

Un grave problème médical touchant une personne très proche à partir du 28 février, va perturber la conclusion de ce numéro et tout particulièrement la fin de ces « brèves ». Aussi, nous nous excusons des quelques erreurs et imprécisions que vous ne manquerez pas de relever.

Quelques pistes de réflexion

Frédéric Stahl

*« Il faut porter encore en soi un chaos pour pouvoir mettre au monde une étoile dansante »
(Friedrich Nietzsche)*

Jamais au cours de l'histoire de l'humanité autant d'éléments d'information (data) n'auront été récoltés en si peu de temps qu'au cours de ces douze derniers mois. Cet amas de données, va déboucher sur fort peu de connaissances mais surtout va dévoiler un sacré chaos épistémologique environné par un concert de « il faut » et de « on doit ». Sur le terrain, en quelques mois, nous sommes passés de l'ère de la « guerre globale contre le terrorisme » (GWOT) à celle de la « guerre globale contre le Sars-CoV-2 » (encadré 1). Si le mot guerre est utilisé pour parler de la lutte contre le coronavirus cela n'est pas un hasard, ni même une licence littéraire. Il vient, d'une certaine façon, confirmer les écrits de l'ouvrage « La guerre hors limites » des colonels Qia Liang et Wang Xiangsui, en dévoilant une immense lutte entre toutes les formes de puissance dans les espaces géographiques, sociaux, technologiques, spatiaux, économiques, culturels, psychologiques... et touchant tous les pans de la société.

*« Ce qui est terrible sur cette terre, c'est que tout le monde a ses raisons »
(Jean Renoir)*

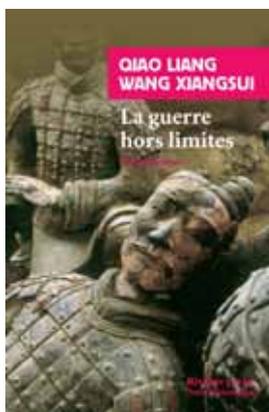
Avec le Sars-CoV-2, le monde est confronté à la troisième épidémie de coronavirus en 18 ans. Pour mémoire, il est bon de rappeler qu'un virus n'est pas un organisme vivant mais une molécule de protéines recouverte d'une couche de lipides ou, plus exactement, « un virus est un petit paquet d'informations génétiques d'ADN, ou d'ARN dans le cas du Sars-CoV-2, surtout entouré de protéines et parfois de lipides ». Il est également bon de se souvenir qu'un virus est un agent infectieux nécessitant un hôte, c'est-à-dire qu'il n'existe littéralement que comme hébergé. Il n'est donc diffusé que par les flux permettant une transmission par un rapport de proximité entre un hôte et un autre hôte potentiel. Arrêter les flux, c'est à terme arrêter la diffusion. Ralentir les flux c'est ralentir sa progression. Souvenons-nous, par exemple, qu'en France, suite au premier confinement, le nombre des cas et donc des décès, le bilan humain va ainsi tomber à quatre décès par jour vers la fin du mois d'août. Au cours de cette même période, « chacun ayant ses raisons de bouger » ou, plus exactement « trouvant des aménagements et des interprétations », le brassage favorisé par les vacances va rapidement rallumer la mèche et, sous couvert de hausses et de baisses, nous allons nous habituer à une sorte de chronicisation avec un millier de décès tous les deux à quatre jours en France et 15 000 morts par jour dans le monde. Il est vrai que ceux qui acceptent « volontairement » de réduire leurs mouvements, de tendre vers le minimum pour éviter d'être instrumentalisés, se prêtent à un dangereux exercice spirituel.

Les « autorités » sanitaires et politiques ayant « choisi » de tout miser sur les vaccins, la voie de l'abstinence n'a plus vraiment cours « chacun ayant ses raisons de déroger à des règles astreignantes ». Il faut dire que si notre monde d'aujourd'hui, celui de la gouvernabilité algorithmique, se révélait incapable d'imposer une solution d'ingénierie biotechnologique à la Pandémie, cela serait le signe du début de sa fin et marquerait la condamnation à mort du système... « Chacun ayant ses raisons de produire des petits mensonges et de s'arranger avec la réalité » en faisant bouger les curseurs selon les intérêts du moment, les petites rivières ainsi formées vont devenir un fleuve qui risque maintenant, quelque soit l'issue de la crise sanitaire que nous traversons, d'engloutir les dernières marques de civilité et de savoir vivre...

Alors que dans un premier temps, la lutte contre la dissémination du coronavirus semblait viser l'extinction de l'épidémie en brisant les chaînes de transmission, en limitant les flux, mouvements et brassages, à partir de juillet la cible va peu à peu changer pour se transformer en une simple gestion de l'acceptabilité d'un quota d'hospitalisations et de décès à coup de modélisations numériques en prêtant des intentions au virus (une fin, un but, un projet, une intention criminelle), en lui attribuant une volonté, en en faisant un sujet en attendant l'arrivée des vaccins dont les livraisons en masse sont annoncées. Cette dérive va être entretenue par de nombreux commentateurs et même par un tweet de l'épistémologue Edgar Morin intitulé « que veut un virus », sans parler de l'utilisation incorrecte, abusive de ce terme en informatique...

En mettant ainsi, en quelque sorte, de l'intention dans « l'acte de transmission qui est le fondement du virus » en réalisant ce qui n'était qu'en puissance (son entéléchie), cette pandémie pourrait dès lors être perçue (à juste titre) comme une sorte de « révolte logique » de la biosphère contre l'emprise humaine trop pesante.

Dans ce contexte, prise dans l'entrelacement des causalités, l'utilisation des vaccins pourrait à terme, être socialement un remède pire que le mal contre lequel elle est censée lutter en accélérant les mutations et en justifiant un processus de réactions en chaîne de surveillance et de contrôle électronique généralisé, ce que semblent montrer certaines évolutions notées en janvier et février.



Le docteur Li Wenliang quelques jours avant son décès. Il fut le premier à alerter la population sur le danger de la covid-19. D'autres, comme les journalistes Chen Quishi, Fang Bin, et la médecin Ai Fen vont également œuvrer pour donner des informations.

I - L'opération « Warp speed »

En avril 2020, pour faire face à la rapide diffusion du coronavirus, l'administration américaine lance l'opération « Warp speed » (vitesse de l'éclair). Elle se veut organisée comme l'opération du « Manhattan Project » de 1942 qui va mener à la réalisation de la bombe nucléaire. Chapeautée par le général Gustave F. Perna, un spécialiste de la logistique, et guidée scientifiquement par le chercheur Moncef Slaoui, l'équipe chargée de la mener à bien sera formée de 21 civils et 35 militaires. L'opération « Warp speed » sera dévoilée au public le 15 mai 2020 alors que six projets de vaccins vont être rapidement sélectionnés : ceux de Pfizer et de Moderna (ARN Messenger), de Johnson & Johnson et d'Astra Zeneca (vecteur viral), et de Novamax et Sanofi/GSK (à base de protéines). Menée comme une opération militaire avec un budget initial de 10 milliards de dollars, elle va permettre aux USA de mettre en place une chaîne logistique visant à coordonner l'acheminement des vaccins partout dans le pays en mobilisant les composantes du département de la santé et des services sociaux, notamment les *Centers for Disease Control and Prevention*, la *Food and Drug Administration*, les *National Institutes of Health* et la *Biomedical Advanced Research and Development Authority* ; le département de la Défense ; des entreprises privées ; et d'autres agences fédérales, notamment le département de l'Agriculture, le département de l'Énergie et le département des Anciens combattants.

Ce n'est peut-être pas un hasard si les pays engagés dans la production de vaccins sont tous des puissances nucléaires dotées de ce que nous appelons, il y a encore fort peu de temps, un fort système militaro-industriel.



Le général Gustave F. Perna. (Pentagone)

Détroits turcs : les mouvements des navires russes entre la mer Noire et la Méditerranée du 1^{er} janvier au 8 mars 2021

1 ^{er} janvier	Pétrolier	-	Yaz	En route vers Feodosia
9 janvier	Navire marchand nolisé	-	<i>Sparta</i>	En route vers Novorossiysk
11 janvier	Bâtiment transport de chars	N°150	<i>Saratov</i>	En route vers Tartous
15 janvier	Corvette lance-missiles	N°375	<i>Dmitriy Rogachev</i>	En route pour renforcer le dispositif naval russe en Méditerranée
23 janvier	Bâtiment transport de chars	N°150	<i>Saratov</i>	En route vers Novorossiysk
6 février	Dragueur de mines océanique	N°601	<i>Ivan Antonov</i>	En route pour renforcer le dispositif naval russe en Méditerranée
6 février	Remorqueur	-	<i>SB-36</i>	Accompagne le dragueur <i>Ivan Antonov</i>
8 février	Bâtiment transport de chars	N°150	<i>Saratov</i>	En route vers Tartous
11 février	Pétrolier-ravitailleur	-	<i>Ivan Bubnov</i>	En route vers Sébastopol
19 février	Bâtiment transport de chars	N°142	<i>Novocherkassk</i>	En route vers Tartous
21 février	Collecteur de renseignements	SSV 201	<i>Priazove</i>	En route vers Sébastopol après un long séjour en Méditerranée
22 février	Bâtiment transport de chars	N°150	<i>Saratov</i>	En route vers Sébastopol
23 février	Navire marchand nolisé	-	<i>Pizhma</i>	En route vers Tartous
25 février	Dragueur de mines océanique	N°770	<i>Valentin Pikul</i>	En route vers Sébastopol après un long séjour en Méditerranée
28 février	Corvette lance-missiles	N°626	<i>Orekhovo-Zuevo</i>	En route pour renforcer le dispositif naval russe en Méditerranée
5 mars	Bâtiment transport de chars	N°142	<i>Novocherkassk</i>	En route vers Novorossiysk
7 mars	Bâtiment transport de chars	N°150	<i>Saratov</i>	En route vers Tartous
8 mars	Pétrolier	-	<i>Olekma</i>	En route vers Tartous

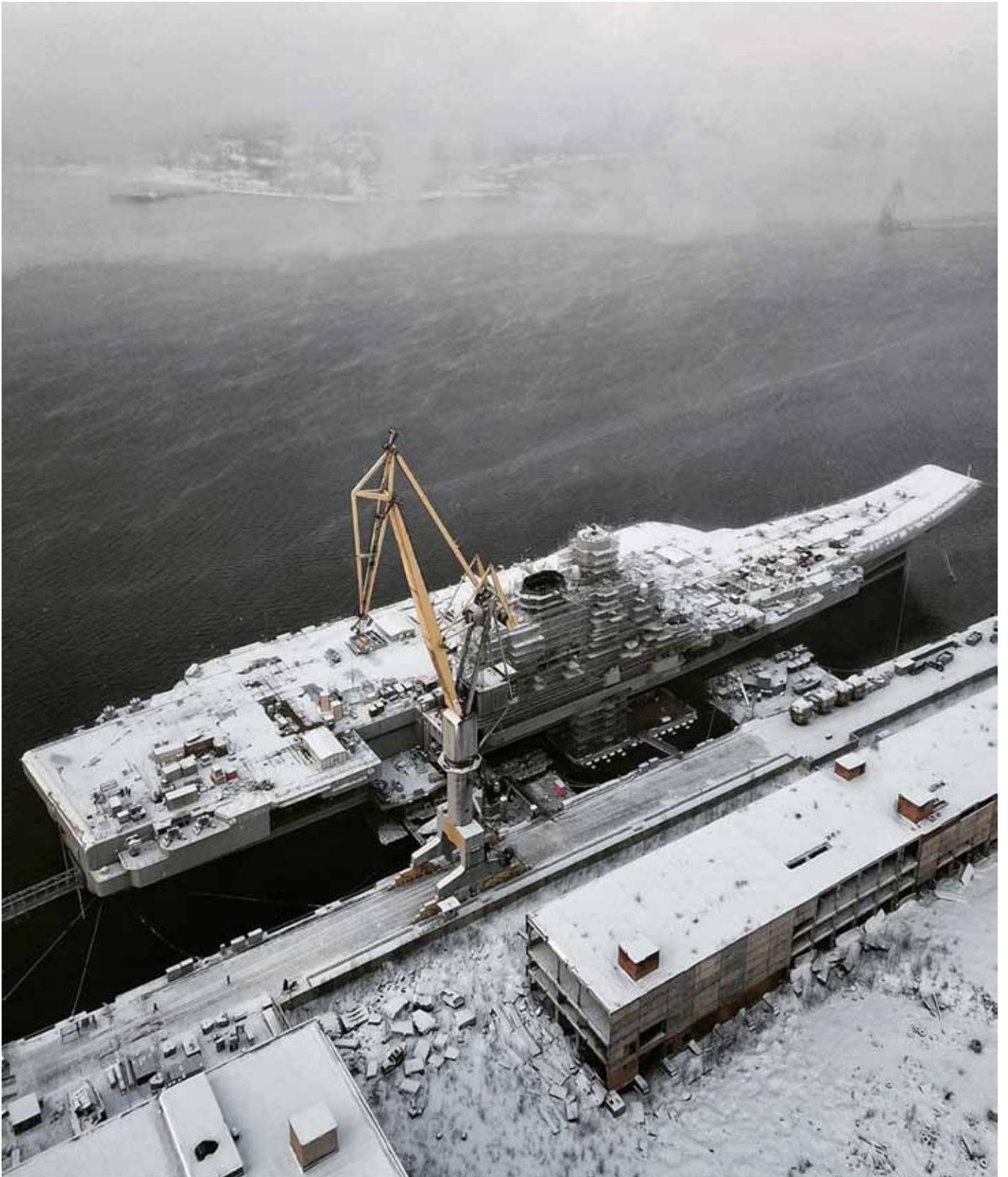


Le LST russe N°150 *Saratov* le 8 février dans les détroits turcs ; il fait route vers Tartous en Syrie. (Yoruk İçik)

Malgré le naufrage du dock flottant le soutenant et deux incendies sur le chantier, c'est contre neige, vent et marée, que les travaux de refonte du porte-avions N°63 *Admiral Flota Sovetskogo Soyuza Kuznetsov* lancés en 2018 paraissent continuer au chantier n°35 de Roslyakovo près de Mourmansk. Le budget alloué aux travaux de remise en état et de transformation qui semble limité à 4 millions de dollars (?) ne permet que de réparer le système de propulsion et porter quelques aménagements comme le montage de systèmes *Pantsir* et d'un nouveau radar Almaz-Antei Poliment Redut. La remise en service du navire était prévue en 2021 mais les événements de 2020 l'ont retardée d'une année. Cette refonte devrait permettre à l'*Admiral Kuznetsov* de rester en service jusqu'en 2031-2032.

Même si, comme nous l'avons vu à plusieurs reprises dans des précédents numéros, la Marine russe donne priorité aux unités de taille moyenne pour rééquiper ses quatre flottes, dans le même temps, le bureau d'étude Nevskoe Design vient de proposer un modèle de porte-avions aux lignes furtives, le « Varan » répondant au cahier des charges d'un « *Universal Floating Airfield for Combat Aircraft* » adapté pour l'Arctique. Cette unité de 45 000 t aurait une longueur de 250 m, pour une largeur de 65 m et un tirant d'eau de 9 m. Sa vitesse serait de 26 nœuds. Il faut noter que rien n'indique, pour l'instant, que la Marine russe pourrait être intéressée par la réalisation d'un navire de ce type.

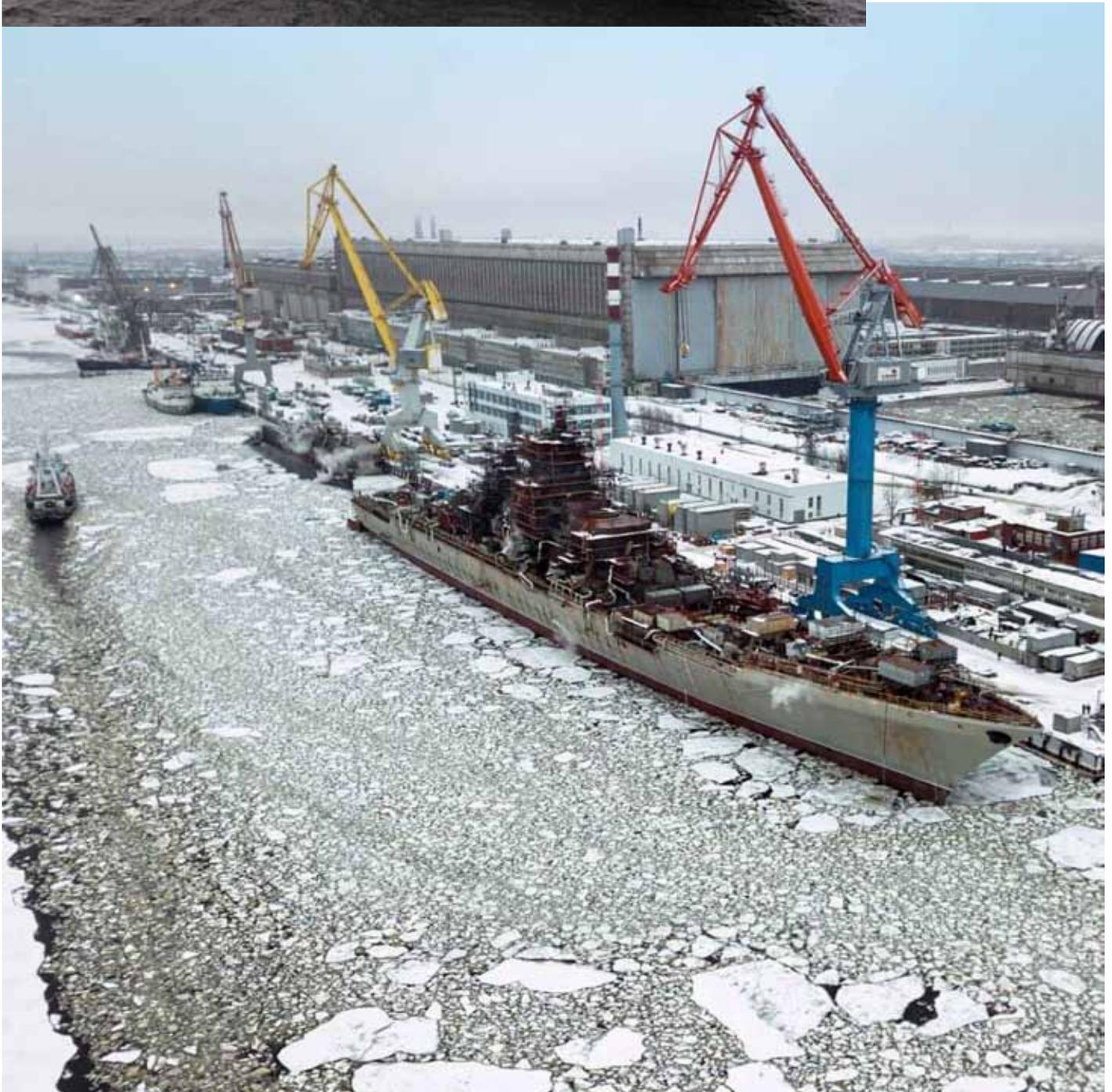
Une autre vue du porte-avions N°063 *Admiral Kuznetsov*. (DR)





Le projet du porte-avions « Varan » offre des lignes très épurées. (DR)

Les travaux de modernisation du croiseur de bataille à propulsion nucléaire N°080 *Admiral Nakhimov* avancent et le navire pourrait reprendre la mer pour des essais en 2021. (DR)





Suomen merivoimat 1917-1947

La vedette finlandaise
VMV-9 le 14 juillet 1942
avec un Bofors de 40 mm
sur le pont arrière.

... La marine finlandaise dans la seconde guerre mondiale (III)

Frédéric Stahl (Photos : Archives finlandaises – SA-Kuva - & diverses sources)

L'entrée en guerre des Etats-Unis suite au raid japonais sur Pearl Harbor et l'échec de la Wehrmacht devant Moscou transforment le conflit en un titanesque affrontement mondial. Dans ce contexte, la Baltique devient un front secondaire. Helsinki qui a profité de la situation pour regagner tous les territoires perdus au cours de la « Guerre d'Hiver » de 1939, se trouve en position d'observatrice et compte les points.

N°124 - Erratum

Page 49 (première colonne), une version non corrigée du texte a été publiée par erreur. Voici la bonne : Le 3 juillet, alors que Joseph Staline envoie son premier discours radiophonique appelant les peuples soviétiques à l'union sacrée et à pratiquer la tactique de la terre brûlée et de la guerre des partisans sur les arrières de l'armée allemande, le sous-marin finlandais *Vesikko* torpille et coule un gros transport soviétique de 4 100 t *Vyborg* dans l'est du golfe de Finlande au large de la grande île de Gogland (Suursaari)...

1942 - le blocus de Leningrad

Alors que sur le front terrestre les troupes finlandaises qui ont obtenu les résultats escomptés en reprenant quasiment tous les territoires saisis par les Soviétiques en 1940, adoptent maintenant une attitude défensive, la tâche de la Marine finlandaise se trouve réduite à assurer avec les unités de la Kriegsmarine le blocus de Leningrad et à participer aux combats sur le lac Ladoga.

En mars, la Finlande profite d'un golfe couvert d'une épaisse couche de glace pour reprendre le contrôle de l'île de Gogland (Suursaari). Les 318 hommes de la garnison soviétique, isolés, démoralisés vont assez peu résister à l'offensive menée par 3 500 soldats finlandais soutenus par d'importants moyens aériens. La prise de Gogland ferme complètement la nasse qui enserrait Leningrad. Avec les Allemands, les Finlandais continuent à établir des barrages de mines et d'obstructions.

En 1942, la Kriegsmarine aligne les moyens suivants en Baltique :

- l'escorteur F.3 *Hai* œuvrant comme navire de commandement et le plus souvent basé à Helsinki ;
- les canonnières SAT.1 *Ost*, SAT.6 *Soemba*, SAT.7 *Nienburg*, SAT.18 *Ostsee*, SAT.27 *West* ;
- les mouilleurs de mines *Kaiser* et *Roland* ;
- les avisos-drageurs *M.15*, *M.16*, *M.17*, *M.18*, *M.20*, *M.22*, *M.29*, *M.30*, *M.37* ;
- les dragueurs *R.66*, *R.67*, *R.68*, *R.67*, *R.68*, *R.69*, *R.70*, *R.71*, *R.72*, *R.73*, *R.74*, *R.75* ;
- le navire dépôt *M.538 Nettelbeck* ;
- 24 barges automotrices MFP (*Marine Fähr-Prähme*) ;
- le *Furthermore*, un navire civil capturé.

A partir du printemps, quelques sous-marins soviétiques recommencent à sortir pour mener des missions dans le golfe de Finlande en slalomant



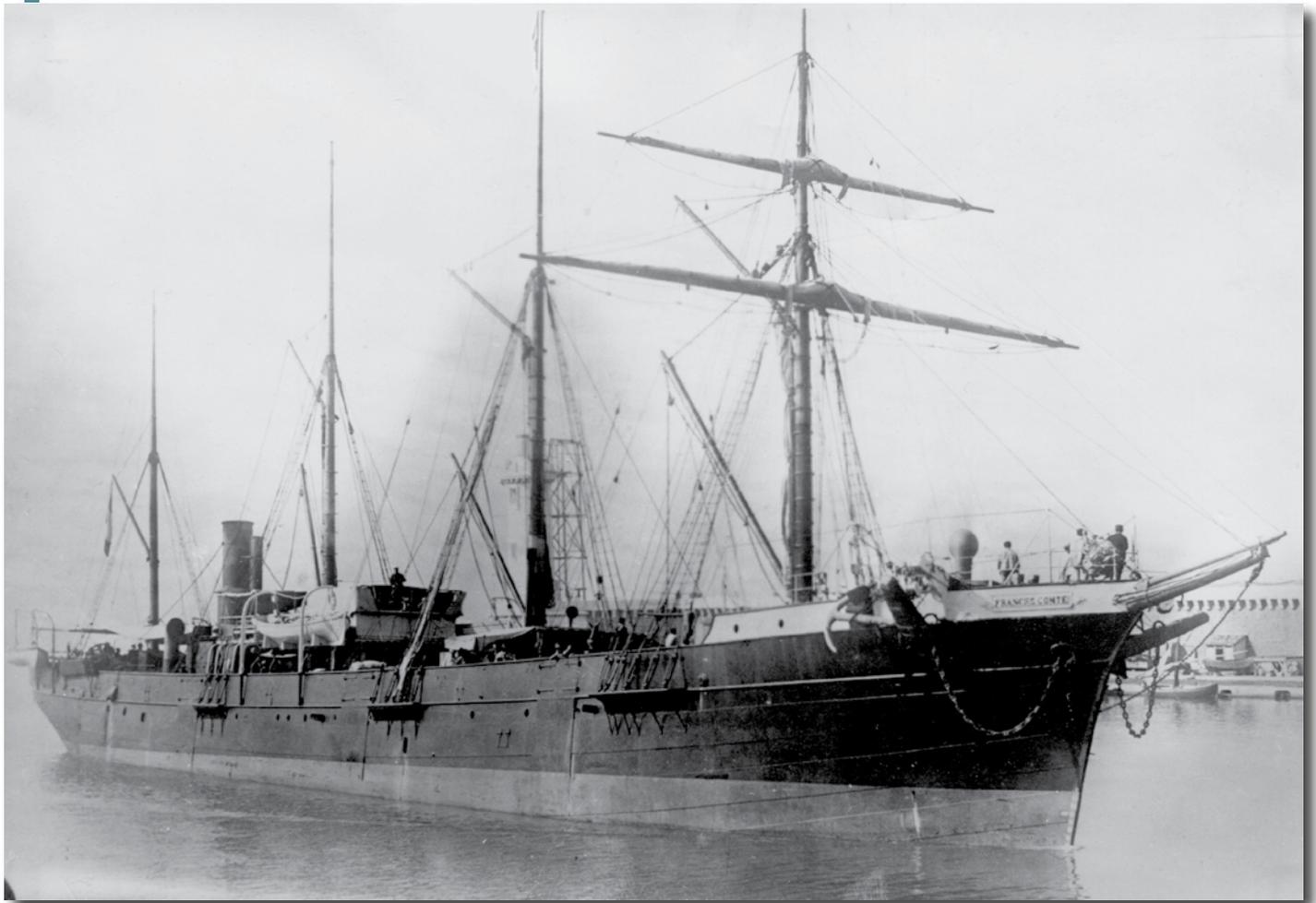
Un canon de 76,2 mm finlandais en batterie sur une plate-forme orientable bricolée, probablement le long du lac Ladoga en Carélie.

entre les champs de mines et d'obstructions mais les unités de surface de la « Flotte de la Baltique » ne quittent pas les eaux de Kronstadt, Leningrad et Orianenbaum. Au cours de l'année 1942, les

submersibles « rouges » vont couler dix-huit navires marchands finlandais et allemands au prix de douze des leurs...



Un canon de 25 mm SA Modèle 1934 français en service en Finlande.



Les Armements marseillais

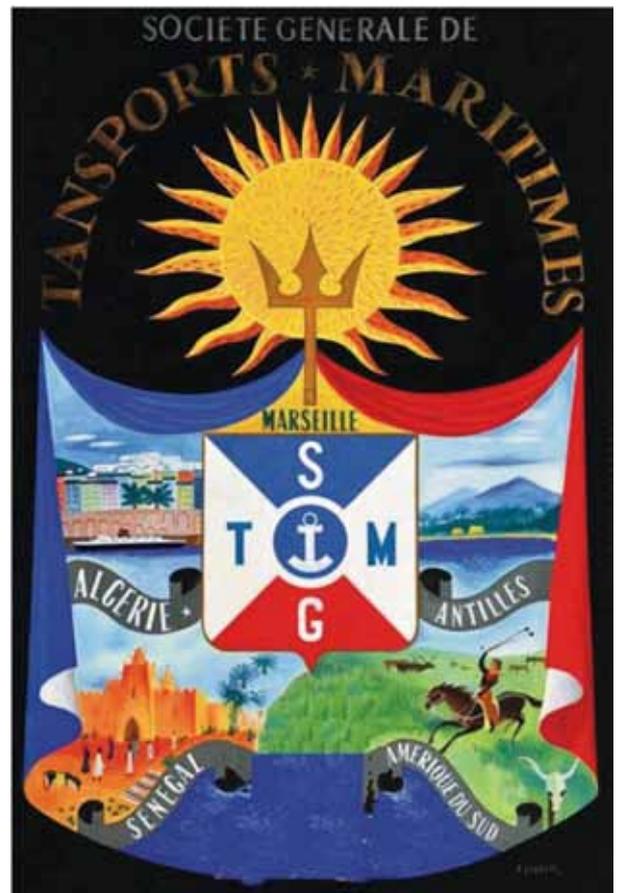
La *Franche-Comté*, dans son état d'origine, arrive à Marseille. (DR)

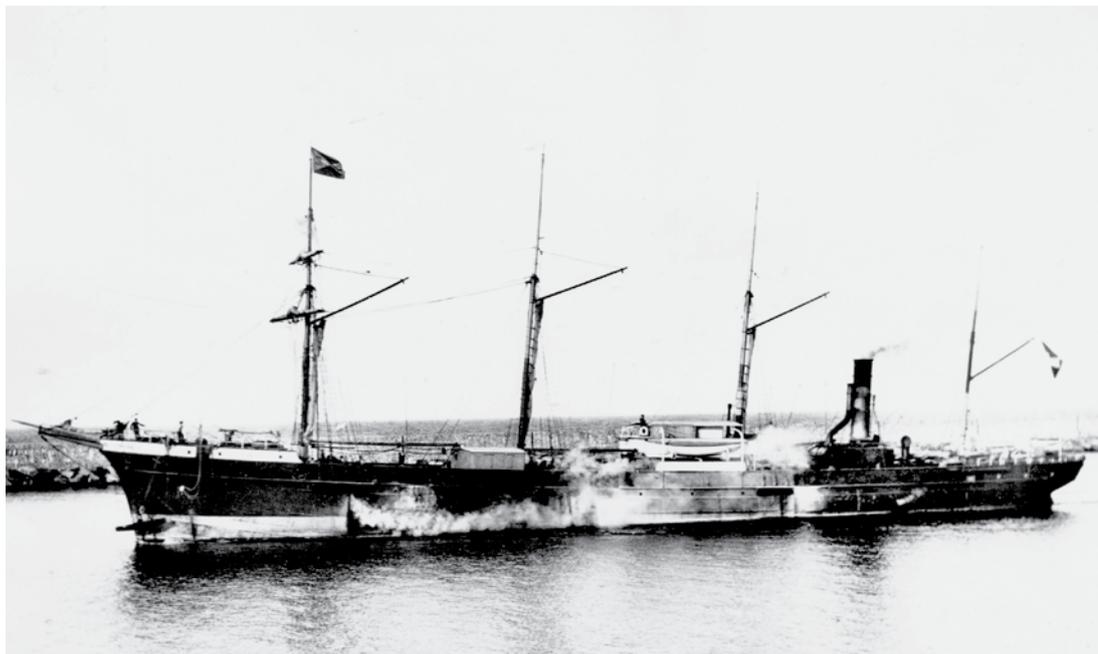
(5^e partie)
René Alloin

Ceci est le cinquième article sur les Armements marseillais. Il serait possible d'en créer encore beaucoup tant Marseille a été riche d'une multitude d'armateurs et de compagnies maritimes. Toutefois, il convient de passer à un autre sujet. Vous allez trouver, dans cet article, une très importante compagnie, la Société Générale des Transports Maritimes à Vapeur, plus connue sous le sigle S.G.T.M. Ce sera le dernier armement traité. Vous trouverez aussi la liste des armements marseillais de peu ou de grande importance. Si vous souhaitez plus de détails sur l'un ou l'autre, nous nous ferons un plaisir de vous les communiquer et si vous êtes nombreux à solliciter l'odyssée d'une compagnie, nous créerons un nouvel article qui lui sera consacré.

NB : Toutes les photos de cet article font partie de la collection d'Alain Croce qui me les a amicalement communiquées. Leurs sources d'origine sont indiquées si nécessaire.

Une affiche de la Société Générale des Transports Maritimes à Vapeur.





L'Alsace appareillant de Philippeville avant sa refonte. (DR)

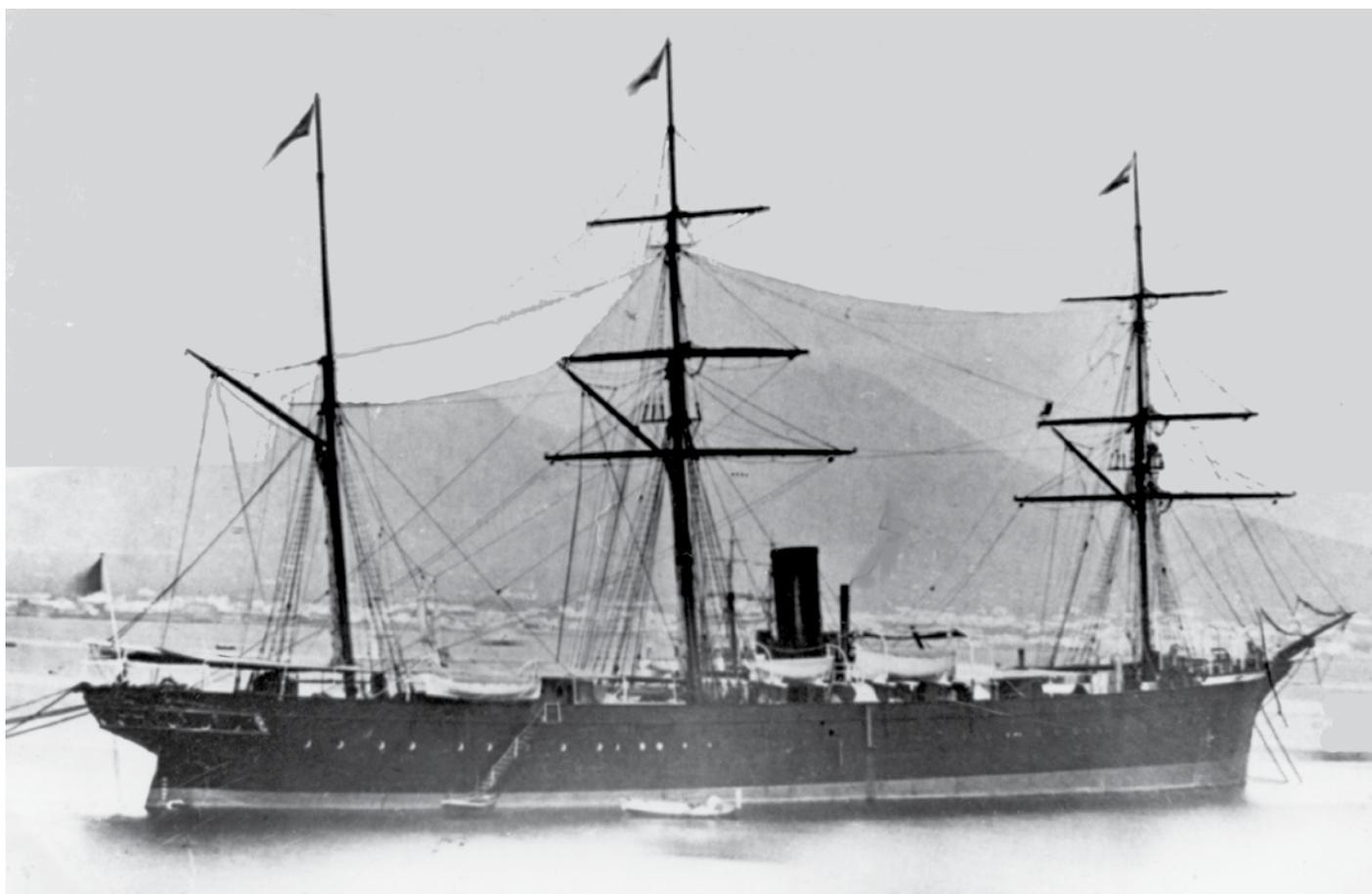
Société Générale des Transports Maritimes à Vapeur

Paulin Talabot, membre du Conseil d'Administration de la Compagnie des Mines de Mokta El Hadid, nouvellement créée pour l'exploitation du minerai de fer dans la région de Bône en Algérie, également concepteur de la ligne des Chemins de Fer Paris-Lyon-Méditerranée, envisage avec les autres administrateurs la livraison du minerai vers la France où se trouvent de nombreux centres industriels. Il faut désormais trouver une compagnie de transports susceptible d'acheminer au minimum 120 000 tonnes de minerai annuellement durant une période de treize ans. L'ingé-

nieur Paulin Talabot, qui a en charge la production minière, saisit immédiatement tout l'intérêt de ce futur contrat et, grâce à la Société Générale et la Banque de Genève, assisté de quelques amis, il crée, le 18 mars 1865, la Société Générale des Transports Maritimes à Vapeur.

Un accord de construction de neuf minéraliers est conclu dès le 7 avril 1865 avec les Forges et Chantiers de la Méditerranée à la Seyne-sur-Mer pour une livraison mensuelle à partir du mois de décembre. Ils porteront les noms d'*Alsace*, *Artois*, *Auvergne*, *Bretagne*, *Dauphiné*, *Franche-Comté*, *Lorraine*, *Normandie* et *Touraine*. Toutefois, Paulin Talabot n'envisage pas de dépendre uniquement de l'activité minière pour pérenniser sa société et

La Picardie dans le port de Naples. (DR)





Les Liberty ships soviétiques

Cette photo du Liberty ship soviétique *Odessa* a été prise en 1958 par un avion de l'US Navy. Il avait été lancé comme *Mary Cassat* en mai 1943, et aussitôt rebaptisé lorsqu'il fut versé dans la flotte de la Fesco soviétique. Il sera l'un des derniers Liberty en activité visibles au monde - mais à poste fixe dans le port de Vladivostok (voir nos numéros 123 et 124). (DR)

3. Mystère sous pavillon rouge

Par Jean-Yves Brouard

Voici un complément à nos deux précédents articles sur les Liberty ships soviétiques, avec la présentation d'une énigme touchant deux d'entre eux.

Les Liberty ships soviétiques avaient été prêtés par les Américains durant la guerre, en 1943 et 1944, mais ne furent pas rendus aux USA. Deux de ces « Liberties » posent une énigme. En effet, selon les sources, il semble qu'ils portent le même nom : *Miklukho-Maklay*. Ce nom est à l'origine ce-

lui d'un ethnographe, anthropologue, biologiste et grand voyageur (1846-1888) qui étudia les populations indigènes d'Asie du Sud-est, d'Australie, d'Océanie, de Nouvelle-Guinée, et fut un actif militant contre le commerce des esclaves. Le problème est que des sources distinctes, dif-

Cette photo du *Miklukho-Maklay* a été prise peu après la fin de la guerre : le Liberty se présente comme la plupart des Liberty ships à la fin des années 1940. On remarque en particulier le radeau sur un plan incliné, par le travers du mât arrière, un reliquat du dernier conflit mondial. (DR)

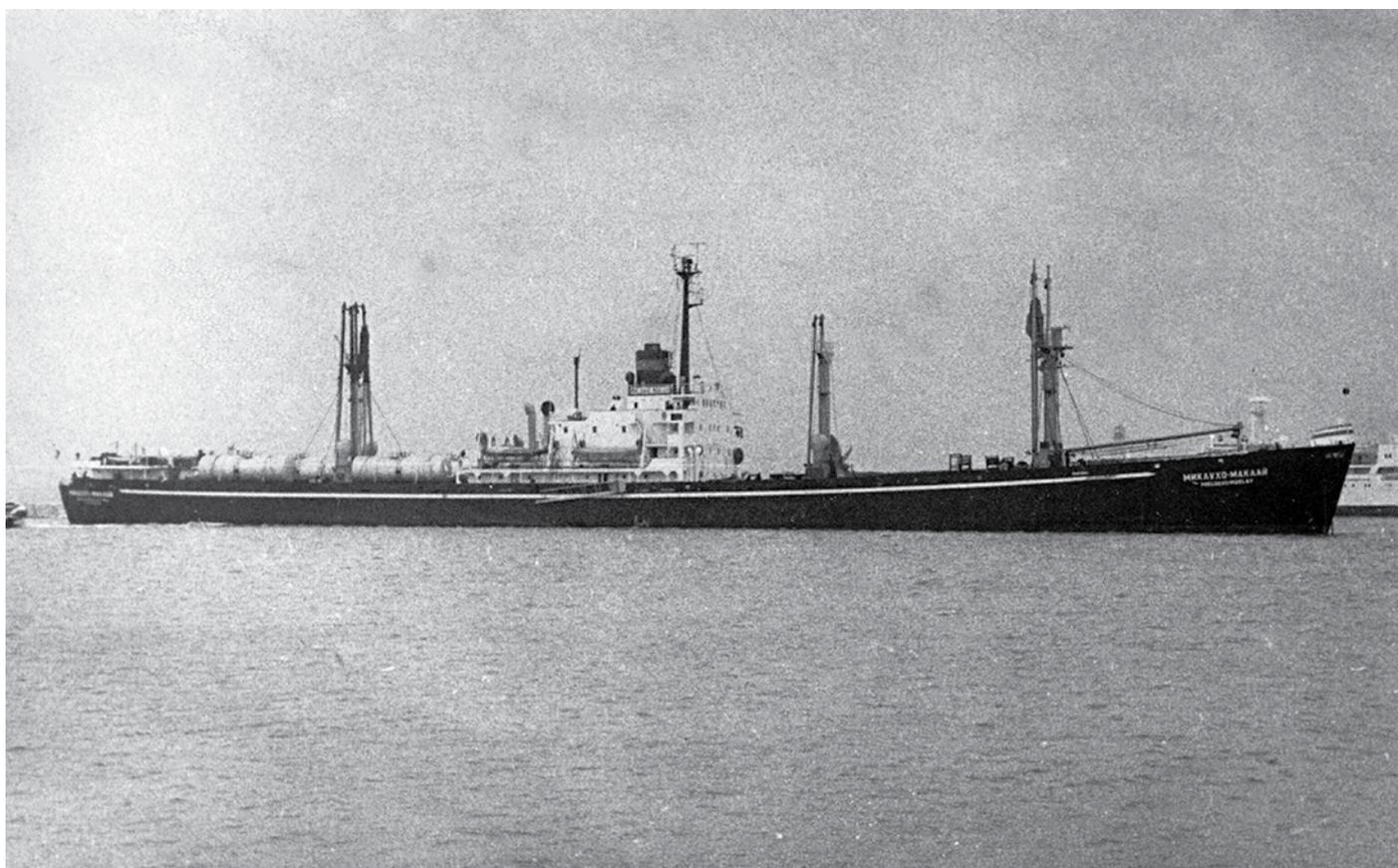




Le même *Miklukho-Maklay* un peu plus tard. Mais est-ce bien le même ? Les modifications semblent importantes au niveau du château. On a vu d'autres modifications similaires sur un même Liberty soviétique. Mais le doute subsiste : il pourrait s'agir d'un autre Liberty soviétique, qui aurait porté le même nom russe... (DR)

ficiles à contrôler, indiquent deux noms d'origine américaine différents pour le Liberty soviétique *Miklukho-Maklay*. Selon les unes, ce serait l'ex-*Jay Cooke*, selon les autres, l'ex-*Emmet D. Boyle*. On pourrait penser que le nom *Miklukho-Maklay*

a été attribué à l'un pendant une période, puis à l'autre pendant une autre période. Mais l'affaire est plus compliquée, car il semble que le même nom ait été porté par ces deux navires en même temps...



Toujours le *Miklukho-Maklay* encore un peu plus tard, avec un autre changement : la cheminée a été modifiée (une modification faite sur d'autres Liberty soviétiques : un tuyau interne a été inséré dans la cheminée). On comprend qu'il s'agit du même Liberty que précédemment : même disposition du château et des hublots sur le fronton, même décoration sur la coque. Mais est-ce le même Liberty que le premier *Miklukho-Maklay* présenté plus haut ? (DR)