recevoir les *Chariots* ; le mât de charge fut renforcé et une cache aménagée dans la cale. Le plan d'action était le suivant : Larsen devait mener un commando à moins de 8 milles du *Tirpitz*. Le chalutier était censé livrer de la tourbe sous laquelle les charges explosives seraient cachées. Les *Chariots* seraient transportés, cachés aux regards indiscrets, en étant maintenus par des élingues sous la coque de l'*Arthur*. Larsen serait accompagné de trois de ses compatriotes. L'équipe britannique se composait

**Le Tirpitz en octobre 1942.**





## Actualité : les « Mistral » russes... ... Lorsque les BPC du Tsar deviennent ceux du Pharaon

Frédéric Stahl

Le navire-école russe *Smolny* peu de temps après son arrivée à Saint-Nazaire. Au second plan le BPC *Vladivostok*. (DR)

Le dossier des Bâtiments de Projection et de Commandement (BPC) russes qui est en train de se refermer, est intéressant car il est un parfait traceur des bouleversements géostratégiques qu'a connu le monde au cours de la période 2008-2015. Il est complexe et garde de nombreuses parts d'ombre.

Le 6 août 2008, le président géorgien Sakachvili, peut-être poussé par des faucons américains comme Dick Cheney, décide d'utiliser une période d'été surtout marquée par les Jeux Olympique de Pékin, pour reprendre de force le contrôle de l'Ossétie du Sud. Persuadé de bénéficier du soutien de l'OTAN, il pense que la Fédération de Russie présidée à cette époque par Dimitri Medvedev ne bougera pas, d'autant plus que Vladimir Poutine, le président du gouvernement russe, se trouve à Pékin. Il se trompe gravement (**voir Navires et Histoire N°50**). En piochant dans les fonds de tiroirs, Moscou réussit à mobiliser en quelques jours des forces suffisantes pour contrer l'armée géorgienne, non seulement en Ossétie du Sud mais également en Abkhazie car Poutine pense déjà aux Jeux Olympiques d'hiver qui doivent se dérouler en 2014 à Sotchi, non loin de cette région. Sakachvili perd la guerre en

dix jours et rien ne semble plus pouvoir empêcher l'arrivée des Russes à Tbilissi. C'est dans ce contexte que l'intervention de l'UE et, en particulier, du président français Nicolas Sarkozy, va permettre de trouver une solution diplomatique offrant à Moscou la possibilité de sortir renforcé de ce court mais très violent conflit, tout en sauvant la tête du président géorgien ; solution d'autant plus satisfaisante pour les Russes qu'elle semble arrêter l'expansion de l'OTAN vers l'est.

Lors de cette guerre, il est apparu que l'intervention des forces russes aurait pu être encore plus rapide si la Flotte de la mer Noire avait disposé de grandes unités amphibies de types LPD ou LPH au large de l'Abkhazie. Même si ce fait va être sur-utilisé pour expliquer la suite, il est certain que, sur fond de guerre en Afghanistan, en Irak ou en Somalie, la

Un Ka-52 *Hokum B* (*Alligator*) apponte sur le pont du *Mistral* en novembre 2009. (DR)





En décembre 1940, le cuirassé *Dunkerque* charge à Brest 100 tonnes d'or qu'il emporte en direction d'Halifax. Il est escorté par le croiseur *Gloire* et momentanément par cinq contre-torpilleurs.  
(Photo Alexandre Bougault)

# 1939-1940 L'ÉVASION DE L'OR EUROPÉEN

1<sup>re</sup> partie par René Alloin

Alors que les rumeurs s'amplifient sur un éventuel nouveau conflit provoqué par l'insatiable volonté d'Hitler de dominer l'Europe et d'agrandir son espace vital (*Lebensraum*), les pays menacés n'éprouvent pas le besoin de s'organiser contre ce fléau qui va bientôt s'abattre sur les nations voisines de l'Allemagne...

Après la signature trompeuse des accords de Munich, la photo officielle présente, de gauche à droite, Neville Chamberlain, Edouard Daladier, Adolf Hitler, Benito Mussolini et le comte Galeazzo Ciano. (DR)

... Au contraire, rassurés par les accords de Munich signés quelques jours plus tôt, les gouvernements oscillent entre la compromission avec Hitler et la passivité afin de ne pas risquer d'exacerber les intentions belliqueuses des nazis. Qu'importe, la Tchécoslovaquie sacrifiée pour obtenir ce papier brandi par Chamberlain et Daladier, persuadés d'avoir acquis une paix durable pour les années à venir. Les populations britanniques et françaises

éprouvent enfin un énorme sentiment de soulagement et les multiples concessions octroyées à l'expansionnisme allemand ne présentent que des avantages pour ces deux pays non concernés directement par les rattachements de la Rhénanie, de l'Autriche ou des Sudètes. En Angleterre, le Daily express du 12 juin 1939 publie en première page, l'article du rédacteur en chef Sefton Delmer qui déclare : « Il n'y aura pas de guerre. J'ai les meilleures raisons de l'affirmer, car je viens d'avoir un long entretien avec Sir Kingsley Wood, ministre de l'aviation. Il m'a parlé des progrès étonnants faits dans tous les secteurs de notre programme de réarmement aérien. Il m'a dit combien chaque jour multiplie notre puissance de combat, et voit s'accroître notre effort industriel. Des informations qu'il m'a données, il ressort qu'actuellement toute attaque de la Grande-Bretagne ne serait pas payante pour l'agresseur ». Du côté français, il n'y a aucune crainte à avoir, la ligne Maginot a été conçue pour être infranchissable grâce à ses nombreuses casemates dont les tirs croisés interdiront toutes tentatives de pénétration. C'est vrai qu'avec ses fortifications, ses blockhaus, elle est imposante. De la Suisse au Luxembourg, ce n'est qu'une succession d'importants ouvrages bétonnés. Plus loin ? Ce n'est pas nécessaire, la Belgique est un pays neutre, quelques équipements secondaires seront largement suffisants et la forêt des Ardennes est une défense naturelle inaccessible. C'est avec ce sentiment de





# Le «Coup de Carthagène»

Jean-Claude Delhez

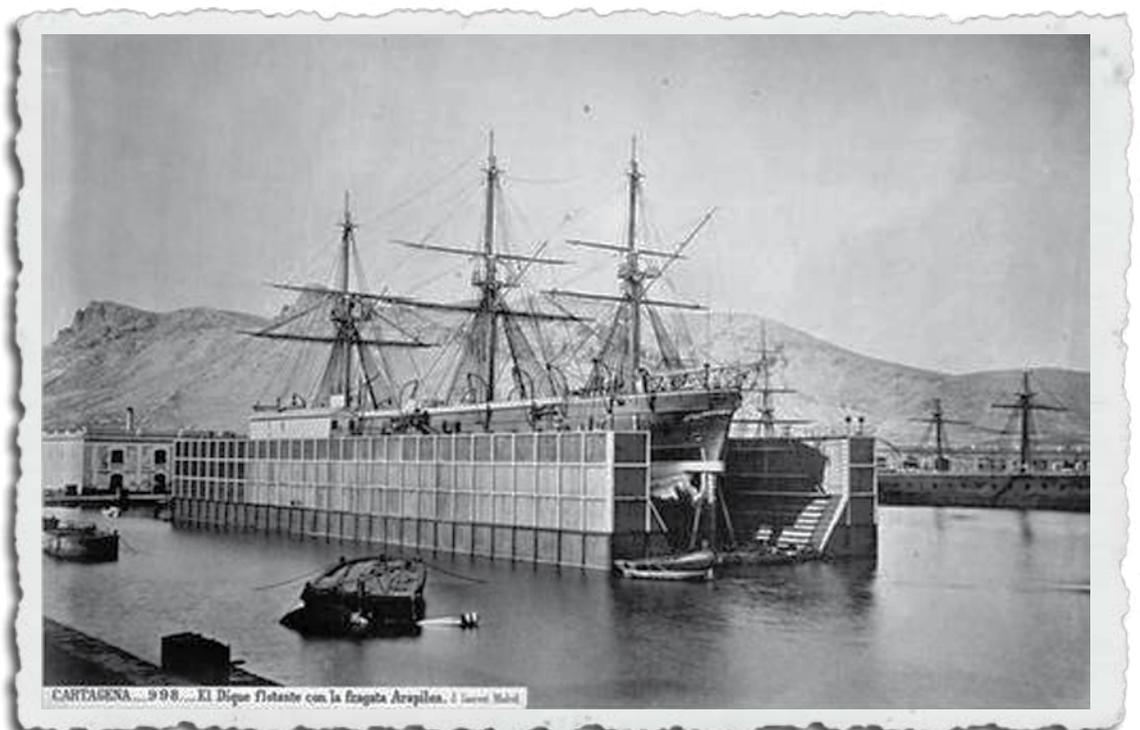
Recherche documentaire Frédéric Stahl

Le 21 juin 1916, un sous-marin allemand fait une entrée fracassante dans le port espagnol de Carthagène. Officiellement, il vient apporter les bons vœux du Kaiser au roi d'Espagne. En réalité, ce sous-marin, conduit par l'as des as de la marine de guerre allemande, accomplit la mission secrète la plus capitale de toute la guerre, et la plus complexe aussi. Une mission qui a notamment pour buts de répandre la guerre biologique sur la planète entière et de soulever la colonie française du Maroc contre la métropole. Le paradoxe de ce coup de Carthagène, c'est qu'il fut immédiatement très médiatisé par la propagande allemande, entraînant des conséquences importantes sur le droit maritime et la politique française, mais que ses mobiles profonds sont demeurés cachés jusqu'il y a peu dans les archives des services secrets de Paris comme de Berlin. Cet article est l'occasion d'en passer en revue toutes les dimensions.

Comprendre le «Coup de Carthagène», c'est d'abord s'intéresser à l'Espagne de 1916. Ce pays ne participe pas à la Grande Guerre. Il reste neutre de bout en bout. Or, il occupe une position géographique très intéressante pour les belligérants. En effet, l'Espagne entretient une longue frontière commune avec la France (dans les Pyrénées) et avec sa toute récente colonie marocaine (dans le Rif). De

plus, le pays dispose de deux magnifiques façades maritimes sur l'Atlantique et la Méditerranée, ce qui n'est pas négligeable en cette période de guerre sous-marine. Enfin, Madrid contrôle les deux rives du détroit de Gibraltar, qui permettent de passer de l'océan à la mer, et vice-versa. Si l'on ajoute à cela que le contre-espionnage espagnol n'existe pas et que la police est corrompue, on comprend que le

La frégate blindée de 5 468 t (85 m) *Arapiles* sur le dock flottant de l'arsenal de Carthagène vers 1880.  
(Laurent Juan)



CARTHAGENA... 1918... El Dique Flotante con la fragata Arapiles. A. Torres Blad.



Avant la mise en service du paquebot *Champlain*, la compagnie a imprimé ce tableau le représentant. On dit que c'était le plus beau avant la mise en service du *Normandie*. Le *Champlain* restera en service à la compagnie de 1932 à 1940.  
(Coll. Yvan Letellier)

## Champlain, le plus beau paquebot de la Transat

Par Jean-Yves Brouard

La population qui se presse le 15 août 1931 aux Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire pour assister au lancement d'un nouveau et grand paquebot, est encore sous le choc de la terrible catastrophe et de ses conséquences qui l'ont frappée, moins de deux mois auparavant (celle du bateau à passagers *Saint Philibert*, causant plus de 400 morts après un chavirage dans la tempête). Serait-ce un mauvais présage pour l'une des plus belles unités de la Compagnie générale transatlantique qui est baptisée cet après-midi-là par Mme Germain-Martin, épouse du député et ancien ministre des Finances chargé par le Gouvernement français d'une mission d'étude auprès de la compagnie ?

Le paquebot est baptisé *Champlain*, un nom illustre et évocateur. Il s'agit d'une nouvelle unité assez semblable au *Lafayette*, un autre très beau paquebot lancé peu auparavant (mais dont le sort sera marqué par divers malheurs ; il terminera sa carrière en 1938 au Havre, incendié dans la cale sèche). Alors que le *Lafayette* est le plus grand paquebot français qui soit mû par des moteurs Diesel, le *Champlain* possède un appareil moteur à vapeur composé de deux groupes de turbines Parsons d'une puissance totale en marche de 25 500 CV, à l'allure de 127 tours par minute pour les hélices. D'une longueur de 195 mètres, il devrait loger 1651 personnes, dont 645 passagers.

Un autre formidable paquebot de la Transat a été récemment mis en service, l'*Île de France*, et on attend pour bientôt le « super *Île de France* », c'est-à-dire le *Normandie* (voir N&H

hors-série n°23 qui lui est entièrement consacré). Tout cela ne fut pas simple en raison de la crise économique ; la compagnie faillit sombrer et il fallut que le Gouvernement mette la main au portefeuille pour la soutenir et lui permettre de continuer son programme de constructions. En effet, après un lendemain de guerre (celle de 1914-18) pendant lequel la flotte de la Transat s'étoffa et se modernisa, avec également la mise en service du *Paris*, l'élan fut brisé par la crise mondiale de 1929. Pourtant la concurrence est féroce, entre les Français, les Anglais, les Allemands, les Italiens et les Américains en particulier, pour drainer la clientèle très aisée. L'industrie maritime française est plongée dans de très graves difficultés. 49 navires (sur 92) de la Transat sont désarmés ; des lignes de charge déficitaires ont été supprimées ou remaniées. C'est pendant ces années qu'est lancé le *Champlain* (deux ans plus tard, en 1933,



## LA PREMIÈRE GUERRE DE L'OPIUM ET LE DÉVELOPPEMENT DE SHANGHAI, entre estuaire du Yangzi et baie de Hangzhou (I)

Gildas Borel

**La première guerre de l'opium (1839-1842) a concerné principalement deux régions de Chine : d'une part au Sud de la Chine, le delta de la rivière des Perles, d'autre part l'estuaire du Yangzi, (le Yang Tsé) des anciens atlas (1) et la baie de Hangzhou (ou Hangchow). Le premier théâtre d'opération cité tient à la présence de Guangzhou (Canton), port d'accès obligé pour les Européens. L'affrontement entre la Royal Navy et les flottes impériales des Qing a entraîné la fondation de la colonie britannique de Hong Kong, qui n'était jusqu'alors qu'une île peuplée de quelques centaines de pêcheurs et de pirates. Cette phase a été relatée dans un précédent numéro de Navires et Histoire. Le présent article s'intéresse davantage à la seconde zone d'intervention, au débouché du Yangzi, qui contrôle l'accès au vaste réseau de navigation intérieure chinoise...**

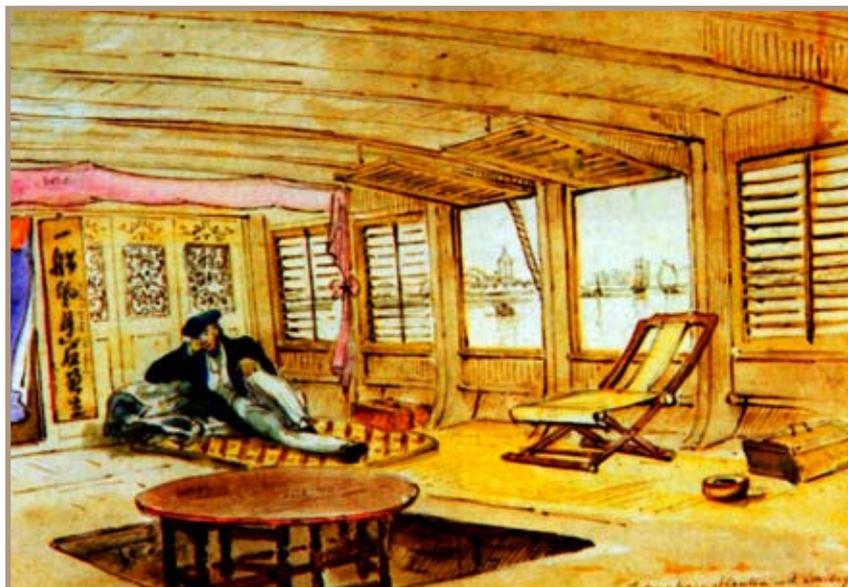
... Située entre la baie de Hangzhou et l'estuaire du grand fleuve chinois, Shanghai se trouve au cœur de cet espace hautement stratégique. On peut remarquer que ces deux régions, ouvertes au commerce international par cette première guerre de l'opium, constituent aujourd'hui les principaux complexes portuaires chinois. C'est de leurs rivages que partent les marchandises de l'actuel atelier du

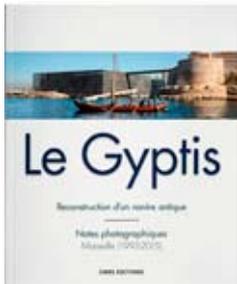
monde. Le delta de la rivière des Perles occupe ainsi la première place mondiale dans le domaine du conteneur tandis que la baie de Hangzhou se positionne au second rang dans ce secteur mais au tout premier en terme de trafic total. Les deux grands ports de cette dernière région sont au top du classement mondial, Ningbo situé au sud de la baie de Hangzhou ayant dépassé Shanghai en 2012. Avec respectivement 744 et 736 millions de tonnes, chacun des deux géants domine Singapour - le 3ème mondial dont le trafic atteint 538 millions de tonnes - et plus encore Rotterdam, le premier port européen et ses 441 millions de tonnes. Dans le secteur à haute valeur ajoutée du conteneur - Shanghai est par contre leader mondial devant Singapour et Hong Kong, avec 32,5 millions EVP (2) comparés aux 11,8 de Rotterdam. Elle est aussi la plus peuplée des métropoles chinoises et constitue un centre financier de premier rang. A la différence de Hong Kong, sa grande rivale en Chine, Shanghai ne doit pas son existence à la naissance de ce conflit. C'était déjà à l'époque une cité importante et un port très actif. Cependant, le traité de Nankin signé en 1842 et qui met fin à la première guerre de l'opium, est bien à l'origine de la fondation d'implantations occidentales particulières : les futures concessions étrangères qui contribueront fortement à son développement. Comme Hong Kong, Shanghai bénéficiera donc d'un cadre propice au développement des

1. L'orthographe utilisée dans cet article est essentiellement celle en vigueur aujourd'hui (pinyin) tandis que les anciens atlas français utilisaient la norme EFEO (Ecole Française d'Extrême Orient), qui est ici notamment utilisée pour Canton, qui reste en France mieux compris que Guangzhou. A cela vient s'ajouter les anciennes versions étrangères que l'on retrouve dans les sources britanniques. Merci à Roger FALIGOT pour ces explications.

2. EVP : Equivalent Vingt Pieds, mesure utilisée dans les statistiques de conteneurs (en anglais : TEU pour Twenty-foot Equivalent Unit).

**Peinture représentant Hugh Hamilston Lindsay dans sa cabine.**  
(DR)





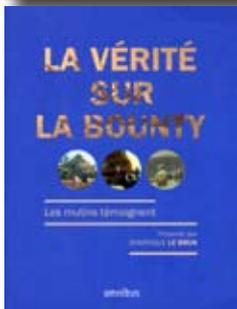
**Le Gyptis**  
**Reconstruction d'un navire antique**  
 ... Notes photographiques - Marseille 1993-2015  
 CNRS Editions 15 rue Malebranche  
 75 005 Paris  
 ISBN : 978-2-271-08704-1

Ce livre de 144 pages illustré de 155 photographies de Loïc Damelet, Christine Durand et Philippe Groscaux du centre Camille Jullian du laboratoire d'archéologie méditerranéenne d'Aix en Provence, saisies au jour le jour, forme le carnet de bord de la reconstruction d'un bateau grec archaïque du VI<sup>e</sup> siècle avant J.-C. baptisé pour l'occasion *Gyptis*. Il nous montre la découverte de l'épave en 1993 et toutes les étapes menant à sa (re)mise à l'eau en 2013 - **Prix public observé : 20 €**



**14-18 - La guerre maritime en Manche et en mer du Nord**  
 Patrick et Serge David  
 Les éditions du bout du monde  
 collection Légendes de mer  
 ISBN : 978-2-917854-15-0

Cet ouvrage de 78 pages est consacré aux événements en Manche et en mer du Nord au cours de la « Grande Guerre ». Il aborde la situation de notre Marine au début de la guerre avec ses retards technologiques, celle de la marine marchande avant de nous éclairer sur le blocus naval, la guerre sous-marine et sur d'autres points. Le texte, bien mis en valeur par la mise en page et la qualité du papier, est accompagné de 130 illustrations de qualité dont certaines nous ont néanmoins semblé un peu petites. - **Prix public observé : 20 €**



**La vérité sur la Bounty**  
 ... les mutins témoignent  
 Ouvrage présenté par Dominique Le Brun  
 Omnibus  
 ISBN : 978-2-258-11476-0

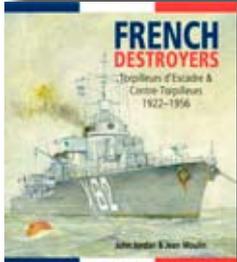
Ce livre de 628 pages nous offre les témoignages de six des personnes s'étant trouvées à bord de la célèbre *Bounty* le 28 avril 1789. Ces 6 témoignages différents et parfois contradictoires nous éclairent sur la mutinerie, la psychologie des acteurs et la suite des événements. Il peut se lire comme un roman d'aventure. - **Prix public observé : 19 €**



**L'empire des mers**  
 ... Atlas Historique de la France maritime  
 Cyrille P. Coutansais  
 Musée national de la Marine - CNRS Editions  
 ISBN : 978-2-271-08296-1

La France dispose du deuxième empire maritime mondial. Celui-ci a une histoire que se plaît à décrire ce très bel ouvrage de 336 pages dans un format « à l'italienne ». Elle commence sous Philippe Auguste, passe par les croisades, les rêves coloniaux et les politiques impériales pour déboucher sur notre modernité avec le choc de la conteneurisation. Ce très intéressant travail est accompagné d'une riche iconographie composée de 167 reproductions de tableaux, gravures, cartes et photos.

**Prix public observé : 25,90 €**



**French destroyers**  
 ... Torpilleurs d'Escadre & contre-torpilleurs 1922-1956  
 John Jordan et Jean Moulin  
 Seaforth Publishing  
 ISBN-978-1-84832-198-4

Cet ouvrage de 206 pages en langue anglaise est en quelque sorte un condensé des ouvrages références de Jean Moulin consacrés aux contre-torpilleurs et torpilleurs de la marine nationale entre 1922 et 1956. Il bénéficie d'une très riche iconographie de 417 illustrations avec des photos N&B souvent inédites, des reproductions en couleurs, des cartes, des planches didactiques et des profils au trait ; un très beau travail !

**Prix public observé : 57€ (ouvrage disponible auprès de LELA Presse)**

**Dictionnaire des corsaires et pirates**  
 Sous la direction Gilbert Buti  
 et Philippe Hrodej  
 CNRS Editions  
 ISBN ; 978-2-271-06808-8

Voici un ouvrage pour les amateurs d'histoire navale et plus particulièrement de corsaires, de pirates, de filibustiers, de boucaniers et autres barbaresques, de la Méditerranée aux Caraïbes, de la côte américaine aux falaises de Bretagne, du golfe d'Aden à l'Asie du Sud-Est. Grâce à ses près de 600 entrées et à l'érudition de ses auteurs, ce gros dictionnaire de 990 pages va se révéler un outil de recherche incontournable par sa précision pour presque tout savoir sur la guerre de course, les techniques d'abordage, sur le partage des prises, les canonnades et autres chasses au trésor. Ce travail monumental vaut incontestablement son pesant d'or. - **Prix public observé : 39 €**

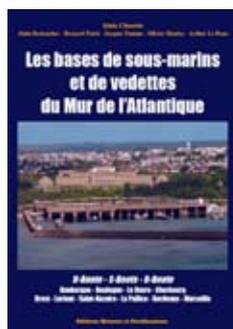
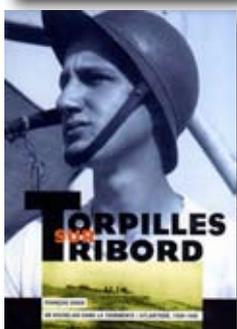
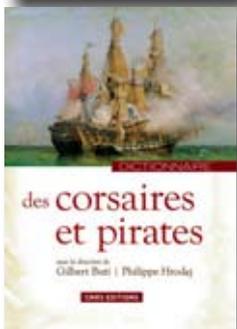
**Torpilles sur tribord**  
 ... un rochelais dans la tourmente/Atlantique 1939-1945

François Sidos  
 Résidence Bocage Parc  
 21, rue Croix Montoire  
 37 081 Tours Cedex

Dans cet ouvrage de 90 pages, François Sidos, engagé volontaire à l'âge de 16 ans, témoigne de sa guerre et de la « bataille de l'Atlantique ». Un cahier central de 30 illustrations vient compléter un texte très personnel sur la lecture des événements. **(Ouvrage disponible auprès de l'auteur)**

**Les bases de sous-marins et de vedettes du Mur de l'Atlantique**  
 Alain Chazette, Alain Destouches, Bernard Paich, Jacques Tomine, Olivier Mantey & Arthur Le Roux  
 Editions Histoire et Fortifications  
 11, place du Calvaire 44120 Vertou  
 Tel : 02.40.05.16.67  
[www.Histoire-Fortifications.com](http://www.Histoire-Fortifications.com)  
 ISBN : 9-782915-767476

Cet ouvrage collectif de 112 pages est consacré aux bases de *U-Boote*, *S-Boote* et *R-Boote* en France : à Dunkerque, Boulogne-sur-Mer, Le Havre, Cherbourg, Brest, Lorient, Saint-Nazaire, La Pallice, Bordeaux et Marseille. Il présente, excusez du peu, 451 plans et photos souvent inédites qui forment un reportage très complet montrant l'évolution du système des bases fortifiées allemandes au cours de la guerre. Ce travail des éditions Histoire et fortifications est un complément indispensable à nos hors-séries sur les *u-boote* de la Kriegsmarine... **Cet ouvrage est tiré à 300 exemplaires - Prix public observé : 30€**



# Les matelots de la révolution en 1789



Coiffé du bonnet phrygien et de sa cocarde tricolore, ce marin porte la tenue populaire rayée de bleu du moment avec sous celle-ci la chemise assortie. Le sabre reste celui du modèle de 1783.

Malgré  
Cet autre marin revêt une veste de drap gris ordinaire sous laquelle apparaît une chemise blanche à rayures bleues. Son baudrier de cuir noir supporte un sabre large de marine du modèle ancien de 1780 avec sa poignée de cuivre montrant une fusée courbe avec une garde ornée d'une ancre.