

Frédéric Stahl
Marijolet 12 560 Saint-Laurent d'Olt
f.lela.presse@wanadoo.fr

Au sujet du Hood

La description de l'épave montre bien que les deux soutes principales, sous les tourelles, ont explosé. Pourquoi le navire n'aurait-il pas été touché par deux obus ? Ceci prouverait la précision du tir allemand et la censure britannique est féroce (voir le naufrage du Lancastria, révélé après 50 ans). Comment ne voit-on jamais de photos prises depuis le PW pourtant tout proche ? Vos mauvaises photos montrent deux explosions successives, à l'arrière puis à l'avant avec quelques secondes d'écart. La thèse des deux obus se tient, bien que l'on n'ait jamais vu cela dans d'autres combats. Je ne suis pas adepte des théories de complot. Bien à vous.

Ph. Pierlot

Sur la fin du Hood, Philippe Caresse a développé dans son article la thèse la plus habituellement admise et c'est très probablement la plus proche de la vérité car il semble peu probable que le Hood ait été touché à quelques secondes d'intervalle par deux obus du Bismarck. Il en existe néanmoins une autre thèse que nous avons déjà expliquée dans le courrier des lecteurs du n° 7 de juin 2001, celle développée par Ron Vieleka en 1975 dans son ouvrage *Who sank the Hood* et qui est celle de la destruction du croiseur de bataille HMS Hood par un simple coup de 203 mm du croiseur lourd Prinz Eugen. Elle est, bien sûr, sujette à caution mais reste une proposition très intéressante. Il faut avouer que si le Hood a bien été coulé par un simple obus du Prinz Eugen (et touché par un autre), ni les Britanniques, ni même les Allemands n'avaient avantage à le faire savoir. Sans refaire le récit complet de l'action qui a largement été relatée et qui est donc connue de nos lecteurs, il est possible de dire que le combat fut engagé à 05 h 45 par le Hood à une distance de 12,5 milles (21 050 m) et que, un quart d'heure plus tard, à 06 h 01, le puissant croiseur de bataille britannique coulait en 90 secondes après une immense explosion alors que la distance entre les deux groupes ennemis était tombée à 8,5 milles (14 740 m). Que s'est-il exactement passé entre ces deux événements (en nous limitant au maximum au récit des faits concernant le Hood) ? :

- À 05 h 49 (06 h 49 pour les Allemands), le Hood (amiral Holland) engage le combat, bientôt suivi par le Prince of Wales. Les deux navires britanniques suivant une route coupant à 70° la route des navires allemands, ne pouvaient utiliser que les tourelles avant de leur artillerie principale. Les croiseurs Norfolk et Suffolk qui avaient pisté le groupe allemand jusqu'à la prise de contact, se tenaient en arrière, hors de portée. À cet instant, les deux navires de ligne britanniques concentraient leurs tirs sur le Prinz Eugen qu'ils prenaient pour le Bismarck... Pendant plus de cinq minutes les navires allemands ne vont pas répondre aux tirs

britanniques...

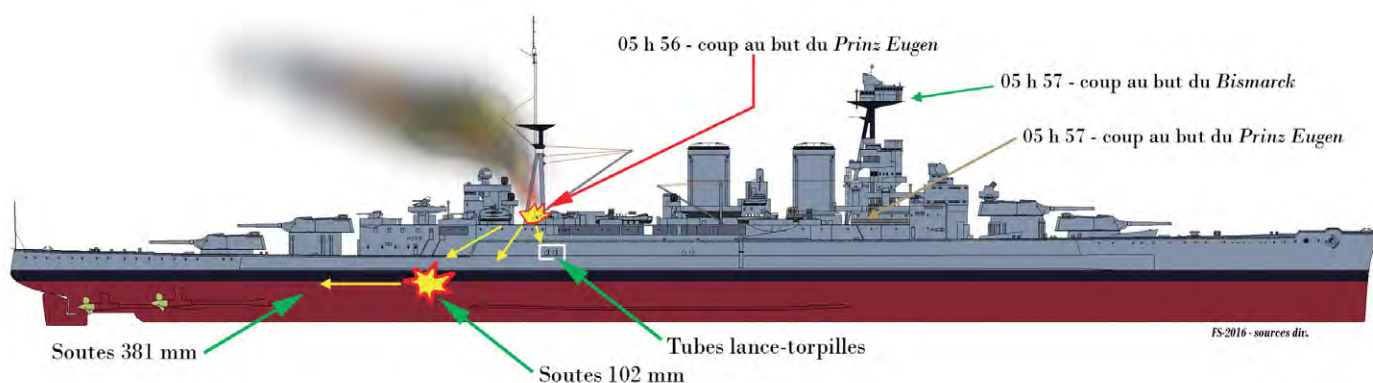
- À 05 h 55, le Bismarck (amiral Lütjens) et le Prinz Eugen ripostent enfin en concentrant leurs tirs sur le Hood avec les 8/380 mm et 8/203 mm de leur artillerie principale. Le Prince of Wales se rend compte de son erreur et reporte ses tirs sur le Bismarck alors que Holland donne l'ordre aux deux bâtiments de ligne britanniques de modifier leur route de 20° pour pouvoir utiliser toutes leurs pièces.

- À 05 h 56, un coup au but d'un obus de 203 mm du Prinz Eugen est observé sur le Hood entre la deuxième cheminée et le grand mât. Un incendie est rapidement visible, causé peut-être par l'explosion des munitions de 102 mm déposées sur le pont du croiseur de bataille. Pour ses premières salves de réglage, le croiseur allemand avait utilisé des obus explosifs prévus pour repousser les croiseurs britanniques Norfolk et Suffolk (et non des obus perforants). De plus, vu la distance, l'obus était plongeant et a frappé la zone la plus vulnérable du navire avec un blindage de moins de 50 mm...

- À 05 h 57, un obus du Bismarck touche la direction de tir du Hood et, quelques secondes plus tard, c'est le Prinz Eugen qui met un coup au but sur le bloc superstructures à tribord avant... Presqu'au même moment, à la demande de Lütjens, le Prinz Eugen reporte ses tirs sur le Prince of Wales, alors que le Bismarck continue à tirer sur le Hood. À cet instant, le Prinz Eugen se trouve à bâbord du Bismarck, légèrement sur son avant. Le Prince of Wales est à tribord du Hood, légèrement sur son arrière. Les deux unités ennemies les plus rapprochées sont donc le Bismarck et le Prince of Wales distant de 16 000 m, la distance entre les deux groupes se réduisant toujours. Le cuirassé britannique, privé de l'une de ses pièces de 356 mm, obtient au moins deux coups au but sur le Bismarck, mais il est lui-même touché par le Prinz Eugen. Le Hood manœuvrant à grande vitesse (27 nœuds) tire toujours sur le Prinz Eugen qu'il confond avec le Bismarck. À bord, l'incendie allumé par le premier obus du Prinz Eugen semble gagner aussi bien vers l'avant que vers l'arrière. Il paraît néanmoins trop important pour être causé par un simple feu de matières inflammables sur le pont. Sa densité indique peut-être que les flammes viennent du cœur du navire.

- À 06 h 00 et quelques dizaines de secondes, la cinquième salve du Bismarck encadre le Hood qui explose quelques instants plus tard ; il est 06 h 01. La tourelle A du croiseur de bataille britannique tire une dernière fois au moment où le navire se casse en deux (le rapport longueur-largeur du navire rendait la structure du Hood fragile face à une explosion près de son centre). Le croiseur de bataille, fleuron de la Royal Navy, coulera en 90 secondes (06 h 02).

La thèse que le Hood aurait été coulé par un obus de 380 mm du Bismarck (à première vue la plus logique) vient donc du fait que quelques secondes avant d'exploser, le Hood avait été encadré par la cinquième salve du Bismarck. Quatre gerbes furent observées sur l'avant du croiseur de bataille, deux à sa hauteur légèrement à tribord et une sur son arrière ;





LE PORTE-AVIONS (NAVIO-AÉRODROMO) A 12 BMS *SÃO PAULO* (EX-*FOCH*) : ... un vieux serviteur qui n'a pas la forme olympique !

Frédéric Stahl

Cet article est un clin d'œil amical aux anciens du porte-avions *Foch*.

La mise à la retraite du porte-avions indien R 22 *Vikrant* (ex-*HMS Hermes*) nous rappelle qu'une autre unité de la même génération, le *São Paulo*, est encore officiellement en service. En effet, le vieux guerrier *Foch* est allé servir sous d'autres cieux sous ce nom. Malgré le soleil, ses articulations sont fatiguées par une longue carrière sous pavillon national et ses sorties sont entrecoupées de longues périodes d'entretien et de remise en forme...

Le 15 novembre 2000, après de longues tractations, le Brésil achète le *Foch*, pour 84 millions de Francs, afin de remplacer l'A 11 BMS *Minas Gerais* (ex-*HMS Vengeance*) à bout de souffle. Le *Foch*, rebaptisé A 12 BMS *São Paulo* subit un chantier d'adaptation à Brest au cours duquel les équipements suivants sont débarqués :

- les systèmes Crotale EDIR et SACP Sadral ;
- les systèmes de transmission par satellite Syracuse, Fleetsatcom, Immarsat ;
- les systèmes de direction de combat et de commandement SENIT 2, AIDCOMER ;
- des équipements de guerre électronique comme les brouilleurs ARBB-33, le détecteur ARBR-17 et les lance-leurres Sagaie.

Au cours de ce chantier, le porte-avions est adapté aux normes brésiliennes et il reçoit un système de direction de combat (*Sistema de*

Processamento de Dados Táticos Navais) Siconta-1. L'autodéfense du porte-avions est seulement confiée à 3 systèmes doubles Simbad permettant le lancement de missiles à courte portée Mistral et à 5 mitrailleuses lourdes Browning de 12,7 mm.

Le navire, réarmé par anticipation le 9 novembre 2000, est officiellement transféré à la *Marinha do Brasil* le jour même de la signature du contrat. Il quitte Brest le 1^{er} février 2001 avec un équipage composé de 600 marins brésiliens et 16 techniciens français. Après une escale à Dakar entre le 7 et le 9 février, le *São Paulo* traverse l'Atlantique et arrive « triomphalement » à Rio de Janeiro le 17 février. La venue du porte-avions va permettre à la marine brésilienne de définitivement désarmer le A 11 *Minas Gerais* le 10 octobre 2001.

Le *São Paulo*, le jour
de son arrivée au Brésil.
(Marine brésilienne)



C'est dans ce contexte que le *São Paulo* effectue de nouveaux essais de machines en baie de Guanabara entre le 12 et le 23 juin 2013. En novembre, une équipe de la DCNS se rend au Brésil pour vérifier les travaux de remise en état de la catapulte mais, mauvaise nouvelle pour la France, le 18 décembre 2013, la présidente brésilienne annonce que l'aviation brésilienne va finalement s'équiper de chasseurs suédois. Le 24 octobre 2014, le contrat est signé pour l'achat de 28 Gripen E et 8 Gripen F dont 15 assemblés localement, les appareils devant être livrés entre 2019 et 2024. Le Brésil prévoit même d'acheter à terme 108 appareils alors que, le 6 novembre 2014 la marine brésilienne déclare officiellement son intérêt pour le Sea Grippen...

En théorie, le *São Paulo* devait être déclaré opérationnel au début de l'année 2014 et, selon des sources brésiennes, il aurait dû recevoir deux systèmes octuples Albatros pour le lancement de missiles AA Aspide (4), deux canons Bofors Trinity et deux radars de conduite de tir RTN-30X... Même s'il est bien entretenu et s'il navigue peu, le navire n'est pas éternel et il est peu probable qu'il puisse être maintenu en service au-delà de 2025 ; il aura alors 62 années de service derrière lui. Aussi, le Brésil va-t-il envisager un temps la construction de deux porte-avions de 60 000 t STOBAR (*Projeto « Poseidom »*) (5) ou CATOBAR (« *Pogramma F-X2* » dérivés du projet de PA-2 français) (6), qui auraient pu être livrés d'ici 2032, mais la dégradation de la situation économique couplée à la préparation des «Jeux Olympiques» sur fond de crise politique, va passer aux oubliettes aussi bien les projets de modernisation du *Sao Paulo* que celui de la fabrication d'unités neuves.

Le 26 mai 2015, le premier Douglas AF-1 Skyhawk modernisé est livré mais toujours pas de porte-avions en vue... Un an plus tard, le 27 juillet 2016, lors de la préparation de la parade aérienne devant marquer l'ouverture des Jeux Olympiques de Rio, deux AF-1 entrent en collision et un des

appareils s'écrase en mer en tuant son pilote, 23 milles au large de la côte...

Aux dernières nouvelles, les autorités brésiennes parlent à nouveau de moderniser le *São Paulo* entre 2017 et 2021 pour qu'il puisse être maintenu en service jusque vers la fin des années 2030, la DCNS s'étant mise sur les rangs pour procéder à cette refonte... Rien n'est moins sûr et la marine brésilienne n'est pas la seule à se poser des questions sur l'avenir des porte-avions à échéance de 2030. De plus la destitution de la présidente Dilma Rousseff ouvre peut-être sur une longue période d'instabilité politique peu favorable à des choix en ce domaine...

- 4 – Selon certaines sources brésiennes, le système Denel-Kentron Umkhonto sud-africain serait également envisagé.
- 5 – Ce projet aurait été établi en coopération avec la firme espagnole (chantier naval) Navantia (?).
- 6 – Un projet de la DCNS présenté également à la marine indienne pour son futur IAC-2 INS Vishal.

Le porte-avions A12 *São Paulo* navigue de conserve avec le pétrolier-ravitailleur G27 *Marajo*. (Marinha do Brasil)

En 2014, la coque du *São Paulo* porte le poids des ans et visiblement le navire a besoin d'un bon lifting. (Marinha do Brasil)





Les chasseurs de sous-marins français : ces petits navires devenus grands ! (3^e partie)

Le général De Gaulle
vient inspecter la base de
Cowes le 24 octobre 1942,
accompagné du contre-
amiral Auboyneau.
(Site FNFL.plozerche.fr)

René Alloin

Après s'être brillamment comportés au cours de la campagne de Hollande et de l'évacuation de la poche de Dunkerque, les chasseurs de sous-marins ont rejoint Le Havre puis Cherbourg, au fur et à mesure de l'avancée des troupes allemandes à laquelle l'Armée française, en pleine déroute, n'est plus en mesure de s'opposer. Les combats retardateurs de certaines unités, coupées pour beaucoup du commandement supérieur, vont cependant permettre le réembarquement de nombreuses troupes dans le port de Cherbourg, notamment des soldats britanniques de la British Expeditionary Force... Treize petits chasseurs vont rejoindre l'Angleterre auxquels il convient d'ajouter deux chasseurs, le C 98, ex-américain SC 401 transféré à la France le 24 octobre 1918 et le C 106, de la classe « C 101 », construit aux chantiers Augustin Normand au Havre en 1920. Toutefois, ces deux derniers bâtiments sont d'une conception différente et ne rentrent pas dans le domaine de cet article.

Départ pour l'Angleterre

Le CH 5 est arrivé à Cherbourg le 2 juin 1940, en escorte du torpilleur *Cyclone* puis en est reparti le jour même, toujours en escorte du *Cyclone*, à destination de Brest où ils parviennent le 3 juin en fin de journée après avoir été ralliés par *La Melpomène* à midi. Il entre alors en cale sèche pour effectuer des réparations et y demeure jusqu'au 18 juin. À cette date, les Allemands sont aux portes de Brest et tous les navires susceptibles de naviguer doivent évacuer. Le *Chasseur 5* prend la direction

de Portsmouth en compagnie des CH 6, CH 7, CH 10, CH 11, CH 13, CH 14, CH 41, CH 42 et CH 43. À Lorient, sont stationnés trois chasseurs, les CH 8, CH 12 et CH 15. Si le CH 15 peut gagner le port de Plymouth par ses propres moyens, bien qu'il soit loin d'être terminé, les CH 8 et CH 12 sont remorqués le 18 juin, dans ce même port, par le cargo français *Saint Enogat*. Seulement treize chasseurs sur vingt-neuf mis en service ou en cours de construction ont donc gagné la Grande-Bretagne.



Le débarquement à Wonsan, l'offensive chinoise et le « Dunkerque américain »

Le cuirassé B-63 *USS Missouri* tire sur Chongjin dans le cadre de l'opération « Yo-Yo ». (U.S. Navy)

Frédéric Stahl

Le lundi 9 octobre, alors que la 8^e armée US et les divisions sud-coréennes s'enfoncent au nord du 38^e parallèle, plus rien ne semble devoir faire obstacle à l'avancée des forces labellisées ONU... Ce même jour, le général chinois Peng Dehui (Duhai) commence à dresser les plans de la contre-offensive de l'armée des volontaires chinois (Zhōngguó Rénmín Zhiyuàn Jūn). Tous les regards se tournent vers Wonsan et l'opération « Yo-Yo ». Si, avec ses plages en pente douce, l'environnement de cette ville portuaire offre une configuration plus favorable à un débarquement que Inchon, le principal problème est celui des mines et l'ouverture de chenaux sécurisés qui va prendre beaucoup plus de temps que prévu. Ainsi, le 9 octobre l'hélicoptère du croiseur *USS Rochester* va repérer soixante et une mines à orin et, le lendemain cent autres marmites seront encore signalées. L'autre obstacle est l'île de Yo-do qui joue approximativement le rôle de Wolmi-do à Inchon, les Nord-Coréens y ayant installé plusieurs batteries de canons... MacArthur ne le sait pas encore, le nom de l'opération « Yo-Yo » est prémonitoire...

Note de lecture :

rédigé un article sur les événements en Corée entre le 10 octobre et la fin décembre 1950 est un véritable casse-tête chinois. En effet, les sources divergent tant au point de vue chronologique que sur la composition des forces engagées. Il faut donc parfois reconstituer, les événements, jour après jour, unité par unité. Pour cette raison, nous vous demandons la plus grande indulgence.

Opération « Yo-Yo » : les débarquements à Wonsan et Iwon

Le mardi 10 octobre, les unités de pointe du 1^{er} corps d'armée sud-coréen (I. ROK) du général Kim Baik Yil arrivent à la hauteur de Wonsan alors que le dispositif prévu pour l'opération « Yo-Yo » se trouve encore au mouillage à Pusan et dans les ports japonais. Le 2^e corps (II. ROK) avance au centre de la péninsule et la 8^e armée US formée de la 1st CAV, de la 24th ID, de la 27th *British Commonwealth Brigade* du brigadier Basil Cord et des 1^{re} et 7^e divisions d'infanterie sud-coréennes à l'ouest... Le *HMS Theseus*, nouvellement arrivé, croise en mer Jaune, il est le seul porte-avions engagé à l'ouest de la péninsule

coréenne. Il restera sur zone jusqu'au 22... Ce même jour, les dragueurs du TG 95.6 *USS Doyle*, *USS Endicott*, *USS Pledge*, *USS Pirate*, *USS Incredible*, *USS Redhead*, *USS Mockingbird*, *USS Osprey*, *USS Chatterer*, *USS Merganser*, *USS Kite*, *USS Partridge*, accompagnés par les deux dragueurs coréens *YMS-510*, *YMS-516*, par l'escorteur côtier PC-704 *Jirisan* et par neuf dragueurs auxiliaires japonais (JMS), arrivent au large de Wonsan pour ouvrir un chenal. La couverture du dispositif est assurée par le croiseur *USS Rochester* et les destroyers *USS Collett*, *USS Swenson*, *USS Maddox* et *USS Thomas*...

L'armée des volontaires chinois (Zhōngguó Rénmín Zhìyuàn Jūn)...

Elle (9^e armée de marche ?) est formée à partir d'éléments de la 4^e armée populaire du général Lin Piao et de la 3^e armée populaire du général Chen Yi. Son dispositif est articulé en deux groupes d'armées :

... Le XIII^e groupe d'armées à l'ouest

- 38^e armée avec les 112^e, 113^e et 114^e DI ;
- 39^e armée avec les 115^e, 116^e et 117^e DI ;
- 40^e armée avec les 118^e, 119^e et 120^e DI ;
- 42^e armée avec les 124^e, 125^e et 126^e DI ;
- 50^e armée avec les 148^e, 149^e et 150^e DI ;
- 60^e ou 66^e armée avec les 196^e, 197^e et 198^e DI...

... Le IX^e groupe d'armées à l'est

- 20^e Armée avec les 58^e, 59^e, 60^e et 89^e DI ;
- 26^e Armée avec les 76^e, 77^e, 78^e et 88^e DI ;
- 27^e Armée avec les 79^e, 80^e, 81^e et 90^e DI...

Les armées du IX^e groupe sont formées de quatre divisions mais ces dernières sont d'un niveau inférieur à celle du XIII^e. Ce sont elles qui vont néanmoins affronter les Marines... Le dispositif paraît impressionnant, mais il faut se souvenir qu'une armée chinoise ne représente qu'un effectif de 26 000 hommes et qu'une division aligne, tout au plus, 8 000 hommes soit trois fois moins qu'une division occidentale. En 1950, les soldats chinois sont encore largement équipés d'armes d'origine américaine et la plus grosse pièce d'artillerie engagée est l'obusier de 105 mm US M-2. À ce stade l'armée des volontaires chinois n'aligne aucun char et ne dispose que d'un nombre limité de véhicules.



... et la reconstitution de l'armée nord-coréenne

L'armée nord-coréenne en train de se reconstituer va, de son côté, pouvoir remettre en ligne dès novembre-décembre 1950 :

- le 1^{er} corps d'armée du général Lee Kwon Hu avec les 17^e DI, 46^e DI et 105^e DB ;
- le 2^e corps d'armée du général Choe Hyon avec les 2^e DI, 10^e DI, 31^e DI (+ des éléments des 4^e DI, 7^e DI et 27^e DI pratiquant la guérilla derrière les lignes onusiennes) ;
- le 5^e corps d'armée du général Pang Ho San avec les 6^e DI, 7^e DI, 12^e DI, 38^e DI et 43^e DI (qui vont être rapidement rejointes par la 27^e DI) ;
- le 6^e corps d'armée du général Choe Yong Jiin en cours de création en Mandchourie avec les 18^e DI, 19^e DI et 36^e DI ;
- la 47^e DI indépendante du général Paik Nak Chul qui est provisoirement attachée à la 50^e armée chinoise.

Le 3^e corps du général Yu Kong Su avec les 1^{er} DI, 3^e DI et 15^e DI, et le 4^e corps du général Pak Chog Dok avec la 5^e DI, la 41^e DI, la 24^e brigade d'artillerie et la 26^e brigade d'artillerie, ne seront reconstitués qu'au début de l'année 1951 alors que les 7^e et 8^e corps seront créés dans le courant de cette même année...

Ici encore, il faut comparer ce qui est comparable et une division nord-coréenne n'aligne que l'effectif d'une brigade, voire d'un régiment renforcé selon les critères occidentaux. De plus, sa dotation en armes lourdes est faible, voire très faible.



Un train chargé de chars lourds JS-2 livrés par l'URSS arrive en Mandchourie. Ceux-ci ne sont pas destinés à entrer en Corée mais seulement à former une réserve stratégique dans le cas où les forces américaines pénétreraient en Chine. En fait cette fin d'année 1950 va être marquée par l'absence quasi complète de blindés dans le camp des forces communistes à l'exception d'une poignée de T-34/85 et de Su-76 au sein de la 105^e division nord-coréenne. (DR)



Dix LST « beachés » à Wonsan au début du mois de novembre. (USNA)



Sur cette photo du port de Saigon, prise le 12 août 1952 depuis un hélicoptère de l'Armée de l'air, nous apercevons à droite, le LST 382 (coque condamnée, servant d'atelier), surnommé «La Paillote» en raison des toits de chaume qui le recouvrent. À couple, à bâbord, figurent quatre LCT type 4 de la Marine nationale. De gauche à droite, ce sont en principe les LCT 9068, 9062, 9069 et 9061. Un cinquième LCT (4), le 9066, est présent à Saigon à cette date, mais probablement au bassin, en début de remise en condition après son arrivée en Extrême-Orient. Coincée entre «La Paillote» et le 9061, la passerelle circulaire appartient à un LSIL ou au LCI 9050. À l'extrême gauche, nous voyons le LCG 9059, (ex-LCG-111). À tribord de «La Paillote», on remarquera sept VP (ex-HDML) et un remorqueur YTL. Immédiatement devant l'ensemble de la flottille, on notera un des trois LSIL transférés au titre MDAP par les USA en 1951. Plus haut, c'est l'avis colonial *Dumont d'Urville*.

(Photo : Raymond Cauchetier, que nous remercions pour son aimable autorisation de reproduire son cliché ; devenu après la guerre d'Indochine un photographe de cinéma réputé de la «Nouvelle vague», Raymond Cauchetier est aujourd'hui âgé de 96 ans ; voir aussi son site : <http://www.raymond-cauchetier.com/>)

Les chalands LCT français en Indochine ⁽⁴⁾ Historique sommaire (suite)

Par Jean-Yves Brouard et Jean Robert

(Les profils de F.S. sont donnés sous réserve)

LCT 1139 – LCT 9062

A - Sous pavillon britannique : commandé en mai 1943 aux chantiers Fairfield de Chepstow, il est mis en service en 1944, trop tard pour participer au débarquement de Normandie. Affecté dans le courant de l'année 1945 au SEAC, il rejoint l'océan Indien en prévision de l'invasion du Japon programmée pour mars 1946. La fin de la guerre dans le Pacifique le trouve en décembre (1945) à Singapour où, en mai 1946, il est transféré à la Marine française avec trois autres LCT.

B - Sous pavillon français : armé à Singapour le 7 mai 1946,

il rejoint par ses propres moyens Saigon le 11 où il est admis au service.

Le 10 juillet suivant, il arrive à Haïphong et est affecté à Marine Tonkin jusqu'en octobre, date de son retour à Saigon. Il restera affecté au Sud pour travaux jusqu'en juillet 1947, date de son départ au Tonkin pour un nouveau séjour d'une durée d'un an au cours duquel il participera aux opérations de la « campagne d'Automne ».

Le 5 juillet 1948, nouveau départ vers Saigon pour travaux. Il sera de retour au Nord le 15 octobre. Il est d'abord rattaché à la DNA 1 jusqu'au 28 avril 1950. À cette date il redescend

LCT 1157 – LCT 9064

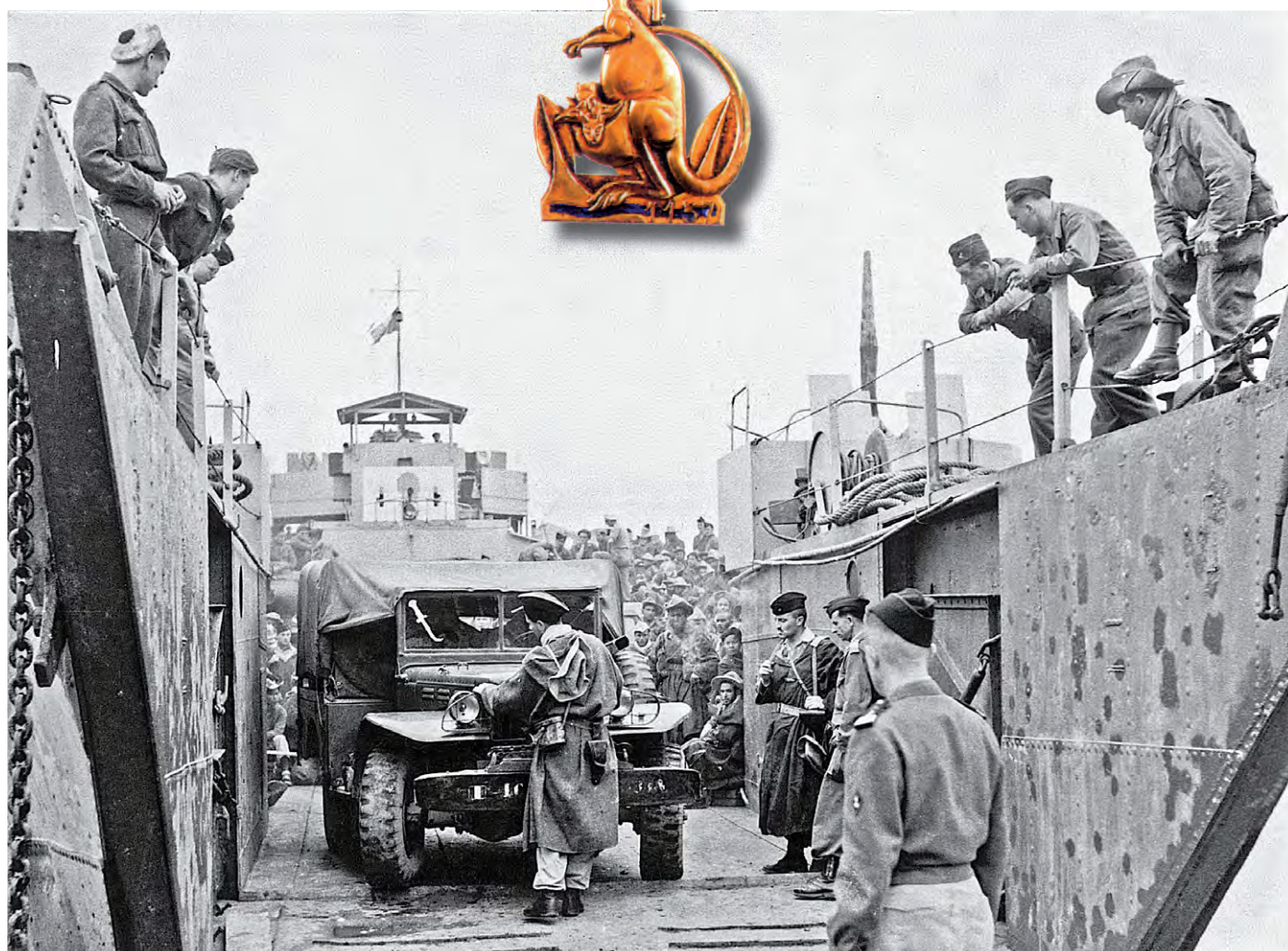
A - Sous pavillon britannique : commandé le 25 mai 1943 à Stockton Construction (Thornaby). Mis sur cale le 23 mai 1944 à partir de sections fournies par Whessoe Foundry à Darlington. Mis à l'eau le 20 juillet 1944, il entre en service le 31 août 1944. Affecté début 1945 au S.E.A.C., il est mis en route dans le cadre du convoi « Appian » Flight F avec le 1156, en remorque du *Samspring*. Ils touchent Aden le 12 mars 1945 et poursuivent vers Bombay et Cochin. La fin de la guerre dans le Pacifique les retrouve à Singapour où ils sont classés en excédent.

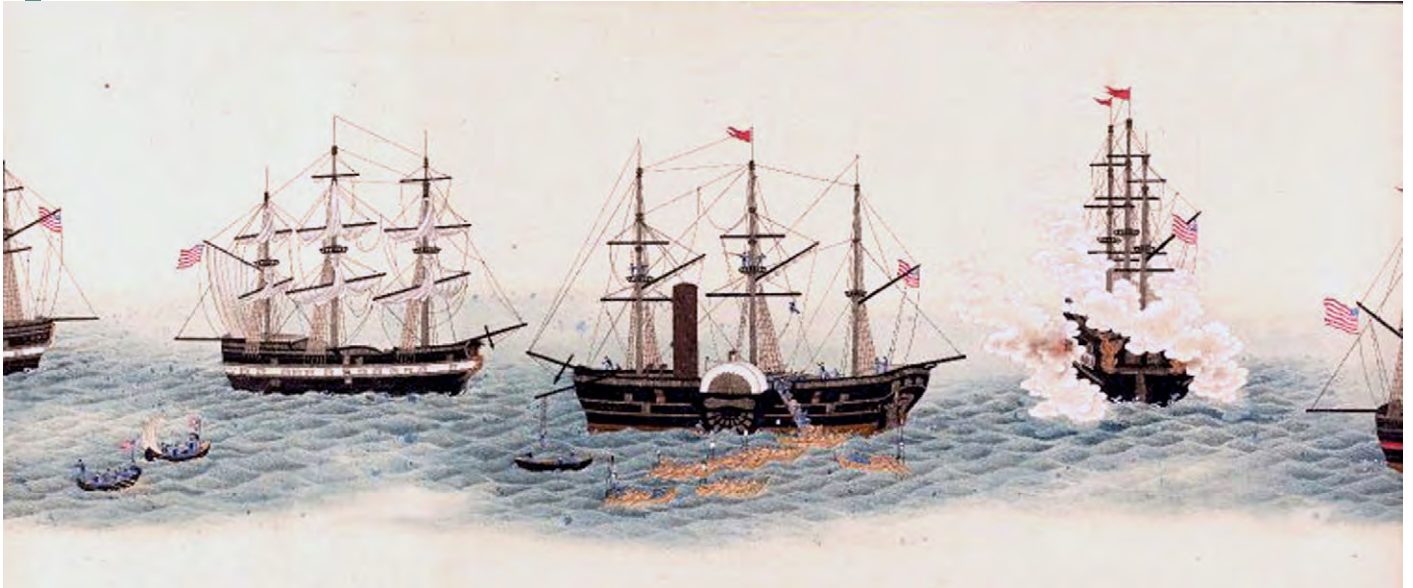
B - Sous pavillon français : suite à la demande française (évoquée ci-dessus, cf. 1139), il est transféré à la Marine par la Grande-Bretagne et quitte Singapour le 7 mai 1946 par ses propres moyens, sous escorte, avec les LCT 1139 et 1156, pour Saigon où il arrive le 11 suivant.

Affecté au Tonkin, il arrive le 1^{er} juillet à Haïphong. Il y restera affecté jusqu'au 25 mars 1948. Il rejoint Saigon pour y subir un Grand carénage d'avril à août avant de « remonter » à Haïphong jusqu'au 23 juillet 1949 puis rallie Singapour pour de grands travaux qui dureront 11 mois. De retour à Saigon le 9 juillet 1950, il achève son Grand carénage jusqu'à son départ pour Haïphong où il arrive le 2 septembre 1950. Il participera comme les autres LCT aux travaux de routine entrecoupés d'opérations comme « Brochet » (fin septembre – mi-octobre 1953). Il y restera affecté jusqu'à l'évacuation de la « zone des 300 jours » le 15 mai 1955, subissant ses périodes d'entretien annuel dans la BNH. (Base Navale d'Haïphong). Du 1^{er} avril au 21 juillet 1954, il entreprendra ainsi, à son tour et bien tardivement, la transformation en canonnière. Il revient à Saigon le 25 mai 1955. Usé par des années d'utilisation intensive, il est directement mis en « Réserve Spéciale B » avant condamnation le 10 juin suivant, puis, condamné sur place le 15 septembre 1955.

Au centre, les bons portraits de LCT en Indochine sont rares. Voici celui du LCT 9064 en 1955, sur la fin de sa carrière (il sera condamné quelques mois plus tard). (Photo ECPA-D)

En bas, cette vue du LCT 9064 montre la cuve ouverte, vers la passerelle. (Coll. Claude Picard)





L'U.S. Navy dans le Pacifique : les « bateaux noirs » du Commodore Perry au Japon.

Gildas Borel

(Recherche iconographique Frédéric Stahl)

Estampe représentant la
flotte de Perry.

Le 8 juillet 1853, quatre navires de la marine de guerre américaine font une entrée remarquée dans la baie de Tokyo, alors dénommée Edo. Cet événement, connu au Japon comme l'arrivée des « bateaux noirs du Commodore Perry », constitue pour le pays, un tournant marquant de son histoire : la réouverture forcée au monde, après deux siècles et demi de politique isolationniste...

La première véritable intervention militaire américaine en Asie Pacifique

L'événement est surprenant à certains égards, moins à d'autres. Étant donné le contexte d'expansion coloniale de l'époque, ce n'est pas tant l'ouverture forcée du pays qui étonne, que cette action soit le fait des États-Unis d'Amérique. En effet, d'une part, la jeune république n'est pas encore une véritable puissance mondiale, rôle tenu par le Royaume-Uni au milieu du XIX^e siècle ; d'autre part, elle vient tout juste de devenir riveraine du Pacifique.

1853, c'est à peine plus de dix ans après la fondation de Hong Kong, dans le cadre de la première guerre de l'opium qui a vu l'écrasement des flottes, batteries côtières et troupes au sol de la Chine par les flottes de la Royal Navy et des vapeurs de l'East India Company (Navires et Histoire n° 83 et 93). L'effondrement des forces militaires de l'Empire du Milieu a un impact psychologique énorme en Asie Pacifique, et pas seulement dans les États tributaires, ceux qui reconnaissent la puissance de la Chine. Le Japon, notamment, réticent à s'incliner devant son grand voisin, a noté avec effroi, la supériorité navale britannique écrasante. Ce fait revêt une grande importance pour expliquer l'impact de la menace que font peser l'escadre du commodore Perry et le changement d'orientation radical qui va en découler. Le Royaume-Uni, première puissance navale de l'époque, n'est pas seul à opérer dans la région. Certes, depuis leur éviction au XVI^e siècle, les Portugais n'y sont plus actifs et semblent avoir pour seule ambition de sauvegarder leurs intérêts à Macao. Il en va de même pour les Néerlandais, connus et installés depuis longtemps à Nagasaki, dans des conditions certes très restrictives. Mais le Japon note l'arrivée d'autres puissances. La Russie qui a atteint les rivages du Pacifique,

il y a déjà près de deux siècles, a déjà présenté plusieurs demandes d'ouverture du marché japonais. Ces initiatives sont restées sans suite, le Japon déclinant régulièrement ces offres, et les Russes en restant là... jusqu'à la prochaine visite. Néanmoins leur présence se renforce et commence à inquiéter les autorités « impériales » (le pouvoir de l'Empereur restant limité par rapport à celui du shogun, le commandant des forces armées est le véritable dirigeant suprême). Les Français entament leur implantation en Indochine, rejoignent les Britanniques dans la seconde guerre de l'opium. En 1846, une expédition conduite par l'amiral Jean-Baptiste Cécille arrive aux îles Ryukyu, situées au Sud de l'archipel japonais, pour négocier des droits d'accès. Les Français s'aventurent jusqu'à Kyushu, mais n'ont pas la patience d'attendre une réponse qui tarde à venir et repartent peu après.

En ce qui concerne les Américains, les Japonais n'en connaissent que les équipages de baleiniers échoués et une courte visite de deux navires de la Navy en juillet 1846 (voir encadré n° 1). En 1853, cela fait à peine cinq ans que les USA sont devenus riverains du Pacifique, avec la même année - en 1848 - la prise de possession officielle de la Californie (quelques mois avant la ruée vers l'or !) et celle, de fait, de l'Oregon. On doit juste rappeler que les États-Unis acquièrent la Californie, peu après la prise du Texas au terme d'une guerre avec le Mexique, dans laquelle s'illustre déjà le Commodore Perry. En 1853, ils n'ont pas encore eu le temps d'y installer leurs bases, même si San Francisco passe rapidement de l'état de bourgade à véritable ville. Les Américains sont certes présents dans le Pacifique depuis la fin du siècle précédent, par le biais de navires commerçant avec la Chine et surtout par une importante flotte de baleiniers. En effet, si San Francisco ne devient le premier port baleinier américain qu'en 1870, les navires partis de la côte Est - de Nantucket ou de New Bedford - pénètrent dans le Pacifique dès les années 1790 pour opérer au large du Chili et du Pérou. En 1820, ils entament la traversée de ce qu'ils appellent les « South Seas » pour se retrouver dès 1821 au large des côtes orientales de l'archipel nippon. Certains de ces navires abordent les côtes du Japon, parfois volontairement, mais le plus souvent pour s'y réfugier ou à la suite de naufrages. Mais ils ne sont pas les bienvenus.



Les brèves de juillet et août 2016

Frédéric Stahl

La frégate F 583 *Aviere* assiste 900 personnes le 5 juillet, jour où 4 500 migrants franchissent la Méditerranée vers la « terre promise ».
(Photo Marine Militaire)

La frégate russe n° 868 *Pytliviy* retourne en mer Noire le 2 juillet. Après une pause de 35 jours pour entretien et repos de l'équipage, elle va retourner en Méditerranée le 6 août pour un nouveau déploiement. (DR)

Le **vendredi 1^{er} juillet**, la gabare russe *KIL-158* franchit les détroits turcs pour retourner en mer Noire. Elle croise le dragueur de mines roumain (F)30 *Sublocotenent Alexandru Axente* qui va effectuer un court séjour en Méditerranée... Le croiseur CG-61 *USS Monterey* franchit le canal de Suez pour rejoindre la zone opérationnelle de la 5^e Flotte... En **Russie**, la frégate légère (corvette) *Rezkiv* de type « Steregushchiy » est mise sur cale aux chantiers navals de l'Amour... Dans le **détroit de Formose**, un patrouilleur taiwanais type « Jin Chiang » (Ching Chang), à quai dans la base navale de Tsoying, tire par erreur un missile supersonique *Hsiung-Feng III* vers les îles Penghu. Deux minutes plus tard, ce dernier transperce sans exploser un bateau de pêche de 60 t. Son capitaine est tué et deux autres membres de l'équipage sont blessés... En **Corée du Sud**, le deuxième sous-marin de 3 000 t du programme « Jangbogo-III » est mis sur cale... En **France**, le SNLE S 616 *Le Triomphant* procède avec succès à un tir de missile balistique M51... En **mer Noire**, le sous-marin B-262 *Stariy Oskol* (« Kilo » 636-3) arrive à Novorossiysk où il rejoint le B-871 *Alrosa* (n° 554), le B-261 *Novorossiysk* et le B-237 *Rostov na Donu*... En **Syrie**, l'aviation de Damas perd deux appareils : un chasseur-bombardier Su-22M3 qui va

s'écraser près de Jairood dans la région de Qalamoun, et un hélicoptère d'attaque Mi-25 abattu dans le même secteur...

Le **samedi 2 juillet**, en **Méditerranée**, le pétrolier *Rizopon* secourt 291 migrants que la frégate F 831 *Van Amstel* va amener à Cagliari le lendemain... Un petit bateau avec 28 jeunes Tunisiens, coule au large de Sabratha (le bilan de ce naufrage est de 16 morts)... La frégate russe n° 868 *Pytliviy* passe les détroits turcs pour retourner à sa base de Sébastopol... Le porte-avions CVN-75 *USS Harry S. Truman* franchit le détroit de Gibraltar pour entrer dans l'Atlantique avant de rejoindre les États-Unis... À Dacca, au **Bangladesh**, une prise d'otages revendiquée par l'EI (ou le *Jamaeytul Mujaddeen Blangladesh*) débouche sur la mort de 22 civils (dont 20 Italiens et Japonais), de 2 policiers et des 5 où 6 agresseurs...

Le **dimanche 3 juillet**, en **Méditerranée**, une vedette de la *Guardia Costiera* (la CP 534 ?) secourt un canot avec 47 personnes au large de Roccella Jonica dans la région de Reggio de Calabre... Le navire marchand turc *Lady Leyla* arrive à Ashdod avec 11 000 tonnes « d'aide humanitaire »

