

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

Nicole d'Oresme

### Au sujet du Jean Bart

Fidèle lecteur de votre revue « Navires & Histoire », je tenais à vous dire que j'avais particulièrement apprécié l'article intitulé « Quand les américains attaquaient le Jean-Bart ». En effet, cet article consacré au débarquement des Américains en Afrique du Nord en novembre 42 et à la réaction de la marine nationale, a ravivé au sein de notre famille le fier souvenir de notre grand-père maternel qui est au cœur même de ce récit : l'officier des équipages de 1ère classe canonnier Claude PELLEN. Il commandait, à tout juste quarante ans, la tourelle de quatre canons de 380 mm n°1 du Jean-Bart, la seule opérationnelle, qui a poursuivi la résistance pendant trois jours malgré les coups au but. Son action courageuse et son sens du devoir ont été soulignés par une citation à l'ordre de l'armée de mer, remise en janvier 43 : « a magnifiquement commandé la tourelle de 380 du Jean Bart pendant les combats des 8, 9 et 10 novembre 1942. Un projectile ayant immobilisé sa tourelle, a su galvaniser son personnel par son courage et son entrain. A repris le feu, par la suite, sur un croiseur ennemi, l'obligeant à se replier ». Votre excellent article nous a permis de comprendre ce qu'il y avait derrière ces quelques lignes, et notamment que ce croiseur était l'Agusta, navire amiral sur lequel se trouvait le contre-amiral Hewitt et le général Patton ! Douchés par la dernière salve, ils furent contraints au repli. Présent à Mers El Kébir en 1940, notre grand-père sortait une fois de plus vivant de cette nouvelle confrontation « contre-nature », alors que 22 marins du Jean-Bart y laissèrent leur vie.

M. Benoît Tuvée

Merci pour ce courrier et les documents que nous avons plaisir à publier.

La rédaction



### Au sujet de quelques sous-marins

Je me permets de vous écrire pour pouvoir identifier ces sous-marins visibles à Toulon ces derniers temps, dont les photos sont jointes à ce mail et que je vous autorise à publier si vous y trouvez un intérêt. Dans les brèves du n°95 vous faites part de l'escale à Brest du sous-marin USS Missouri le 25 janvier 2016. Par contre 21 janvier 2016, parlait de Toulon un sous-marin US, « Los Angeles class. » Peut-être le même, que celui se trouvant à Toulon le 9 octobre 2015 dont je ne trouve trace de l'un comme de l'autre, que ce soit dans la presse spécialisée ou dans la presse locale. Serait-il possible d'avoir plus de détails, au moins le nom. Je joins 2 photos du 21 janvier et une du 9 octobre 2015. Je profite de ce mail, pour voir si vous pouvez commenter 2 autres photos prises à Toulon ce 28 janvier 2016. Je pense que c'est l'Agosta utilisé à Toulon pour des tests. Continuez comme ça, et surtout les brèves, ça peut permettre des fois de voir un peu plus clair. Cordialement.

Bernard Lambreck (marin et fidèle lecteur de Belgique).

Le sous-marin en escale le 21 Janvier 2016 devrait être le SSN-765 USS Montpellier qui effectue une escale avant de retourner à Norfolk où il arrivera le 5 février... L'autre sous-marin pourrait être le SSN-719 USS Providence mais, dans ce cas, la photo n'a pas été prise le 9 octobre 2015 (9/10) mais un mois plus tôt le 10 septembre (10/9) alors que le sous-marin vient de participer à l'exercice « Dynamic Manta 2015 » en mer Ionienne. Il va reprendre la mer pour rejoindre New London aux USA le 9 octobre après une courte escale à Ceuta en Espagne. Si ce n'est pas le cas, peut-être un lecteur pourra-t-il nous apporter une autre réponse... Pour les photos prises le 28 janvier 2016, vous avez raison, il s'agit bien du sous-marin déclassé Q 259 Agosta qui est utilisé pour des « essais de choc » dont il porte d'ailleurs les traces à l'arrière. Ceux-ci devaient être effectués entre le 22 et le 30 janvier dans la rade de Toulon à la hauteur de la pointe du Cannier mais ont probablement été arrêtés le 28...

La rédaction

### Au sujet des porte-hélicoptères de l'US Navy

J'ai lu et relu et très apprécié votre dernier travail sur les navires amphibies US, paru dans le N° HS 26 de Navires et Histoire. Bravo et merci, vraiment. Sans mauvais esprit, mais toujours dans l'idée (modeste de ma part) de participer, je n'arrive pas à m'expliquer pourquoi vous commencez par « LPH ne signifie nullement Landing... », le L désignant les navires amphibies... Soit je n'ai pas compris, soit la phrase serait mal écrite (ce dont je doute, soit... partout on trouve que le L veut dire landing). Les LST de WWII, sur le site officiel US du LPH 3 Okinawa : Landing Platform Helicopter... Je cherche une explication... Merci de bien vouloir...

Je passe sur la page 5 où l'on lit deux fois qu'il n'y a de catapulte ni de brins d'arrêt... Je passe sur la page 9 où l'on peut lire deux fois qu'il n'y a qu'une ligne d'arbre et une seule hélice... C'est dommage. Page 31 on trouve vitesse maxi : 20 et 22 nœuds ? Cela doit dépendre du vent (?). Page 40, il aurait fallu écrire « pompe » à la place de « compresseurs » et non dire que l'opération de vidange des ballasts prend environ 3/4 d'heure si mes calculs (de tête) sont bons... Page 57, êtes-vous certain que le LVTP7 est équipé d'une rampe ou d'une porte selon la version ? A mon avis, ils sont tous équipés d'une rampe qui possède une porte. Celle-ci n'est utilisée si la rampe ne peut être manœuvrée. On trouve pareil sur les M2-M3 Bradley et les VBCL français.

Page 58, concernant la mise à l'eau du Wasp. Etes-vous certain que le bateau est mis à l'eau à partir du dock, par un système de transfert par rail ? J'ai un doute. Ce transfert par rail n'est-il pas utilisé plutôt lors du transfert entre le lieu de construction et le dock (sec). Ensuite, une fois la mise à l'eau décidée, le dock est ballasté et le bateau retrouve « naturellement » en état de flottabilité ?

Je n'ai pas trouvé la signification du V de VMM concernant les Osprey. Si vous avez une info... Page 81, le L-CAT (ou le L veut dire Landing) est surtout appelé EDAR...

Page 91, l'insigne dessiné par l'équipage est le logo de la lutte anti SIDA et non du cancer... Remarque plus générale, quand l'équipage est aligné sur le pont ou les ponts, on dit que l'équipage est « au poste de bande » (tribord ou bâbord)... Page 98, l'hôpital est une fois agrandi (dessin), une fois sa capacité hospitalière est réduite... C'est possible, mais mérite une petite explication... Tout cela n'est que détail, mais ça perturbe la lecture. En tous cas et avant tout, bravo et merci pour ce très beau travail.

Anecdote. Marin à Toulon (en école à St Mandrier), il me semble y avoir vu le Tarawa. C'était vers 1981 (je me trompe ?). En tous cas, je faisais renfort de la PM dans les bus entre la porte principale et le Tarawa pour y accompagner

## Belem

... Témoin d'hier, acteur d'aujourd'hui

Daniel Gilles

Photographies de Benjamin Decoin

Editions du Chêne - Hachette Livre

58 rue JeanBleuzen - 92178 Vanves Cedex

www.editionsduchene.fr

ISBN : 978-2-81231-332-5

Ce petit ouvrage de 96 pages, format à l'italienne, est en fait essentiellement un album de 65 photos, quasiment toutes en couleurs. Il s'adresse avant tout aux amoureux du *Belem* et des voiliers en général...

Prix public observé : 14,90 €

## Les opérations navales de la Guerre de Cent ans

Collection «Batailles Navales oubliées»

Guy Le Moing

ISBN-978-2-912994-58-6

Plus nous remontons dans le temps et plus les informations sur la guerre sur mer se font rares et pourtant, le récit sur les opérations navales de la guerre de Cent ans est un sujet, tout aussi passionnant que la «bataille de l'Atlantique», les combats de cuirassés ou les opérations aéronavales de la guerre du Pacifique. Guy le Moing a le talent de nous faire revivre ces événements oubliés. Cet ouvrage de 166 pages est illustré par quelques cartes...

Prix public observé : 25 €

## Sous-marins et Submersibles

Maxime Laubeuf

Préface de l'amiral Jean-Louis Vichot

Decooperman

ISBN : 978-2-36965-057-7

Ce petit livre de 146 pages est grand par son contenu. Qui donc, mieux que Maxime Laubeuf, un des pères de la sous-marine, peut nous parler de la naissance des sous-marins et des submersibles, et de la genèse de l'arme sous-marine ? Cet ouvrage publié initialement en 1918 offre 44 illustrations (profils au trait, coupes, photos). Le texte, facile et agréable à lire, forme un outil didactique incontournable que nous recommandons fortement à nos lecteurs... Prix public observé : 15 €

## L'Hermione

La Fayette, Latouche-Téville, deux hommes, une frégate au service de l'indépendance américaine

Patrick Villiers avec la participation de Jean-Claude Lemineur

Collection archéologie navale française - Référence HERHF A.N.C.R.E. 130 avenue de Gairaut - Allée des citronniers «Casa Solea» 06 100 Nice

Tél : 04.93.81.94.92 - WWW.ancre.fr

ISBN : 978-2-903179-85-4

Cet ouvrage de qualité au format 23x31 tombe à pic après la croisière de la reproduction de la frégate *Hermione* jusqu'à la terre nord américaine. En dehors d'un texte très riche et très documenté de Patrick Villiers qui nous montre dans quel contexte l'*Hermione* a œuvré, les 216

pages offrent 212 reproductions de courriers, documents d'époque, reproductions de tableaux grand format, gravures, planches d'uniformes, cartes et dessins. En annexe : le «rôle d'équipage de l'*Hermione*», le «Mémoire pour servir au sieur La Touche, lieutenant» et l'«Instruction de Vergennes à La Fayette»... Prix public observé : 59 €

## Des plongeurs et des ombres la quête insensée d'un sous-marin oublié

Robert Kurson

Marines Editions

ISBN : 978-2-35743-122-5

Ce livre de 320 pages retrace l'aventure de John Chatterton et Richie Kolher, deux plongeurs et leur découverte de l'épave du sous-marin *U.869* au large du New Jersey. La particularité de cette histoire c'est que le submersible retrouvé par 70 m de fond n'aurait jamais dû se retrouver là où il l'a été et que l'*U.869* se serait probablement auto-torpillé. Ce récit sur la plongée extrême se lit comme un roman. Le seul reproche est l'absence de cartes, de schémas à l'exception d'un très beau dessin à l'encre de Dan Crowell, voire d'un cahier de photos... Prix public observé : 22 €

## L'odyssée du Komet

Corsaire du III<sup>e</sup> Reich

Olivier Pigoreau

Histoire & Collection

ISBN : 978-2-35250-433-7

Le croiseur auxiliaire (Hilfskreuzer) HSK7 (Schiff 45) *Komet* (ex-navire marchand *Ems*) va effectuer une longue croisière de 516 jours du 3 juillet 1940 au 31 octobre 1941. Il va ainsi rejoindre le Pacifique par la route du Nord grâce à l'aide de brise-glaces soviétiques, l'Allemagne n'étant pas encore en guerre avec l'URSS, et prendre, tour à tour l'identité du cargo japonais *Tokyo Maru*, du russe *Denev* et du portugais *Sao Thomé*. Au cours de ce déploiement, il va couler 8 navires marchands. Le récit de ce long périple est bâti autour d'un remarquable et très complet reportage photographique réalisé par un des membres de l'équipage. Le croiseur sera finalement coulé le 14 octobre 1942 au début d'une seconde croisière qui n'est malheureusement que très succinctement abordée en fin d'ouvrage... Cet ouvrage très intéressant de 176 pages est agrémenté de 211 illustrations dont 200 photos N&B...

Prix public observé : 29,95 €

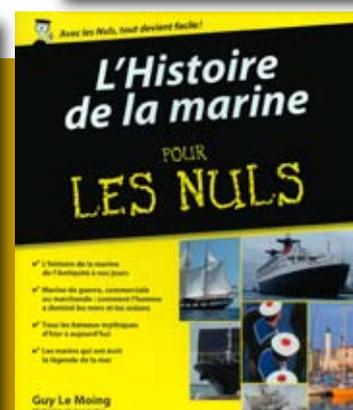
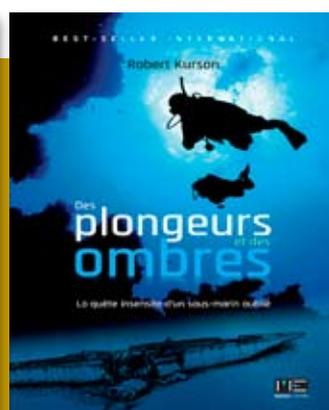
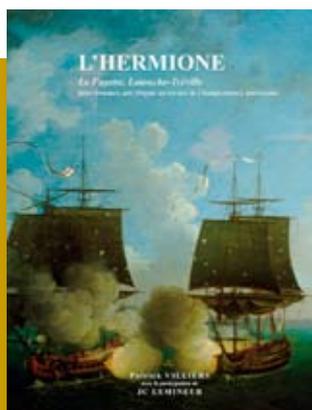
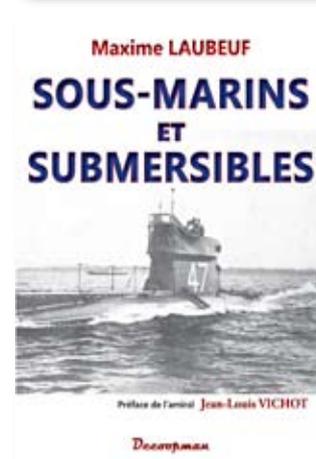
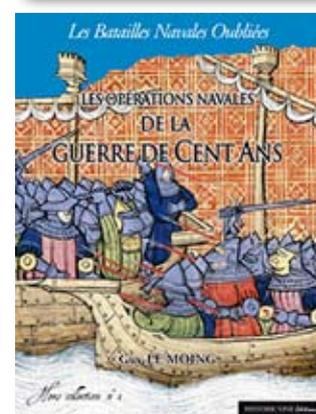
## L'histoire de la marine pour les nuls

Guy Le Moing

First & Editions

ISBN : 978-2-75407-733-0

La collection « pour les nuls » de First & Editions s'intéresse à la marine, et l'idée n'est pas nulle. De très nombreuses entrées et plusieurs annexes dont un glossaire des termes maritimes, nous permettent de naviguer avec intelligence au milieu d'un monde si riche et si complexe. Cet ouvrage de 530 pages rédigé avec talent par Guy Le Moing est donc non seulement destiné aux nuls, mais également aux « pas si nuls que ça »... Prix public observé : 22,95 €





# LES PORTE-AVIONS

## IJN *SHOKAKU* ET *ZUIKAKU*

# 翔鶴 瑞鶴

Philippe Caresse

Une maquette du *Shōkaku* de grande qualité au musée Yamato de Kure. Ce modèle nous permet de remarquer de nombreux détails du bâtiment. (Photo Ph. Caresse)

**A la fin de la Première Guerre Mondiale, les expériences faites par les Britanniques sur des navires traditionnels, transformés avec plus ou moins de succès en porte-avions, influencèrent grandement les idées de la Marine japonaise concernant ce type de bâtiment...**

... Déjà, peu avant le conflit, un ancien cargo russe, capturé en janvier 1905, fut transformé en transport d'aviation baptisé *Wakamiya*. Le 5 septembre 1914, ses appareils, des hydravions *Farman MF11*, menèrent à bien le premier raid aéronaval de l'histoire contre la base allemande de Tsingtao.

Du 22 décembre 1917 au 26 mars 1918, eut lieu la 40<sup>ème</sup> Diète durant laquelle l'empereur approuva la construction de 86 navires de guerre en tous genres. Six pétroliers d'escadre devaient être mis en chantier et cinq le furent effectivement. Le sixième allait devenir le premier porte-avions construit en tant que tel : le *Hōshō*. Les influences britanniques étaient incontestables car le «navire spécial n°7», l'appellation porte-avions n'existait pas encore, était clairement inspiré de l'*HMS Campania*. Le *Hōshō* avait un déplacement de 9 494 tonnes, une vitesse de 25 nœuds et embarquait 26 appareils. En 1922, le programme de construction «8-8» fut arrêté et la construction des croiseurs de bataille prévue fut suspendue. Deux bâtiments allaient cependant entrer en service comme porte-avions en 1927 et 1928. Les

*Akagi* et *Kaga* étaient beaucoup plus imposants, avec plus de 33 000 tonnes de déplacement et 90 avions embarqués. Le Japon marquait ainsi le pas, en innovant avec la Grande Bretagne et les États-Unis, ce qui allait supplanter le cuirassé au sein des flottes de combat ; les fameux «ponts plats».

Le programme naval de 1927 voyait la réalisation d'un navire plus léger, de 9 990 tonnes et accueillant 37 appareils. Le *Ryūjō* entra en service en 1933 et fut suivi deux ans plus tard par le *Sōryū*, qui allait devenir le modèle étalon des porte-avions nippons. Le *Sōryū* pouvait assurer une vitesse de 34,5 nœuds et mettre en œuvre 63 appareils. Il pouvait ainsi être intégré à une escadre moderne et assurer l'éclairage et la protection de la flotte. L'*Hiryū* suivra en 1939, il était une légère modification de son prédécesseur.

Suite au traité de Washington et de la conférence de Londres, les Japonais réalisèrent qu'ils ne pourraient pas rivaliser avec les anglo-américains au sujet du nombre de navires de ligne à mettre en service. Ils s'attachèrent donc à réaliser les plus imposants cuirassés jamais construits, les *Yamato*

et *Musashi*. Afin d'accompagner au sein d'une escadre ces navires géants, des porte-avions performants devaient être mis en chantier. Le 3<sup>ème</sup> programme naval supplémentaire de 1937 allait autoriser la construction des *Shōkaku* et *Zuikaku*. Avec la fin des restrictions du traité de Washington en décembre 1936, la marine japonaise allait pouvoir travailler sur des bâtiments ayant moins de limitations techniques et ainsi posséder les deux porte-avions les plus réussis de la Marine Impériale.

## CARACTERISTIQUES

L'IJN *Shōkaku* 翔鶴 (Grue volante) fut mis sur cale au chantier de Yokosuka le 12 décembre 1937.

La quille du IJN *Zuikaku* 瑞鶴 (Grue bienheureuse) fut posée le 25 mai 1938 au chantier de Kawasaki à Kobe.

Le pont d'envol a une longueur de 242,22 mètres, ne possédait pas de catapultes mais était équipé de trois ascenseurs. Sa largeur était de 18 mètres à l'avant, 29 mètres au centre et de 26 mètres à l'arrière.

D'après des sources américaines, seul le *Shōkaku*

possédait un léger bulge favorisant la pénétration de la coque dans l'eau. Le gaillard d'avant était plus élevé que sur l'*Hiryū*, ce qui améliorait la tenue à la mer.

Comme nous l'avons écrit, la coque est équipée d'un bulge et la hauteur de celle-ci est de 10 mètres à l'avant, 8,80 mètres au pont du hangar et de 6,60 mètres au pont des embarcations. A pleine charge, le pont d'envol se trouve à 13,68 mètres au-dessus de la flottaison.

Les soutes à munitions et à carburant étaient théoriquement protégées contre les obus de 203 mm ainsi que des bombes de 800 kg. Les machines étaient à l'abri des obus de 150 mm et des bombes de 250 kg.

La protection sous-marine a une résistance prévue pour supporter 200 kg d'explosif.

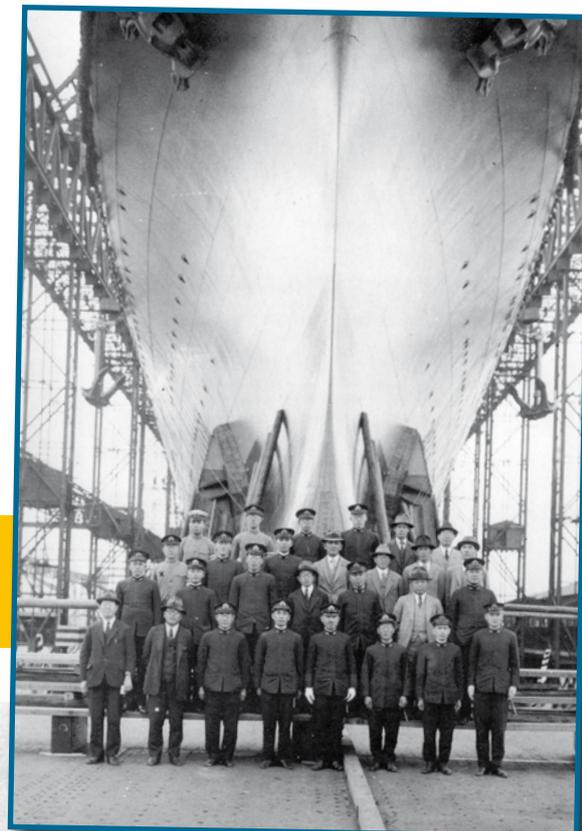
Contrairement à l'*Akagi* et à l'*Hiryū*, l'îlot des "*Shōkaku*" a été déplacé sur l'avant, afin qu'il ne se trouve pas à proximité immédiate des cheminées et que le pont d'atterrissage soit dégagé au maximum.

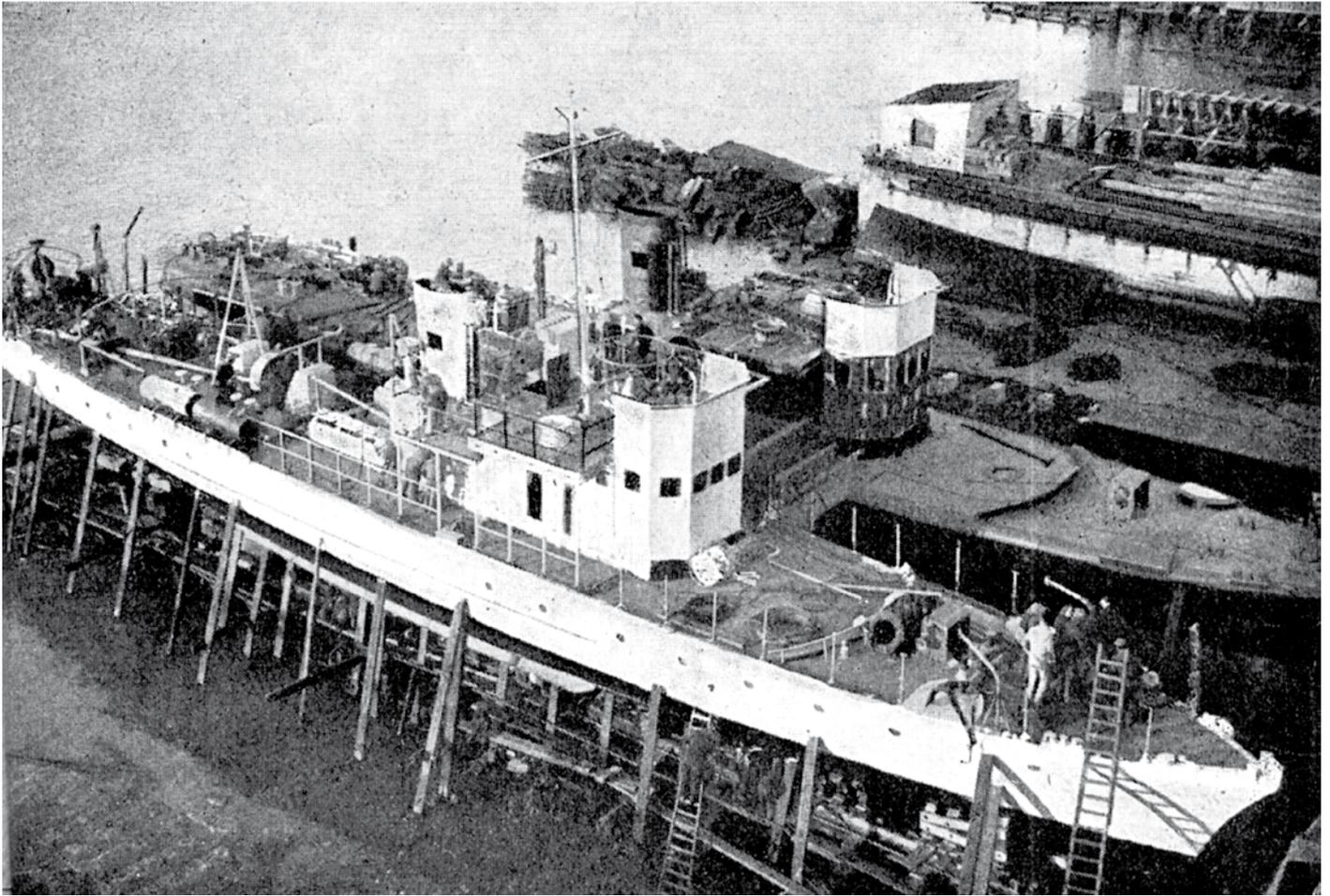
### DIMENSION, DEPLACEMENT & PROTECTION

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| Longueur hors tout             | : 257,50 m                              |
| Longueur à la flottaison       | : 250 m                                 |
| Largeur max                    | : 26 m                                  |
| Tirant d'eau max pour 32 105 t | : 8,86 m                                |
| Déplacement standard           | : 25 675 tonnes                         |
| Déplacement à pleine charge    | : 32 620 tonnes                         |
| Ceinture blindée               | : 46 mm (machines)<br>& 165 mm (soutes) |
| Pont machines                  | : 65 mm à 25 mm                         |
| Pont soutes                    | : 132 mm à 25 mm                        |
| Bulkhead                       | : 30 mm                                 |
| Poids du blindage              | : 2 160 tonnes                          |

Le *Hōshō*, premier porte-avions japonais, vu ici dans la baie de Tokyo en décembre 1922. (Kure Maritime Museum)

Quelques officiers et techniciens civils se font photographier devant la coque du *Shōkaku*, peu avant son lancement. (Kure Maritime Museum)





## Les chasseurs de sous-marins français : ces petits navires devenus grands ! (1<sup>re</sup> partie)

René Alloin

Placés deux par deux, la construction des chasseurs de sous-marins débute dans plusieurs chantiers de France. (DR)

1 - Amoureux de la langue française, je n'ai pas la prétention de l'écrire sans faute. Cependant, la décision de modifier notre « orthographe » en supprimant les tirets, en éliminant les accents circonflexes, en remplaçant le « ph » par des « f », etc, ne me satisfait nullement. Alors, que les lecteurs me pardonnent, mais je continuerai à écrire comme on me l'a enseigné, en conservant toutes les singularités de notre belle langue. Imaginez un peu si les Anglais décidaient de supprimer les verbes irréguliers pour plus de simplification.

Il était une fois ... Oui, ce récit historique peut parfaitement commencer comme un conte à ceci près que ce ne sont pas des fées qui se penchent sur le berceau des petits navires dont nous allons compter les exploits mais des ingénieurs maritimes, des charpentiers, des riveteurs, des soudeurs, des mécaniciens, des électriciens et toute une pléiade de gens mettant au service de ces nouveau-nés, leurs talents respectifs...

... Alors aujourd'hui, j'ai envie de vous parler de ces petits navires qui ont acquis par leur courage, leurs lettres de noblesse. Certes, ils n'ont pas l'élégance de ligne d'un *Strasbourg* ou d'un *Jean-Bart*, ils n'ont pas la puissance de feu d'un *Algérie* ou d'un *Colbert*, ils n'ont pas la rapidité d'un *Volta* ou d'un *Mogador* alors qu'ont-ils donc pour susciter un tel engouement de ma part ? Un équipage !... Ne vous méprenez pas, tous les navires cités en ont également un, bien évidemment, mais celui-ci est tellement réduit que ce n'est pas un équipage mais une famille qui arme ces petits bateaux. Alors, ils sont peut-être moins élégants mais ils sont équilibrés, ils ont moins de puissance mais ils sont agressifs, ils sont moins rapides mais ils sont manœuvrants ; aussi, je vous invite à venir découvrir leur univers où ils vont se couvrir de gloire au cours de la seconde guerre mondiale...

Il était une fois des petits navires dont la fonction était triple dans l'esprit des concepteurs. Ils devaient être chasseurs, dragueurs et dépanneurs. Chasseur ? Sans appareil d'écoute, voilà une activité bien aléatoire. Dragueur ? Leur vitesse de 15 nœuds n'est pas suffisante pour une efficacité optimale. Dépanneur ? C'est une possibilité de temps de paix mais à quoi cela servirait-il en temps de guerre ? On pourra toujours les employer comme patrouilleurs pour veiller au respect des zones de pêches convoitées par les flottilles étrangères. Autorisés par les lois de Finances du 12 janvier 1930 et du 31 mars 1931, une première série de

quatre navires est décidée. Certes, il ne s'agit pas de beaux chalutiers ni d'élégants navires de plaisance. Ce seront des chasseurs de sous-marins (1) mais, à vrai dire, à cette époque, on ne croit guère à une nouvelle guerre après la Der des Ders. Ils doivent remplacer les navires américains de type C101 devenus obsolètes. La flotte française est en pleine réorganisation sous l'impulsion des Georges Leygues, Albert Sarraut ou François Pietri. Les constructions de bâtiments, de plus en plus imposants et lourdement armés, sont programmées chaque année dans un souci de modernisation de notre Marine après la terrible épreuve de 1914-1918. Quels noms va-t-on donner



# 1950 :

## LE DÉBUT DE LA GUERRE DE CORÉE

### La poche de Pusan et le débarquement à Pohang

Vue panoramique du débarquement de l'APL chinoise sur l'île de Hainan. Si des jonques et des sampans peuvent suffire pour franchir les 21 km du détroit de Qiongzhou-Haixie, celui de Formose forme un mur infranchissable pour les forces armées d'un pays quasiment dépourvu de marine. (DR)

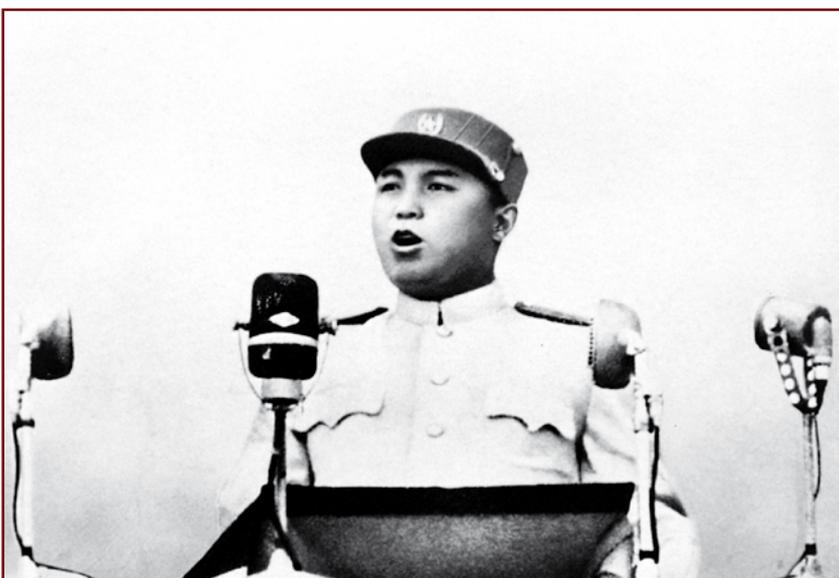
Frédéric Stahl

Comme nous l'avons vu dans le précédent Navires et Histoire, le 5 mars 1950, les Communistes chinois débarquent sur la grande île de Hainan et entament des combats avec les forces du général Xue Ye qui vont mener au retrait des dernières forces nationalistes vers Formose (Taiwan). Ce même mois, les services de renseignement américains font savoir à Truman, que la Corée du Nord devrait envahir celle du Sud en juin, mais le Pentagone et le président américain ne pensent pas que Pyongyang puisse lancer une offensive importante et sont persuadés que l'intervention nord-coréenne à venir sera limitée et visera avant tout à prendre des gages en vue de futures négociations...

### Une guerre prévue, ou pour le moins prévisible

Le 1<sup>er</sup> mai, les Communistes chinois contrôlent complètement l'île de Hainan et se lancent à l'assaut des îles de Zhoushan et de l'archipel de Wanshan où des combats se prolongeront jusqu'au 7 août 1950. Néanmoins, la « Guerre civile » apparaît terminée car, faute d'une marine suffisamment bien équipée, l'APL n'a visiblement pas les moyens de tenter un débarquement à Formose. La présence de quelques unités de la 7<sup>e</sup> Flotte dans le détroit devrait suffire pour éviter toute mauvaise surprise de ce côté alors que les avions nationalistes chinois effectuent régulièrement des missions de bombardement sur les villes de la côte est... En Corée, des accrochages entre les Forces du Nord et du Sud sont

réguliers et les deux camps effectuent des opérations pour tester les défenses de l'autre. Grâce aux fournitures d'armes soviétiques, les autorités de Pyongyang qui ont constaté l'absence de réactions américaines pour stopper l'avance communiste en Chine, peuvent tranquillement se préparer à se lancer à la conquête du sud, d'autant plus qu'aucun vol d'avion de reconnaissance ne risque de repérer les mouvements de troupes car les appareils de l'USAF ne franchissent pas le 38<sup>e</sup> parallèle pour ne pas provoquer Moscou. De plus la population du sud, relativement favorable au communisme en 1946, ne manifeste que peu de sympathie pour le régime autoritaire du président Syngman Rhee, surtout après la répression d'avril-octobre 1948 à Jeju qui va faire au moins 14 000 morts et mener certaines unités de l'armée à se mutiner. Des centaines de soldats et des milliers de civils vont fuir vers le nord et au moins trois unités de la marine sud-coréenne, dont deux dragueurs type YMS, vont rejoindre la Corée du nord. Il est difficile de savoir jusqu'à quel point, Staline et les autorités soviétiques soutiennent le plan de guerre nord-coréen, tout comme il est difficile de savoir



Kim Il-sung (de son vrai nom Kim Song-ju) est considéré comme un véritable héros par de nombreux Coréens du nord comme du sud. Fils de Kim Hyong-Jik, un militant indépendantiste et communiste réfugié en Mandchourie, il s'engage en 1932 dans la lutte contre l'occupant japonais et l'état fantoche du Manchoukou au sein d'une unité de partisans communistes chinois de la 2<sup>e</sup> armée où il devient commandant d'une « division » composée d'une centaine d'hommes puis d'une petite armée. En 1941, lui et quelques hommes passent entre les mains des Japonais qui les traquent et réussissent à rejoindre l'URSS. Kim Il-Sung est alors intégré à l'Armée Rouge. C'est comme officier soviétique qu'il arrive à Pyongyang le 19 septembre 1945. (DR)



quel est le jeu exact des Américains qui n'ont pas intégré la Corée du sud à leurs plans de défense en Asie et semblent ainsi vouloir tendre un piège aux Communistes...

La Corée couvre une surface de 223 348 Km<sup>2</sup> montagneuse à 70% avec une cinquantaine de sommets à plus de 2 000 mètres. Le Nord, un peu plus grand et plus industrialisé que le Sud a une population de 9 à 10 millions d'habitants. La Corée du Sud, essentiellement agricole compte de son côté près de 21 millions d'âmes. Si le réseau routier de la péninsule est limité, celui des chemins de fer, développé par les Japonais entre 1897 et 1943, est relativement dense et les trains vont jouer un grand rôle dans la guerre à venir (1)...

Initialement, Kim Il-sung comptait lancer en mai 1950 une offensive limitée dans la péninsule d'Ongjin pour attirer les forces du Sud puis lancer une contre-attaque pour prendre Séoul. Le 30 janvier, il avait reçu un message de Staline, lui apportant en ce sens le soutien de l'URSS (2) et les termes de celui-ci seront confirmés lors de la visite que le leader nord-coréen effectuera à Moscou en avril 1950. Dès lors, le compte à rebours est enclenché et, fin mai, l'état-major nord-coréen et les conseillers militaires soviétiques qui œuvrent à sa formation, annoncent que l'armée de Pyongyang est prête à faire mouvement vers le 38<sup>e</sup> parallèle et à passer à l'offensive le 25 juin (le 24 juin aux Etats-Unis). De son côté l'armée sud-coréenne (ROKA) a planifié à la même époque une attaque limitée repoussant la frontière au nord du 38<sup>e</sup> parallèle sur une ligne Chinnampo-Kosong. En fait, la péninsule d'Ongjin où les troupes sud-coréennes sont les plus mordantes et où de nombreux accrochages sont signalés, certains mettant en œuvre jusqu'à 6 000 hommes des deux camps, est le cœur du litige.

A cette époque, avec l'explosion de la première bombe « A » soviétique et la victoire maoïste en Chine, aux Etats-Unis, nous entrons dans l'ère de l'hystérie anticommuniste dont le sommet sera atteint avec le Maccarthysme. Ainsi, le **mardi 6 juin**, au Japon, une grande purge est lancée contre le parti communiste avec la bénédiction de MacArthur. 20 997 employés vont se retrouver sans emploi. La logique des blocs est bien en place et la lutte idéologique entre les Etats-Unis et l'URSS atteint son paroxysme... C'est dans ce contexte que, le **mercredi 7 juin**, ruse politique ou pragmatisme, le président nord-coréen qui se rend compte que la guerre sera coûteuse, relance l'idée d'élections générales sur toute la Corée... Le lendemain, le comité central de Pyongyang rédige en ce sens un mémorandum sur la réunification qui prévoit un grand meeting dont la tenue est prévue le 15 août... Le **samedi 10 juin**, une commission de l'ONU arrive dans la capitale nord-coréenne pour « préparer le processus de la réunification ». Kim Il-sung fait savoir qu'il veut préparer une conférence à Haeju et, le 11, il envoie trois diplomates à Séoul pour proposer cette « solution pacifique » au président Rhee qui, bien sûr, la refuse... Le **mardi 13 juin**, les trois envoyés du nord sont arrêtés. Ce même jour, l'URSS confrontée aux problèmes liés à la reconstruction d'un pays ravagé par la guerre, annonce un budget militaire en baisse de 18,5% pour 1950-1951...

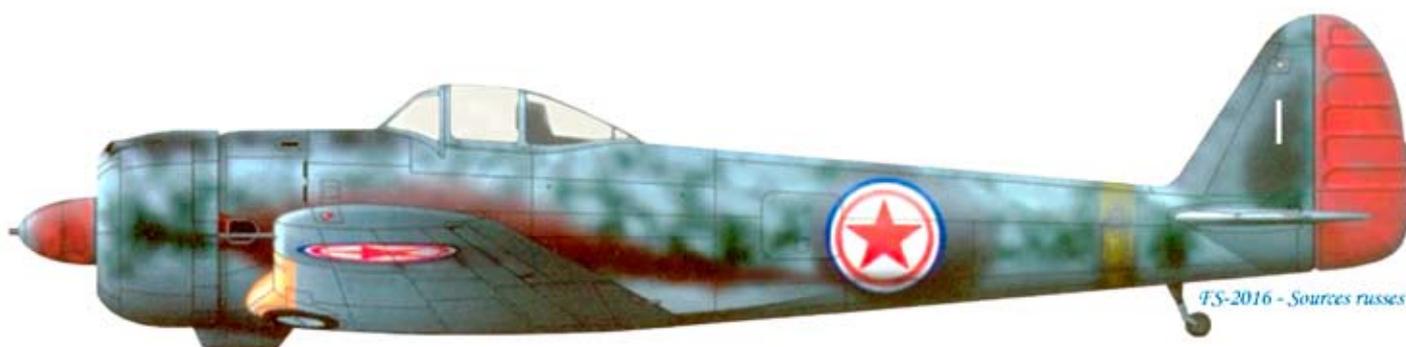
Le **mercredi 14 juin**, MacArthur très agressif, produit un « mémorandum sur Formose » qui compare la Chine à une immense porte-avions insubmersible et à une immense base de sous-marins (3)... Quatre jours plus tard, le **dimanche 18 juin**, le diplomate américain John Foster Dulles effectue une visite à Séoul. Viscéralement anti-communiste, il rencontre une partie des 492 membres de l'*United States Military Advisory Group to the Republic of Korea* (K MAG). Ce dernier

Cette peinture très kitch est à l'image de toute la « mythographie » du communisme stalinien ; elle est sensée présenter Kim Il-sung, sa femme Kim-Jong Suk et son fils, dans un combat contre les Japonais en 1941. (DR)

1 - Avec 4 725 km à écartement standard de 1.435 mm (avec une ligne à 1 524 mm) dont 3 767 km au nord du 38<sup>e</sup> parallèle, avec en particulier 3 tronçons partiellement électrifiés. A cela, il faut ajouter 370 km à voie étroite de 762 mm.

2 - En septembre 1949, l'URSS avait signifié à Kim Il-sung qu'elle ne permettait pas à l'armée nord-coréenne de lancer une offensive vers le sud. Mao Zedong était également opposé à cette aventure militaire, persuadé qu'elle justifierait une offensive américaine.

3 - En Février-mars, l'URSS commence à livrer des chasseurs à hélice Lavotchkine La-9 *Feng* et La-11 *Fritz* ainsi que des canons antiaériens de 85 mm à la Chine pour repousser les raids de l'aviation nationaliste sur les villes de l'est de la Chine. En attendant que les avions livrés soient opérationnels au sein d'unités chinoises, le 351. IAP de la VVS équipé de 40 La-11 *Fritz* et 1 La-9UTI *Feng* est chargé d'assurer la protection de Shanghai. Ainsi, les 13 et 14 mars, des pilotes russes vont revendiquer la destruction de 2 F-51D *Mustang* et deux bombardiers B-25 *Mitchell*. Il faut attendre le mois de juin pour qu'une brigade autonome chinoise formée de La-11 et d'une poignée de Mig-15 *Fagot* à réaction, soit basée à Nanjing...



Nakajima Ki-43-II Hayabusa (Oscar) nord-coréen - Pyongyang 1950

FS-2016 - Sources russes

# Les chalands LCT français en Indochine (2)

## Opérations à risques

Par Jean-Yves Brouard et Jean Robert

Dans ce nouveau chapitre, l'on mesurera l'importance du rôle tenu par les chalands type LCT, qu'ils soient civils ou militaires, durant la guerre d'Indochine, et en particulier durant la plus grande opération navale du conflit. Un aspect de la guerre peu connu parce que quotidien, obscur, ingrat et sans gloire affichée.

Deux chalands type LCT(4) en convoi le 25 avril 1955 dans le Cua-Nam-Trieu, en aval de Haiphong au Tonkin (Nord-Vietnam), alors que se poursuit l'encercllement du camp retranché de Dien Bien Phu. Les 9062 et 9063 - respectivement les ex-LCT 1139 et 1156 - participent à une phase préparatoire de l'évacuation de la tête de pont de Haiphong, l'opération « Saumon », qui met en œuvre la TF65 (deux porte-avions, une douzaine de bâtiments de mer dans le golfe du Tonkin, deux LSSL, deux LSIL, dix LSM, sept LCT, un LSD, quatre LST, des bâtiments auxiliaires...). (Photo ECPA-D)

Les chalands LCT de la Marine nationale furent de pratiquement toutes les opérations liées aux voies navigables en Indochine. En tenir la liste dépasserait le cadre de ce texte. Cependant, comment ne pas évoquer, à titre d'exemples, leur rôle dans trois d'entre elles, dont certaines restent largement méconnues : l'opération de l'automne 1947 (Opération *Léa*) ; celles du tout début de l'année 1951 (prémices de Vinh Yen) et celle de juin 1954 (Opération *Auvergne*, de rétraction du périmètre après Dien Bien Phu).

### Les opérations *Léa* et *Ceinture* (7 octobre-18 décembre 1947)

Au déclenchement de la campagne en octobre 1947, la Marine disposait de trois LCT au Tonkin et dut en réquisitionner un quatrième non armé appartenant aux TPI (le *San Juan*, juste arrivé de Chine, fin septembre) pour assurer les transports entre Haiphong et Hanoi. Le thème de l'opération consistait en une tentative d'encercllement des forces Vietminh dans une « pince » dont une branche (au nord-ouest, partant de Lang Son : le groupement « B », Colonel Beaufre) remonterait la RC4 longeant la frontière chinoise jusqu'à Cao Bang puis, de là, reviendrait vers Bac Kan en suivant les RC3 et 3bis par le col de Léa. Simultanément, l'autre branche (le groupement « C » du Lt Cl Communal), mettant en jeu des moyens navals partant de Hanoi, remonterait le Fleuve Rouge jusqu'à Viétri puis la Rivière Claire (tant que les conditions de navigation le permettraient) jusqu'à Chiem Hoa en suivant les cours d'eau, puis poursuivrait par voie terrestre afin de réaliser la jonction avec la branche précédente venue de Bac Kan. Ajoutons qu'il était prévu de parachuter

un groupement (« S » pour Lt-Cl Sauvagnac) dès le début de l'opération sur Bac Kan pour tenter de capturer Ho Chi Minh et son gouvernement qui s'y étaient établis.

Lors de la première des trois phases que comportera l'opération fluviale, les LCT de la Marine sont impliqués dans le transport des éléments de l'armée entre Hanoi et Tuyen-Quang. Parti le 9 octobre, un premier convoi sous escorte des Dina 3 et 5 (3 bataillons légers : 1 600 hommes, 7 pièces d'artillerie, 440 t de vivres et munitions pour 25 jours, ainsi que 25 véhicules sans omettre 80 mulets) rencontre des difficultés de navigation et subit des échouages, consécutifs à la baisse des eaux, immobilisant le LCT 1157 sous la protection de la Dina. Finalement Tuyen-Quang est atteint le 14 par les deux autres LCT (1139 et 1329) qui après débarquement, redescendent le 15 vers Hanoi où ils sont de retour le 16. Ils en repartent le lendemain à nouveau vers Tuyen-Quang qu'ils atteindront le 21 (avec 250 hommes, 90 mulets, 3 véhicules et 170 t de vivres) après avoir subi un violent accrochage à 20 km en amont de Viétri (des tirs d'armes automatiques et de canons). Pendant ce temps, le LCT 1157, qui finit par se déséchouer, parvient à son tour à Tuyen-Quang le 17. Il en repart le 21, vers Hanoi, en convoi. Il reste encore à transporter environ 150 hommes, 50 mulets, des véhicules et approvisionnements. La baisse des eaux contraint à limiter le chargement à 130 hommes, 50 mulets et 6 véhicules. Ce troisième convoi quitte Hanoi le 22, composé des LCT 1139 et 1329, remontant vers Phu Doan. Le 23, la baisse des eaux interdit le franchissement d'un seuil par les LCT, contraignant au transbordement dans des LCM qui seront mis en route depuis Tuyen-Quang. Vers 14h, le même jour, vers Kho-An-Bo (40 km de Tuyen-Quang), la flottille montante est prise sous



## Les brèves de mars et avril 2016

Frédéric Stahl

La frégate *Admiral Butakov*, peu de temps après sa mise à l'eau le 1<sup>er</sup> mars. Elle est l'une des 6 unités de la classe « Krivak » destinées à la « Flotte de la mer Noire ». (Yantar)

Le **mardi 1<sup>er</sup> mars**, en **Méditerranée**, 609 migrants arrivent sur les îles grecques dont 484 à Lesbos... En **Russie**, la frégate *Admiral Butakov*, la quatrième « Krivak IV » (Projet 1135-6), est mise à l'eau au chantier Yantar de Kaliningrad. Deux autres unités, les *Admiral Istomin* et *Admiral Kornilov*, sont en construction...

Le **mercredi 2 mars**, en **Méditerranée**, 2 162 migrants arrivent sur les îles grecques dont 1 232 à Lesbos, 558 à Chios, 63 à Samos, 65 à Kos et 108 à Leros alors que la vedette italienne *CP 322* sauve 12 personnes... Les LST russes N°031 *Aleksandr Otrakosky*, N°142 *Novocherkassk* et le transport *Yauza* retournent en mer Noire... En **Syrie** et en **Irak**, l'opération « Chammal » passe à la vitesse supérieure avec des sorties et des frappes aériennes journalières... En **Italie**, le sous-marin S 529 *Romeo Romei*, le quatrième et dernier « Type 212A » destiné à la *Marina Militare*, débute ses essais à la mer dans le golfe de La Spezia... A **New York**, le conseil de sécurité adopte la **résolution 2270** visant au renforcement des sanctions contre la Corée du Nord en réponse à l'essai nucléaire du 6 janvier...

Le **jeudi 3 mars**, en **Méditerranée**, 2 569 migrants arrivent sur les îles grecques dont 1 127 à Lesbos, 1 143 à Chios,

et 28 à Leros... Le navire de commandement LCC 20 *USS Mount Whitney* est de retour à Gaeta après une période d'immobilisation pour entretien... Deux unités russes, le LST N°150 *Saratov* et le transport *Dvinista-50*, franchissent les détroits turcs pour rejoindre la Syrie... Le porte-avions R 91 *Charles de Gaulle* qui a franchi le canal de Suez entre en Méditerranée... En **Allemagne**, la troisième frégate de stabilisation Type 125 est officiellement baptisée F 224 *Sachsen-Anhalt* à Wilhelmshaven... En **mer de Chine méridionale**, le porte-avions CVN-74 *USS John C. Stennis*, les croiseurs CG-53 *USS Mobile Bay*, CG-54 *USS Antetiam*, les destroyers DDG-93 *USS Chung-Hoon*, DDG-106 *USS Stockdale* et le pétrolier-ravitailleur T-AOE-7 *USS Rainier*, rejoints par le navire de commandement LCC-19 *USS Blue Ridge*, sont pistés par un navire de guerre électronique chinois « Type 815 »... En **France**, le BPC L 9014 *Tonnerre* et la frégate F 714 *Guépratte* quittent Toulon pour mener la « **Mission Jeanne d'Arc 2016** » (7<sup>e</sup> édition)...

Le **vendredi 4 mars**, en **Méditerranée**, le mauvais temps limite les passages mais 192 personnes arrivent néanmoins à Lesbos, 486 à Chios et 28 à Leros... Le « Groupe Jeanne d'Arc » effectue un exercice de débarquement à l'ouest de la Corse... Le LST N°158 *Tsezar Kunikov* et le remorqueur de

Le *Dvinista-50* franchit les détroits turcs le 3 mars pour rejoindre la Syrie. Il faut noter qu'avec des moyens limités mais concentrés, la marine de Moscou se montre capable de ravitailler l'armée syrienne en armes et en munitions depuis quatre ans et d'assurer depuis quelques mois le soutien logistique d'un petit corps expéditionnaire russe... (DR)





Le BPC L 9014 *Tonnerre* quitte Toulon pour mener la mission Jeanne d'Arc 2016. (MN)

sauvetage *Professor Nikolay Muru* franchissent les détroits turcs, le premier pour rejoindre Tartous, le second pour compléter le dispositif naval russe dans le bassin oriental de la Méditerranée... Ce jour marque la fin de l'exercice OTAN « **Dynamic Manta 2016** » mené depuis le 22 février dans les eaux du canal de Sicile avec les frégates D 642 *Montcalm*, F 572 *Libeccio*, F 81 *Santa Maria*, le pétrolier-ravitailleur A 608 *Var*, les sous-marins S 73 *Mistral*, S 604 *Emeraude*, S 606 *Perle*, S 353 *Dolunay*, S-121 *Pipinos*, S 526 *Salvatore Todaro*, SSN-750 *USS Newport News* et un sous-marin britannique type « *Astute* »... En **France**, le président François Hollande décore Mohammad ben Nayef, le prince héritier d'Arabie Saoudite de la légion d'honneur... En **Syrie**, des lance-roquettes M 142 HIMARS de l'US Army ayant une portée de 300 km et mis en batterie en Jordanie, frappent des positions de l'EI près de Palmyre...

Le **samedi 5 mars**, en **Méditerranée**, 1 432 migrants arrivent sur les îles grecques dont 679 à Lesbos, 104 à Leros, 25 à Kos..., et la vedette CP 292 sauve 12 naufragés... Aux **Philippines**, le cargo nord-coréen de 6 830 t *Jing Teng* est saisi en application des sanctions prises après l'explosion nucléaire du 6 janvier... Aux **USA**, le SSN-787, 14<sup>e</sup> unité de la classe « *Virginia* », est officiellement baptisé *USS Washington* aux chantiers Newport News... En **Syrie** (opération « *Chammal* »), deux *Mirage 2000D* associés à deux *Rafale* et deux appareils de la « coalition » frappent deux objectifs dans la région de Hit... En **Somalie**, un raid américain tue plus de 150 *Shebab*, à Camp Raso, 195 km au nord de Mogadiscio...

Le **dimanche 6 mars**, en **Méditerranée**, 2 480 migrants arrivent sur les îles grecques dont 987 à Lesbos, 622 à Chios, 491 à Leros, 124 à Samos, 40 à Kos alors que 5 migrants meurent au large de la station balnéaire turque de Didon. La vedette CP 292 sauve 13 personnes, la CP 322 84 autres... Dans le canal de Sicile, guidée par un avion CN-235 VIGMA D-4 espagnol, 30 milles au nord de Tripoli, la frégate F 83 *Numancia*, assistée par la corvette F 264 *Ludwigshafen am Rhein*, retrouve un canot avec 121 migrants qu'elle va amener le lendemain à Augusta. Le navire hydrographique H 88 *HMS Enterprise* récupère de son côté 87 personnes... Le porte-avions R 91 *Charles de Gaulle* débute l'exercice « **Ramsès 2016** » avec la frégate FREMM égyptienne N°1001 *Taya Hisr* (jusqu'au 10)... En **Corée**, les exercices « *Foal Eagle* » et « *Key Resolve* » qui vont se prolonger jusqu'au 18, débutent avec 315 000 militaires sud-coréens et une participation

américaine de 17 000 hommes, 50 chasseurs dont des F-22, 3 bombardiers B-2 et 15 B-52... En **Irak**, (opération « *Chammal* »), cinq *Mirage 2000D* effectuent des frappes dans la région de Tikrit...

Le **lundi 7 mars**, en **Méditerranée**, les unités garde-côtes turques bloquent plusieurs passages et seulement 751 migrants arrivent sur les îles grecques dont 541 à Lesbos, 88 à Chios, 83 à Samos et 39 à Kos. Ce même jour, le transport de chalands de débarquement L 3008 *RFA Mounts Bay* arrive en mer Egée pour renforcer le groupe SNMG 2 de l'OTAN qui va débiter sa mission le lendemain... Après la tombée de la nuit, la vedette italienne CP 322 récupère 43 migrants à bord de trois embarcations à la dérive... Dans le canal de Sicile, l'*Aquarius* de l'association SOS Méditerranée (en relation avec MSF) effectue sa première patrouille et retrouve une embarcation avec 74 migrants au large de la Libye mais ne parvient pas à en repérer une autre qui a peut-être sombré... Le navire auxiliaire espagnol A 111 *Alerta* et le sous-marin turc S 352 *Dolunay* font escale à La Valette... Le destroyer N°870 *Smetliviy* et le LST N°127 *Minsk* franchissent les détroits turcs le même jour que deux unités ukrainiennes : la frégate U 130 *Hetman Sagaydachniy* et le bâtiment de démagnétisation U 811 *Balta*. Ils croisent le navire atelier PM-56 qui, lui, rentre en mer Noire et qui a été remplacé en Méditerranée par le PM-138... En **Tunisie**, des combats près de la frontière avec la Libye font 45 morts à Ben Guerdane (28 « djihadistes », 10 militaires, 7 civils)... En **Allemagne**, la frégate F 217 *Bayern* quitte Wilhelmshaven pour rejoindre le golfe d'Aden (GOA) où elle doit prendre la place de la FREMM italienne F 593 *Carabiniere*... Au **Japon**, le sous-marin N°507 *Jinryu* est livré à la JMSDF. Il est le septième de la classe « *Soryu* »... Dans l'**océan Indien**, la frégate FFGH-04 *HMAS Darwin*

Le sous-marins S 352 *Dolunay* de Type 209/1200 (Turquie) et S 121 *Pipinos* de type 214 (Grèce) vus du périscope du S 526 *Salvatore Todaro* de type 212A (Italie) au cours de l'exercice « *Dynamic Manta 2016* ». Cette image montre le quasi-monopole de l'Allemagne dans le domaine du sous-marin diesel-électrique dans les eaux européennes. (Photo NATO)

