

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

Nicole d'Oresme

Au sujet du hors-série N°31 sur les poches de l'Atlantique

Je viens d'acheter votre n° HS que ne l'ai pas encore lu mais simplement parcouru. Je tenais à vous signaler une erreur dans le choix d'une photo, celle du haut en page 108. En effet, cette photo a été prise en Normandie et en plus les hommes d'équipage du char avec lesquels Leclerc discute appartiennent au 501RCC, régiment de char qui n'a jamais participé aux combats de Royan étant au repos à Châtelleraut à ce moment. Les régiments de chars de la 2e DB qui ont participé aux combats de Royan sont les 12e Cuir et 12RCA (votre photo du milieu sur cette même page) ainsi que les 3e et 4e Escadrons du RBFM. Les 1er et 2e Escadrons du RBFM étant en surveillance avec le 1er RMSM devant La Rochelle n'ont eux pas participé aux combats de la Poche de Royan. Cordialement

M. Laurent Fournier

Vous avez raison. Merci pour cette correction. Signalons qu'une autre unité de blindés (pas attachée à la 2^e DB) va participer aux combats pour la libération de la poche de Royan. Il s'agit du 13^e dragon entièrement équipé de chars français avec un escadron de chars moyens Somua S 35, un escadron de chars lourds B1bis et un escadron de chars léger Hotchkiss H 35, Hotchkiss H 39 et Renault R 35.

La rédaction

Commentaire sur l'article du N°103 au sujet des destructions au port de Nice

Mes parents habitaient au 9 quai des deux Emmanuel dans le quartier du port où je suis né le 22 juin 1942 ; le sous-marin Casabianca a torpillé un pétrolier allemand la date exacte je ne l'ai pas, j'étais nourrisson. Par représailles les habitants du port ont été déplacés et tous les immeubles dynamités. Les logements ont été à nouveau reconstruits vers 1948-1949 où nous avons à nouveau habité. Pendant toute ma jeunesse, mon réveil matin était le moment où le bateau venu de Corse jetait l'ancre. Le nom des bateaux Fred Scaramoni, Cymos (un ancien allemand), Commandant Quéré et Ville d'Ajaccio. Le Napoléon viendra au milieu des années 50 (chargement par l'arrière). Je pense qu'aux archives de Nice vous trouverez d'autres informations. Cordialement...

M. Jean-Paul Ghibaudo

Voici une courte chronologie qui permettra de replacer l'événement dont vous parlez dans son contexte : Nice est occupée par les Allemands à partir du 8 septembre 1943 pour remplacer la garnison italienne... Le 10 septembre le SS Alois Brunner arrive à Nice pour organiser la déportation des Juifs. Le 23 octobre, le quai des Ponchettes et le quartier de Raba Capeu sont évacués... Le 11 novembre, les Allemands interdisent l'accès à la promenade des Anglais qui doit être fortifiée... Le 21 novembre, ils lancent effectivement des travaux de fortification qui coupent plusieurs rues menant vers le port et la mer dont la rue de l'Opéra qui est barrée par un épais mur en béton... Le 6 décembre, les Allemands « encouragent » les personnes non utiles à la vie de la cité à évacuer et les écoles sont repliées dans la banlieue. Le 15 décembre, 1 820 Juifs de Nice et de sa région sont déportés vers Drancy (1 129 autres le seront un peu plus tard). Le 26 décembre, la Gestapo fait exécuter 23 résistants. Plusieurs autres vont mourir des suites de tortures et 390 résistants et otages vont être déportés vers des camps de concentration. Le 31 janvier 1944, les enfants de 6 à 14 ans sont évacués et les Allemands préconisent l'évacuation « volontaire » de toutes les personnes le long de la côte. Le 8 mars, ils commencent à détruire la jetée-promenade. De nombreux secteurs et de nombreuses rues sont maintenant parcellés de mines alors que les troupes d'occupation multiplient les manœuvres et les exercices dans la ville et sa périphérie. Le 6 avril, les fenêtres des maisons donnant sur le port sont murées mais les habitants peuvent rester sur place. Le 26 mai, un bombardement de l'aviation américaine qui dure de 10 h à 11 h du matin et vise en particulier la gare Saint-Roch fait 308 morts, 499 blessés et 5 600 sinistrés. Le 27 juin, le pétrolier *Pallas* réquisitionné par les Allemands est coulé à l'entrée du port par le P 53 *HMS Uitor*, et non par le *Casabianca* qui au cours de sa brillante carrière ne va envoyer par le fond qu'une unité allemande, le patrouilleur *UJ.6076*, le 22 décembre 1943, au large du cap Sicié. Après le débarquement de Normandie, la ville est transformée en véritable camp retranché. Le 7 juillet, deux résistants, Séraphin Torrin et Ange Grassi, sont pendus publiquement et leurs corps restent exposés pendant plus de trois heures. Le 26 juillet, un nouveau bombardement américain fait 200 victimes. Le 15 août, les Alliés débarquent en Provence (opération « Dragoon »). Le 17, les forces alliées dépassent ce qui est désigné sous le nom de « Blue line », en avance sur les prévisions. Dans ce contexte, le 18 août, le général Hans Schlemmer, le commandant du *LXXXV. Armeekorps* dont le QG se trouve en Italie, refuse que Nice soit déclarée ville ouverte mais donne l'ordre au gros des forces allemandes présentes dans la région, soit la *148. Infanteriedivision* du général Otto Fretter-Pico et la *157. Gebirgsdivision*, de se replier sur des positions sur la frontière italienne. Seuls les *Feldgendarme* reçoivent l'ordre de rester à Nice. Le 28 août, alors que les troupes allemandes ont commencé à évacuer la ville pour tenter de rejoindre l'Italie, la Résistance lance l'insurrection rejointe le 30 par le 509^e régiment américain. Les combats de la libération vont encore occasionner des dégâts. Nice a souffert de la guerre avec plus de 1 868 immeubles détruits ou gravement endommagés.

La rédaction

Sous-marin et submersible

Je suis abonné à Navires et Nistoire. Dans un n° de Marines magazine trouvé dans une brocante je lis: Le sous-marin Saphir et ses 5 similaires sont les derniers sous-marins «purs» français» (en 1910) avant le Narval des années 50 !!! (Y en auraient-il des impurs?) Sérieusement qu'a voulu dire l'auteur de l'article?

M. Michel Leriche

L'auteur différencie probablement les premiers sous-marins, petit bâtiments à faible flottabilité destinés à opérer essentiellement en plongée (mais à de faibles profondeurs) et se comportant comme des bouchons en surface, et le submersible ou torpilleur submersible à plus haute flottabilité (comme voulu par l'ingénieur Maxime Laubeuf) plus marin, plus manœuvrant et destiné à opérer surtout en surface mais capable de plonger pour se cacher ou pour attaquer à la torpille. Ainsi les sous-marins Q41 *Emeraude*, Q42 *Opale*, Q43 *Rubis*, Q44 *Saphir*, Q45 *Topaze* et Q46 *Turquoise* de la classe « Emeraude » font partie de la première catégorie alors que les séries suivantes seront des torpilleurs submersibles équipés de chaudières (puis de moteurs à explosion) pour la navigation en surface. A partir de 1905 la construction des sous-marins « purs » est abandonnée et il faudra attendre la mise au point du schnorkel, la propulsion nucléaire ou, plus récemment, les systèmes AIP pour que les submersibles redeviennent de véritables sous-marins n'opérant qu'occasionnellement en surface et qu'ainsi la boucle soit bouclée.

La rédaction



CV-78 USS Gerald F. Ford, le premier d'une nouvelle classe de porte-avions nucléaires

Jean-Marie Krausener

« Remerciements à mon ami Christophe Vignon pour son aide précieuse »

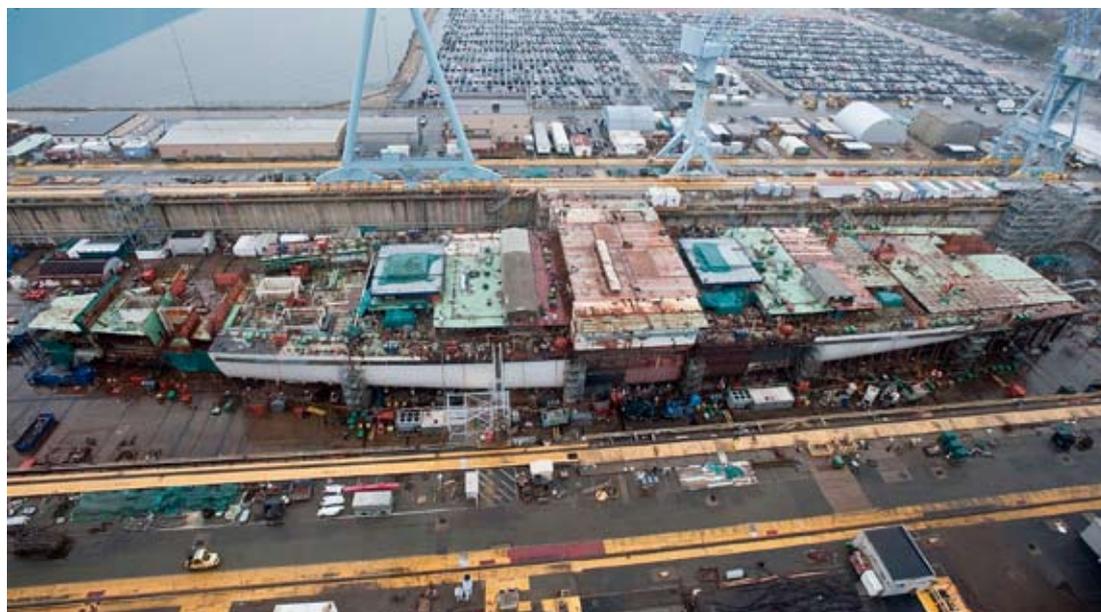
Les Etats-Unis, première puissance navale mondiale, alignent en 2017 une flotte de dix porte-avions nucléaires de la classe *Nimitz*. Ces unités, conçues avec la technologie des années soixante, ont parfaitement rempli leur mission, mais il devient difficile de les faire évoluer et d'y implanter de nouvelles technologies. Le CVN-68 *USS Nimitz*, lancé en mai 1972 et entré en service en mai 1975, va bientôt atteindre la limite d'âge. Il est indispensable de les remplacer progressivement, d'autant plus que le premier porte-avions nucléaire de l'histoire, le CVN-65 *USS Enterprise*, retiré du service en décembre 2012, n'a toujours pas trouvé de successeur.

Pourquoi développer une nouvelle classe de porte-avions ?

L'US Navy a pour objectif de maintenir une force de onze porte-avions et de neuf escadres aériennes embarquées (Air Wing). Elle a commencé à réfléchir dès 1996 à un nouveau

type de porte-avions devant remplacer à terme les dix porte-avions nucléaires « *Nimitz* » et l'*Enterprise*. Désigné CVX, le projet avait pour objectif d'apporter des améliorations notables dans le domaine de la propulsion, des équipements de lancement et d'apontage, de l'organisation du pont d'envol et du C4I (Command, Contrôle, Communications, Computers

Vue d'ensemble de l'imposant chantier de construction du *Ford* à Newport News Shipbuilding Huntington Ingalls Industry à Newport News Shipbuilding, Virginie en mars 2011. (HII)





Positionnement de l'îlot sur le pont en janvier 2013. (HII)

et Intelligence). Initialement, le premier devait être disponible à partir de 2013, date de retrait de l'*Enterprise*. Il devait également apporter des avantages dans la manipulation des avions de façon à réduire le personnel, supporter un taux de sortie des avions supérieur de 30% à celui de ses prédécesseurs, présenter une signature radar réduite et un coût d'entretien moindre. Finalement après beaucoup d'hostilité, de coupe dans le budget de développement, un concept fut approuvé. Il portait la désignation de CVN 21 mais il prit rapidement la classification de CVN 78. C'était la première fois depuis quarante ans que les Etats-Unis mettent en chantier une nouvelle classe de porte-avions. Comme les « Nimitz », il était à propulsion nucléaire. Un nouveau réacteur nucléaire développé par *Bethel*, désigné A1B, fut retenu. Plus compact et léger, il était capable de fournir 300 MW en énergie électrique contre 100 MW pour l'A4W de Westinghouse installé sur les « Nimitz ». De plus, ce nouveau réacteur ne nécessitait pas de rechargement nucléaire à mi-vie, une opération lourde et coûteuse, ce qui permit à la marine américaine une première réduction substantielle du coût d'entretien de 5 milliards de dollars ! Les deux réacteurs A1B fournissent une puissance suffisante pour propulser le navire à la vitesse de 30 nœuds grâce à quatre hélices de près de 7 mètres de diamètre. L'énergie électrique étant plus abondante, le tout électrique est retenu pour les catapultes et les systèmes d'arrêt des avions. Ce choix permet un catapultage toutes les 45 secondes contre 60 pour les catapultes à vapeur.

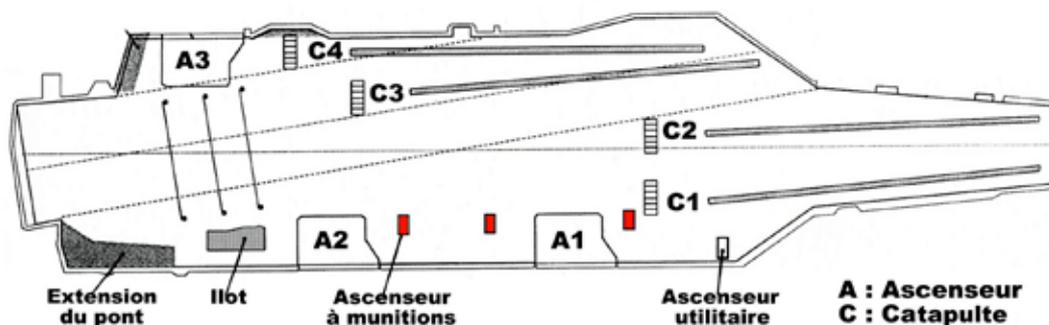
Le premier prend le nom d' *USS Gerald G. Ford*, celui du 38^{ème} Président des Etats-Unis qui servit comme officier sur le porte-avions *USS Monterey CVL-26* pendant la bataille du Pacifique avec le grade de LCDR (Lieutenant Commander, Capitaine de Corvette).

La construction coûteuse de l'*USS Ford*

L'*USS Gerald Ford* est le premier porte-avions conçu comme un modèle 3D. Il est assemblé par modules préfabriqués dans la plus grande cale du chantier naval de *Huntington Ingalls Industry* à Newport News Shipbuilding en Virginie, le seul chantier capable de construire ce type de navire. Sa quille est posée le 4 novembre 2009 en présence de Suzanne Ford Bales, la fille du président. La construction modulaire du navire se fait grâce à un énorme portique capable de soulever 1050 tonnes. Le module le plus lourd qui comprend 14 sous-sections dont celles de la lutte contre l'incendie, du système de distribution du kérosène, des catapultes, des déflecteurs de jet et de la station électrique pèse 1 026 t. Comme tous les autres modules il a été positionné au laser. L'îlot est déposé sur le pont le 26 janvier 2013. Le 9 avril de la même année, le pont d'envol est en place. Les quatre hélices de 6,4 mètres de diamètre pesant chacune 30 tonnes sont fixées aux quatre arbres le 3 octobre.

Le bassin de construction fut mis en eau le 11 octobre 2013. Le navire est lancé et baptisé le 13 novembre de la même année par sa marraine. En 2013, le coût de

USS Gerald R. FORD CVN 78





Du *Richelieu* au *Redoutable* : la renaissance de la Marine française

III - 1948-1949, une marine entre deux eaux

Frédéric Stahl

Le croiseur *Montcalm*
ravitaillé par le *Richelieu*
le 26 mai 1948. (MN)

En 1948, tous les ports français ont été remis en état. Après les navires de la *Kriegsmarine*, la Marine nationale se voit attribuer des unités de l'ancienne *Regia Marina*... En Indochine, les années 1948-1949 sont marquées par une suite d'opérations qui ne bouleversent pas la situation, le vietminh semblant à genoux alors que la France proclame la naissance d'un Etat du Viêt Nam présidé par l'empereur Bao Dai en mars 1949 et signe une convention sur la souveraineté de l'Etat du Viêt Nam dans le cadre de l'Union française le 30 décembre de cette même année ... Pour la Marine nationale, l'année 1949 est surtout notable par les essais du *Jean Bart*, par le premier engagement opérationnel de l'*Arromanches*, mais surtout par la commande des premières unités des programmes de l'après-guerre...

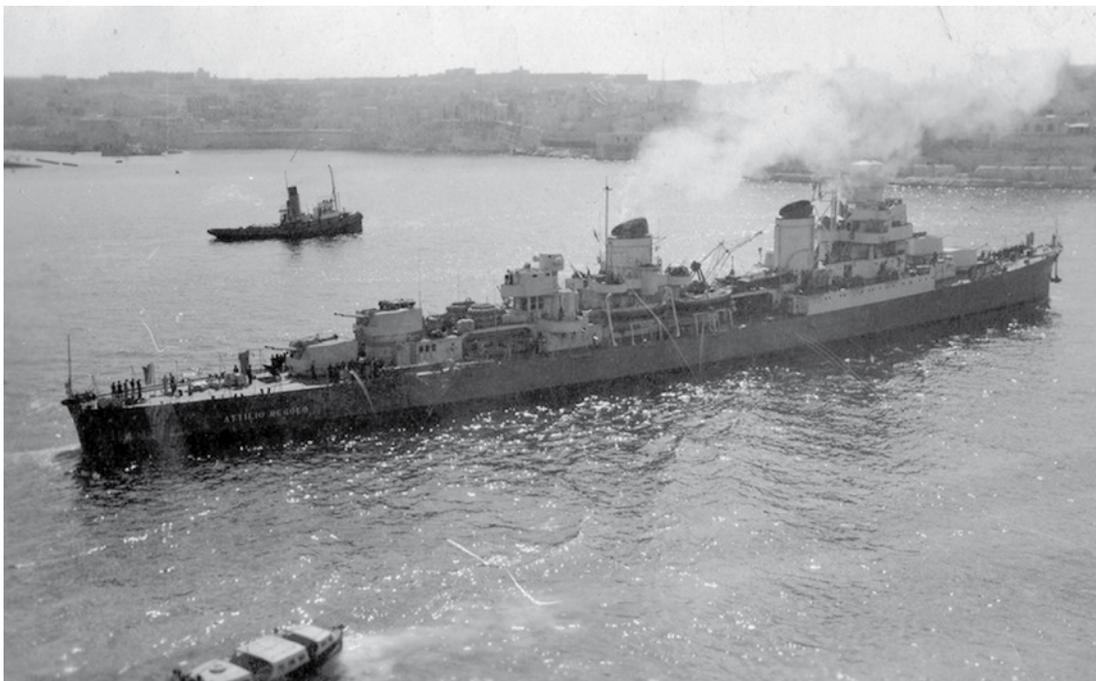
La *Regia Marina* française

En 1948, en application de l'article 57 du traité de paix de Paris, signé le 10 février 1947, la Marine nationale se voit attribuer trois croiseurs légers, quatre contre-torpilleurs, un aviso-colonial, deux sous-marins, six vedettes lance-torpilles, trois vedettes anti-sous-marines, deux pétroliers, quatre bateaux citernes, cinq unités de débarquement, huit

grands et cinq petits remorqueurs de l'ancienne *Regia Marina* devenue *Marina Militare* en juin 1946. Ces transferts doivent compenser les 30 000 tonnes de bâtiments légers saisis par les Italiens fin 1942. Il faut se souvenir que, fin 1945, la Marine italienne ressortait de la guerre avec une flotte de cinq cuirassés, un porte-avions inachevé, neuf croiseurs, onze contre-torpilleurs, vingt-deux escorteurs (dont sept torpilleurs) et trente et un sous-marins, nettement supérieure à la MN et

Errata et compléments

- Dans le n°103, à plusieurs occasions, nous avons écrit SDB *Dauntless* alors qu'il aurait fallu écrire SBD.
- Dans le texte du N°104, nous avons alterné *Flakvierling* et *Flackvierling* pour parler du montage quadruple de 20 mm monté sur des sous-marins. La bonne orthographe est la première puisque FLAK est l'abréviation de *Fliegerabwehrkanone* qui se traduit par canon antiaérien.
- Page 41 dans le tableau, le *M.32* est démoli à Gent. Il faut noter que nous avons utilisé l'appellation flamande (néerlandaise) de la ville belge de Gand.
- Dans ce même numéro nous avons retrouvé quelques coquilles page 48 : le cargo *Bordsee* (ex-*Fehmarn*) ne devient pas le Port Haliquen mais bien évidemment le *Port Haliquen*. Le Capitaine G. Lacpley est en fait le *Capitaine G. Lacolay*. Le T 2 Zonguezour doit être orthographié *Zangezour*.



Le croiseur léger (R4) *Attilio Regolo* fait escale à Malte vers la fin de l'année 1945. Ses 135 mm Ansaldo sont performants mais ne peuvent être utilisés contre les avions. (MM)

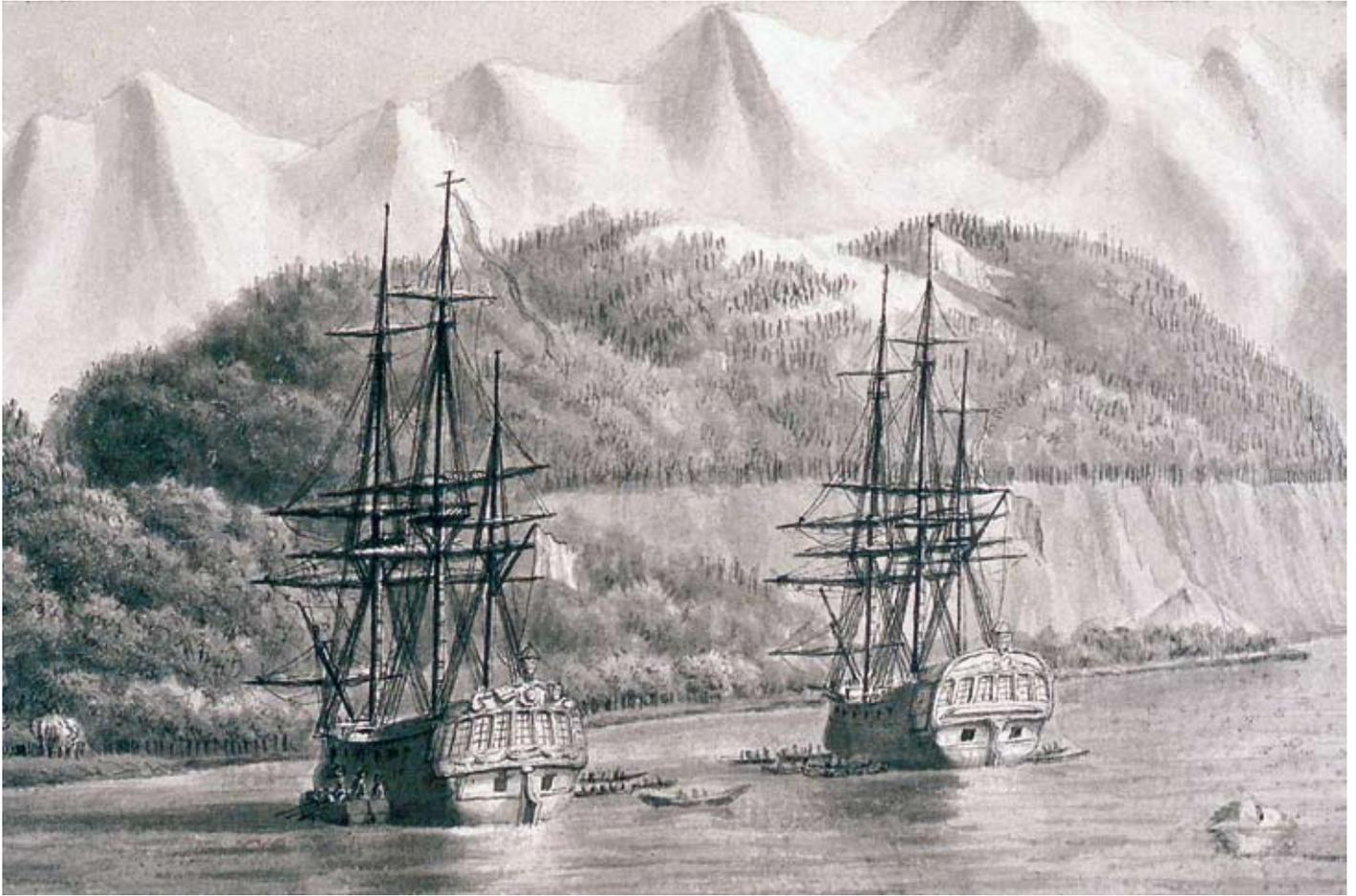
que le 19 mars 1946, les Italiens nous avaient déjà restitué le torpilleur *Lansquenet* (FR 34, TA.34) qui rejoint Toulon à la remorque sous le nom (non officiel) de *Cyclone*. L'Italie peut conserver deux cuirassés anciens, quatre croiseurs, quatre contre-torpilleurs, seize torpilleurs, vingt corvettes, huit vedettes VAS, dix-huit dragueurs de mines « RD », un dragueur « YMS », onze dragueurs de mines « DV », quinze navires auxiliaires et soixante petites unités de service, mais aucun sous-marin puisque le deuxième paragraphe de l'article 59 du traité stipule « *il ne sera construit, acquis, utilisé ou expérimenté par l'Italie, aucun porte-avions, sous-marin ou autre bâtiment submersible, aucune vedette lance-torpilles et aucun type spécialisé de bâtiment d'assaut* », les autres unités devant être cédées à l'URSS, les Etats-Unis, la Grande-Bretagne, la Yougoslavie, la Grèce, l'Albanie et la France. L'accord est finalisé le 14 juillet et indique très diplomatiquement que les navires livrés à la France par l'Italie ne sont pas un « butin de guerre » mais une compensation. Il sera officiellement ratifié le 15 septembre, mais ne sera que partiellement réalisé puisque, finalement, seules 19 des 43 unités promises rejoindront effectivement la France...

- Le croiseur léger *Attilio Regolo*, rayé des listes et devenant le R.4 le 26 juillet à La Spezia, arrive à Toulon le 1^{er} août. Il reçoit le nom de *Châteaurenault* le 7 septembre. Le 20 décembre, le navire effectue une première sortie sous pavillon français. En décembre 1951, il rejoindra les Forges et Chantiers de la Méditerranée à La Seyne pour une refonte qui le transformera en grand conducteur de flottille...

- Le croiseur léger *Scipione Africano*, rayé des listes et devenant le S.7 le 9 août, rejoint Toulon le 15. C'est une unité presque neuve puisque son système de propulsion n'a fonctionné que 2 000 heures de chauffe (contre 4 000 pour l'*Attilio Regolo*). Il devient le *Guichen* ce même jour. Le 1^{er} juin 1949, il effectue sa première sortie puis réalise un transport d'or entre Oran et Toulon du 26 au 31. Après cette sortie, le navire ne va plus naviguer jusqu'en 1951, année où il rejoindra La Seyne pour des travaux de refonte qui se prolongeront jusqu'en 1954 (nous reviendrons sur la refonte des *Châteaurenault* et *Guichen* dans le prochain Navires et Histoire) ...



Le croiseur *Attilio Regolo* vers la mi-1948 dans l'Arsenal de La Spezia. Rayé des listes de la *Marina Militare*, il va devenir le R4 pour son transfert à la France. Les trois autres navires visibles sont les contre-torpilleurs *Mitragliere*, *Oriani* et *Legionario* qui, eux-aussi, vont rejoindre la France. (MM)



Où sont passés les navires de La Pérouse ? ... 2 - Les expéditions de Dumont d'Urville

René Alloin

Astrolabe et la Boussole : Un dessin, d'un auteur inconnu, montre les corvettes *Astrolabe* et *Boussole* de La Pérouse, probablement en Alaska en 1786. (DR-Musée National de la Marine)

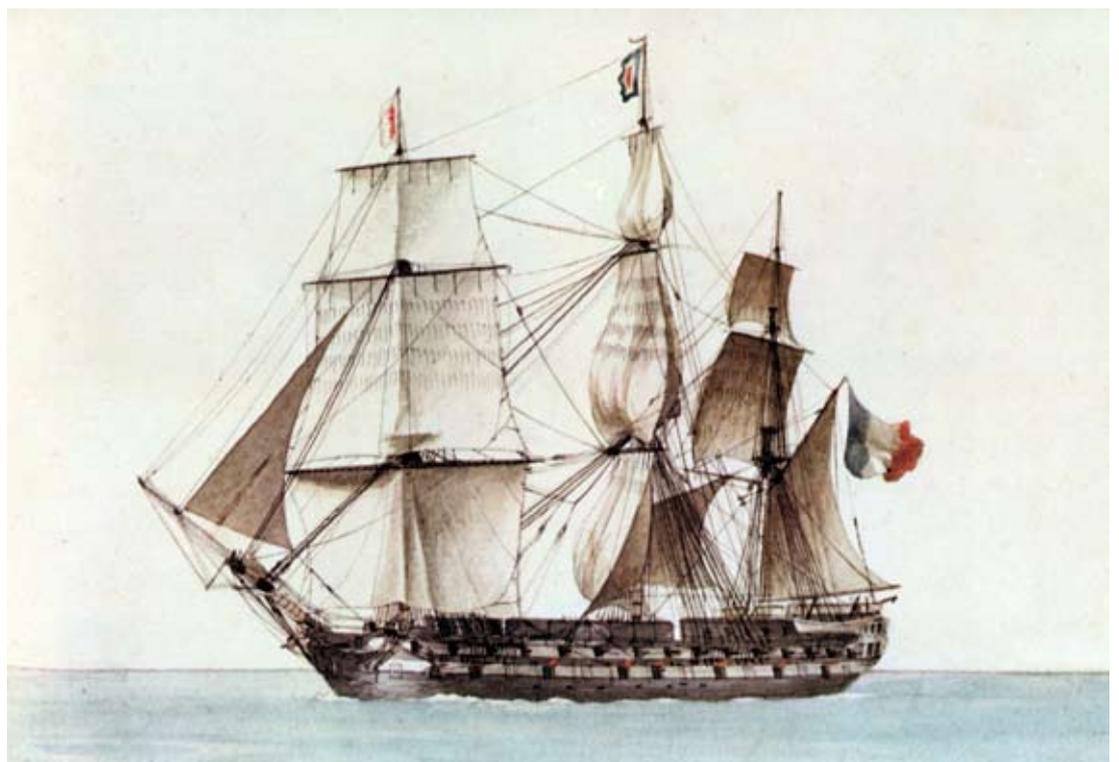
Le marin

Jules Sébastien César Dumont d'Urville est né le 23 mai 1790 à Condé-sur-Noireau en Normandie, plus précisément

dans le département du Calvados (1). Son père, Gabriel Charles François Dumont, Sieur d'Urville, est bailli de la nouvelle Haute Justice de Condé. Sa mère, Jeanne Françoise Victoire Julie de Croisilles a vingt-six ans de moins que son

1 - La création des départements français est actée le 26 février 1790 et ils prennent effet le 4 mars 1790.

Le *Borée* est un vaisseau français de 74 canons, de la classe *Téméraire*. C'est l'un des navires sur lequel Dumont d'Urville apprend son métier d'officier de marine. (Peinture Antoine Roux)





Également de la classe Téméraire, le vaisseau *Ville de Marseille* est le dernier navire sur lequel Dumont d'Urville termine son apprentissage. (Aquarelle de François Roux-Musée de la Marine)



Portrait de Dumont d'Urville au château de Versailles en tenue de contre-amiral (Peinture de Jérôme Cartellier)

mari et Jules est le premier garçon né au sein de cette famille. Au décès du père, l'abbé de Croisilles, vicaire général du diocèse de Bayeux, vient habiter avec sa sœur et s'occupe exclusivement de l'instruction de son neveu tandis que Jeanne se préoccupe de l'éducation physique de son fils, le faisant courir à travers champs pieds nus et tête nue quelque soit le temps. Le futur navigateur dira plus tard que sa bonne constitution provenait sans nul doute des exercices imposés par sa mère.

A 17 ans, Jules s'engage dans la Marine et devient aspirant de première classe en novembre 1807 après avoir brillamment réussi un examen difficile. Il commence sa carrière à Brest en 1811 sur le vaisseau *L'Aiglon* puis navigue successivement sur *l'Amazone*, le *Suffren*, le *Borée* et la *Ville de Marseille*. Un an plus tard, il est promu au grade d'enseigne de vaisseau. A Toulon, il rencontre Adèle Pépin, une fille d'un horloger de la marine, qu'il épouse le 1^{er} mai 1815 avec qui il aura

quatre enfants dont deux fils. En août 1816, il apprend le projet de circumnavigation de Louis de Freycinet et se présente à lui pour l'accompagner à bord de *l'Uranie* mais l'état-major est déjà complet. Il reprend alors ses études sur la physique, l'astronomie, les sciences naturelles et les langues étrangères.

Enfin, en 1819, il fait partie d'une expédition scientifique en mer Noire et dans les îles grecques, sous le commandement de Pierre-Henri Gauttier du Parc, à bord de *La Chevrette*, afin de déterminer les positions géographiques encore très imprécises de l'archipel grec. Son rôle consiste à effectuer des observations d'histoire naturelle et d'archéologie. Il est le premier à informer l'ambassadeur français à Constantinople de la découverte récente d'une statue dont il perçoit immédiatement son inestimable valeur sculpturale. C'est ainsi qu'est achetée par la France la « Vénus de Milo ».

Si Jules Dumont d'Urville dispose incontestablement d'une capacité intellectuelle hors du commun, c'est un homme imbu de lui-même, connu pour son caractère difficile et capable de jalouser la moindre réussite de ses contemporains au point de leur vouer une haine tenace.



Un timbre à l'effigie d'Adèle Dumont d'Urville a été édité en 1981. Mariée le 1^{er} mai 1815, elle aura quatre enfants mais aucun n'atteindra l'âge adulte. (Timbre-gravure Michèle Garreau)

Première grande expédition

Lorsqu'il rentre en France, le dépôt des cartes de la Marine le charge de mettre à jour les observations effectuées lors de son voyage dans l'archipel grec et ses travaux sont grandement appréciés par l'Académie et la Société de Géographie. Il obtient, en 1821, le grade de lieutenant de vaisseau. Sa rencontre avec le lieutenant de vaisseau Louis Isidore Duperrey est capitale. En effet ce marin, de quatre ans son aîné, a fait partie du voyage de *l'Uranie* comme hydrographe. Tous les deux s'associent pour monter une nouvelle expédition qui compléterait celle de Louis de Freycinet et ils obtiennent l'aval du ministre de la Marine de Louis XVIII, le marquis de Clermont-Tonnerre. Faute de moyens financiers, un seul bateau est gréé. Il s'agit de la gabarre-écurie *La Coquille*, construite à La Seyne-sur-Mer en 1811 et lancée en janvier 1812. Jaugeant 380 tonnes, réaménagé et promu au titre de corvette, ce trois-mâts emporte quatorze canons. Ce type de navire, depuis La Pérouse et D'Entrecasteaux, est privilégié pour les expéditions lointaines



L'Uranie au mouillage sur l'île de Rawak en Papouasie-Nouvelle-Guinée. (Peinture Odet-Pellion)



Des petits transports «FS» (ex-US Army) en Indo

Par Jean-Yves Brouard (avec la documentation de Jean Robert)

Anciens transports de l'US Army pendant la Seconde guerre mondiale, les navires classe «FS» (pour Freight and Supply) ont servi après le conflit, dans des compagnies civiles, ou dans d'autres armées. Quatre d'entre eux se retrouvèrent sous pavillon français en Indochine (voir aussi notre étude sur d'anciens caboteurs de l'US Army devenus français dans l'ancienne colonie, dans *N&H 104*).

Le *Courlis*, au début des années 1950 : le bateau, devenu un cargo stationnaire « à tout faire » dans les eaux côtières d'Indochine, est vu à Tourane (à quai à gauche). En arrière-plan : la rade et le col des Nuages. (DR)

Ces navires, construits selon huit « designs » numérotés (voir l'encadré dans ces pages), furent principalement utilisés par l'US Army pour les liaisons courtes entre les îles ou les atterrages de Nouvelle-Guinée et des Philippines ; ils délivrèrent approvisionnements divers et personnels dans la zone du sud-ouest du Pacifique. Selon un rapport officiel, à la date du 8 septembre 1945, cette zone reçut, à elle seule :

- 20 navires de 168 pieds (donc model 330), livrés du 22 mai 1944 au 16 septembre de la même année ;
- 99 de 176 pieds (model 381), du 13 juillet 1944 à août 1945 ;
- 46 de 180 pieds (model 330D), du 11 août 1944 à juillet 1945.

A l'issue de la guerre, seuls les « FS » à coque en acier avaient survécu aux hostilités. A partir de la fin 1945, ils furent rassemblés et désarmés sur place aux Philippines et, exlépifiés aux besoins, classés « surplus » et mis en vente. Ils constituèrent une aubaine pour les pays de la zone où ils reprirent du service pour les liaisons civiles inter-îles ou côtières. Les principaux acquéreurs seront, entre autres, les Philippines, la Chine, la Corée... Les armements navals philippins acquirent ainsi, soit à très bon compte en 1946, soit via la remise au gouvernement philippin au titre de « réparations de guerre » :

- 64 FS, qui ont repris du service au sein de divers armements dès 1946 : 4 type 330, 8 type 330DA, 8 type 330DC, 5 type 330DD, 39 type 381. 19 seront perdus par fortune de mer.
- 8 autres suivirent dont 3 du type 330D.

- 4 seront revendus à la France pour les Travaux Publics d'Indochine : 2 type 330 (rebaptisés *Courlis* et *Pétrel* par la France), et 2 type 381 (le *Zipper* (?) et l' *IC Girod*). Nous en parlons plus loin.

Chine (1946) : le nombre exact acquis ou transférés est incertain : on trouve les traces de 12 FS (2 type 330 ; 1 type 330D ; et 9 autres du type 381).

Corée (1946-47) : 11 FS (5 type 330D, les autres type 381). Après 1950, 8 dont 7 ex-AKL (ex-FS reclassés en 1947) de l'US Navy, seront transférés à nouveau.

L'US Navy, de son côté, prit en compte 45 ex-FS pour ses besoins propres qu'elle reclassa en transports légers AKL, numérotés de 1 à 45. 6 seront du type 330D (174, 175, 193, 195, 230, 233), 3 du type 427 (214, 217, 219) et les 35 autres du type 381 (256, 257, 259, 263, 266, 267, 274 à 276, 282, 283, 288, 289, 309, 316, 343 à 345, 347, 361, 368 à 371, 383, 385, 390-391, 394, 398, 400, 407, 528, 547-548). Enfin, le quarante-cinquième fut le seul du type 342 à coque bois (FS-238) et sort donc des coques « acier ».

L'URSS recevra le FS 161 en 1945. Un certain nombre furent vendus à divers autres armateurs (à noter que 4 FS avaient été perdus pendant la guerre). Parmi les autres, 11 seront retenus par l'US Army, 4 par la Navy et reclassés « AG », et 1 « miscellaneous » (IX).

RECEVEZ VOTRE MAGAZINE NAVIRES & HISTOIRE DIRECTEMENT CHEZ VOUS, EN TOUTE TRANQUILITÉ !



Anciens numéros de **NAVIRES & Histoire** encore disponibles :

12.00€/ numéro

- 105 - Du Richelieu au Redoutable : la renaissance de la Marine française III
- 104 - Du Richelieu au Redoutable : la renaissance de la Marine française II
- 103 - Du Richelieu au Redoutable : la renaissance de la Marine française I
- 102 - Les Cuirassés de la classe «Sevastopol».
- 101 - Le CASSE-TÊTE des Actualités Maritimes.
- 100 - Les évolutions des marines du monde entre 1999 & 2017.
- 99 - Octobre 2016 : l'amiral Kuznetsov dans la plus grande opération militaire russe depuis la chute du mur de Berlin.
- 98 - LE SAO PAULO, la seconde vie du PA FOCH.
- 97 - GUERRE DE CORÉE - Le débarquement à Inchon.
- 96 - SHOKAKU & ZUIKAKU, de Pearl Harbor à Leyte, ils défièrent l'US NAVY.
- 95 - La mort du HOOD.
- 94 - CASABLANCA 1942 : L'US NAVY attaque Le JEAN-BART.
- 93 - COULEZ LE TIRPITZ !
- 92 - Sous-marins Français sous la banquise.
- 91 - JEAN BART. Corsaire ou Officier ?
- 90 - LES CUIRASSES JAPONAIS DE LA CLASSE «ISE» (2).
- 89 - LES CUIRASSES JAPONAIS DE LA CLASSE «ISE».
- 88 - L'ESCORTEUR D'ESCADRE D'ESTREES.
- 87 - OKINAWA. Opération « Iceberg ».
- 86 - CHRONIQUE DU MONDE ACCIDENTAL.
- 85 - 1942, opération « CHARIOT » : le raid sur Saint-Nazaire.
- 84 - Février 1945 : Iwo Jima...
- 83 - Les événements en Crimée du 26 février au 05 mars.
- 82 - LES RAIDS ALLEMANDS au cours de la Première Guerre Mondiale.
- 81 - LA MARINE NATIONALE EN AOÛT 1914.
- 80 - La marine du KAISER. Centenaire de la Grande Guerre - 1871-1914.
- 79 - La titanique rencontre de Leyte (2). L'entrée en scène des Kamikazes.

Le magazine
d'histoire maritime

1 AN pour seulement
56.00€
au lieu de 72.00€*

Liste complète sur notre site
www.avions-bateaux.com. Les n° 78 à 67, 62, 59 à 57, 55, 54, 51, 50, 47, 45, 42, 40, 35, 29, 26, 24, 22 & 16 sont également disponibles.

Offre Spéciale
ÉCONOMISEZ
25%
sur 2 ans !

BULLETIN D'ABONNEMENT

Abonnez-vous sur www.avions-bateaux.com ou retournez ce bulletin à
LELA PRESSE – Les Farges – 15 rue des Ligures – 87110 LE VIGEN – France
Tel : 00.33.(0)5.55.31.08.28 / Mail : contact@avions-bateaux.com / Site : www.avions-bateaux.com

OUI, je m'abonne à **NAVIRES & Histoire** pour :
 1 an (06 numéros) 56.00€ au lieu de 72.00€*
 2 ans (12 numéros) 106.00€ au lieu de 144.00€*

Mode de règlement.

- Par chèque à l'ordre de LELA PRESSE
- Par Paypal : paypal@avions-bateaux.com
- Par VISA ou MASTERCARD

n° _____

Expiration : ____ Crypto : ____

RIB – NOS COORDONNÉES BANCAIRES

IBAN : FR76 1055 8020 8147 5055 0020 071 / BIC : TARNFR2L

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code Postal : _____ Ville :

Téléphone :

Email :

Offre valable en France.

Frais de port à l'abonnement (subscription fares for foreigners) :
France GRATUIT.

Europe : 10.00€ pour 1 an & 20.00€ pour 2 ans / add 10.00€ for a year and 20.00€ for 2 years.

Autres pays / Other Countries & DOM TOM : 15.00€ pour 1 an et 25.00€ pour 2 ans / add 15.00€ for a year and 25.00€ for 2 years.

* Prix de vente au numéro. Après enregistrement de votre abonnement, vous recevrez votre magazine à parution du prochain numéro. Si vous n'êtes pas satisfait, nous vous remboursons immédiatement les numéros restants à servir. Si un numéro se perd, nous vous en retournerons un autre au plus vite.



Téléchargez l'application Zeens
Vous trouverez le kiosque
le plus proche pour acheter
votre magazine





(Le céphaloclastophile est un amateur de casse-tête et de puzzles)

Frédéric Stahl

L'autre jour, j'ai surpris une discussion entre deux machines.

La première disait : « *L'homme est un système d'outils néfaste et difficile à contrôler, il faut s'en débarrasser.* »

L'autre lui rétorquait : « *Mais non, l'homme n'est qu'un outil neutre qui dépend de ce que nous, les machines, nous voulons en faire.* »

L'été et le début de l'automne 2017 auront été marqués :

- par un arrêt quasi-total (mais provisoire) du flux des migrants en Méditerranée centrale ;
 - par un retour aux fondamentaux de la politique extérieure américaine au Moyen-Orient, en Asie et en Amérique du Sud ;
 - par le recours au « spectre de la guerre nucléaire » ;
 - par l'élimination du plus gros des forces de l'EI et assimilées ;
 - par une disparition quasi-totale de l'information, accentuant un phénomène constaté depuis 2014 et accéléré depuis 2016 ;
- les quelques faits importants étant noyés dans le fatras d'un buzz permanent de petites phrases, de tweets, de « bobards » institutionnels (pompeusement appelés « fake news » pour faire moderne), de digressions émotionnelles, de commentaires et de commentaires de commentaires...



La guerre en Mésopotamie et au Levant

*« Nous sommes maintenant liés aux « terroristes »
par les liens sacrés du carnage »*

Mi-septembre, sans aucune coordination réelle, les forces russo-irano-syriennes d'un côté, et de l'autre les SDF/FFDS (Forces démocratiques syriennes essentiellement composées de Kurdes) soutenues par les 4 000 Américains de la « Special Operations Joint Task Force » du général James B Jarrard et par des éléments des forces spéciales de plusieurs autres pays, font mouvement pour s'assurer du contrôle de la région de Deir Ez-Zor (Der Ezzor) où les forces gouvernementales syriennes, essentiellement formées de la 104^e brigade aéroportée de la Garde-républicaine et la 137^e brigade mécanisée de la 17^e division de réserve, piétinent malgré le soutien des Russes. Dans un tel contexte, les SDF soutenus par l'aviation et l'artillerie de la coalition font tout pour prendre de vitesse les forces gouvernementales en s'emparant des gisements pétroliers d'al-Omar (Omara). Les USA et la Russie s'affrontent indirectement par l'intermédiaire d'une « piétaille » kurdo-syro-iranienne qui paraît inépuisable... L'EI ne se maintient plus que sur la vallée de l'Euphrate

sur une ligne « Raqqa - Deir Ez-Zor - Mayadin - Abou Kamal - Al-Qa'im »...

Le **jeudi 14 septembre**, les sous-marins russes B-271 *Kolpino* et B-268 *Velikiy Novgorod* qui croisent dans le bassin oriental de la Méditerranée, tirent sept missiles *Kalibr* sur des cibles dans le secteur de Deir Ez-Zor... Le **15**, au large du Liban, la corvette brésilienne V 34 *Barroso* relève la frégate F 45 *Uniao* comme unité de commandement de la Task Force de l'UNIFIL... Le **16**, un Mi-24 syrien est abattu au-dessus de Deir Ez-Zor... Le **17**, appuyés par l'aviation, des éléments de l'armée syrienne franchissent l'Euphrate à la hauteur de Sabah grâce, en particulier, à un pont provisoire de 210 m de long mis en place par le génie russe, au sud-est de Deir Ezzor. Pour la première fois, les avions qui effectuent les frappes sont escortés par des Mig-29SMT arrivés quelques jours plus tôt à Hmeimim (Khmeimim)... Le LPD-12 *USS San Diego* du « Groupe America » transite par le canal de Suez pour rejoindre la Méditerranée... Le **18**,

les SDF contrôlent les huit-dixièmes de la ville de Raqqa qui n'est plus qu'un champ d'immeubles transformés en squelettes, les derniers éléments de l'EI s'étant repliés sur les quartiers du centre (Andalus, An-Nahdah, Hurriyah, Al-Thawrah, Al-Amin, Al-Hani). Des combats intenses se déroulant dans ceux de Shamal Sikkat au nord, et Thakanah et Mansour au sud. La coalition annonce une victoire prochaine... Le **19**, les bombardements aériens et terrestres des forces russo-syriennes font près de 850 morts dans la région d'Idlib où ils détruisent onze chars, dont deux T-90, quatre autres blindés et 46 véhicules armés. Les frappes et les combats au sol font également près de 800 tués et blessés dans la région de Hama...

Le **mercredi 20 septembre**, les forces irakiennes composées de la 9^e DB, d'une brigade de la Police, d'éléments des forces spéciales et d'unités de la milice shiite *Hachd al-Chaabi*, débutent une offensive en direction de la ville de Hawija (72 000 habitants) à l'est du Tigre. Elles sont soutenues