

« Ce qui rend sale, immoral, et bête la vie publique, est-il une presse mauvaise plutôt qu'une presse stupide ? »

(Karl Kraus 1913 - Die Katastrophe der Phrasen »)

La gabare A 729 *Tarentule* à Mururoa en 1969-1970. (DR)



Au sujet du CEP et du Surcouf

Bonjour, fervent lecteur de Navires et Histoire, j'ai suivi la renaissance de notre flotte, avec beaucoup de plaisir, ayant servi comme mécano machine, engagé fin 68 CFM Hourtin, GEM St Mandrier, breveté et envoyé au CEP, embarqué sur la gabare *Tarentule* et c'est là que le petit encart, dans le n°113, me fait réagir, refuser l'évidence des séquelles des tirs est intellectuellement aberrant, plus de 3 000 morts déjà chez les vétérans des essais. Allez sur le site de l'AVEN regarder les films tournés sur place, notre descendance est, elle aussi, touchée par les irradiations. Si il n'y avait pas de malades, pourquoi alors l'Etat nous accorde le suivi médical comme pour l'amiante (comme bouchon gras, j'ai eu droit à l'amiante en plus des rayons). Nous étions jeunes et inconscients, mais les chefs étaient ignorants des dangers encourus.

A bord de la *Tarentule*, plusieurs membres de l'équipage et en particulier le fameux « Milou » dont le premier embarquement remonte à septembre 1963. Nous n'avons pas retrouvé le nom du basset de l'*Hippopotame* en 1968. Au cours de la deuxième moitié des années 1980, la mascotte de ce remorqueur portait le nom de Tamure. (DR)



La *Tarentule* avait pour tâche de relever les mailles et crapauds qui servaient à positionner les barges du tir précédant et de préparer le tir *Andromède*, le relevage des pièces contaminées se faisait sans aucune précaution, personne à bord n'avait de dosimètre nous ne savions pas que ça existait, notre chien se portait bien, alors on se disait « pas de soucis ».

Pour apporter un peu de légèreté le RHM *Hippopotame* avait une chienne type basset et notre *MILOU* la retrouvait à chaque rotation à Papeete, elle attendait sur le ponton avec leur copain un grand setter du ravitailleur TARN et ils revenaient à l'heure de notre appareillage.

Autre chose, la *Tarentule* a participé de loin à la mission APPOLO, quand la capsule a fait sa rentrée, on nous a mis en alerte rescue si des fois les Américains s'égarèrent dans le Pacifique,

Pour le SURCOUF le hasard a fait que je sois de quart 4 à 8, mon poste était volant de manœuvres machine arrière, sur l'ARROMANCHES la machine était réglée (vitesse de route) alors 1 jus et 1 clope RAS, 4h15 le clairon sonne « branle-bas de combat »,



Une autre photo de Milou.

Des membres de l'équipage du remorqueur *Hippopotame* avec leur mascotte (en bas à droite).
(DR)

le chadburn affiche « full speed » diffusion générale « ce n'est pas un exercice » après l'entraînement a pris le dessus sur la surprise. Dans l'histoire de la guerre froide c'est un rien, 9 mécanos, 2 sécuritaires, 1 boulanger, salutations et respects.

M. Rudy Gore

Merci pour votre courrier. Vous avez oh combien raison ! De nombreux militaires français des trois armes et en particulier de jeunes appelés ont payé un lourd tribut à la folie qu'est le nucléaire. Sur les plus de 150 000 personnels civils et militaires ayant œuvré dans le cadre du CESM, du CEMO et du CEP, seulement 26 555 vétérans ont été officiellement « surveillés » sur le plan dosimétrique entre 1966 et 1996. Le personnel de la Marine a souvent été très exposé, surtout avant 1975, tout particulièrement les marins embarqués sur les gabares, remorqueurs, EDIC et autres petites unités de service. Le problème du nucléaire c'est qu'il est « innommable »... Vous connaissez certainement le témoignage de Serge Lecordier embarqué sur la *Tarentule* à partir de 1967 (mururoa.org et son ouvrage « Hanakéé – La baie des traîtres »)... Nous ne pouvons que conseiller la lecture des témoignages rendus publics par l'AVEN (Association des Vétérans des Essais Nucléaires ou par l'association « Moruroa e Tatou » dont le président, Roland Oldhalm, vient de décéder le 19 mars des suites d'une longue maladie » (cancer) à l'âge de 68 ans et bien sûr la lecture des ouvrages de Günther Anders qui est l'auteur ayant poussé le plus loin la réflexion sur l'âge nucléaire.

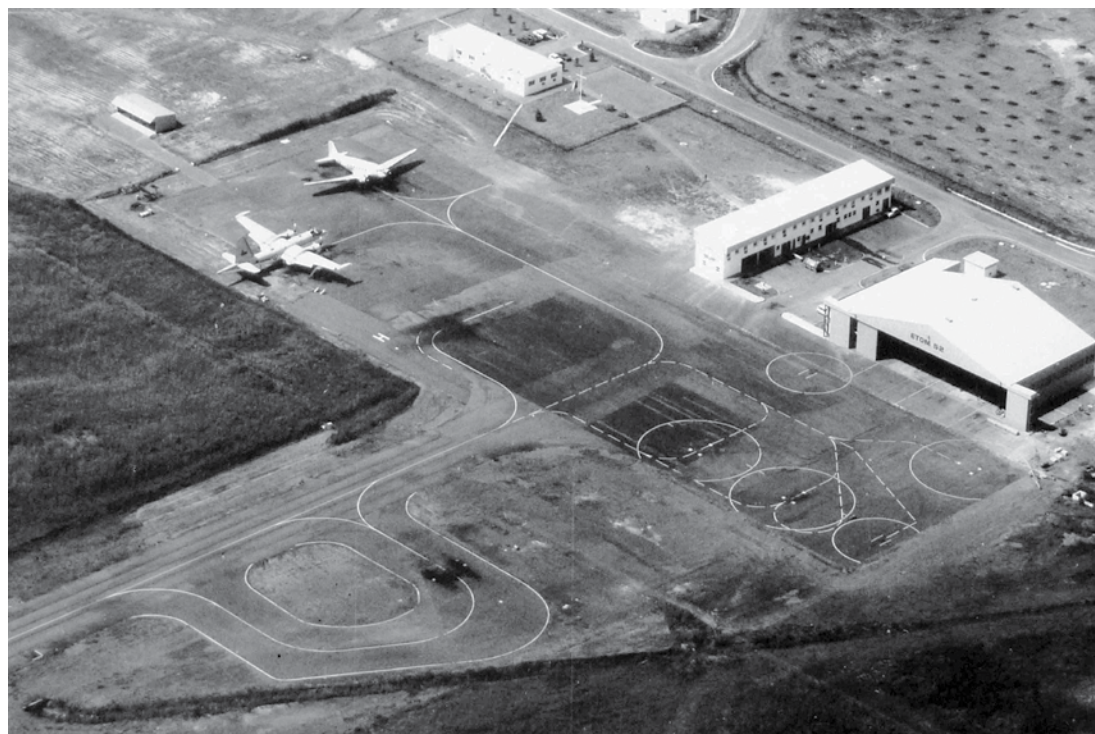
La rédaction

Au sujet de l'escadrille 9.S

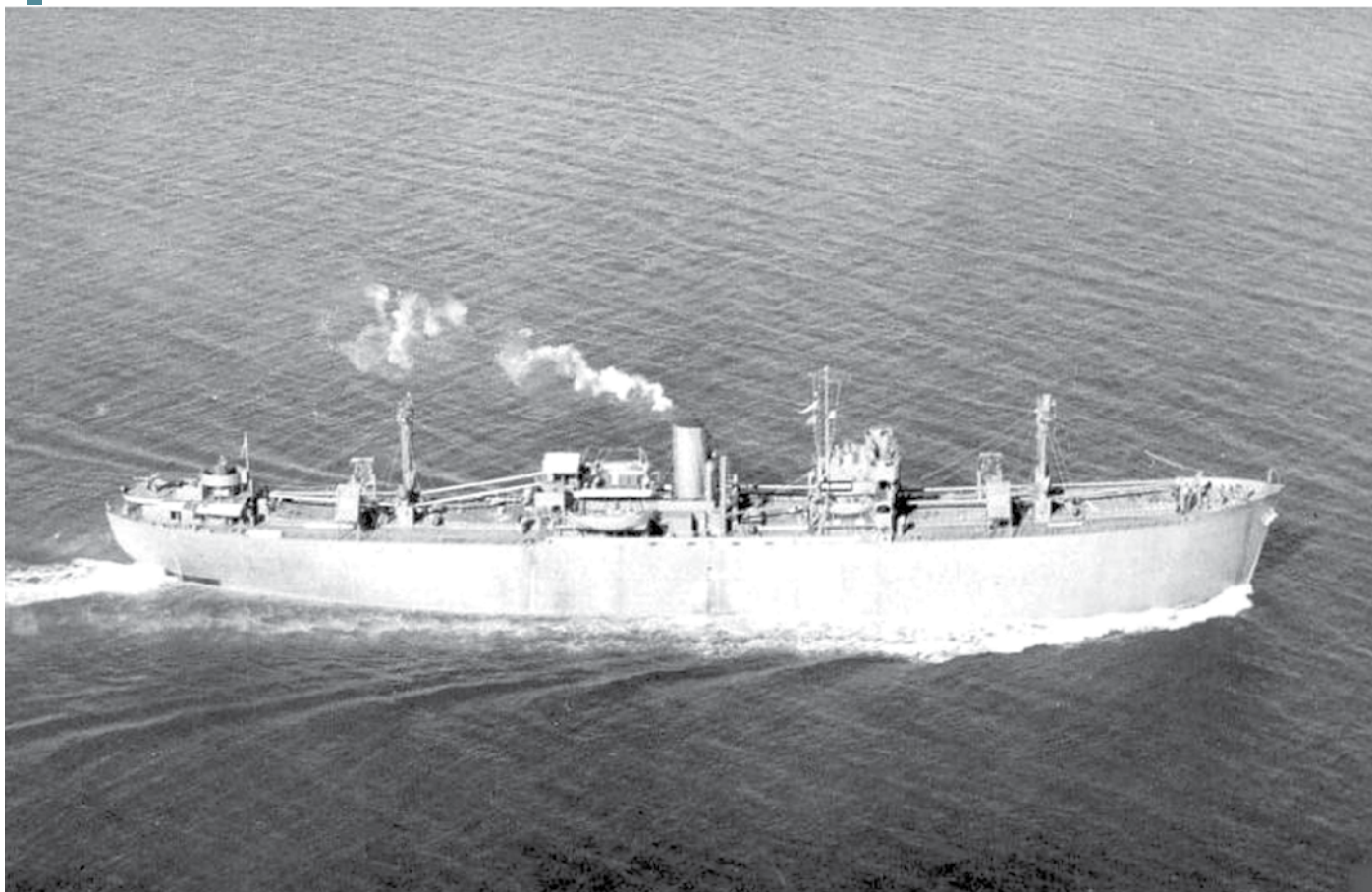
Ayant achevé la lecture du N°112 et apprécié « la renaissance de la Marine française » à plus d'un titre, je vous remercie d'avoir consacré plusieurs numéros (avec un très bon choix de photos) à ce sujet qui m'a renvoyé à des souvenirs d'enfance, l'époque du « Crabe-Tambour » et du feuilleton « La mer est ronde » en particulier. Ayant vécu outre-mer, l'escale



Le pétrolier *General Busharov* porte les traces de sa collision avec l'escorteur d'escadre *Surcouf*. Le navire soviétique ne fut pas responsable de ce drame.
(Collection Jean-Yves Brouard)



La base de Tontouta en 1980-1981. Nous apercevons un C-47 et un *Neptune* de la 9S. (MN)



LE JOUR OÙ IL A PLU DE L'OR À BOMBAY

René ALLOIN

Le *Fort Stikine* qui sera à l'origine de la terrible explosion dans le port de Bombay le 14 avril 1944. (Site Benjidog)

31 juillet 1942 : une cérémonie se déroule sur le chantier naval Prince Rupert Drydock & Shipyard à Prince Rupert, en Colombie britannique (Canada). Construit sous le contrôle du Wartime Merchant Shipping Ltd, une société gouvernementale canadienne qui coordonne la construction navale au Canada, le cargo *Fort Stikine* avait pris place sur les cales du chantier naval sous le numéro 43. Ce jour-là, la livraison de ce navire flambant neuf est effectuée auprès de la War Shipping Administration des États-Unis qui le transfère aussitôt au MoWT dans le cadre de la loi Prêts-bails. Le Ministry of War Transport affecte ce navire à l'armement Port Line Ltd à Londres et le bateau prend l'indicatif radio BKLK.

Un des nombreux convois qui vont transporter tout ce qui est nécessaire aux Alliés pour enrayer puis éradiquer la menace allemande. (Site Chemins de mémoire)



Le cargo *Fort Stikine* déplace 7 142 tjb (tonnes jauge brute) et 4 261 tjn (tonnes jauge nette) pour une longueur hors-tout de 134,54 m (129,29 m entre perpendiculaires) (1), une largeur de 17,42 m et un tirant d'eau de 10,67 m. Il est entraîné par une machine à triple expansion de 505 NHP, avec des cylindres de 62,23 cm, 93,98 cm et 177,80 cm d'alésage pour une course de 121,92 cm, construite par Dominion Engineering Works Ltd à Montréal, fournissant une vitesse de 11 nœuds. Transféré dès sa livraison à Vancouver, le *Fort Stikine* débute une série de cabotages locaux depuis New Westminster (7 septembre 1942), Vancouver (8 septembre), Comox (10 septembre), Victoria (13 septembre) avant de se rendre à Los Angeles où il parvient le 23 septembre. Cinq jours plus tard, il appareille pour Balboa au Panama où il arrive le 10 octobre. Il transite ensuite par le canal de Panama et rejoint Cristobal. Désormais, le cargo va participer à vingt-cinq convois auxquels il convient d'ajouter seize voyages indépendants. Voir le récapitulatif ci-dessous :

Départ	Arrivée	Convoi	Composition
Prince Rupert (Canada)	New Westminster (Can) - 04-09-42	Indépendant	
New Westminster - 07-09-42	Vancouver (Can) - 08-09-42	Indépendant	
Vancouver - 10-09-42	Comox (Can) - 10-09-42	Indépendant	
Comox - 12-09-42	Victoria (Can) - 13-09-42	Indépendant	
Victoria - 13-09-42	Los Angeles - 23-09-42	Indépendant	
Los Angeles - 28-09-42	Balboa (Panama) - 10-10-42	Indépendant	
Cristobal (Pan) - 17-10-42	Guantanamo (Cuba) - 21-10-42	ZG 8	18 navires marchands - 6 escorteurs
Guantanamo - 23-10-42	New York - 30-10-42	GN 14	33 navires marchands - 0 escorteur
New York - 03-11-42	Liverpool - 18-11-42	HX 214	33 navires marchands - 17 escorteurs
Liverpool - 14-12-42	Clyde - 16-12-42	Indépendant	
Clyde - 24-12-42	Bône (Algérie) - 08-01-43	KMS 6G	60 navires marchands - 22 escorteurs
Philipeville (Alg) - 19-01-43	Liverpool - 01-02-43	MKS 6	50 navires marchands - 30 escorteurs
Clyde - 26-02-43	Bône - 11-03-43	KMS 10G	62 navires marchands - 19 escorteurs
Bône - 28-03-43	Gibraltar - 01-04-43	ET 16	15 navires marchands - 0 escorteur
Gibraltar - 14-04-43	Freetown (Sierra Léone) - 25-04-43	RS 4	18 navires marchands - 0 escorteur
Freetown - 11-05-43	RV avec MKS 13 - 24-05-43	SL 129	47 navires marchands - 9 escorteurs
MKS 13 - 24-05-43	Liverpool - 01-06-43	SL 129/MKS 13	80 navires marchands - 11 escorteurs
Loch Ewe (GB) - 02-06-43	Methil (GB) - 04-06-43	WN 436	32 navires marchands - 0 escorteur
Methil - 04-06-43	Southend (GB) - 06-06-43	FS 1133	27 navires marchands - 0 escorteur
Southend - 19-06-43	Methil - 21-06-43	FN 1051	11 navires marchands - 0 escorteur
Methil - 22-06-43	Loch Ewe - 24-06-43	EN 246	25 navires marchands - 0 escorteur
Liverpool - 24-06-43	New York - 09-07-43	ON 190	85 navires marchands - 23 escorteurs
Baltimore (USA) - 03-08-43	Hampton Roads (Virginie) - 04-08-43	Indépendant	
Hampton Roads - 07-08-43	Alexandrie (Égypte) - 02-09-43	UGS 14	106 navires marchands - 31 escorteurs
Alexandrie - 22-09-43	Port Saïd (Égypte) - 23-09-43	Indépendant	
Suez (Égypte) - 24-09-43	Aden (Yémen aujourd'hui) - 30-09-43	Indépendant	
Aden - 10-10-43	Durban (Afrique du Sud) - 29-10-43	AKD 3	18 navires marchands - 0 escorteur
Durban - 06-11-43	Dar-es-salaam (Tanzanie) - 17-11-43	DKA 6	16 navires marchands - 0 escorteur
Dar-es-salaam - 20-11-43	Mombasa (Kenya) - 21-11-43	Indépendant	
Mombasa - 26-11-43	Aden - 28-11-43	Indépendant	
Aden - 09-12-43	Suez - 15-12-43	Indépendant	
Port Saïd - 16-12-43	Gibraltar - 28-12-43	GUS 25	105 navires marchands - 16 escorteurs
Gibraltar - 11-01-44	RV avec SL 145 - 12-01-44	MKS 36G	20 navires marchands - 5 escorteurs
SL 145 - 12-01-44	Liverpool - 24-01-44	SL 145/MKS 36	33 navires marchands - 16 escorteurs
Liverpool - 23-02-44	Gibraltar - 06-03-44	OS 69/KMS 43	49 navires marchands - 12 escorteurs
Gibraltar - 06-03-44	Port Saïd - 16-03-44	KMS 43	81 navires marchands - 4 escorteurs
Suez - 17-03-44	Aden - 23-03-44	Indépendant	
Aden - 23-03-44	Karachi - 30-03-44	Indépendant	
Bandar Abbas (Iran) - 06-04-44	Bombay (Inde) - 12-04-44	PB 74	24 navires marchands - 0 escorteur



1 - La longueur entre perpendiculaires est une mesure qui correspond à l'intersection de la coque avec la flottaison à pleine charge. Dans le cas de décrochements ou lorsque la forme arrière n'est pas définie clairement, la perpendiculaire arrière correspond à l'emplacement de la mèche de safran.

Le 1^{er} février 2011 deux lingots, issus du chargement du *Fort Stikine*, sont récupérés par la drague *Sulawesi II* de Jaisu Shipping qui travaille sur le projet du terminal à conteneurs. (Photo Mumbai Mirror)



LA GUERRE DES MALOUINES

II – 22 avril au 12 mai : les premiers combats aériens...

Frédéric Stahl

Le HMS *Sheffield*, frappé par un SM-39 *Exocet* le 4 mai 1982, est la première grande unité de conception moderne à être victime d'un missile. Cet événement marque un tournant en matière navale. (MOD)

Comme nous l'avons écrit à la fin de l'article du N°113, le mercredi 21 avril 1982, trois hélicoptères *Wessex* du *South Georgia Task Group*, un HS.3 du destroyer D 18 HMS *Antrim* (737 Squadron) et deux HS.5 du ravitailleur A 75 RFA *Tidespring* (845 Squadron), ont déposé seize Royal Marines commandos du SAS « D » Squadron et du matériel sur le glacier Fortuna en Géorgie du sud. Le temps étant très mauvais, cette première action qui marque le début de « Paraquet » (appelée également « Paraquat »), va être un échec, deux des trois hélicoptères étant perdus. Néanmoins, l'opération n'est pas annulée...

... Plus globalement, l'échec des négociations menées par Alexander Haig, le secrétaire d'état américain, débouche sur une mission de bons offices du président Péruvien Belaunde Terry. Celui-ci compte s'appuyer sur son compatriote Javier Perez de Cuellar, le nouveau secrétaire général de l'ONU et sur un retour du diplomate américain pour tenter d'obtenir une solution négociée sur les Malouines avant qu'il ne soit trop tard. Ce que le président Belaunde Terry ne sait pas, c'est que l'attitude plutôt bienveillante de Margaret Thatcher recouvre en fait une volonté de gagner du temps pour permettre l'arrivée de son corps expéditionnaire au large de l'archipel... Ce même 21 avril, le Boeing 707 argentin TC-91 du *Grupo 1* repère le *Carrier Battle Group* (CVBG)...

N°113 : Errata et compléments

1 - Page 19, la photo, en haut à gauche, montre l'avis (ex-remorqueur) A-9 *Alferez Sobral* au mouillage devant l'île de los Estados après la guerre, c'est-à-dire après que ses superstructures aient été reconstruites.

2 - Page 38, nous avons parlé par erreur au 7 avril d'une *Totale Exclusion Zone* que nous avons dotée par inadvertance de l'acronyme TAZ (à la place de TEZ). En réalité, le 12 avril, les Britanniques ont décrété une *Maritime Exclusion Zone* (MEZ) de 200 milles autour de l'archipel des Malouines officialisée par une *Notice to Mariners* (NOTMAR). Celle-ci va être élargie le 23 avril aux avions avec la production d'une *Notice for Airmen* (NOTAM) accompagnée

par une menace directe avant de devenir effectivement et officiellement une *Totale Exclusion Zone* (TEZ) élargie jusqu'à 12 milles des côtes continentales de l'Argentine le 30 avril. La TEZ est l'équivalent d'une zone de guerre...

3 - Page 43, erreur de transcription, nous avons écrit que la garnison va être portée à 14 800 hommes alors que nous aurions dû écrire 12 800 hommes. En fait la garnison des « Malvinas » sera de 12 768 en intégrant les membres des équipages des transports de la marine ARA et de la compagnie ELMA.

4 - Page 50, alors que son nom est bien orthographié dans le texte de l'article, l'*Elk* est devenu *Esk* par erreur dans la légende de la photo du haut. Le Ro-Ro *Elk* ne doit pas être confondu avec le pétrolier *British Esk*.

Tableau des acronymes britanniques

(les acronymes argentins sont répertoriés dans le tableau de la page 10 du N°113)

AAC	<i>Army Air Corps</i>	Aviation légère de l'armée de terre britannique
CVBG	<i>Carrier Battle Group</i>	Groupe naval constitué autour d'un ou de plusieurs porte-aéronefs
ECM	<i>Electronic Counter-measures</i>	Contre-mesures électroniques
ELINT	<i>Electronic Intelligence</i>	Intelligence électronique – Moyen de surveillance des communications électroniques
EZ	<i>Exclusion Zone</i>	Zone d'exclusion
FAA	<i>Fleet Air Arm</i>	Aéronautique navale britannique
HMS	<i>Her Majesty Ship</i>	Navire de sa majesté. Acronyme précédant le nom d'un navire de guerre
MCM	<i>Mine Counter Measure</i>	Moyen de lutte contre les mines = dragueurs/chasseurs de mines
MEZ	<i>Maritime Exclusion Zone</i>	Zone d'exclusion maritime
MV	<i>Merchant Vessel</i>	Navire marchand
NAS	<i>Naval Air Squadron</i>	Escadrille de l'Aéronautique navale britannique
RAF	<i>Royal Air Force</i>	Armée de l'air britannique
RFA	<i>Royal Fleet Auxiliary</i>	Acronyme précédant le nom d'un navire auxiliaire
RM	<i>Royal Marines</i>	Equivalent britannique des fusiliers-marins
SAR	<i>Search and Rescue</i>	Recherche et sauvetage
SAS	<i>Special Air Service</i>	Forces spéciales de l'Armée de terre britannique
SBS	<i>Special Boat Squadron</i>	Forces spéciales de la Marine britannique
TEZ	<i>Total Exclusion Zone</i>	Zone d'exclusion totale (maritime et aérienne)
TG	<i>Task Group</i>	Groupe naval
TRALA	<i>Tug, Repair & Logistic Area</i>	Zone maritime de la Géorgie du Sud utilisée pour les opérations de soutien logistique

1 – L'opération « Paraquet » : la reconquête de la Géorgie du Sud

Le **jeudi 22 avril**, le croiseur C-4 ARA *General Belgrano* se ravitaille en combustible, vivres et munitions à Ushuaia... En Géorgie du Sud, les SAS et les équipages des deux hélicoptères du glacier Fortuna sont récupérés par le *Wessex* du D 18 HMS *Antrim* alors qu'un canot pneumatique du même destroyer va déposer quelques SAS sur la petite île de Grass afin qu'ils puissent observer les positions argentines de Leith (Leith Harbour)...

... Le général-président Leopoldo Fortunato Galtieri effectue une visite d'inspection de la garnison des Malouines... Trois sous-marins à propulsion nucléaire britanniques sont sur zone : le S 105 HMS *Spartan* à l'est des Malouines, le S 106 HMS *Spendid* à l'ouest et le S 48 HMS *Conqueror* au large de la Géorgie du Sud... Ce même jour, le **Carrier Battle Group** est à nouveau survolé par le Boeing 707 argentin TC-92 du *Grupo 1*...

... En Grande-Bretagne, le pétrolier nolisé MV *British Dart* quitte Loch Striven alors que le pétrolier-ravitailleur A 77 RFA *Pearleaf* arrive à Ascension...

Le **vendredi 23 avril**, via l'ambassade de Suisse à Buenos Aires, Londres fait savoir aux Argentins que dorénavant : « tout avion et tout navire argentin semblant représenter une menace, sera abattu ou coulé ! ». A cette étape, même si nous en sommes encore au stade déclaratif, la menace se précise... En Géorgie du Sud, le pétrolier-ravitailleur A 81 RFA *Brambleleaf* arrive pour transférer des vivres et des munitions sur le A 75 RFA *Tiderspring* qui a à son bord les hommes de la compagnie « M » du 42 *Commando* mais l'opération doit être suspendue car la présence d'un sous-marin, autre que le S 48 HMS *Conqueror*, est signalée ; il s'agit du S 21 ARA *Santa Fe* du capitaine de corvette Hugo Bicain... Des SAS présents à bord du D 18 HMS *Antrim* sont débarqués à Stromness près de Leith Harbour alors qu'un C-130 *Hercules* du *Grupo 1* argentin survole la baie. Tous les navires britanniques s'éloignent à l'exception du patrouilleur polaire A 171 HMS *Endurance*...

... Dans l'Atlantique sud, le porte-avions R 12 HMS *Hermes* perd un de ses hélicoptères HC.4 *Sea King* du Sq 846 (846 NAS) qui s'écrase en mer alors que les unités du **Carrier Battle Group** sont survolées une nouvelle fois par un Boeing 707 argentin, le TC-92, mais également par un Tupolev TU-95RT *Bear D* soviétique du 392^e régiment décollé de Luanda en Angola... Le cargo mixte argentin ELMA *Rio de la Plata* observe et photographie des navires britanniques au mouillage devant l'île d'Ascension. Il identifie la frégate F 170 HMS *Antelope*, les LST RFA *Sir Galahad*, RFA L 3505 RFA *Sir Tristram* et le paquebot *Canberra*, le transport de chalands de débarquement L 10 HMS *Fearless* et repère plusieurs autres LST au mouillage. Pour les services de renseignement argentins, l'avancée du **Carrier Battle Group** et la présence de ces navires signifie que les Britanniques pourraient effectuer un débarquement aux Malouines sous huit à dix jours. Ce que les Argentins ne savent pas, c'est que les Britanniques n'envisagent aucunement de lancer une opération



Alexander Haig et Leopoldo Galtieri au cours d'une rencontre le 10 avril. La poursuite des négociations va permettre à Margaret Thatcher de gagner huit jours, c'est-à-dire le temps d'amener au large des Malouines une force suffisante. Si Galtieri qui a déclenché l'opération « Rosario » pour détourner le mécontentement populaire croissant, reste favorable à une solution négociée avec l'aide des Américains, d'autres officiers supérieurs argentins comme l'amiral Jorge Anaya sont les tenants d'une ligne dure. A cette époque, la Marine est l'arme la plus « radicalisée » de la défense argentine. (DR)



Le général Galtieri visite la garnison des Malouines le 22 avril. Il ne sait pas encore qu'en Géorgie du Sud l'Argentine est déjà en train de perdre la partie. Il est ici accompagné par le général Menéndez qui va prendre le commandement de l'ensemble des forces des armées de terre, de l'air et de mer aux Malvinas le 26 avril. (DR)

Nouveau venu dans la flotte des bateaux pour les opérations secrètes, le *Jacques Morgand*, bateau de pêche construit à Ostende, va effectuer deux missions avant de retrouver son armement d'origine. (site postnavalemilitaire)



LES DÉBARQUEMENTS CLANDESTINS SUR LES CÔTES NORD ET OUEST DE LA FRANCE

(8^e partie - d'août à novembre 1944)

René Alloin

L'on pourrait trouver surprenant que des opérations clandestines puissent encore être d'actualité alors que le débarquement a eu lieu voici près de deux mois, que les têtes de pont sont désormais bien établies et que la presqu'île de Cherbourg n'est plus aux mains des Allemands depuis le 1^{er} juillet. Il ne faut cependant pas oublier que des poches subsistent, dont celles de Brest et Lorient notamment, que Morlaix, par exemple, ne sera libérée que le 9 août, que des convois côtiers continuent à circuler pour approvisionner les poches et que la *Luftwaffe*, même si elle n'est plus que l'ombre d'elle-même, peut encore frapper.

Août 1944

Dans la nuit du 5 au 6 août, l'opération «**Glover IX**», organisée par le S.I.S. de Cohen, ramène l'agent Guy Lemoine sur l'île Grande, alors qu'il s'était rendu à Londres le 29 juillet avec du courrier. Sa mission consiste à se diriger vers Brest, avant les troupes américaines afin d'envoyer chaque jour des messages radio pour décrire l'état des forces allemandes en présence. Comme le navigateur David Birkin n'est pas de l'expédition, aucun élément concernant l'opération n'est disponible mais tout s'est déroulé sans problème avec la canonnière *MGB 318* commandée par le T/lieutenant McQuoid-Mason.

Le 9 août, la *MTB 718*, commandée par le lieutenant Ronald Seddon, se dirige vers l'anse Cochat, en baie de Saint-Brieuc, pour y embarquer un agent S.A.S. et deux agents français. C'est la dernière opération menée par le réseau Shelburne. La « Maison d'Alphonse » ayant été détruite, le rendez-vous est fixé près de la fontaine de Kéruseau où les trois hommes sont amenés à bord de la camionnette de François Kerambrun dans la matinée du 9 août. Tous, agents et convoyeurs, sont armés car des passages d'Allemands isolés sont encore courants. Sous le nom de «**Crozier III**», cette évacuation s'effectue en pleine clarté, quelques jours auparavant, après la reddition

du blockhaus allemand sur la pointe de la Tour qui domine la plage. Une dernière fois le champ de mines est traversé et la plage est finalement atteinte. C'est une grande première pour une opération diurne et l'accès y est d'autant plus facile. La *MTB* est déjà présente et un canot est mis à l'eau dès que les fugitifs sont repérés. Tandis que les trois agents rejoignent la canonnière, le groupe d'escorte prend place à bord de la camionnette et gagne Plouha... Trois jours plus tard, la mission «**Robespierre III**» est lancée avec la *MGB 318*, direction le sud-ouest de l'île de Batz, près de Bougourouan. Le but est d'embarquer tous les évadés présents, aviateurs ou hommes en fuite. Parvenue à destination, la canonnière ne peut que constater l'absence de tout comité de réception et la *MGB 318* n'a plus qu'à prendre le chemin de retour vers Dartmouth.

Une importante mission, baptisée «**Haven**», est effectuée le 23 août avec deux bateaux, le *HMS Minna* (voir encadré) et le *HMS MTB 718* qui appareillent de Dartmouth. Transportant 27 agents du S.O.E. 1,6 tonne de matériel et 50 kg de matériel médical, les deux bâtiments exécutent leurs missions en plein jour sur une partie libérée de la côte bretonne, la commune de Saint-Michel-en-Grève en baie de Lannion. Haven est également la phase de retrait de l'opération Aloes dirigée par le colonel français Albert-



Garagiste à Guingamp, François Kerambrun utilise sa camionnette pour transporter des aviateurs, jusqu'à 21 en un seul voyage, son record. (Site patrimoine-Guingamp)

Le *Minna* a été lancé par le chantier William Denny & Brothers à Dumbarton, le 21 janvier 1939 comme navire de protection des flottilles de pêche pour le compte de Scottish Fishery Board. Il déplace 304 grt et mesure 50,29 m de long, 7,62 m de large et bénéficie d'un tirant d'eau de 2,74 m. Equipé de deux moteurs diesel 6 cylindres Polar Atlas et de deux hélices, il dispose d'une vitesse de 15,5 nœuds. En septembre 1939, il est réquisitionné par l'Amirauté britannique et armé d'un canon de 102 mm sur l'avant et de plusieurs mitrailleuses de 13,2 mm sur les ailerons de la passerelle et à l'arrière. Il est basé successivement à Leith et à Granton en 1942 et transféré à Gibraltar en 1943 pour diverses opérations sur les côtes Sud de la France et les côtes d'Afrique du Nord. En juillet 1943, il retourne à Leith pour une refonte complète et participe aux opérations de Normandie en juin 1944. En août et septembre 1944, il mène deux opérations sur les côtes de Bretagne. Il est décommissionné en octobre 1945 et subit un long réaménagement à Greenock pour reprendre ses fonctions de protection des bateaux de pêche en décembre 1946. En 1974, il est vendu à Ocean Observer Ltd à Lowestoft et renommé *Ocean Observer* pour des études de prospection pétrolière en mer du Nord. Il est finalement remorqué de Fleetwood à Blyth en septembre 1978 pour y être démolé par les chantiers Shipbreakers & Repairers Ltd.



Une belle maquette du *Minna* construite par le Captain A. Horsbrough. (Site Clydemaritime)

Marie Éon, dont les trente hommes de la brigade S.A.S. ont été parachutés à Kérien le 4 août dans le but de coordonner les actions des maquisards locaux avec les troupes de la 3^e Armée du général Patton en route vers la Bretagne. Après la percée d'Avranches, les S.A.S. français reçoivent l'ordre de se replier sur la côte pour leur embarquement. Le retour sur Dartmouth se déroule sans incident en dehors d'un avion repéré par radar, se rapprochant puis effectuant un demi-tour pour retourner vers la France.

Le 24 août a lieu le débarquement de l'agent Michel Tillet, alias Marcel Treville, par une vedette lance-torpilles à Dieppe, encore occupée par les Allemands. Il retourne en Angleterre après la libération de Paris à laquelle il a participé.

Toujours sous l'égide du S.I.S. et du MI9, l'opération «*Robespierre IV*» est déclenchée le 25 août avec le concours de la *MGB 318*, sous le commandement du T/Lieutenant McQuoid-Mason. Elle consiste à procéder à un débarquement en plein jour au sud-ouest de l'île de Batz, à Bougourouan, une zone désormais libérée. Le but est la récupération des agents Martin Rendier, alias «*Adolphe*», Pierre-Roger Duffoir, alias «*Amédée*» et du groupe «*Giraffe*», débarqué le 24 juin et composé désormais du seul Robert Reitzer, alias Jean-Marie Robleu, alias Robert Romier, son compagnon Joseph Jourden ayant été capturé et fusillé. Accueillie par le docteur Le Duc et Raoul Parent, la baleinière embarque les trois agents qui peuvent regagner l'Angleterre en toute sécurité.

Septembre 1944

Le S.I.S. à nouveau, mais la branche dirigée par Slocum, organise une sortie des *MGB 318* et *MTB 718* dans la région de l'Aber Wrac'h le 1^{er} septembre, dans le but de photographier la côte française. L'opération baptisée «*Korda I*» est interrompue à cause du mauvais temps. Une nouvelle tentative se déroule à partir du 12 septembre et le temps désormais plus

clément, permet la réussite de la mission qui a pris le nom de «*Korda II*».

Le patrouilleur *HMS Minna* est de nouveau mis à contribution dans le cadre de l'opération «*Ignoble*» montée par le S.O.E. Le 7 septembre, des munitions sont débarquées pour les Forces Françaises de l'Intérieur à Bénodet, au sud du département du Finistère. Dix-sept agents doivent être embarqués mais seulement six sont présents lorsque le bateau accoste. Le 9 septembre, le *Minna* est de retour à Dartmouth.

Le 9 septembre, l'opération «*Housing*» est programmée pour le débarquement de 48 tonnes de munitions et de trente officiers français aux Sables d'Olonne, une ville libérée depuis le 28 août. Ce sont deux destroyers, les *HMS Ashanti* et *HMS Kelvin* qui sont chargés de la mission parfaitement réussie bien que ne pouvant accoster en raison de la destruction des installations portuaires, assistés par des pinasses qui effectuent le transbordement. Une partie

L'équipage de la *MTB 718* qui accomplira de nombreuses missions sur les côtes de France. Au centre, au premier rang, le lieutenant Ronald Seddon. (Coll Charles William Milner)



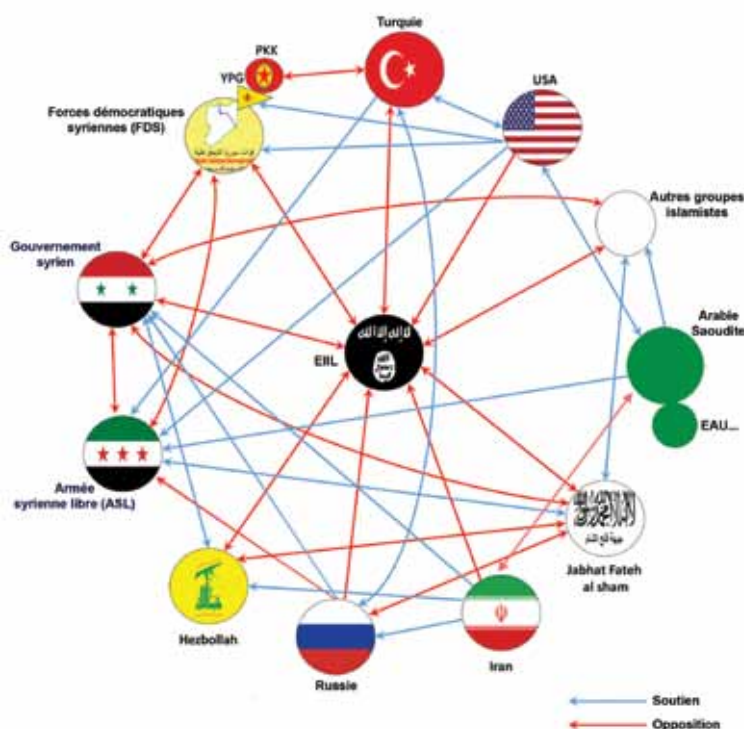
Les actualités chaotiques...

de la Méditerranée à l'océan Indien... de la mer Noire à la mer de Chine...

Frédéric Stahl

Les mouvements des navires russes entre la mer Noire et la Méditerranée du 1^{er} mars au 3 mai 2019

1 ^{er} mars	Frégate lance-missiles	N°490	<i>Admiral Essen</i>	En route pour remplacer la <i>Makarov</i> en Méditerranée
4 mars	Frégate lance-missiles	N°499	<i>Admiral Makarov</i>	Retourne en mer Noire
10 mars	Bâtiment de débarquement de chars	N°151	<i>Azov</i>	Retourne à Novorossiysk
11 mars	Navire marchand nolisé	-	<i>Dvinista-50</i>	En route vers Tartus
14 mars	Navire marchand nolisé	-	<i>Pizhma</i>	En route vers Tartus
14 mars	Sous-marin	B-265	<i>Krasnodar</i>	En route pour renforcer le dispositif naval en Méditerranée
15 mars	Destroyer lance-missiles	N°619	<i>Severomorsk</i>	En route pour renforcer le dispositif naval en Méditerranée
22 mars	Navire Ro-Ro panaméen nolisé	-	<i>Varyag</i>	En route vers Tartus
22 mars	Bâtiment de débarquement de chars	N°148	<i>Orsk</i>	En route vers Tartus
25 mars	Navire marchand nolisé	-	<i>Pizhma</i>	Retourne à Novorossiysk
25 mars	Pétrolier-ravitailleur	-	<i>Iman</i>	Retourne à Novorossiysk
26 mars	Navire marchand nolisé	-	<i>Dvinista-50</i>	Retourne à Novorossiysk
26 mars	Corvette lance-missiles	N°626	<i>Orehovo-Zyevo</i>	En route pour renforcer le dispositif naval en Méditerranée
27 mars	Sous-marin	N°476	<i>Veliky Novgorod (B-268)</i>	Retourne en mer Noire
5 avril	Bâtiment de débarquement de chars	N°148	<i>Orsk</i>	Retourne à Novorossiysk
12 avril	Navire marchand nolisé	-	<i>Pizhma</i>	En route vers Tartus
21 avril	Frégate lance-missiles	N°494	<i>Admiral Grigorovich</i>	En route pour renforcer le dispositif naval en Méditerranée
25 avril	Sous-marin	N°560	<i>Stariy Oskol (B-262)</i>	En route pour renforcer le dispositif naval en Méditerranée
26 avril	Navire marchand nolisé	-	<i>Pizhma</i>	Retourne à Novorossiysk
26 avril	Bâtiment de débarquement de chars	N°148	<i>Orsk</i>	En route vers Tartus
27 avril	Remorqueur de sauvetage	-	<i>Shakter</i>	En route pour renforcer le dispositif naval en Méditerranée
29 avril	Gabare	-	<i>KIL 158</i>	En route vers Tartus
29 avril	Remorqueur	-	<i>MB-31</i>	Retourne en mer Noire
29 avril	Dragueur de mines	N°911	<i>Ivan Golubets</i>	Retourne en mer Noire remorqué par le <i>MB-31</i>
1 ^{er} mai	Remorqueur	-	<i>SB-739</i>	Remorque l' <i>Ivan Golubets</i> dans les détroits
1 ^{er} mai	Sous-marin	N°485	<i>Kolpino (B-271)</i>	Rejoint la mer Noire
2 mai	Navire marchand nolisé	-	<i>Dvinista-50</i>	En route vers Tartus
2 mai	Remorqueur	-	<i>SB-739</i>	Retourne en Méditerranée
3 mai	Frégate lance-missiles	N°490	<i>Admiral Essen</i>	Retourne en mer Noire



La « farce tragique » de la fin de l'Etat Islamique en Irak et au Levant (دولة الإسلامية, *ad-dawla al-irāq al-islāmiyya*) n'ayant que trop duré, elle va finalement trouver son terme le 23 mars à Baghouz. Depuis presque cinq ans, sous l'acronyme de « daesh », cette organisation, localisée comme Califat, va être utilisée en tant que « bouc émissaire » de tous les maux. Elle va surtout jouer le rôle essentiel de moyeu central de la grande roue des rapports entre puissances à la place d'al-Qaïda. Si elle a perdu cette dernière fonction, le label « Etat Islamique » reste néanmoins, sous une forme ou sous une autre, encore exploitable par des organisations « rebelles » au Moyen-Orient, en Afrique et en Asie...

Le 7 mars, en Syrie, à Baghouz où, comme nous l'avons vu dans le N°113, la « bataille », si bataille il y a eu, est terminée, une nouvelle fois, la coalition a intérêt à faire durer encore un petit peu l'affaire, et les avions et les hélicoptères viennent « terminer le travail » alors que les « Forces démocratiques syriennes » (FDS), c'est-à-dire essentiellement les hommes du YPG, continuent à jouer à la guerre... Les personnes, essentiellement des femmes, des enfants, des vieillards et des blessés, encore présentes dans la petite poche, sont

Qui va remplacer « l'Etat Islamique en Irak et au Levant » (EIL) comme moyeu de la grande roue des rapports de force au Moyen-Orient ?



Le 6 mars, les « survivants » quittent la poche de Baghouz. La « bataille » est finie mais la coalition et les combattants kurdes de l'YPG vont encore prolonger le simulacre pendant dix-sept jours. (DR)

hébétéés... En **Algérie**, où la situation est tendue, le destroyer DDG-75 *USS Donald Cook* qui a fait escale la veille à Alger, effectue des exercices avec la frégate N°921 *El Fatih* (voir encadré n°1 sur la composition de la marine algérienne)... Au **Maroc**, de retour du golfe de Guinée (mission « **Corymbe** »), le porte-hélicoptères L 9013 *Mistral* fait escale à Agadir jusqu'au 11 mars. Il est le premier navire de guerre français à fréquenter ce port depuis onze ans... Au **Venezuela**, au moment où le n°113 était sous presse, à 16 h 50 (20 h 50 GMT), le pays se retrouvait plongé dans le noir par une méga panne d'électricité touchant 21 des 23 états. Celle-ci aurait été causée par une explosion et un incendie à la centrale hydroélectrique Simon Bolivar de Guri sur la rivière Caroni. La panne va se prolonger pendant quatre

jours et Juan Guaido va profiter de cette situation pour obtenir de l'assemblée nationale, elle-même opposée à Maduro, que soit déclaré l'état d'urgence jusqu'au 14 mars. De son côté le président Maduro va confier à l'Armée de l'air la mission d'assurer la sécurité du réseau électrique. Dans ce contexte, Washington décide de rapatrier ses derniers fonctionnaires et Caracas donne 72 heures à ceux-ci pour quitter le pays... En **Méditerranée**, une embarcation coule au large de Samos. Onze migrants peuvent être sauvés mais deux décèdent à l'hôpital...

Le **8 mars**, le sous-marin nucléaire lance-missiles de croisière SSGN-728 *USS Florida* qui a quitté la zone opérationnelle du CENTCOM franchit le canal de Suez et entre en Méditerranée...

PASSEX entre le destroyer DDG-75 *USS Donald Cook* et la frégate algérienne N°921 *El Fatih* le 7 mars. (Photo Ford Williams – US Navy)

