

Les classes "Smith" et "Paulding"



Pas moins de huit ans se passent entre la commande des seize destroyers en 1898 et la suivante de 1906. Les raisons pour expliquer ce délai sont doubles :

- Les premiers bâtiments de ce nouveau type sont, il faut bien le reconnaître, loin d'être réussis. À l'exception des "Truxton" qui donnent à peu près satisfaction, les autres ont du mal à atteindre les performances demandées dans le cahier des charges original.
- Le manque de retour d'expérience en conditions de conflit réel fait que les demandes de la Marine sont repoussées par le Congrès entre les années 1901 à 1904.

La situation va se débloquer en 1904 sous l'impulsion de Theodore Roosevelt, devenu entre-temps Président des États-Unis et toujours très attaché au devenir de l'U.S. Navy.

Un de ses contacts dans le service, le *Commander Winslow*, lui avait transmis un premier rapport assez alarmiste quand à l'état de la flotte des destroyers. Prenant cette étude très au sérieux, le Président Roosevelt convoque alors une commission sous l'égide du *Rear Admiral Converse*, pour définir quels seraient les besoins de l'U.S. Navy en matière de destroyers dans les années à venir.

C'est dans un délai remarquablement court que la commission Converse délivre ses recommandations en janvier 1905, lesquelles formeront les bases de la conception et utilisation des destroyers de l'U.S. Navy pour les années à venir.

La classe Smith

Les débats vont toutefois s'éterniser au Congrès, et ce n'est qu'en juin 1906 que trois nouvelles constructions sont autorisées (les premiers "Smith"), suivies par deux autres en mars 1907.

Si la configuration générale reste celle des "Bainbridge", le cahier des charges demande une vitesse minimale de 28 nd, un armement porté à cinq canons de 3 in, trois tubes lance-torpilles et un passage à la propulsion par turbines.

La forme de carène et surtout celle de la poupe feront l'objet d'études poussées au bassin, malheureusement l'option retenue conduira à des rayons de giration supérieurs de quarante à cinquante pour cent à ceux de leurs homologues de la Royal Navy.

Tout comme la série de 1898, la disposition des cheminées varie suivant les constructeurs, ce qui permet de les distinguer facilement.

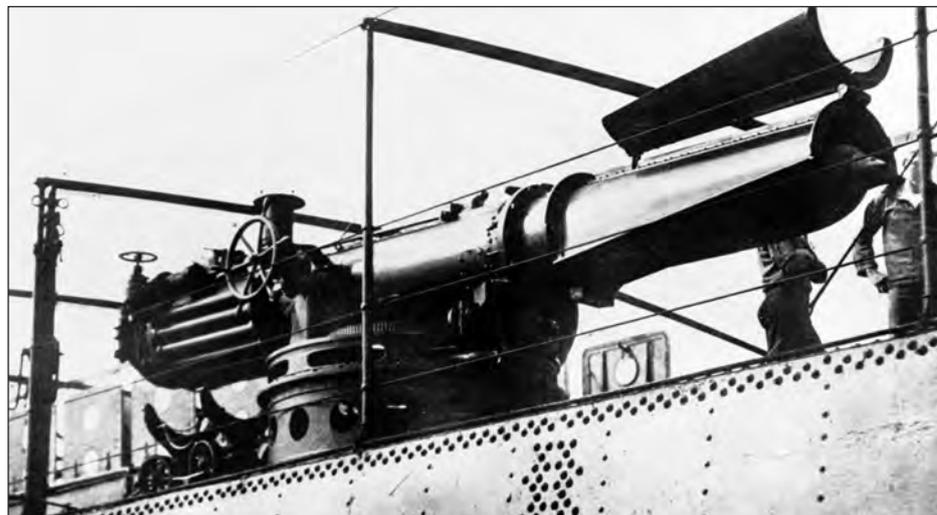
Cette nouvelle tranche de cinq destroyers, qui forment la classe "Smith", est la dernière à posséder la chauffe au charbon, toutes les suivantes seront équipées de chaudières alimentées au fuel.

Tout comme les "Bainbridge", les cinq unités à construire sont réparties entre plusieurs chantiers navals :

- chantier William Cramp & Sons : *USS Smith DD-17* et *USS Lamson DD-18*,
- chantier New York Shipbuilding : *USS Preston DD-19*,
- chantier Bath Iron Works : *USS Flusser DD-20* et *USS Reid DD-21*.

À leur sortie des chantiers navals, les cinq "Smith" ont des cheminées relativement courtes. Les volumes de fumée dégagés, très importants avec la chauffe au charbon, enveloppent bien souvent les superstructures, elles seront donc rallongées pendant la vie active des bâtiments.

L'armement évolue un peu lui aussi, un canon de 3 in/50 sera débarqué en 1916, et la dotation en tubes lance-torpilles doublée pour passer à six.



Un des trois tubes lance-torpilles de 457 mm qui équipaient l'*USS Flusser DD-20*.

CARACTÉRISTIQUES DE LA CLASSE "SMITH"

Dimensions :	
longueur totale	89,33 m
largeur	8,00 m
tirant d'eau	5,00 m
Déplacement :	
aux essais	716 t
Armement :	
	5 x 3 in/50
	3 x TLT 457 mm
Divers :	
puissance	10 000 ch
vitesse maxi	28,35 nd
autonomie	2 000 miles à 18 nd
équipage	4 officiers, 83 matelots



La poupe complètement dévastée de l'USS Cassin DD-43 par une torpille tirée par l'U.61. La photo est prise alors que le destroyer est en réparations au bassin en Grande-Bretagne.

Classe "Cassin"

Les quatre *Cassin* sont répartis entre trois chantiers lors de leur construction :

- chantier Bath Iron Works: *USS Cassin DD-43* et *USS Cummings DD-44*;
- chantier New York Shipbuilding: *USS Downes DD-45*;
- chantier Bethlehem, Quincy: *USS Duncan DD-46*.

La chauffe est désormais en standard au mazout, et les progrès enregistrés dans la conception des turbines font qu'il est désormais possible de les coupler directement sur les deux lignes d'arbres.

Classe Aylwin

Pour ces quatre navires un seul constructeur est sélectionné, le chantier William Cramp and Sons de Philadelphie: *USS Aylwin DD-47*, *USS Parker DD-48*, *USS Benham DD-49*, *USS Balch DD-50*.

Carrière opérationnelle

Les huit bâtiments viennent juste d'entrer en service dans l'U.S. Navy au moment du déclenchement de la Première Guerre mondiale en Europe. Les premiers mois d'activité se passent donc classiquement en exercices et manœuvres avec la flotte au large des côtes américaines, puis les destroyers participent aux patrouilles chargées de faire respecter la neutralité des USA.

À la déclaration de guerre contre l'Allemagne, ils sont affectés à l'escorte des convois transportant les troupes de l'Oncle Sam vers l'Europe.

Le 15 octobre 1917, l'*USS Cassin* repère l'*U.61* en surface, passe à l'attaque immédiatement, mais le sous-marin réplique et touche le *Cassin* d'une torpille au niveau de la poupe, lui soufflant son gouvernail et le rendant non manœuvrable. Gravement endommagé,

le destroyer tire toutefois quatre coups vers le sous-marin qui juge plus prudent de ne pas insister et plonge pour ne plus réapparaître par la suite. Le *Cassin* est finalement remorqué jusqu'à Queens-town pour réparations.

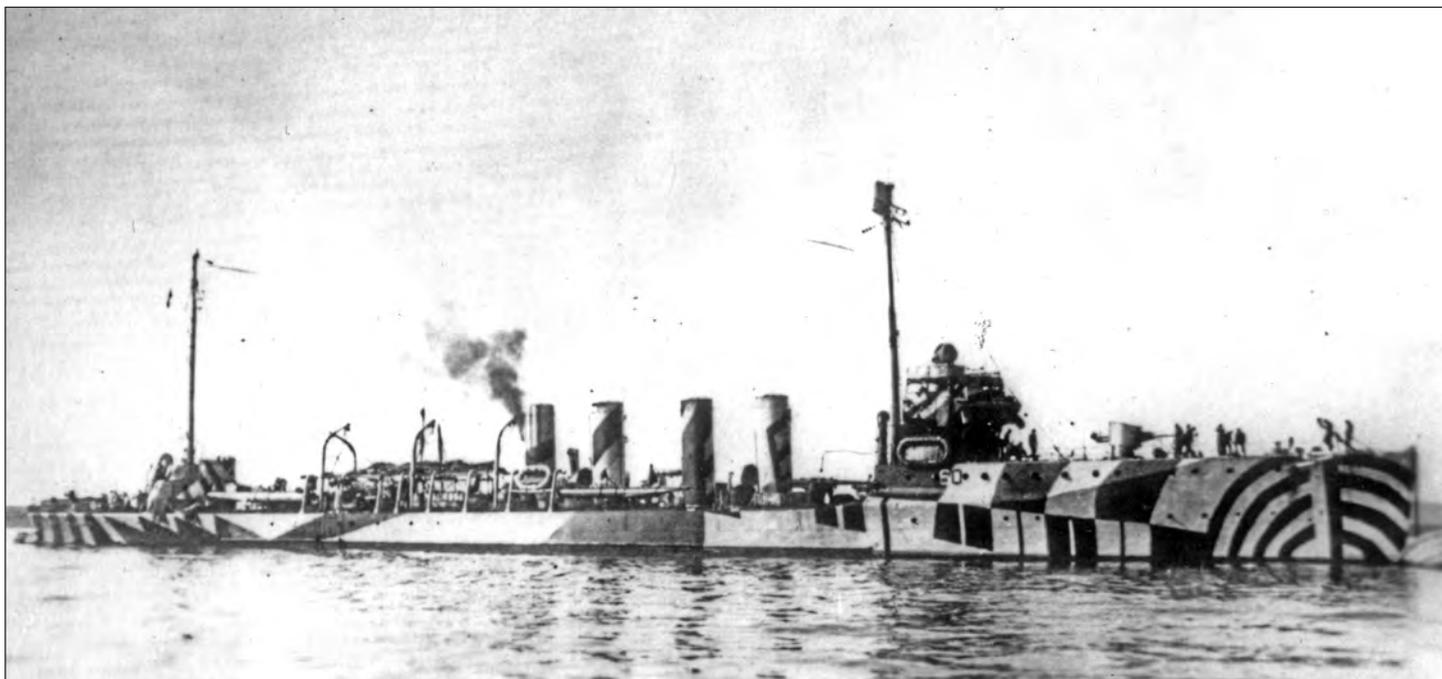
Il aura ensuite l'honneur de faire partie de l'escorte du Président Wilson se rendant à Versailles pour la conférence de Paix. Les *Benham* et *Balch* auront l'occasion de traquer quelques *U-Boote*, le premier est même crédité d'une destruction probable le 30 juillet 1918, ce qui lui vaudra les félicitations de l'Amirauté britannique.

Ils restent encore en activité quelques années au début des années vingt, puis sont tous désarmés et placés en réserve à l'exception des *Cassin*, *Cummings* et *Downes* qui rejoignent les rangs des Coast Guards entre 1924 et 1933 pour la lutte contre les trafiquants d'alcool.

Puis tous sont ferrillés en 1934-1935 pour respecter les termes de l'accord naval de Londres limitant la taille des marines mondiales.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES CLASSES "CASSIN" ET "AYLWIN"

	"Cassin"	"Aylwin"
Dimensions:		
longueur totale	93,04 m	93,04 m
largeur	9,25 m	9,25 m
tirant d'eau	2,82 m	2,87 m
Tonnage:	1 020 t	1 036 t
Armement:	4 x 4 in/50	4 x 4 in/50
	4 x II TLT de 457 mm	4 x II TLT de 457 mm
Divers:		
puissance	16 000 ch	16 000 ch
vitesse maxi	29 nd	29,6 nd
équipage	5 officiers, 93 matelots	5 officiers, 93 matelots



Question camouflage, il faut bien reconnaître que celui de l'*USS Wadsworth* décroche la palme du plus original ! En matière de peinture, la mode était au cubisme, il devait y avoir un artiste à bord du destroyer !

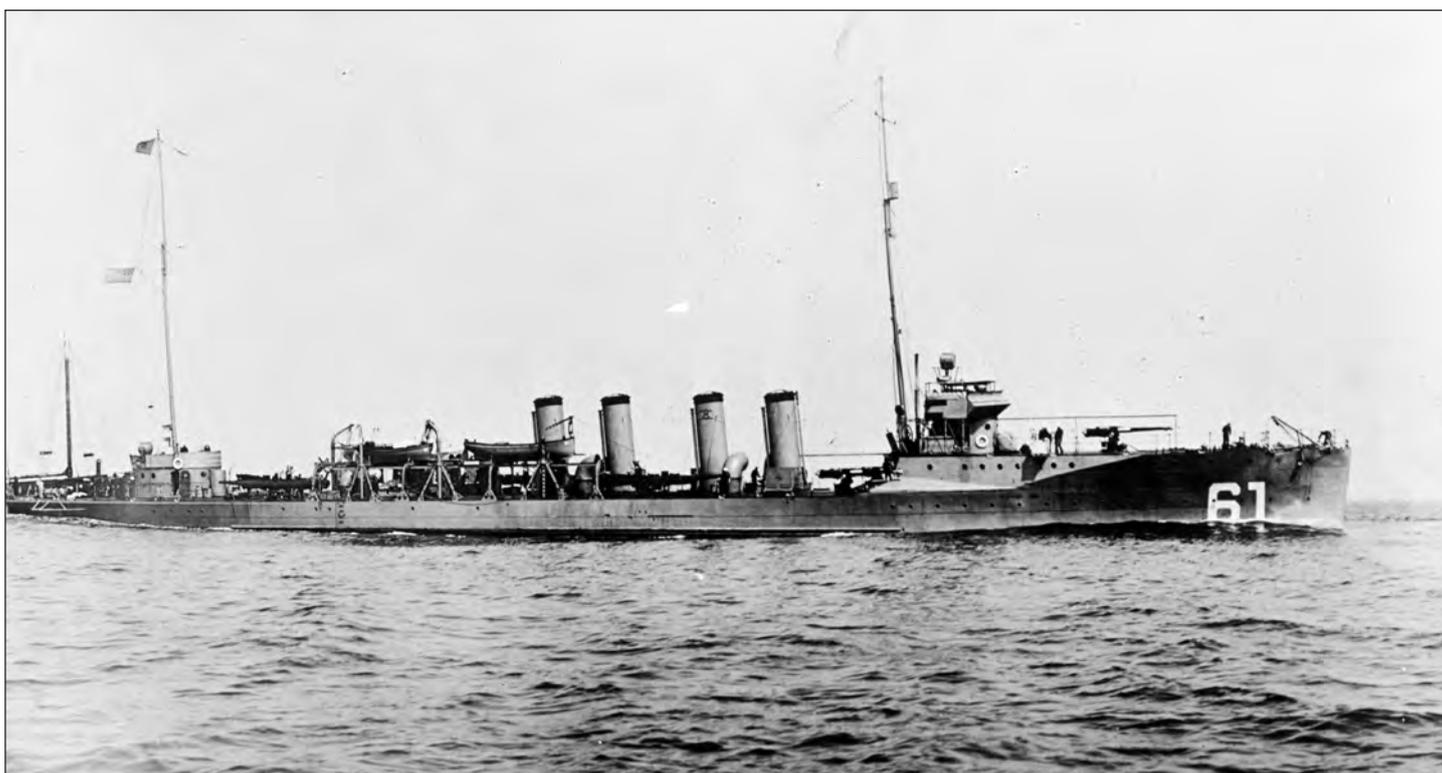
Le 16 octobre 1917, le destroyer *USS Cassin DD-43* voit sa poupe pratiquement sectionnée par le tir du *U.61* ce qui lui ôte toute possibilité de manœuvre. L'*USS Porter* arrive au secours de son infortuné confrère d'armes et assure sa protection jusqu'au remorquage en lieu sûr. Il le vengera quelque part le 28 avril 1918 en infligeant de sévères dommages au *U.108* qui s'apprêtait à passer à l'attaque contre un convoi.

Le *Wadsworth* quand à lui aura l'occasion de se frotter à plusieurs reprises aux *U-Boote*. Sur la demi-douzaine d'escarmouches recensées, aucune ne donnera lieu à une victoire confirmée, même si le grenadage du 29 juillet 1917 laisse à penser que des dommages importants ont été infligés à un sous-marin en immersion peu profonde.

Si l'*USS Wainwright* traverse le conflit en patrouilles sans vraiment rencontrer le succès face aux sous-marins du Kaiser, l'*USS Jacob Jones DD-61* n'aura pas cette chance.

Après avoir participé au sauvetage de plusieurs équipages de cargos torpillés, le destroyer faisait route le 6 décembre 1917 en solitaire de Brest à Queenstown quand il est coulé au large des Cornouailles par l'*U.53* du *Kapitän* Hans Rose. L'explosion déclenchée dans le secteur tribord arrière tue la majorité des hommes présents à cet endroit, et provoque le naufrage du bâtiment qui s'enfonce dans les flots par la poupe.

Les survivants surnagent comme ils peuvent dans l'obscurité et une mer glacée, sans réel espoir de survie à cette période de l'année.



Photographié juste après sa mise en service, l'*USS Jacob Jones DD-61* possède une silhouette qui préfigure déjà celle des fameux quatre-tuyaux.

Pas moins de dix chantiers navals sont impliqués dans ce gigantesque programme de construction qui comprendra cent onze "Wickes" et cent cinquante-six "Clemson", soit un total de deux cent soixante-sept bâtiments, production énorme qui préfigure déjà l'effort de guerre des États-Unis lors du conflit suivant :

- Bath Iron Works : DD-75 à DD-78, DD-131 à DD-134, DD-345 à DD-347 ;
- Bethlehem Fore River : DD-79 à DD-86, DD-95 à DD-102, DD-161 à DD-170, DD-251 à DD-260 ;
- Union Iron Works, San Francisco : DD-87 à DD-92, DD-103 à DD-112, DD-171 à DD-180, DD-296 à DD-335 ;
- Mare Island Naval Shipyard : DD-93 et DD-94, DD-136 à DD-141, DD-336 à DD-341 ;
- William Cramp & Sons : DD-113 à DD-118, DD-142 à DD-156, DD-206 à DD-230 ;
- Newport News : DD-119 à DD-124, DD-181 à DD-185, DD-186 à DD-199 ;
- New York Shipbuilding : DD-125 à DD-130, DD-157 à DD-160, DD-231 à DD-250 ;
- Charleston Navy Yard : DD-135 ;
- Norfolk Navy Yard : DD-342 à DD-344 ;
- Bethlehem Squantum : DD-261 à DD-295.

Comme tous les programmes de production de masse, le démarrage est relativement lent.

Seulement trente-neuf destroyers sont achevés en 1918, mais les sorties de chaîne se poursuivent jusqu'en 1922, ce qui fait que les quatre-tuyaux resteront la classe la plus importante dans les rangs de l'U.S. Navy pour les vingt années suivantes, et une décade se passera avant le lancement de nouveaux projets.

La priorité absolue accordée aux *flushdecks* et l'engorgement des chantiers navals en 1917 entraînent le fait que tous les autres programmes de construction sont soit gelés soit reportés sine die.

La qualité de fabrication varie énormément en fonction des chantiers navals, le point le plus délicat concerne le rayon d'action qui peut pratiquement varier du simple au double. Si les constructions de Cramp et Bath affichent une autonomie de trois mille neuf cents miles à quinze nœuds, ceux de Mare Island ne vont guère plus loin que deux mille quatre cents miles à la même vitesse. Bien entendu, ceci se révèle un handicap presque rédhibitoire pour des escorteurs censés traverser l'Atlantique d'un seul trait. D'autant plus vrai que le ravitaillement à mer n'existe pas encore à ce moment de la guerre.

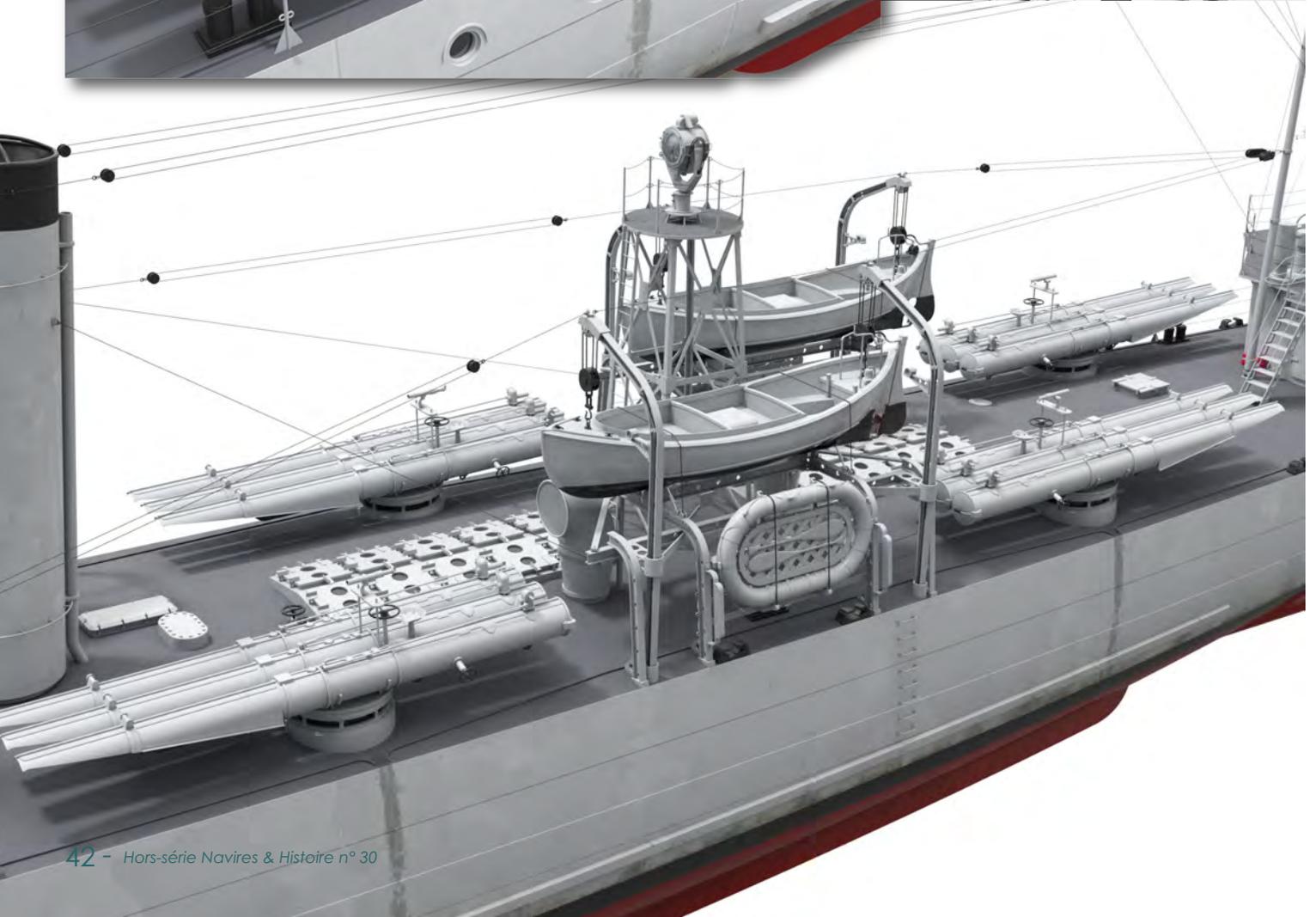
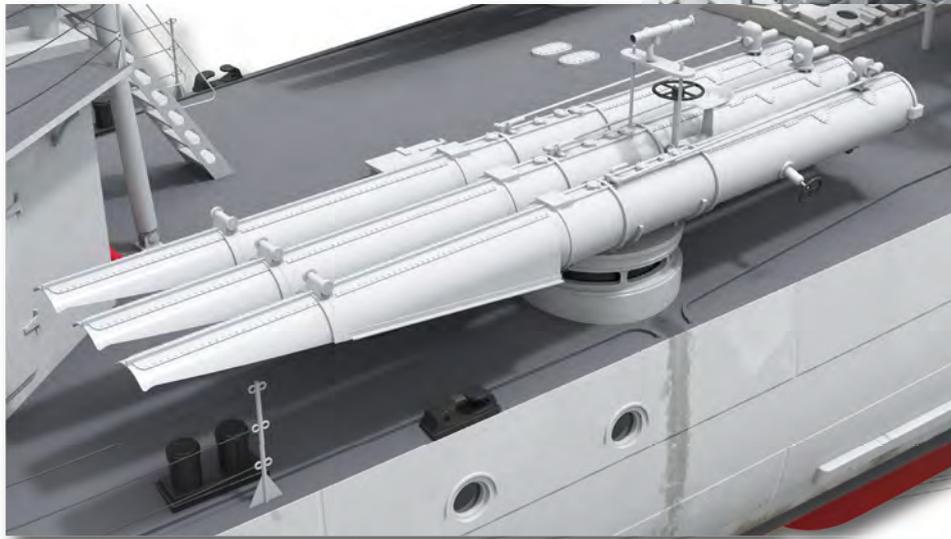
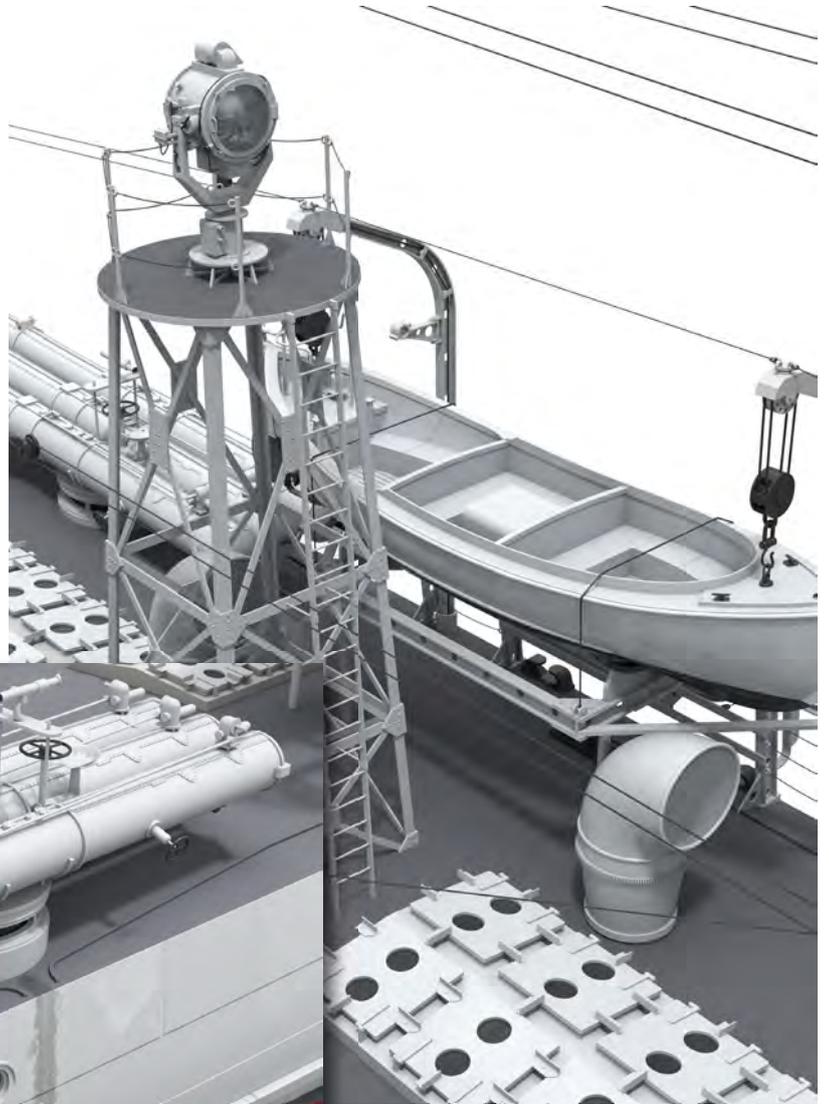
La solution trouvée au problème sera tout simplement d'augmenter la capacité des soutes à carburant de trente-cinq pour cent, ce qui donnera la classe "Clemson", identique à la précédente à quelques caractéristiques près. Outre l'accroissement du cubage en fuel, la surface du gouvernail est augmentée dans le but d'améliorer la manœuvrabilité, point crucial dans la traque d'un sous-marin. En effet, la poupe en forme de V, si elle favorise la vitesse et le rendement des hélices, a tendance à augmenter le rayon de virage, les bâtiments de l'U.S. Navy étant notoirement inférieurs à leurs homologues de la Royal Navy en ce domaine.

Le choix des chaudières sera aussi important, entre les modèles Normand, Thornycroft, White-Forster ou Yarrow, les dernières seront les plus fragiles, ce qui fait que les destroyers construits par Bethlehem seront envoyés à la casse dès 1929, le coût de retubage de leurs foyers étant jugés prohibitif par rapport à la valeur réelle des navires.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES COMPARÉES
DES CLASSES "CALDWELL", "WICKES", "CLEMSON"

	"Caldwell"	"Wickes"	"Clemson"
Dimensions :			
Longueur totale	96,16 m	95,82 m	95,82 m
Largeur	9,53 m	9,43 m	9,43 m
Tirant d'eau	2,40 m	2,74 m	2,74 m
Tonnage :	1 125 t	1 154 t	1 215 t
Armement :	4 x 4 in/50 4 x III TLT de 533 mm 2 x 37 mm AA	4 x 4 in/50 4 x III TLT de 533 mm 1 x 37 mm AA 2 rails de grenadage sur la plage arrière et 1 mortier	4 x 4 in/50 4 x III TLT de 533 mm 1 x 37 mm AA 2 rails de grenadage sur la plage arrière et 1 mortier
Divers :			
puissance	19 930 ch	24 610 ch	24 890 ch
Vitesse maxi aux essais	30,29 nd	35,34 nd	35,51 nd
Autonomie	-	3 800 miles à 15 nd	4 900 miles à 15 nd
équipage	5 officiers, 95 matelots	6 officiers, 108 matelots	6 officiers, 108 matelots



Nom	Chantier	Sur cale	Lancement	Mise en service	Sort ultime*
USS Twiggs DD-127 puis HMS Leamington	New York Shipbuilding	23 janvier 1918	28 septembre 1918	28 juillet 1919	Ferrailé Grande-Bretagne 26 juillet 1951
USS Babbitt DD-128	New York Shipbuilding	19 février 1918	30 septembre 1918	24 octobre 1919	Ferrailé USA 5 juin 1946
USS DeLong DD-129	New York Shipbuilding	21 février 1918	29 octobre 1918	20 septembre 1919	Échoué 1 ^{er} décembre 1921 puis ferrailé 25 septembre 1922
USS Jacob Jones DD-130	New York Shipbuilding	21 février 1918	29 octobre 1918	20 octobre 1919	Coulé au combat 28 février 1942
USS Buchanan DD-131 puis HMS Campbelltown	Bath Iron Works	29 juin 1918	2 janvier 1919	20 janvier 1919	Perdu Raid St-Nazaire 29 mars 1942
USS Aaron Ward DD-132 puis HMS Castleton	Bath Iron Works	11 août 1918	10 avril 1919	21 avril 1919	Ferrailé USA 1947
USS Hale DD-133 puis HMS Caldwell	Bath Iron Works	7 octobre 1918	29 mai 1919	12 juin 1919	Ferrailé Grande-Bretagne septembre 1944
USS Crowninshield DD-134 puis HMS Chelsea	Bath Iron Works	5 novembre 1918	24 juillet 1919	6 août 1919	Ferrailé Grande-Bretagne 23 juin 1949
USS Tillman DD-135 puis HMS Wells	Charleston Navy Yard	29 juillet 1918	7 juillet 1918	10 avril 1921	Ferrailé Grande-Bretagne 24 juillet 1945
USS Boggs DD-136 puis DMS-3	Mare Island Navy Yard	15 novembre 1917	25 avril 1918	23 septembre 1918	Ferrailé USA 27 novembre 1946
USS Kilty DD-137	Mare Island Navy Yard	15 décembre 1917	25 avril 1918	17 décembre 1918	Ferrailé USA 26 août 1946
USS Kennison DD-138	Mare Island Navy Yard	14 février 1918	8 juin 1918	2 avril 1919	Ferrailé USA 18 novembre 1946
USS Ward DD-139 puis APD-16	Mare Island Navy Yard	15 mai 1918	1 ^{er} juin 1918	24 juillet 1918	Coulé Kamikaze 7 décembre 1944
USS Claxton DD-140 puis HMS Salisbury	Mare Island Navy Yard	25 avril 1918	14 janvier 1919	13 septembre 1919	Ferrailé Grande-Bretagne 26 juin 1944
USS Hamilton DD-141	Mare Island Navy Yard	8 juin 1918	15 janvier 1919	7 novembre 1919	Ferrailé USA 21 novembre 1946
USS Tarbell DD-142	William Cramp and Sons	31 décembre 1917	28 mai 1918	27 novembre 1918	Ferrailé USA 30 novembre 1945
USS Yamall DD-143 puis HMS Lincoln	William Cramp and Sons	12 février 1918	19 juin 1918	29 novembre 1918	Ferrailé Grande-Bretagne 23 août 1952
USS Upshur DD-144	William Cramp and Sons	19 février 1918	4 juillet 1918	23 décembre 1918	Ferrailé USA avril 1948
USS Greer DD-145	William Cramp and Sons	24 février 1918	1 ^{er} août 1918	31 décembre 1918	Ferrailé USA 30 novembre 1945
USS Elliot DD-146 puis DMS-4	William Cramp and Sons	23 février 1918	4 juillet 1918	25 janvier 1919	Ferrailé USA 29 janvier 1946
USS Roper DD-147	William Cramp and Sons	19 mars 1918	17 août 1918	15 février 1919	Ferrailé USA 31 mars 1946
USS Breckinridge DD-148	William Cramp and Sons	11 mars 1918	17 août 1918	27 février 1919	Ferrailé USA 31 octobre 1946
USS Barney DD-149	William Cramp and Sons	26 mars 1918	5 septembre 1918	14 mars 1919	Ferrailé USA 13 octobre 1946
USS Blakeley DD-150	William Cramp and Sons	26 mars 1918	19 septembre 1918	8 mai 1919	Ferrailé USA 30 novembre 1945
USS Biddle DD-151	William Cramp and Sons	22 avril 1918	3 octobre 1918	22 avril 1919	Ferrailé USA 3 décembre 1946
USS Du Pont DD-152	William Cramp and Sons	2 mai 1918	22 octobre 1918	30 avril 1919	Ferrailé USA 12 mars 1947
USS Bernadou DD-153	William Cramp and Sons	4 juin 1918	7 novembre 1918	19 mai 1919	Ferrailé USA 30 novembre 1945



L'USS Ward DD-139, le plus célèbre des quatre tuyaux

De tous les *flush decks destroyers*, l'USS Ward DD-139 est sûrement celui dont la carrière est la plus riche et la plus singulière.

Il est baptisé en l'honneur du *Commander James Harmon Ward*, un héros de la guerre de Sécession, premier officier de la marine nordiste tué au combat. La quille est posée le 15 mai 1918 au Mare Island Naval Shipyard dans un contexte un peu particulier de concurrence entre chantiers navals. Le temps moyen de construction de l'ordre de six mois, déjà considéré comme excellent à Mare Island, avait fait des jaloux et ramené à cinq, puis quatre mois par d'autres constructeurs. Bien décidé à mettre un point final à la compétition et à marquer les esprits, le responsable du chantier, le *Master Shipfitter T.J. Moroney*, plus connu sous le surnom de "Fighting Irishman", tout un programme, décida que l'USS Ward serait construit en un mois!

Un tableau placardé sur les murs du chantier affirmait haut et fort que: "Tout ouvrier surpris à flemmarder serait qualifié de fainéant", on motivait les troupes un peu rudement à cette époque.

Moroney avait plus d'un tour dans son sac; et pour réussir son pari, il avait fait réaliser en atelier des sections préfabriquées du destroyer qu'il suffisait d'assembler ensuite sur cale. Technique en avance de pratiquement une guerre! Avec trois équipes de riveteurs travaillant



L'équipe d'ouvriers qui réalisera le tour de force d'assembler l'USS Ward en un temps record.



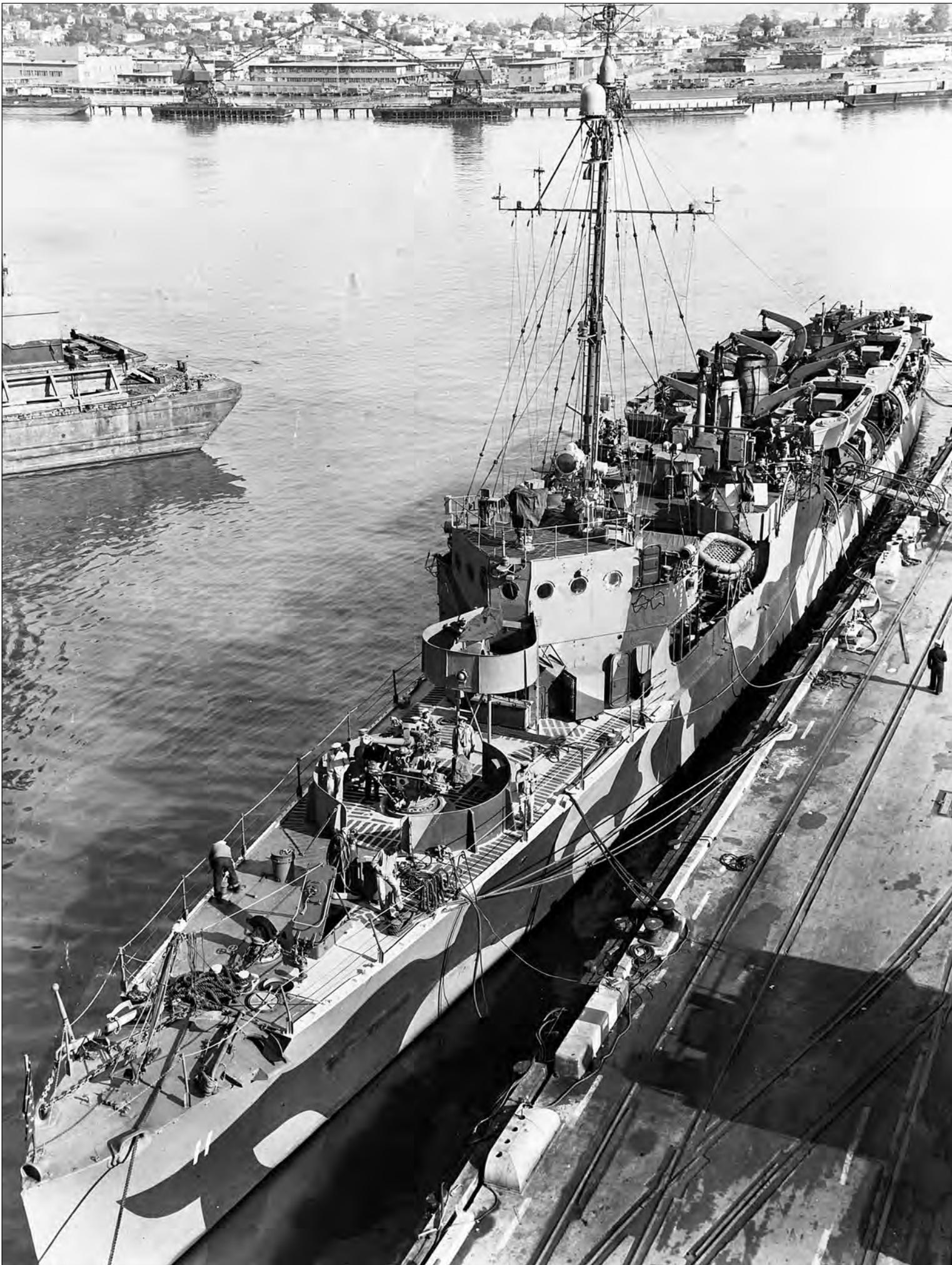
La coque de l'USS Ward au quatorzième jour de sa construction.

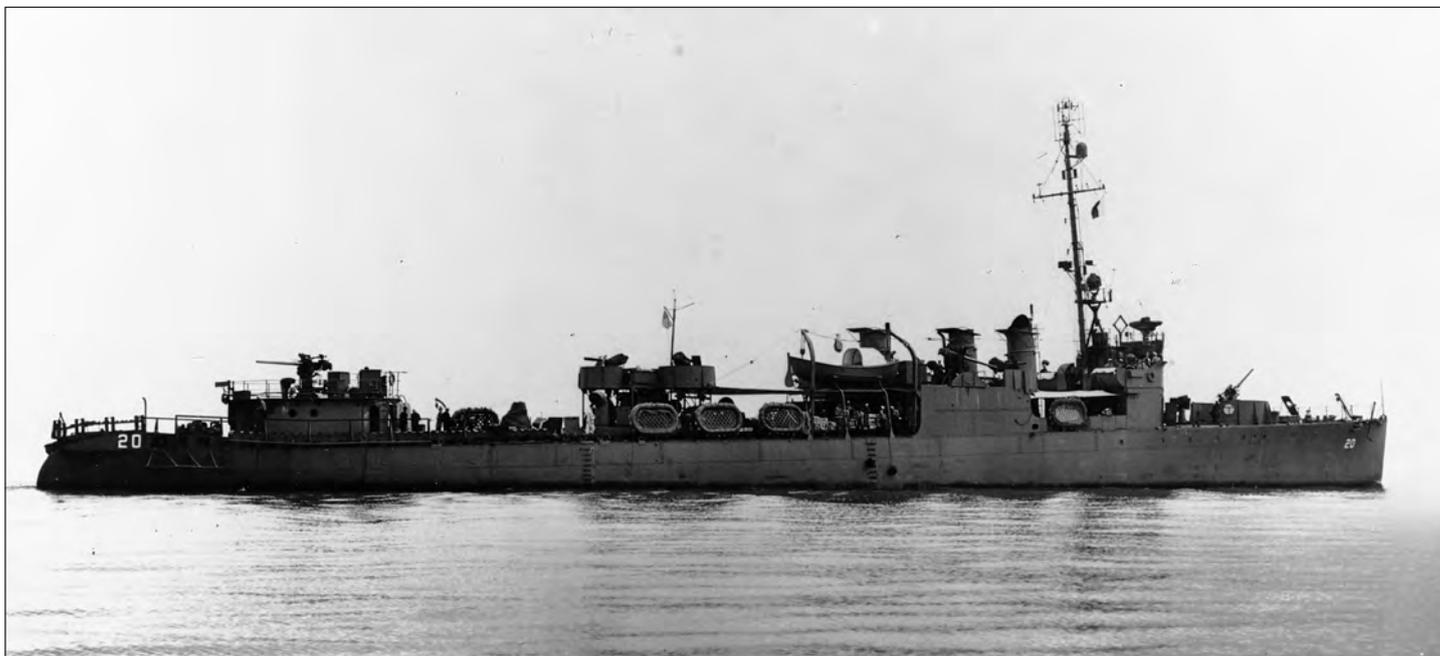
vingt-quatre heures sur vingt-quatre, les 275 000 rivets du Ward furent posés dans un vacarme infernal pour les oreilles des habitants de la région, mais surtout dans le temps record de dix-sept jours et demi, performance jamais égalée pour cette classe de bâtiments!

Le Ward est lancé le 1^{er} juin 1918, avec comme marraine Miss Dorothy Ward, la petite-fille de l'illustre marin.

Comme il se doit, un tel record mondial dans les annales de la construction navale devait être fêté dignement, et pas moins de trois parades, discours, cérémonies, bals, rassemblant plus de six mille personnes se succédèrent dans les jours qui suivirent, et bien souvent très tard dans la nuit...

Avec un tel baptême, le tout nouveau membre de l'U.S. Navy ne pouvait faire moins que 37,5 nd pendant ses essais, une autre belle performance.





En novembre 1943, les DM ont désormais leur aspect définitif avec trois cheminées, armement rénové, abri de navigation modifié tout comme l'*USS Prebble DM-20*.

La nuit suivante, trois destroyers japonais, de retour de mission et en route pour leur base de Vila Plantation, pénètrent dans la zone à la vitesse de dix-huit nœuds. Le *Kuroshio* saute et coule immédiatement, les *Kagero* et *Oyashio* sont endommagés à un point tel que, ne pouvant manœuvrer, ils sont achevés le lendemain par l'aviation américaine.

À noter que l'*USS Tracy* sera le premier navire de l'U.S. Navy à entrer dans le port de Nagasaki après l'armistice.

Tout comme les autres *flush deck* vieillissants, la totalité des survivants n'ayant plus vraiment d'utilité dans une marine moderne sera déclassée, et ferrailée dans les mois suivant la fin du conflit.

Les pertes pendant la Seconde Guerre mondiale

USS Gamble DM-15

Atteint par deux bombes de 110 kg juste au-dessus de la ligne de flottaison, l'*USS Gamble DM-15* se retire des opérations d'Iwo Jima le 17 février 1945 avec ses deux chaudières hors d'usage et les compartiments machines noyés. On déplore cinq morts, huit blessés et un disparu. Pris en remorque par l'*USS Dorsey DD-117*, il arrive à Saipan le 24 février suivant pour entamer ses réparations.

Mais à ce moment de la guerre son utilité devient négligeable, il est donc rayé des listes de la Flotte le 1^{er} juin 1945, et sabordé au large de Guam le 16 juillet suivant.



Sous grand pavais au début des années quarante, l'*USS Gamble DM-15* possède toujours ses quatre cheminées, on distingue par contre nettement la série de mines rangées sur la plage arrière.



Vue de la zone côté sud. Au centre à gauche, l'épave chavirée de l'*USS Young*, puis juste au dessus l'*USS Chauncey* encastré dans les rochers. L'*USS Woodbury* est juste à gauche du petit rocher au centre de la photo et l'*USS Fuller* en bas à droite.

Vue de la côte avec au premier plan l'*USS Delphy* dont la coque s'est brisée en deux, à gauche derrière la zone rocheuse se trouve la poupe de l'*USS Chauncey*, puis l'épave de l'*USS Young* complètement chavirée, et en arrière-plan l'*USS Woodbury* gîtant sur bâbord, et si l'on regarde bien on peut apercevoir les cheminées de l'*USS Fuller*.

À droite l'*USS S.P. Lee* dressé sur les rochers, et sur sa gauche l'*USS Nicholas* tous deux photographiés au matin de la funeste nuit.

