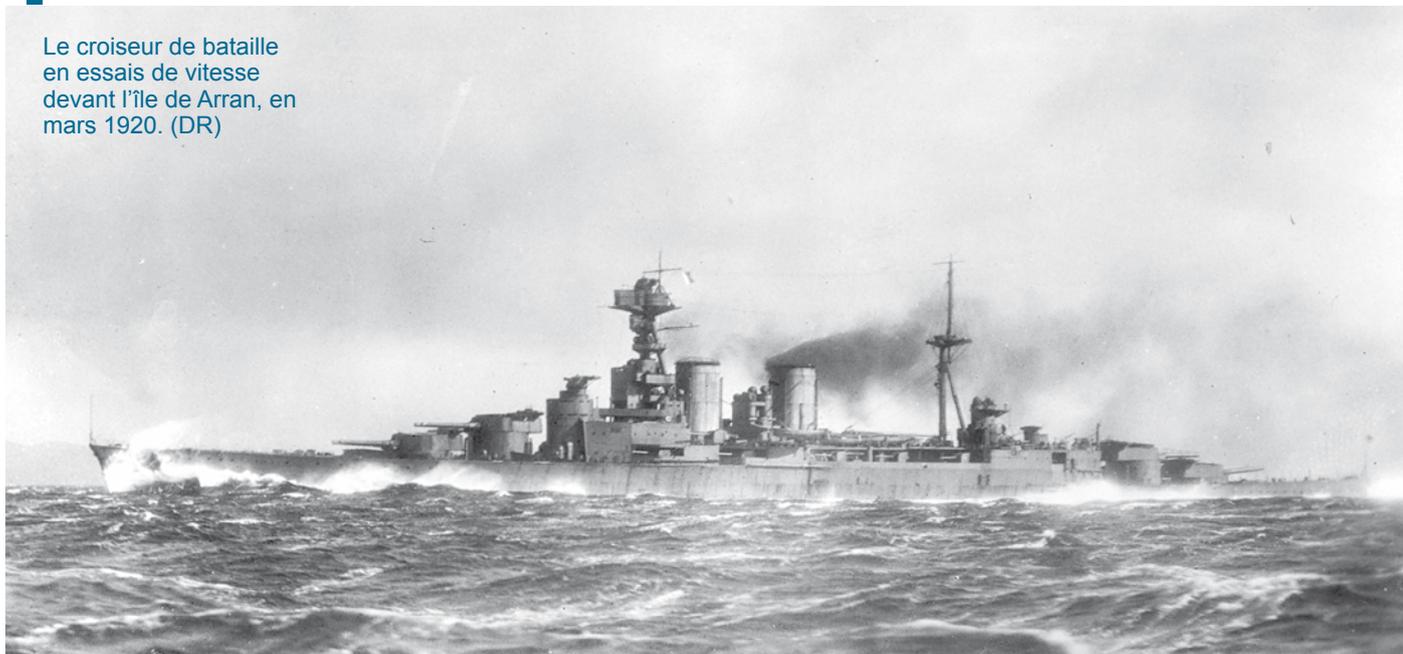


Le croiseur de bataille en essais de vitesse devant l'île de Arran, en mars 1920. (DR)



# LE DERNIER COMBAT DU HMS HOOD

Philippe Caresse

## L'ULTIME APPAREILLAGE

Les Orcades, le 21 mai 1941 au matin : le temps était brumeux et pluvieux sur la plus importante base navale de la Home Fleet. Scapa Flow abritait à cette date les cuirassés HMS *King George V*, HMS *Prince of Wales*, le croiseur de bataille HMS *Hood*, le porte-avions HMS *Victorious*, les croiseurs légers HMS *Galatea*, *Aurora*, *Kenya*, *Neptune* et 10 destroyers. Fin mars, début avril, des informations concernant une éventuelle sortie du plus imposant cuirassé de la Kriegsmarine arrivèrent sur le bureau de Tovey. Sans jamais avoir participé à une quelconque opération de guerre, le plus puissant navire de combat d'Hitler, le *Bismarck*, avait déjà la réputation d'être indestructible. Le Premier Ministre britannique, Winston Churchill, bien conscient du danger, avait écrit une note à l'intention du chef d'état-major des Forces Armées : "*La destruction du Bismarck et du Tirpitz par nos bombardiers, est la priorité à laquelle nous attachons le plus grand prix.*" A ce propos, les services de renseignement avaient signalé début mai que le fameux *Bismarck* (C.V Lindemann) se trouvait à l'entraînement dans l'est de la mer Baltique. Le 21 du même mois, l'attaché naval à Stockholm, le capitaine de vaisseau Henry Denham, avait fait parvenir un message précisant que des navires nazis avaient passé le Kattegat. De Brest, des résistants avaient signalé la préparation d'un mouillage pour un 35 000 tonnes. Une sortie du géant allemand ne pouvait pas tomber plus mal. Dans l'important port du Finistère se trouvaient déjà les croiseurs de bataille *Scharnhorst* et *Gneisenau*. Ils avaient détruit, en 59 jours de mer, dix neuf vapeurs qui représentaient 115 146 tonnes et ils étaient loin d'avoir la puissance de feu du *Bismarck*. Le convoi de troupes WS8B, qui devait se rendre au Moyen Orient, était sur le point de prendre le large et les U-Boot avaient détruit, en avril, 260 000 tonnes de navires marchands. Si le *Bismarck* appareillait,

il fallait le stopper au plus tôt. Il représentait une réelle menace pour la sécurité du trafic maritime approvisionnant la Grande-Bretagne.

Le 18 mai, Tovey avait ordonné au croiseur lourd HMS *Suffolk* (C.V Ellis) d'effectuer des patrouilles dans le détroit du Danemark. Il allait être rejoint sous peu par son similaire le HMS *Norfolk* (C.V Philips) qui portait la marque du contre-amiral Wake Walker. Dans le passage Islande/Féroé se tenaient les croiseurs légers HMS *Manchester* et HMS *Birmingham*. Bien entendu, des reconnaissances aériennes devaient également être effectuées au-dessus de la Norvège, dans le Kattegat et la Baltique. Bientôt, un nouveau câble avertit Tovey qu'une quinzaine de navires marchands accompagnaient le *Bismarck*. Ce dernier naviguait de concert avec le nouveau croiseur lourd *Prinz Eugen* (C.V Brinkmann). Quelles étaient alors les intentions de cette formation ? Elle pouvait préparer un débarquement en Islande ou aux Féroé, escorter simplement ces cargos, ou ces derniers étaient-ils destinés à ravitailler l'escadre lors d'un raid en Atlantique ? Ne pouvant répondre immédiatement à ces questions, Tovey attendait les résultats des reconnaissances aériennes. Toujours le 21 mai, à midi, deux *Spitfire* décollèrent d'un aérodrome situé dans le nord de l'Ecosse, à destination de fjords norvégiens. A 13h15, le lieutenant de vaisseau Michael Suckling avait survolé Bergen et s'apprêtait à rentrer à sa base lorsqu'il fit un dernier passage par le Grimstadfjord. A une altitude 25 000 pieds, il repéra le *Bismarck* au mouillage et, plus au nord, dans la baie de Kalvenes, le *Prinz Eugen*. Après avoir pris plusieurs clichés, il rentra à Wick et fit parvenir les photographies à la Home Fleet<sup>1</sup>. Immédiatement, un raid aérien fut déclenché au-dessus du Grimstadfjord avec six *Whitleys* du Squadron 612, dix *Hudsons* du Squadron 220 et deux du 269. Malheureusement, un plafond très bas ne permit pas de mettre la moindre bombe au but, d'autant que les navires avaient quitté la place,

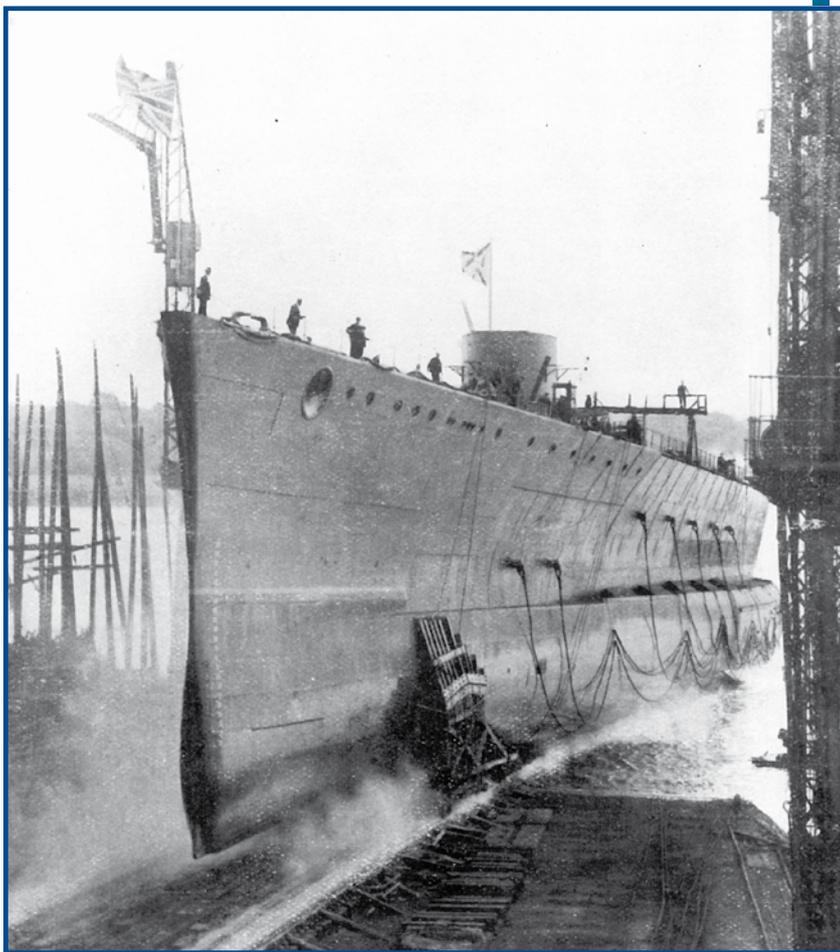


fait que les Britanniques ignoraient. Aux alentours de 21h00, Tovey prit la décision de faire prendre la mer aux *Hood* et *Prince of Wales* (C.V Leach), ainsi qu'à leur escorte, en direction de l'Islande. Il fit passer un message au croiseur dans ce sens qui put alors prendre les mesures d'appareillage. Ainsi, l'accès à l'Atlantique allait être interdit par la présence de navires puissants et rapides.

A cette époque, le *Hood* avait déjà un âge respectable, mais avait toujours une réputation d'invulnérabilité qui pouvait à première vue être justifiée. Il était commandé par le capitaine de vaisseau Ralph Kerr, qui avait pris son poste le 15 février 1941. Cet officier de 49 ans avait participé à la bataille du Jütland et commandé une flottille de destroyers, puis divers croiseurs légers. Sur la passerelle se trouvait également le vice-amiral Lancelot E. Holland qui avait 53 ans et avait passé une partie de la Première Guerre Mondiale comme instructeur d'artillerie à Portsmouth. En 1937, il atteignit le grade de vice-amiral et commandait la 2<sup>ème</sup> escadre de l'Atlantique, puis la 3<sup>ème</sup> escadre l'année suivante en ayant sa marque sur le HMS *Resolution*. Il participa à la bataille du Cap Spartivento en novembre 1940 et embarqua à bord du *Hood* le 12 mai. Holland était un homme ambitieux et désirait devenir sous peu premier lord de la Mer. Le destin allait en décider autrement.

A 23h56, les *Hood* et *Prince of Wales* prirent la direction du passage d'Hoxa, le croiseur de bataille était en tête. Les deux grands navires de guerre allaient être escortés par les destroyers HMS *Achates*, *Antelopes*, *Anthony*, *Echo*, *Electra* et *Icarus*. Ceux-ci étaient aux mouillages dans le Gutter Sound, ils embouquèrent le chenal de Switha et attendirent les navires de ligne à l'embouchure du Pentland Firth. Dans le large, le vent soufflait du nord et les destroyers souffrirent immédiatement de la mer formée. Sur la passerelle de l'*Electra*, un canonnière du nom de Cain rapportera plus tard : *"Puisque le Hood nous appuyait, nous étions persuadés que nous pourrions venir à bout de n'importe quoi. Il était impossible de le vaincre. L'idée que quelque chose risquait de lui arriver ne nous effleurait pas."* Le lendemain, des exercices de tirs furent menés à bien entre les deux navires. L'ambiance à bord était tendue car chaque marin appréhendait la future bataille à livrer, mais un danger mortel menaçait l'empire et le *Hood* était maintenant en haute mer. Il partait ainsi en opération pour mener à bien ce pour quoi il avait été conçu : un combat naval d'importance.

La future fierté de la Royal Navy a été construite au chantier John Brown de Clydebank, à Glasgow, d'après les plans de l'architecte naval Attwood. Il devait faire partie d'une classe de quatre croiseurs de bataille, destinés à répondre à la mise en chantier des croiseurs de bataille allemands de la classe "Mackensen". Les aléas de la guerre firent que seul le *Hood* sera achevé. La quille a été posée le 1<sup>er</sup> septembre 1916 et, treize jours plus tard, de profondes modifications furent effectuées sur les plans originaux, notamment au niveau de la protection des ponts et des tourelles. C'était le résultat de la bataille du Jütland, durant laquelle les Britanniques perdirent trois croiseurs de bataille par explosions internes. Le lancement eut lieu le 22 août 1918 et, suite aux travaux d'achèvement, il prit la mer pour essais le 9 janvier 1920. Le coût de construction fut estimé à £ 6 025 000. A cette époque, il était l'un des plus puissants navires de guerre au monde. Nous en rappelons ci-après les principales caractéristiques :



Le lancement du HMS *Hood*, à Glasgow, le 22 août 1918. (IWM)

HMS HOOD 1941	
Déplacement normal :	42 460 tonnes
Déplacement à pleine charge :	48 360 tonnes
Longueur :	262,30 mètres
Largeur :	28,90 mètres
Tirant d'eau AR :	10,10 mètres
<b>ARMEMENT</b>	
8 pièces de 381 mm en quatre tourelles doubles	
14 pièces de 102 mm en sept tourelles doubles	
3 pom-pom octuples de 40 mm	
5 lance-roquettes de 76,2 mm	
2 tubes lance-torpilles aériens de 533 mm	
<b>PROTECTION</b>	
Ceinture :	305 mm
Pont blindé :	100 mm max
Pont supérieur :	50 mm max
Tourelle de 380 mm :	face 380 mm – côté 280 mm – toit 130 mm
Blockhaus :	côté 280 mm – toit 230 mm
<b>MACHINES</b>	
24 chaudières Yarrow à petits tubes	
4 turbines Brown-Curtis	
4 hélices tripales de 4,50 mètres de diamètre.	
Puissance :	151 280 Ch
Vitesse :	32,1 nœuds – 29 nœuds en 1941
Autonomie :	8 900 milles à 14 nœuds
	5 332 milles à 20 nœuds.
Mazout :	4 615 tonnes
<b>DIVERS</b>	
Télémetre : 5 télémetres de 9,15 mètres de base	
3 télémetres de 4,57 mètres de base	
1 télémetre de 3,66 mètres de base	
1 télémetre de 2 mètres de base	
Radar : 1 type 284 & 1 type 279 AW	
Ancre : 3 de 19,20 tonnes et une de détroit de 6 tonnes	
Equipage : 94 officiers, 1 324 officiers-marinières, quartiers-maîtres et matelots.	



Profitant de sa liaison commerciale entre la Grande-Bretagne et les États-Unis, le paquebot *Queen Mary* emporte 159 lingots d'or. (DR)

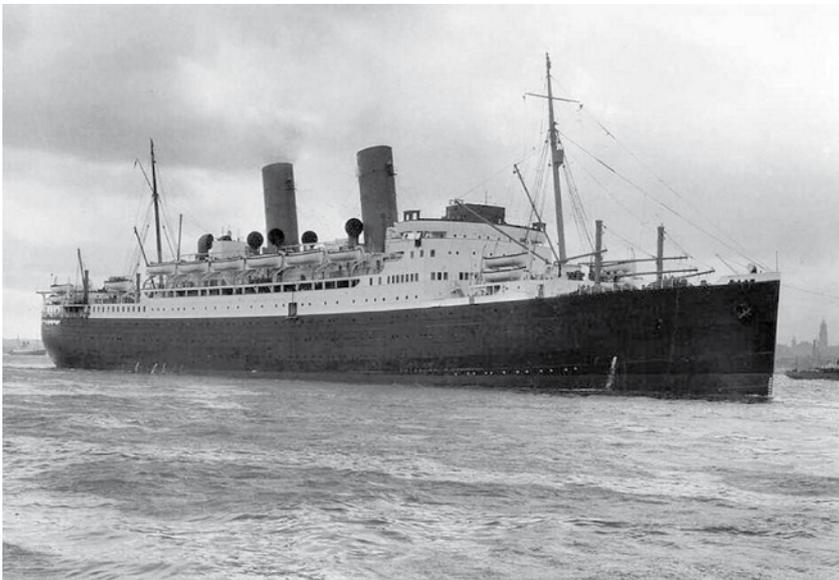
# 1939-1940 L'ÉVASION DE L'OR EUROPÉEN

fin par René Alloin

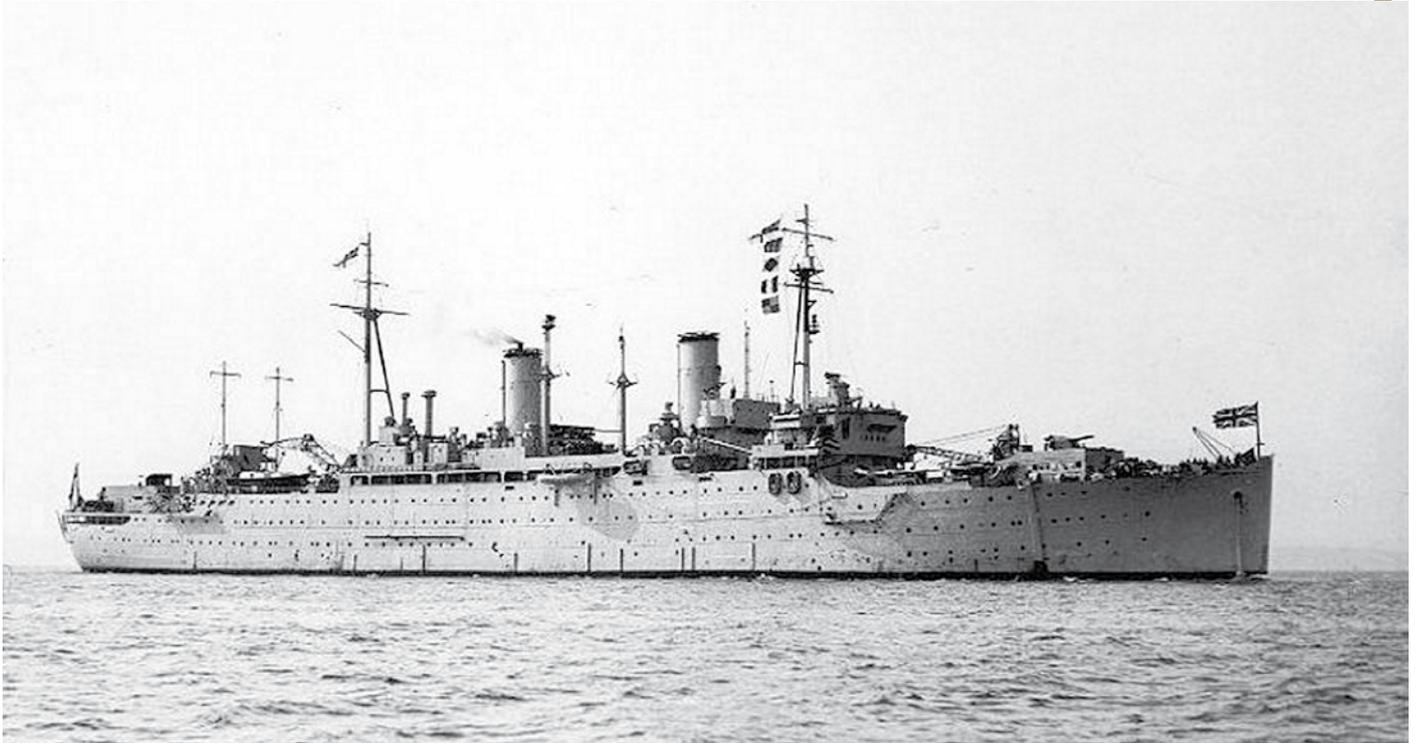
## L'OR BRITANNIQUE - 1

Un nouveau chargement de 983 lingots est transporté par le paquebot *Duchess of Richmond*. (DR)

L'Angleterre n'a pas attendu le début du conflit pour évacuer une partie de son or en direction du Canada. Dès avril 1938, les paquebots de la



Canadian Pacific Railways Co à Londres *Montcalm* et *Montclare*, ce dernier armé en croiseur auxiliaire, emportent chacun 965 lingots d'or d'une valeur de 2,5 millions de £ pour les acheminer vers la Banque du Canada à Ottawa. Le Directeur de la Banque of England, Montagu Norman, annonce à ses collègues canadiens que de l'or britannique leur sera expédié selon des voies détournées afin de ne pas créer l'alarme en Angleterre. Ainsi, en septembre 1938, le *Queen Mary*, au cours d'un voyage commercial ordinaire, emporte 159 lingots. En octobre, le mouvement s'accélère avec l'envoi de 1 100 lingots à bord du paquebot *Empress of Britain*, de la Canadian Pacific Railway Co et 1 070 lingots à bord du croiseur auxiliaire *Aurania* de la Cunard White Star Ltd à Londres. Tout cet or profite naturellement des liaisons commerciales entre la Grande-Bretagne et l'Amérique du Nord. Les expéditions se poursuivent au début de l'année 1939. Près de 9 millions de £ en or partent pour le Canada dans les soutes du paquebot *Duchess of Richmond* de la Canadian Pacific qui charge 983 lingots. Le paquebot *Andania* et le croiseur auxiliaire *HMS Ascania*, tous deux de la Cunard, emportent chacun 1 000 lingots. Peu après, le *HMS Montclare* effectue un autre voyage vers le Canada avec 1 006 lingots. D'autres navires transfèrent des lingots ce qui permet, début mai



1939, de voir la Banque du Canada stocker plus de 10 000 lingots (1) pour le compte de la Grande-Bretagne, soit environ 125 tonnes d'or.

## VISITE DU ROI ET DE LA REINE D'ANGLETERRE AU CANADA

Décidée depuis 1937, la visite du roi George VI et de la reine Elisabeth est programmée pour resserrer les liens entre le royaume britannique et le Canada. En sa qualité de chef de l'Empire et du Commonwealth, George VI semble tout indiqué pour se rendre au Canada où des signes de rupture avec la mère-patrie se font de plus en plus ressentir. L'occasion se présente début 1939 lorsque le président Roosevelt envoie une invitation au couple royal pour les recevoir à Washington et à New York. George VI pense que l'occasion sera bonne pour attirer l'attention du président américain sur les dangers de l'isolationnisme et de la neutralité. La visite est prévue pour mai-juin.

Le 29 mars 1939, Sir Frederick Phillips, haut fonctionnaire du Trésor, suggère à Sir Archibald Carter, secrétaire permanent auprès de l'Amirauté, de charger de l'or sur les navires qui accompagneront leurs majestés. Cette idée fait son chemin et le 12 avril, George Bolton, haut fonctionnaire de la Banque d'Angleterre donne son accord pour un transport réparti sur les trois navires qui doivent assurer l'escorte, le croiseur de bataille *HMS Repulse* et les croiseurs *HMS Glasgow* et *HMS Southampton*. Il est convenu que l'acheminement du précieux métal s'effectuera par la route plutôt que par chemin de fer, dans un but de discrétion. Lorsque la date du départ de George VI est connue, le 17 mai 1939, trois convois de véhicules échelonnés les 2, 3 et 4 mai sont programmés pour transporter l'or et les horaires de départ sont décalés de 8 heures à 10 heures afin que les camions ne parviennent pas tous en même temps au quai d'embarquement. Chaque convoi est accompagné de cinq policiers en civil et de cinq membres de la Bank of England. L'escorte importante prévue pour cette traversée de l'Atlantique se justifie par la présence au large de l'Espagne du cuirassé de poche allemand *Deutschland*, prêt à devenir opérationnel en cas

de déclenchement du conflit. Toutefois le roi estime que la Royal Navy ne doit pas, dans la situation de tension actuelle, se priver d'un croiseur de bataille. En conséquence, il propose que le *Repulse* assure une escorte jusqu'au milieu de l'Atlantique puis retourne en Angleterre. Cela signifie qu'il faut revoir toute l'organisation du chargement qui, au lieu de se répartir sur trois navires, ne sera plus stocké que sur les deux croiseurs. Il faut étudier la répartition du poids afin de ne pas occasionner une fatigue aux structures des bâtiments. Le capitaine de vaisseau Francis William Hugh Jeans, commandant du *Southampton*, signe un reçu pour 1 207 caisses et le capitaine de vaisseau Cyril George Bucknill Coltart, commandant du *Glasgow*, signe un reçu pour 1 000 caisses. Cela représente 15 millions de £ en or soit l'équivalent actuel de 4,5 milliards de dollars. Après un voyage sans histoire, le paquebot *Empress of Australia*, sur lequel ont pris place le roi et la reine, arrive à Québec. Au-delà du regard des curieux et des sympathisants,

Le paquebot *Montclare*, armé en croiseur auxiliaire, transporte 965 lingots d'or d'Angleterre au Canada. (DR)

1 - Les lingots anglais pèsent, en général, 27,5 pounds soit 12,4738 kg. Les caisses en bois, cerclées de métal, reçoivent quatre lingots mesurant 34 x 23 x 18 cm, ce qui constitue des colis d'environ 50 kilos.



Le roi George VI et la reine Elisabeth sur le paquebot *Empress of Australia*, lors de leur visite officielle au Canada et aux États-Unis en mai 1939. (IWM)



Le transport *USS General W.P. Richardson*, le jour de son arrivée à New York le 7 juin 1945. Avant même le lancement officiel de l'opération « Magic Carpet » en septembre, les Américains ont commencé à rapatrier leurs troupes présentes en Europe dès la fin du mois de mai 1945. La phase européenne de l'opération va se terminer en février 1946 mais se prolonger encore plusieurs mois dans le Pacifique. (USNA)

Ayant pour projet de vous proposer une série d'articles sur les opérations navales et aéronavales au cours de la Guerre de Corée, il nous a semblé intéressant de la faire précéder par un récit de liaison sur les événements en Chine et en Corée depuis la fin de la Guerre du Pacifique jusqu'aux prémices de l'offensive des forces de Pyongyang.

## De « l'Empire du soleil levant » au « Pays du matin calme » Septembre 1945, décembre 1949

Frédéric Stahl

Fin 1945, le monde veut croire à la paix. Au Japon, si la figure impériale est préservée, ce sont dorénavant les forces d'occupation américaines qui sont les véritables maîtres du pays jusqu'à la tenue d'élections. Il faudra en effet attendre la signature du traité de paix de San Francisco, le 8 septembre 1951, pour que le Japon retrouve lentement sa souveraineté. Dans ce contexte, le « proconsul » MacArthur est un Mikado doublé d'une image de vice-roi du Pacifique... Les Etats-Unis sont persuadés que les bombes nucléaires dont ils disposent repoussent la menace de conflits interétatiques, ce qui, pour l'US Navy, signifie le temps d'un sacré dégraissage. Ainsi, en 1946-1947, les trois quarts des porte-avions de combat vont être placés en réserve et les cuirassés seront tous désarmés à l'exception de l'*USS Missouri*. Presque tous les croiseurs légers et les croiseurs lourds les plus anciens vont être mis sous cocon. Les baies et estuaires des Etats-Unis vont devenir la demeure d'une *mothballed Fleet* imposante... Rien ne vient alors présager qu'un nouveau conflit germe du côté de la Corée, et pourtant !

### Fin 1945 en Chine et en Corée... McArthur, le nouveau Mikado

Après la reddition du Japon, officialisée le 2 septembre à bord du cuirassé *USS Missouri*, l'opération de rapatriement des troupes américaines, baptisée « Magic Carpet », qui mobilise une grande partie des navires de l'US Navy, est rondement menée (1). Quelques unités issues de divers groupes, regroupées au sein de la 7<sup>e</sup> Flotte de l'amiral Kinkaid,

sont néanmoins encore mobilisées pour mener l'opération « Blacklist Forty » en Corée, pays sous protectorat japonais dès 1905 puis purement et simplement annexé par le Mikado en 1910, et l'opération « Beleager » en Chine, pays où la seconde guerre mondiale a réellement débuté en 1937 (Encadré N°1).

1 – L'opération engage 648 navires parmi lesquels 16 cuirassés, 36 croiseurs, 19 porte-avions de combat, 57 porte-avions d'escorte et 99 destroyers. De nombreux LST vont être rapidement aménagés pour transférer les blessés et les malades sortis des camps de prisonniers comme les *LSTH-19, LSTH-23, LSTH-38, LSTH-39, LSTH-41, LSTH-42, LSTH-84, LSTH-117, LSTH-118, LSTH-121, LSTH-123, LSTH-205, LSTH-213, LSTH-222, LSTH-223, LSTH-242, LSTH-243, LSTH-247, LSTH-268, LSTH-276, LSTH-450, LSTH-464, LSTH-477, LSTH-482, LSTH-486, LSTH-488, LSTH-652, LSTH-731, LSTH-790, LSTH-871, LSTH-929, LSTH-930, LSTH-931, LSTH-949, LSTH-950, LSTH-951, LSTH-952, LSTH-1033*.

## I - La 7<sup>e</sup> flotte et les navires engagés dans les opérations en Chine et en Corée entre septembre et décembre 1945

Les informations sur cette période de l'immédiat après-guerre étant rares, nous avons dû reconstituer le dispositif formé pour mener ces deux opérations. Il aurait été (sous réserve) articulé et composé de la façon suivante :

### Task Force 70 (Special Group) de l'Amiral T.C. Kinkaid , le commandant de la 7<sup>e</sup> Flotte à bord du navire de commandement AGC-3 USS Rocky Mount...

#### La Task Force 71 (North China Force) du CA F.S. Low

- les porte-avions d'escorte CVE-29 USS Santee, CVE-57 USS Anzio, CVE-100 USS Bougainville, CVE-106 USS Block Island ;
- les croiseurs de bataille CB-1 USS Alaska, CB-2 USS Guam (qui porte la marque de l'amiral Low) jusqu'au 14 novembre ;
- les croiseurs lourds CA-38 USS San Francisco, CA-36 USS Minneapolis, CA-32 USS New Orleans, CA-37 USS Tuscaloosa qui vont être rejoints puis remplacés par les CA-73 USS Saint Paul et CA-135 USS Los Angeles ;
- les destroyers DD-346 USS Sicard, DD-441 USS Wilkes, DD-498 USS Philip, DD-507 USS Conway, DD-508 USS Cony, DD-510 USS Eaton, DD-562 USS Robinson, DD-582 USS Conner, DD-594 USS Hart, DD-595 USS Metcalf, DD-596 USS Shields, DD-597 USS Wiley, DD-638 USS Herndon, DD-652 USS Robinson, DD-748 USS Harry E. Hubbard, DD-754 Frank E. Evans, DD-755 USS John A. Bole, DD-830 USS Everett F. Larson, DD-850 USS Joseph P. Kennedy, DD-858 USS Fred T. Berry, DD-879 USS Leary ;
- les destroyers d'escorte DE-361 USS Walton, DE-326 USS Thomas J. Gary, DE-327 USS Brister, DE-328 USS Finch, DE-329 USS Kretchmer, DE-582 USS Metivier, DE-343 USS Abercrombie, DE-354 USS Kenneth M. Willett, DE-704 USS Cronin, DE-705 USS Frybarger, DE-708 USS Parle, DE-242 USS Tomich, DE-704 USS Cronin ;
- les dragueurs de mines AM-103 USS Oracle, AM-131 USS Zeal, AM-120 USS Sway, AM-110 USS Prevail, AM-235 USS Fixity, AM-242 USS Inaugural, AM-275 USS Pirate, AM-287 USS Refresh, AM-300 USS Serene, AM-383 USS Surfbird...

La dotation de cette Task Force est complétée par diverses petites unités comme des PCE, PC et autres...

#### La Task Force 72 (Fast Carrier Force) du CA A.C. Davis

... avec les porte-avions CV-36 USS Antetiam, CV-11 USS Intrepid, et CVL-28 USS Cabot puis CV-21 USS Boxer (qui va remplacer l'Intrepid à partir du 11 octobre) accompagnés par les destroyers DD-666 USS Black, DD-660 USS Bullard, DD-667 USS Chauncey, DD-479, USS Stevens, DD-874 USS Duncan...

#### La Task Force 73 (Yangtze Patrol Force) du CA C. Turner Joy

avec les croiseur légers CL-43 USS Nashville, CL-49 USS St Louis, les destroyers DD-466 USS Waller, DD-498 USS Philip, les LST-9, LST-41 et LST-49, les LSM-13, LSM-466, les LCS(L)-35, LCS(L)-60, LCS(L)-75, le LCI(G)-68, les LCI(L)-433, LCI(L)-434, LCI(L)-435, LCI(L)-436, LCI(L)-445, LCI(L)-446, LCI(L)-518, LCI(L)-519, LCI(L)-778, LCI(L)-777, LCI(L)-982, LCI(L)-1032, LCI(L)-1033 qui vont être rejoints par des LCI(L) de la TF-78, 6

dragueurs AM, 18 dragueurs côtiers dont les YMS-6, YMS-8, YMS-33, YMS-53, YMS-61, YMS-224, YMS-259, YMS-308, YMS-338, YMS-419, YMS-471... du bâtiment caserne APL-10 USS Casa Marina, d'un pétrolier AOG, deux navires hydrographiques dont l'AGS-19 USS Sheldrake, du transport rapide APD-77 USS Frament, de 6 PC dont PC-1134 et de 7 PGM dont PGM-3...



#### La Task Force 74 (South China Force) du CA E. Buckmaster

chargée du transport des soldats japonais et chinois d'une zone vers l'autre et dont la composition va être fluctuante avec : l'avisos (cutter) WHEC-35 USS Samuel D. Ingham, les transports AKA-67 USS Starr, AKA-76 USS Torrance AKA-79 USS Trousdale, AKA-102 USS Mellena, AKA-108 USS Rotania, les LST-17, LST-18, LST-26, LST-46, LST-458, LST-748, LST-945 et trois petits transports côtiers « FS »... En fait cette TF réduite va se limiter à la forme d'un convoi avant de fusionner avec la TF.78...

#### La Task Force 75 « Fleet air Wing One » du CA J.R. Perry

avec les bâtiments-bases d'hydravions AV-7 USS Currituck, AV-11 USS Norton Sound, AV-14 USS Kenneth Whiting, les ravitailleurs d'hydravions AVP-33 USS Barataria, AVP-38 USS Duxbury Bay, AVP-41 USS Greenwich Bay, AVP-49 USS Orca, AVP-50 USS Rehoboth, AVP-52 USS Shelikof et les appareils (hydravions et amphibies) des VPB-13, VPB-17, VPB-20, VPB-53, VPB-118, VPB-123, VPB-124, VPB-133, VH-1, VH-6 et VD-3. Elle a pour fonction de couvrir une grande zone de patrouille formant un large quadrilatère Jinsen, Shanghai, Okinawa, Indochine...

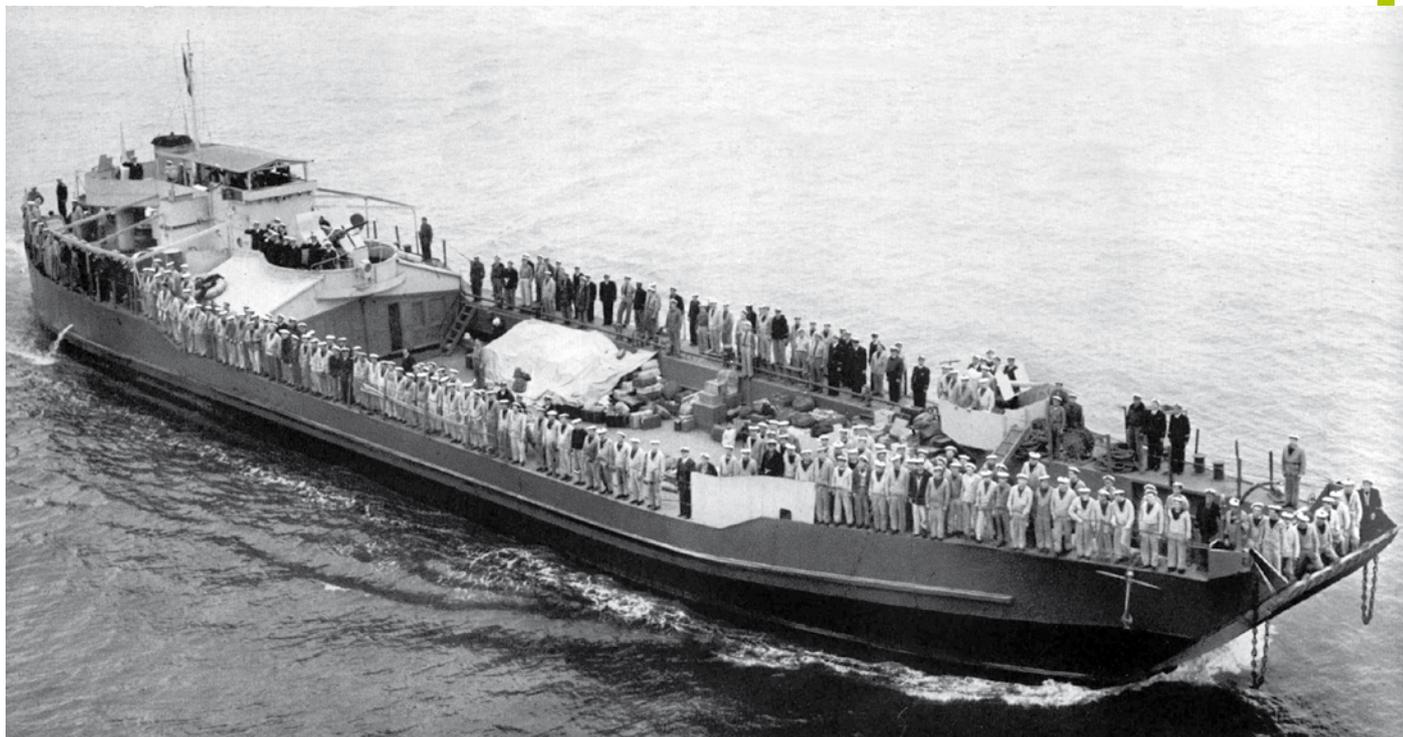
#### La Task Force 78 (Amphibious Force) du VA D.E. Barbey

qui regroupe les moyens amphibies, soit :

- les navires de commandement AGC-2 USS Blue Ridge, AGC-5 USS Catoclin AGC-9 USS Wastash, AGC-12 USS Estes ;
- les transports d'assaut (personnel) APA-10 USS Harry Lee, APA-19 (ex-AP-38) USS President Adams, APA-28 USS Charles Carroll, APA-38 USS Chilton, APA-48 USS Leon, APA-49 USS Ormsby, APA-68 USS Butte, APA-70 USS Carteret, APA-72 USS Clarendon, APA-75 USS Cortland, APA-78 USS Cullman, APA-82 USS Fergus (jusqu'au 30 septembre), APA-86 USS Geneva, APA-91 USS Adair, APA-99 USS Dade, APA-116 USS Hanover, APA-121 USS Hocking, APA-130 USS Attala, APA-131 USS Bandera, APA-140 USS Brookings, APA-145 USS Colbert, APA-146 USS Collingsworth, APA-204 USS Sarasota, APA-224 USS Rendall, APA-237 USS Bexar qui vont être rejoints ou remplacés par les APA-21 USS Crescent City, APA-33 USS Bayfield, APA-49 USS Ormsby, APA-51 USS Sheridan, APA-53 USS Warren, APA-65 USS Briscoe, APA-76 USS Crenshaw, APA-92, USS Alpine, APA-113 USS Sitka, APA-115 USS Hampton, APA-126 USS Arenac, APA-127 USS Attendale, APA-142 USS Clearfield, APA-144 USS Clinton, APA-150 USS Bergen, APA-157 USS Napa, APA-163 USS Eastland ;
- les transports d'assaut (matériel) AKA-10 USS Almaack, AKA-19 USS Thuban, AKA-32 USS Mellena, AKA-43 USS Sirena, AKA-54 USS Algol, AKA-56 USS Arneb, AKA-57 USS Capricornus, AKA-60 USS Leo, AKA-70 USS Tate, AKA-82 USS Venango, AKA-90 USS Whiteside, AKA-93 USS Yancey, AKA-98 USS Montague, AKA-104 USS Seminole, AKA-105 USS Skagit, AKA-106 USS Union qui recevront le renfort des cinq AKA de la TF 74 ;
- les transports de troupes, AP-54 USS Hermitage, AP-123 USS Admiral E.W.



Le destroyer d'escorte USS Willette à Shanghai en novembre 1945. Il est à couple d'un transport rapide APD et du destroyer DD-508 USS Cony. A l'arrière-plan le croiseur HMS Belfast (à gauche) et des destroyers britanniques (à droite) avec en particulier le D-46 HMS Tenacious. (DR)



## Les chalands LCT français en Indochine

### 1 - Les « Appian convoys »

Comment des chalands de construction anglaise ont pu se retrouver à partir de 1946 à l'autre bout du monde... ?

Un dossier établi par Jean-Yves Brouard et Jean Robert

Depuis la conférence Quadrant à Québec (août 1943), le Comité des chefs d'état-major anglo-américains avait fait entériner l'idée que la fin de la guerre contre le Japon devrait intervenir 18 mois après la capitulation de l'Allemagne et que les forces britanniques prendraient leur part dans l'assaut final (deuxième conférence de Québec, « Octagon », sept 1944). La lutte en Europe bénéficiant du premier degré d'urgence, tous les moyens de débarquement du théâtre Atlantique, et notamment britanniques, furent affectés en priorité à cette mission jusqu'à ce que la situation autorise un redéploiement. Conscient de la nécessité de devoir reprendre rapidement le leadership britannique sur les peuples du Commonwealth, le premier ministre W.S. Churchill dépêcha, dès que cela fut rendu possible, une importante force navale dans l'Océan Indien puis le Pacifique : la British Pacific Fleet (BPF). Etablie le 22 novembre 1944, elle devint la plus importante force navale jamais déployée par le Royaume-Uni. Le 9 février 1945, lors de la conférence « Argonaut » à Malte, la capitulation allemande était anticipée pour le 1er juillet 45. Désormais le compte à rebours était lancé...

Il avait été aussi entendu que la BPF participerait à l'assaut sur Okinawa, ce qu'elle fit. Puis, en novembre (1945), à la première phase de l'Opération « Downfall ». C'est sous ce nom de code que s'abritait l'invasion du Japon. Pour sa première partie, connue comme la phase « Olympic », qui devait se dérouler en novembre uniquement avec ses moyens de combat, l'U.S. Navy assurant seule les débarquements.

Pour la seconde phase prévue (« Coronet »), qui devait intervenir le 1<sup>er</sup> mars 1946, les forces britanniques devaient mettre à terre 3 divisions dans la baie de Tokyo, avec leurs propres moyens de débarquement, donc ceux de la Royal Navy. Dans cette perspective, facilitée par la fin proche

des combats en Europe, la BPF fut bientôt complétée par le renforcement considérable de la flotte de débarquement du S.E.A.C. (South East Asia Command), en cours de constitution dès octobre 1944, qui reçut le nom de force « W ». Avec l'arrivée progressive de tous types de bâtiments de débarquement (LST, LSI, LCI(L), LCT 3 et 4), etc., la force « W » devait être opérationnelle en avril 1945. Elle serait, d'après les plans, suivie des forces « X » disponibles pour octobre-décembre 1945 puis « Y » pour avril-juin 1946... Chacune correspondrait, alors, à l'enlèvement d'une division de combat.

Pour suivre l'évolution, il est intéressant de noter qu'au 1<sup>er</sup> janvier 1945, il n'y avait encore aucun LCT (de construction britannique, type 3 ou 4) présent. Un an plus tard, ils étaient une quarantaine de type 3 (7 avaient été perdus en cours d'acheminement) ou dérivés (LCT-R), et 119 du type 4. Si l'on tient compte du seul LCT perdu en Birmanie, ce seront 120 LCT 4 qui auront rejoint le Sud-Est Asiatique. L'acheminement, depuis les ports britanniques, de ces bâtiments fut laborieux car, étant jugés inaptes à affronter les fureurs de l'Atlantique ainsi



Un LCT inconnu quitte le bord du porte-avions *Arromanches*, d'où est prise la photo, le 21 février 1953, avec le personnel des flottilles débarquées (en attendant l'arrivée du *La Fayette*). Ce jour-là, les derniers avions ont été catapultés en direction de Cat Bi puis hommes et matériel des flottilles débarquent sur des chalands dont celui-ci qui pourrait être le LCT 9063.

On note l'encuvement exceptionnellement circulaire du canon de 40 mm. (Photo collection Robert Feuilly)

Sur le guindeau du LCT 1139 en baie d'Along, voici à droite le quartier-maître Petitembert, l'électricien surnommé « Fusible ». A gauche, un matelot canonier, dit « Le Boum », au nom oublié.

Il y avait une douzaine de membres d'équipage sur un LCT en Indochine, plus un boy (un jeune Vietnamien engagé au service du commandant).

La photo a été prise vers mars ou avril 1948, c'est-à-dire avant l'entrée de ce LCT en chantier, à l'arsenal de Saigon pour modification et installation du canon de 40 mm. (Photo Didier Vidal)

Le LCT 1156 vu le 15 janvier 1954, avec des soldats ne portant pas de tenue de combat. On lit sa nouvelle immatriculation Otan (9063) sur le toit de la passerelle – sans doute pour une identification depuis un avion. Et on note les larges extensions des ailerons de passerelle, la toile de tente tendue entre celle-ci et la cheminée, ainsi que la présence, à l'avant de ce LCT et de celui qui se trouve à couple à tribord, de deux mitrailleuses de 12.7 mm. (Photo ECPA)



que la mousson de l'océan Indien, les LCT durent être remorqués de bout en bout jusqu'à Bombay ou Ceylan. Ce seront les mystérieux « Appian Convoys » dont les « Flights », repérés par les lettres de l'alphabet (A, B, ... G...), permettront d'acheminer vers l'Extrême-Orient les bateaux de faible déplacement (LCI(L), LCT, LCG, LCT(R)). Le premier convoi (Flight A) se solda par une véritable catastrophe pour la 9th LCT flotilla en novembre 1944. Pris dans la tempête, la plupart de ses LCT (des type 3 remorqués par des cargos du convoi KMS 66) furent perdus peu après leur départ, le 19 novembre, sur les côtes mêmes de la Grande-Bretagne (cap Land's End) entraînant dans la mort 55 marins britanniques. Seuls 3 des 9 LCT remorqués qui avaient pris la mer, furent récupérés. Ces fortunes de mer avaient tragiquement mis en évidence les faiblesses du système consistant à faire traverser l'Atlantique à des bâtiments côtiers en période hivernale. Le premier effet fut la suspension de l'expérience. Les deux convois suivants, qui devaient acheminer les restes de la 9th et les 70th et 71th flotillas (KMS 67), quittèrent les ports sans remorque... ni LCT. Désormais, la mission sera dévolue aux remorqueurs et non plus aux cargos. Les « Appian Convoys » de LCT ne devaient reprendre que le 10 janvier 1945 (Flight « E »). A quelques rares reprises, en mars et avril 1945, afin d'accélérer le processus, la Royal Navy eut recours, pour la traversée de la zone la plus risquée, au transport par LSD à raison de 2 LCT

par voyage, entre les ports anglais et Gibraltar. Mais la Navy ne disposait que de 4 exemplaires de cette denrée rare. Le travail incombait donc, surtout, aux bâtiments spécialisés.

A l'issue d'un interminable périple de l'ordre de près de 70 jours et près de 8400 nautiques (Atlantique-Gibraltar-Méditerranée-Malte-Port-Saïd-Suez-mer Rouge-Aden-Bombay...) à petite vitesse (5 à 7 nœuds), un remorqueur tirant 2 LCT préalablement modifiés en prévision du transit, il fallait remettre le matériel en état opérationnel, compléter et former les équipages avant de pouvoir procéder aux entraînements au débarquement. Ces traversées ne furent pas exemptes d'incidents allant même jusqu'à la perte du bâtiment, comme ce fut le cas en mer Rouge où le LCT 492 chavira et fut déclaré « perte totale ».

La première participation opérationnelle de LCT 3 ou 4 n'eut lieu qu'en mai 1945 en Birmanie (Opération « Dracula » contre Rangoon) au cours de laquelle le LCT 1238 coula le 2, sur mine (à l'embouchure de l'Irrawaddy). Seule, une faible partie d'entre eux atteignit effectivement le stade opérationnel complet avant qu'en septembre 1945 la capitulation japonaise ne devienne effective. La fin de la guerre contre le Japon sonna aussi celle des « Appian Convoys », désormais rendus inutiles. Les LCT en route continuèrent cependant à arriver et s'entassèrent dans les ports. Certains d'entre eux furent utilisés pour réoccuper, une fois la capitulation signée, les territoires de l'Empire britannique occupés par les Japonais (Singapour, Hong-Kong, etc.) ainsi qu'une partie des Indes Néerlandaises. La guerre terminée, les autres, devenus inutiles, furent désarmés sur place assez rapidement, conséquence de la réduction drastique du personnel démobilisé ou rapatrié. Au 24 décembre 1945 on dénombrait la présence de 119 LCT type 4 dans l'Eastern Theatre dont 30 étaient, déjà, classés en excédent aux besoins (« surplus to requirement ») de même 13 LST(2) et 36 LCI(L). Si la solution concernant les deux derniers types de bâtiments en excédent (issus du « lend-lease ») était relativement simple (restitution au propriétaire, l'US Navy), ceux d'origine britannique devenus surplus commençaient à devenir encombrants dans tous les sens du terme. Dès lors, de « surplus to requirement » à « disposed of », il n'y avait plus qu'un pas d'autant plus urgent à franchir que le matériel désarmé, laissé sans surveillance rapprochée, soumis aux intempéries, se dégradait rapidement. D'ailleurs, en Grande-Bretagne même, dès novembre 1945, un grand nombre de LCT avaient commencé à être mis en vente.

## Le marché des LCT

La réoccupation des territoires provoqua l'éclosion de mouvements nationalistes dans tout le Sud-Est Asiatique entraînant la poursuite d'opérations militaires. Bien que limitées, elles contraignirent au maintien du SEAC durant l'année 1946. Si, dès le 13 mai, la responsabilité définitive de l'Indochine avait été transférée aux autorités françaises, il n'en alla pas de même aux Indes Néerlandaises où des conflits locaux et l'insécurité régnante empêchèrent le retrait des troupes indo-britanniques jusqu'à ce que la relève puisse être assurée par l'arrivée des 6 brigades hollandaises spécialement formées. Malgré l'allègement de la structure du commandement britannique (installé à Singapour depuis le 25 novembre 1945) et le départ de l'amiral Mountbatten (31 mai 1946), il fallut attendre le 30 novembre 1946 pour que



# Les brèves de janvier et février 2016

Frédéric Stahl

Le **vendredi 1<sup>er</sup> janvier**, en **Méditerranée**, l'hiver ralentit mais ne tarit pas le flot des migrants. 13 Algériens sont secourus par la vedette CP 812 de la *Guardia Costiera* qui les ramène à Sant'Antioco. 178 autres sont retrouvés par les garde-côtes grecs alors que 464 personnes arrivent sur Lesbos... En **Syrie**, deux *Mirage 2000D* français bombardent Raqqa, en **Irak**, deux autres Sinjar en appui des Peshmergas kurdes mais les avions du R 91 *Charles de Gaulle*, qui fait escale à Bahreïn, ne participent pas aux frappes. Il faut noter que le porte-avions français est attaché depuis le 29 décembre 2015 à un Task Group avec le CVN-75 *USS Harry S. Truman* dans le cadre de l'opération « **Inherent Resolve** » (OIR) lancée le 15 juin 2014 en Irak et le 22 septembre 2014 en Syrie... Il faut également rappeler que les navires de la mission « **Arromanches 2** » (TF 473 – Groupe Charles de Gaulle) sont : la frégate antiaérienne D 621 *Chevalier Paul*, la frégate ASM D 645 *La Motte-Picquet* qui va être relevée par la FREMM D 650 *Aquitaine* et retourner en Méditerranée, le destroyer D 36 *HMS Defender* qui va être affecté un peu plus tard à la protection du *Truman*, la frégate allemande F 213 *Augsburg*, la frégate belge F 930 *Leopold 1<sup>er</sup>* qui va quitter le dispositif le 3 janvier et être remplacée par la FREMM D 652 *Provence*, le groupe est complété par le pétrolier-ravitailleur A 630 *Marne* et un SNA... Le « Groupe Truman » est, de son

côté, formé du croiseur CG-58 *USS Anzio* et des destroyers DDG-61 *USS Ramage*, DDG-66 *USS Gonzalez*, DDG-84 *USS Bulkeley* et DDG-107 *USS Gravelly*... Pour mémoire, les premières frappes françaises de l'opération « **Chammal** » ont été effectuées le 19 septembre 2014 en Irak et le 27 septembre 2015 en Syrie...

Le **samedi 2 janvier**, en **Méditerranée**, 39 migrants sont secourus en mer par une unité garde-côtes grecque (dont 1 décédé) alors que 1 093 arrivent sur Lesbos... En **Arabie Saoudite**, le royaume procède à 47 exécutions dont celle du cheikh chiite Nimr al-Nimr... En **Inde**, un commando du *Jaish-e-Mohammed* attaque la base aérienne de Pathankot au Pendjab... Au **Yémen**, ce jour marque la fin d'un cessez-le-feu qui n'a, en fait, jamais été effectif alors que les combats ont déjà fait plus de 35 799 morts depuis le samedi 13 septembre 2014...

Le **dimanche 3 janvier**, en **Méditerranée**, 57 migrants sont sauvés par des bateaux de pêche turcs et 1 428 arrivent sur Lesbos... Le croiseur lance-missiles russe N°011 *Varyag* de la « Flotte du Pacifique », qui a franchi le canal de Suez, entre en Méditerranée pour remplacer le N°121 *Moskva*... En **Iran**, en réponse à l'exécution du cheikh Nimr al-Nimr,

Depuis le 13 juillet 2015, les îles grecques du Dodécanèse ont remplacé l'Italie comme principal portail d'accès des migrants dans l'UE. C'est, en fait, à partir du mois d'avril 2015 que les îles de Lesbos, Chios, Samos, Leros, Kalimnos, Kos vont commencer à recevoir des demandeurs d'asile en grand nombre... Le lancement de l'opération « **EUNAVFOR MED** », le 22 juin, et des négociations plus ou moins secrètes avec les milices libyennes, vont accentuer cette véritable inversion qui va être renforcée par l'entrée en guerre de la Turquie à partir du 23 juillet, puis l'engagement direct de la Russie dans le conflit syrien en août, avec les premières frappes effectuées le 30 septembre puis les bombardements massifs à partir du 17 novembre (opération « **Vengeance** ») en réponse à l'attentat contre un airbus russe au-dessus du Sinaï égyptien.

La frégate de 3 100 t N°745 *Admiral Grigorovich* (type « Krivak V ») devrait prochainement aller renforcer les effectifs de la « Flotte de la mer Noire ». Cette dernière est devenue prioritaire en matière d'équipement pour défendre les intérêts russes en Méditerranée, en particulier la base navale de Tartous (Tartus) et le dispositif aéroterrestre déployé à partir de Lattaquié. (DR)



des manifestants incendient l'ambassade d'Arabie Saoudite à Téhéran et attaquent le consulat de Machhad... Quelques heures plus tard Riyad va annoncer la rupture des relations diplomatiques avec l'Iran... En **Afghanistan**, où la guerre continue et s'amplifie (elle a fait 16 952 morts en 2015), un hélicoptère Mi-17 gouvernemental est abattu dans la province de Logar au sud de Kaboul...

Le **lundi 4 janvier**, en **Méditerranée**, les garde-côtes turcs (Sahil Güvenlik) retrouvent 57 migrants sur un îlot alors que

1 027 migrants arrivent sur Lesbos et plusieurs centaines d'autres sur Chios, Samos, Kos, Leros et sur les autres petites îles du sud du Dodécanèse... En **Chine**, la frégate type « 054A » N°532 *Jingzhou* entre en service au sein de la « Flotte de l'Est »... L'**Arabie Saoudite** décide d'interrompre ses liaisons aériennes avec l'Iran alors que Bahreïn, les Emirats Arabes Unis et le Soudan rompent leurs relations diplomatiques avec Téhéran... En **Libye**, des unités de l'EI attaquent deux sites pétroliers près d'Al-Sedra et de Ras Lanouf... Un avion Mig 23 ML (n°6472) s'écrase à Abou Hadi, au sud-ouest de Benghazi, officiellement suite à des problèmes techniques... En **Syrie**, des *Rafale* français équipés de missiles SCALP détruisent une petite usine d'armement à l'Est d'Alep... Le porte-avions R 91 *Charles de Gaulle* reprend la mer. Il quitte Bahreïn où il a fait escale depuis le 31 décembre...



Le nouveau brise-glace chinois de 4 860 t *Haibing 722*. Long de 103,10 m, il est le premier d'une série (type 272) destinée à remplacer à terme les trois unités type « 071 » classe « Yanha » (*Haibing 721* placé en réserve, *Haibing 722* premier du nom, désarmé en 2013 et *Haibing 519* plus récent et toujours en service). Il faut noter que l'Institut de recherche polaire chinois aligne de son côté un gros brise-glace de 21 025 tonnes, le *Xue Long*, et s'appête à en recevoir un autre d'un modèle différent en 2016. (DR)

Le LST N°127 *Minsk* est le premier navire « moscovite » à franchir les détroits turcs pour rejoindre la Syrie en 2016. Après un mois de décembre 2015 très chargé avec 32 passages de navires russes, le mois de janvier 2016 sera un peu plus calme avec seulement 16 mouvements observés, le rythme reprenant de la vigueur en février avec 27 passages. (DR)

