

« 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 »)

Au sujet des radeaux de survie

Fidèle abonné à votre magazine, je viens vers vous afin d'obtenir, si cela est possible, des réponses à certaines interrogations que je traîne depuis un certain temps sans parvenir à y répondre.

Je recherche des informations concernant les radeaux de survie des bâtiments de la Marine Nationale.

Si vous pouvez apporter des réponses à ces questions, cela serait formidable car même Google n'arrive pas à me satisfaire.

1°- quand les radeaux type Brest en Klégecell ont-ils été mis en place sur les navires de guerre français? Je pense qu'au début ils étaient bicolores jaune+bleu.

2°- quand sont-ils passés du jaune+bleu à orange+bleu? En 1972, quand j'ai quitté la Marine, ils étaient toujours orange+bleu.

3°- quand sont-ils devenus orange en totalité?

4°- quand ont-ils été remplacés par des radeaux de type Bombard blancs.

Voilà. Si vous pouvez apporter des réponses à ces interrogations, je serais pleinement heureux et satisfait. Bien cordialement,

Dominique Piquery

Il est très difficile de répondre à votre questionnement très pointu, car même en consultant des dizaines et des dizaines de photos souvent en noir et blanc, il paraît quasiment impossible d'affirmer quoi que se soit, les seuls données observées étant, à notre connaissance, les suivantes :

- au moment de la guerre et les premières années de l'après-guerre, les radeaux de survie étaient, semble-t-il, le plus souvent couleur toile tirant vers le jaune pâle ou vers le gris clair (dans différentes nuances reflétant le degré d'usure) ; mais il existait également quelques radeaux peints en « rouge brique et blanc » ;

- au milieu des années cinquante les radeaux vont devenir le plus souvent « bleu et orange ». Ils vont être complétés un peu plus tard par des radeaux

entièrement orange qui vont, eux-mêmes, précéder au cours des années soixante, l'arrivée des « Bombard » placés dans des conteneurs peints en blanc. Peut-être un de nos lecteurs pourra-t-il répondre avec plus de précisions à vos interrogations.

La rédaction

Au sujet de la « svastika » finlandaise

En lisant attentivement l'article de M. Stahl consacré à l'histoire de la marine de guerre finlandaise, (1^{er} épisode, Navires et histoire n°123), j'ai remarqué deux modèles d'hydravions : des biplans Georges Levy (page 37) achetés en 1921 et des monoplans Hansa-Brandebourg (page 38), la photo de ce dernier modèle étant prise en 1935. A ma surprise, le fuselage et les ailes de ces appareils sont frappés de la croix gammée. Sont-ce des appareils allemands en Finlande ? La Svastika était-elle un emblème en Finlande ? Et Hitler avait-il déjà pris, début des années 20, cet emblème pour son parti ? Je serais reconnaissant à l'auteur de me fournir des explications et le félicite de ses excellents articles sur un sujet peu connu dans mon pays (la Belgique).

M. Jacques Veys

Comme nous l'avons dit depuis, dans la note 2 de la page 61 du N°125 d'avril, l'utilisation de la croix gammée (svastika) par l'aviation finlandaise n'est pas directement liée au nazisme mais à l'adoption comme signe d'identification de la marque personnelle d'un pilote suédois, le comte Carl Gustaf Bloomfield Eric von Rosen qui emprunta ce symbole présent sur des pierres runiques en Gothie (sud de la Suède) pour le peindre sur son Morane-Saulnier MS Parasol/Thullen au cours de la guerre civile. Peinte en bleu dans une cocarde blanche, elle devient la marque officielle de l'aviation finlandaise le 18 mars 1918. Il faut noter que dès sa naissance, cette même année, l'aviation lettone adoptera également la « svastika », mais de couleur rouge.

La rédaction

L'odyssée d'un transport torpillé 1914-1917

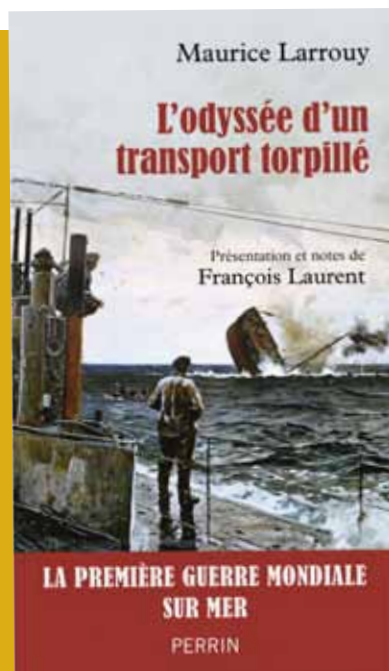
Maurice Larrouy

Perrin

ISBN : 978-2-262-08594-

Les éditions Perrin ont eu l'excellente idée de rééditer ce roman de Maurice Larrouy écrit en 1917 accompagné d'une riche présentation de François Laurent. L'ouvrage qui devait, au moment de sa première publication, alerter l'opinion publique sur la menace de la guerre sous-marine, apparaît sous la forme d'un échange épistolaire entre le second du cargo *Pamir* et son meilleur ami mobilisé comme canonier sur un cuirassé entre août 1914 et janvier 1917. Un mois après la livraison du manuscrit, en février 1917, le Kaiser décida de lancer la « guerre sous-marine à outrance ». Ce livre, fort bien écrit, reflète finement les événements et l'état d'esprit de l'époque...

Prix public : 20 €



Le point de bascule au milieu d'une pandémie « néo-schumpetérienne » ?

Frédéric Stahl

« Le nouveau ne sort pas de l'ancien, mais apparaît à côté de l'ancien, lui fait concurrence jusqu'à le ruiner »
Joseph Schumpeter (1)

Le mercredi 9 décembre 2020, une étude de l'institut israélien Weizmann publiée dans la revue scientifique « Nature » est passée quasiment inaperçue. Nous n'en avons connu le contenu que fin mars. Celle-ci indique que le poids de la production humaine dépasse maintenant celui de l'ensemble du vivant (animal, humain, végétal et bactérien) c'est-à-dire celui de la totalité de la biomasse totale dans laquelle l'homme ne représente que 0,01%. Si cette étude est confirmée, elle montrerait que le « point de bascule » a été franchi en 2020, ce qui coïncide peu ou prou à notre évaluation du N°117... Bien sûr, toute étude est discutable surtout lorsqu'elle est le fruit de modélisations mathématiques. Néanmoins, elle paraît significative et vient se placer dans la logique du rapport Meadows de 1972 qui soulignait la nécessité de mettre fin à la croissance et montre que le genre humain a largement dépassé la mesure.

Dans un tel contexte, la Pandémie en cours vient parfaitement s'inscrire dans le processus de « destruction créatrice » qui anime le capitalisme (une notion chère à Joseph Schumpeter). Elle vient participer à la destruction des modes de vie et de consommation habituels pour les remplacer par de nouveaux : ceux de la « société numérique ». Sur le terrain, confronté à la pandémie, un ersatz de « monde nouveau » se met en place à base de campagnes d'influence comportementaliste (« Nudge »), de surveillance et de contrôle, de mensonges par omission, d'utilisation massive de la méthode Coué, d'abus de la statistique et des effets d'annonce, d'arrivée accélérée de la 5G et même de relance du nucléaire. Ce « nouveau monde » qui voudrait coïncider avec la sixième vague d'innovations, celle de l'énergie renouvelable, fusse en contredisant sur bien des points le deuxième principe de la thermodynamique, est pourtant déjà en train de s'effriter.

De facto, la « destruction créatrice » mène aujourd'hui à une expérimentation au niveau mondial d'une « vaccination de masse », une sorte de « tout ou rien » qui peut apparaître comme fort déraisonnable, puisque tous les hommes deviennent des cobayes.

Les humains, enfermés « dans et par le besoin de croire », sont transformés en souris de laboratoire.

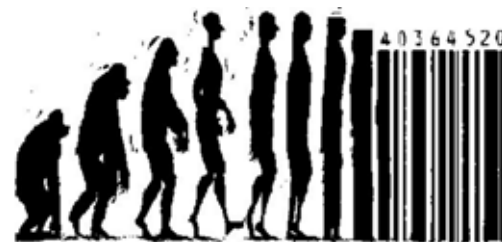
L'Alpha et l'Omega, de la gouvernementalité algorithmique semble dès lors présenter le « tous vaccinés » comme la seule issue pour maîtriser l'épidémie ; ce qui pourrait, à terme, se révéler être une folie puisque cela pourrait ouvrir la voie à des mutations d'échappement immunitaire... Il est bien possible que les tests et les vaccins soient une « poule aux œufs d'or » que les entreprises pharmaceutiques veulent faire perdurer...

Dans un tel contexte, si nous ne saurons jamais la vérité, il nous restera à étudier la véracité des faits.

1 - Joseph Schumpeter (1883-1950) est un économiste et professeur de science politique autrichien considéré comme inclassable et hétérodoxe. Naturalisé américain, il est le père de « l'évolutionnisme économique ». Son œuvre, inspirée initialement par Léon Walras, Karl Marx et Max Weber va évoluer car, même s'il considère que l'effondrement du capitalisme est, à terme, inévitable, il défend celui-ci et considère que l'entrepreneur est l'acteur fondamental de l'évolution économique. Avec son concept de « destruction créatrice », sa pensée vient parfaitement s'insérer dans l'univers contemporain du néo-libéralisme et des GAFAM.



L'économiste Joseph Schumpeter.



Le code-barres d'identification automatique est-il l'avenir de l'homme ?

Détroits turcs : les mouvements des navires russes entre la mer Noire et la Méditerranée du 1^{er} mars au 2 mai 2021

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
17 mars	Corvette lance-missiles	N°609	<i>Iyshniy Volohek</i>	En route vers Sébastopol
17 mars	Transport nolisé	-	<i>Sparta</i>	En route de Novorossiysk à Tartous
18 mars	Bâtiment transport de chars	N°150	<i>Saratov</i>	En route vers Novorossiysk
18 mars	Remorqueur	-	<i>Sergey Balk</i>	En route pour se joindre au dispositif naval russe en Méditerranée
21 mars	Bâtiment transport de chars	N°150	<i>Saratov</i>	En route vers Tartous
22 mars	Pétrolier nolisé	-	<i>Sig</i>	Parti de Temryouk à destination de la Syrie
30 mars	Collecteur de renseignements	-	<i>Ivan Khurs</i>	En route pour se joindre au dispositif naval russe en Méditerranée
31 mars	Remorqueur de sauvetage	-	<i>Professor Nikolay Muru</i>	Retourne en mer Noire, en route vers Sébastopol
1 ^{er} avril	Navire-atelier	-	<i>PM-38</i>	En route pour se joindre au dispositif naval russe en Méditerranée
3 avril	Corvette lance-missiles	N°375	<i>Dmitry Rogachev</i>	Retourne en mer Noire après un séjour de 78 jours en Méditerranée
3 avril	Transport nolisé	-	<i>Sparta</i>	En route vers Novorossiysk
4 avril	Pétrolier nolisé	-	<i>Sig</i>	En route vers Feodosia
12 avril	Bâtiment transport de chars	N°142	<i>Novocherkassk</i>	En route vers Tartous
16 avril	Transport nolisé	-	<i>Pizhma</i>	En route vers Tartous
17 avril	Bâtiment transport de chars	N°031	<i>Aleksandr Otrakovski</i>	En route vers Sébastopol



Le collecteur de renseignements *Ivan Khurs* dans les détroits turcs le 30 mars. (Yoruk İçik)

17 avril	Bâtiment transport de chars	N°027	<i>Kondopoga</i>	En route vers Sébastopol
17 avril	Bâtiment transport de chars	N°102	<i>Kaliningrad</i>	En route vers Sébastopol
17 avril	Bâtiment transport de chars	N°130	<i>Korolev</i>	En route vers Sébastopol
25 avril	Pétrolier nolisé	-	<i>Yaz</i>	En route vers Kavkaz (parti de Baniyas)
25 avril	Bâtiment transport de chars	N°142	<i>Novocherkassk</i>	En route vers Novorossiysk
27 avril	Transport nolisé	-	<i>Pizhma</i>	En route vers Novorossiysk
2 mai	Frégate lance-missiles	N°499	<i>Admiral Makarov</i>	En route vers Tartous

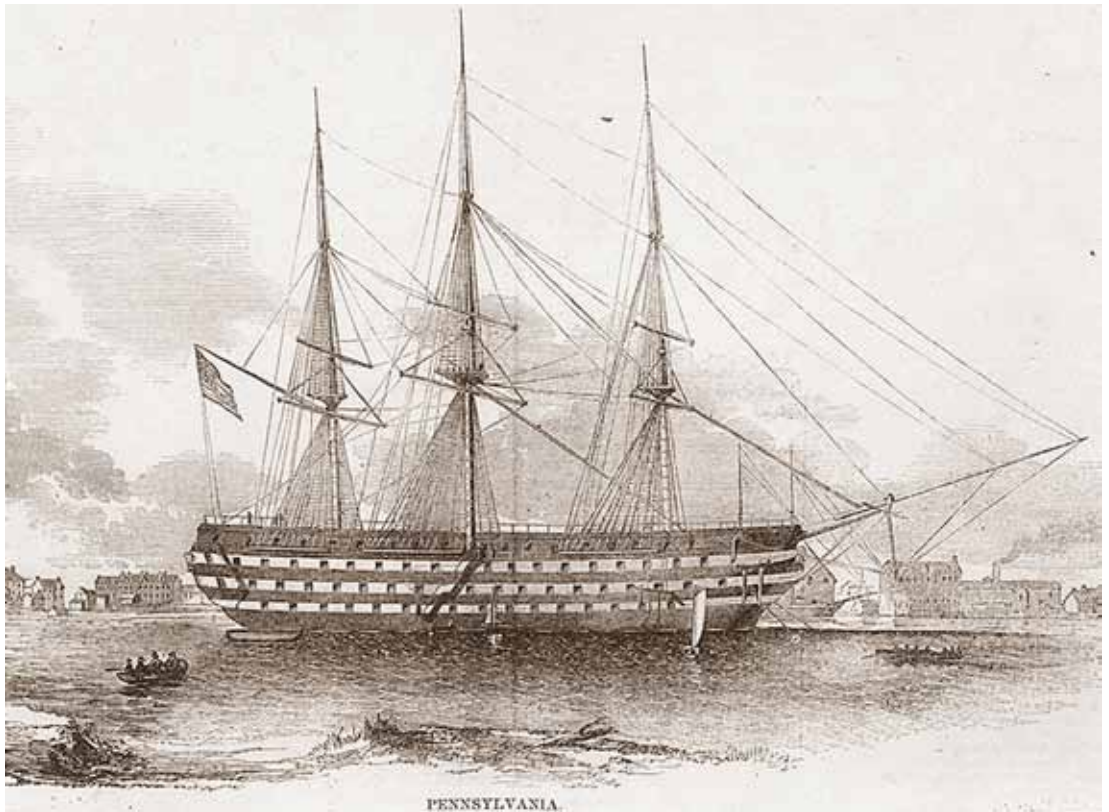
En mars, les mouvements des navires russes entre la Mer Noire et la Méditerranée auront été peu nombreux mais complétés par des arrivées d'unités de la « Flotte du Nord » et de la « Flotte de

Baltique »... En avril, le regain de tension entre la Russie et l'Ukraine va amener au rappel de nombreux navires déployés en Méditerranée.

La frégate lance-missiles N°499 *Admiral Makarov*, le 2 mai, en route pour rejoindre la Méditerranée. (Yoruk İçik)



L'USS *Pennsylvania* de 1837, est le plus gros vaisseau de la marine américaine en 1860. Il devra être incendié à Norfolk au début de la guerre civile pour éviter qu'il ne tombe aux mains des Confédérés. (Library of Congress)



La guerre de 1812-1815, surnommée la « deuxième guerre d'indépendance », au cours de laquelle les Américains perdent les frégates USS *President* et USS *Cheseapeake* capturées par les Britanniques, rappelle à la jeune nation américaine qu'elle se doit de disposer d'une puissante marine de guerre pour assurer sa souveraineté et la défense de ses intérêts dans le monde.

stratégie impérialiste sur l'ensemble de l'Amérique de l'Alaska à la Terre de feu. Dès lors, l'administration de Washington va commencer à s'intéresser plus sérieusement à la constitution d'une véritable force navale composée de vaisseaux de ligne, de frégates, de corvettes et de sloops. Malheureusement pour les Américains, la croissance va se faire dans le contexte de la révolution technique du milieu du XIX^e siècle.

En 1823, le président James Monroe définit une doctrine (connue sous le nom de « doctrine Monroe ») qui est bien résumée par la formule « *Aux Européens le vieux continent, aux Américains le Nouveau monde* ». Celle-ci indique que le continent américain va se fermer au colonialisme des puissances européennes et que les Etats-Unis s'ouvrent sur une

La « Old US Navy » de 1860

Au début de la décennie 1860, l'US Navy aligne 90 navires mais elle est encore équipée de nombreux bâtiments à voiles. Voici l'état des lieux de cette marine :

En 1860, le vaisseau USS *Columbus* est utilisé comme ponton à Norfolk. Cette gravure montre le navire au Japon en juillet 1846 avec le sloop USS *Vincennes*. Il va être incendié en 1861 à Norfolk. (USNA)



Le vaisseau de ligne USS *Ohio*. Il sera rayé des listes puis livré à la démolition en 1883.
(Library of Congress)

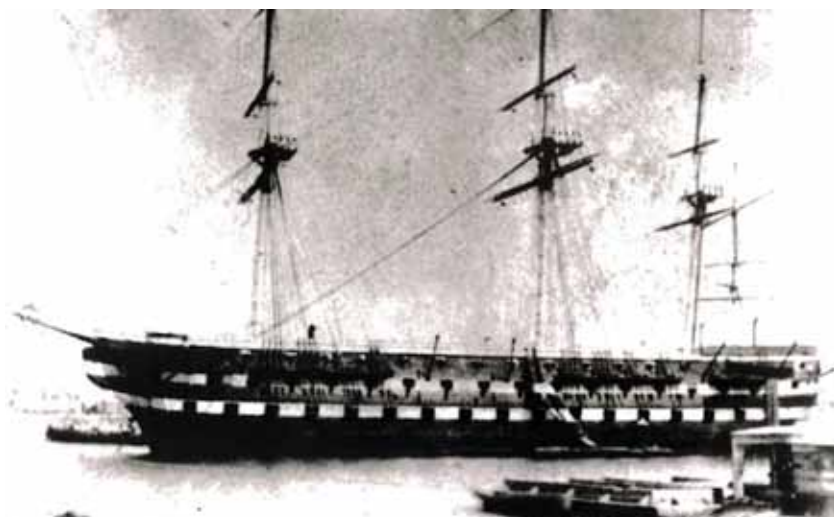
I - Les vaisseaux de ligne de 74 à 112 canons

- le 112 canons USS *Pennsylvania* de 1837 (3 241 t) basé à Norfolk (il dispose de 104 pièces de 32pgr et 8 de 203 mm), il est utilisé comme navire de réception et ne navigue plus
- le 92 canons USS *Columbus* de 1819 (2 480 t) en réserve à Norfolk (il ne porte en fait que 80 canons)
- le 104 canons USS *Ohio* de 1820 (2 757 t) basé à Boston (il ne porte en fait que 84 canons). Il est utilisé comme navire de réception
- le 84 canons USS *North Carolina* de 1820 (2 633 t) basé à New York (il n'est en fait armé que de 74 pièces)
- le 84 canons USS *Alabama* de 1818 (2 633 t) inachevé et désarmé à Kittery (Portsmouth)
- le 84 canons USS *Delaware* de 1820 (2 633 t) retiré du service en 1844, il est en réserve à Norfolk
- le 84 canons USS *Vermont* de 1848 (2 633 t) en réserve à Boston, il est utilisé comme ponton
- le 84 canons USS *New Orleans* de 1815 (2 805 t) en réserve à Sackett's Harbor (New York)
- le 84 canons USS *Virginia* de 1818 (2 633 t) inachevé et désarmé en cale sèche à Boston
- le 84 canons USS *New York* de 1818 (2 633 t) inachevé et désarmé en cale sèche à Norfolk.

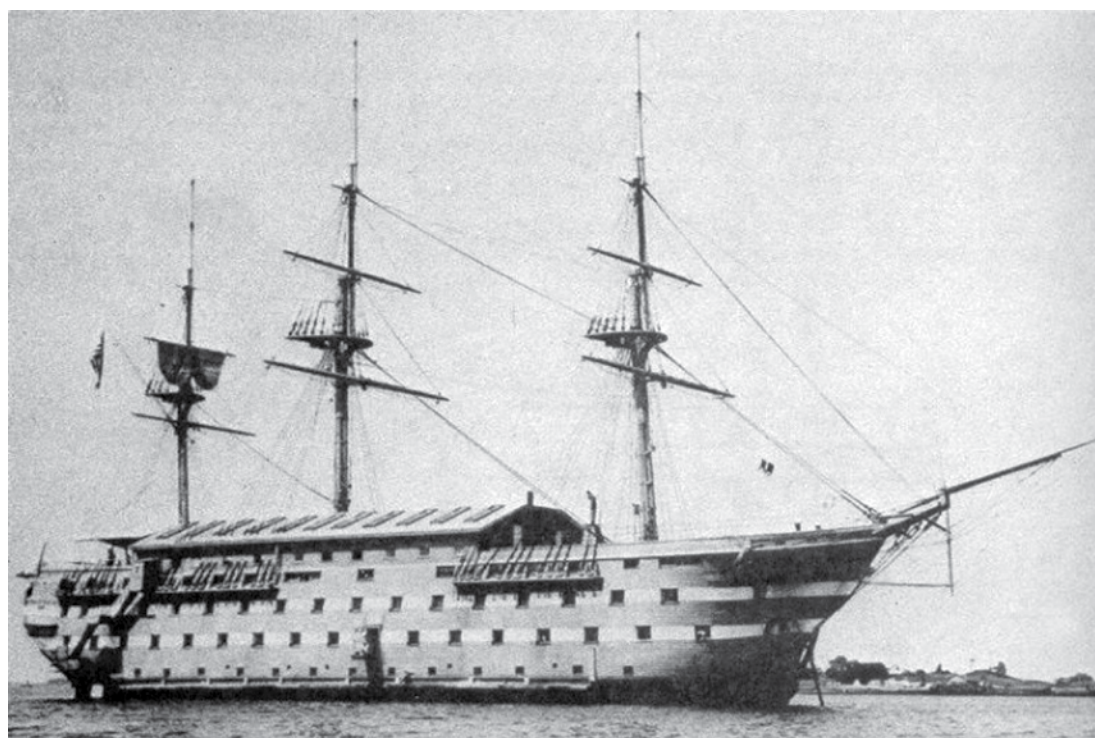
Ces navires qui ne sont pas équipés de machines à vapeur n'ont plus aucune valeur militaire et sont le plus souvent utilisés à poste fixe. Leur artillerie est peu à peu réduite et leurs canons vont souvent être utilisés pour armer des forts...

II - Les frégates à hélice

L'US Navy dispose de six frégates à hélice : les USS *Merrimack* (1855), USS *Wabash* (1855), USS *Minnesota* (1855), USS *Roanoke* (1855), USS *Colorado* (1856), USS *Niagara* (1855).



Le vaisseau USS *North Carolina* sera vendu à la démolition en 1867.
(USNA)



Le vaisseau USS *Alabama* qui ne sera mis à l'eau qu'en 1864, va devenir le USS *New Hampshire* (sur la photo) le 28 octobre 1863 avant même son lancement, puis USS *Granit States* en 30 décembre 1904. Il terminera sa vie comme navire dépôt sous le nom d'USS *Vermont* et il va accidentellement couler à son poste d'amarrage en 1921. (USNA)



Portrait de Jean-Paul de Saumeur dit le Chevalier Paul.

La frégate *Chevalier Paul* dans la plume. (Marine Nationale)



UN MARIN, UN BATEAU

Jean-Paul de Saumeur, *Chevalier Paul*

René Alloin

Le marin

La légende qui entoure Jean-Paul de Saumeur veut qu'il soit le fils d'une blanchisseuse et de Paul de Fortia, marquis de Piles, gouverneur du château d'If. Or le futur « Chevalier Paul » prétendra toujours être le fils légitime du capitaine Elzias Samuel et de Jeanne Riche, mariés tous deux à Marseille mais il semble bien qu'il ait voulu par là-même se donner une légitimité.

Né en décembre 1598 en mer entre le château d'If et Marseille, il passe les premières années de sa vie au château d'If. Très jeune, il éprouve le besoin de prendre la mer et s'engage à douze ans comme mousse pendant trois ans avant d'entrer au service d'un commandeur de l'ordre de Malte comme mate-

lot. Plus tard, il est simple soldat au Fort Saint-Elme à Malte mais à la suite de divergences profondes avec son sergent il le défie en duel et le tue. Aussitôt arrêté, des chevaliers français obtiennent sa grâce auprès du Grand Maître à condition qu'il embarque en 1614 sur un brigantin de l'Ordre de Saint-Jean de Jérusalem armé pour la course en Méditerranée. Il se fait très rapidement remarquer par son courage joint à une science navale déjà très sûre. Ses exploits contre les Barbaresques ne passent pas inaperçus. Au cours d'un combat contre deux galères turques, son capitaine est tué et l'équipage le désigne pour prendre sa suite. Il coule l'un des navires et prend l'autre à l'abordage. Confirmé dans son commandement, il établit sa base à Mytilène dans l'île de Lesbos. Désormais, la guerre contre les Turcs est son but premier, leur ravissant marchandises et bâtiments jusque dans

Combat entre un vaisseau de la Marine royale française et deux galères barbaresques. (Peinture de Théodore Gudin)





Le *Maine*, ex-*El Mansour*, devenu bâtiment base, amarré à Mururoa en 1972. Il semble que ce soit à partir de 1970 qu'il a porté enfin son numéro de coque A611 ; avant, sa coque était entièrement blanche. (DR)

LES BÂTIMENTS BASES DU PACIFIQUE (1)

Par Jean-Yves Brouard

La riche carrière du « Maine »

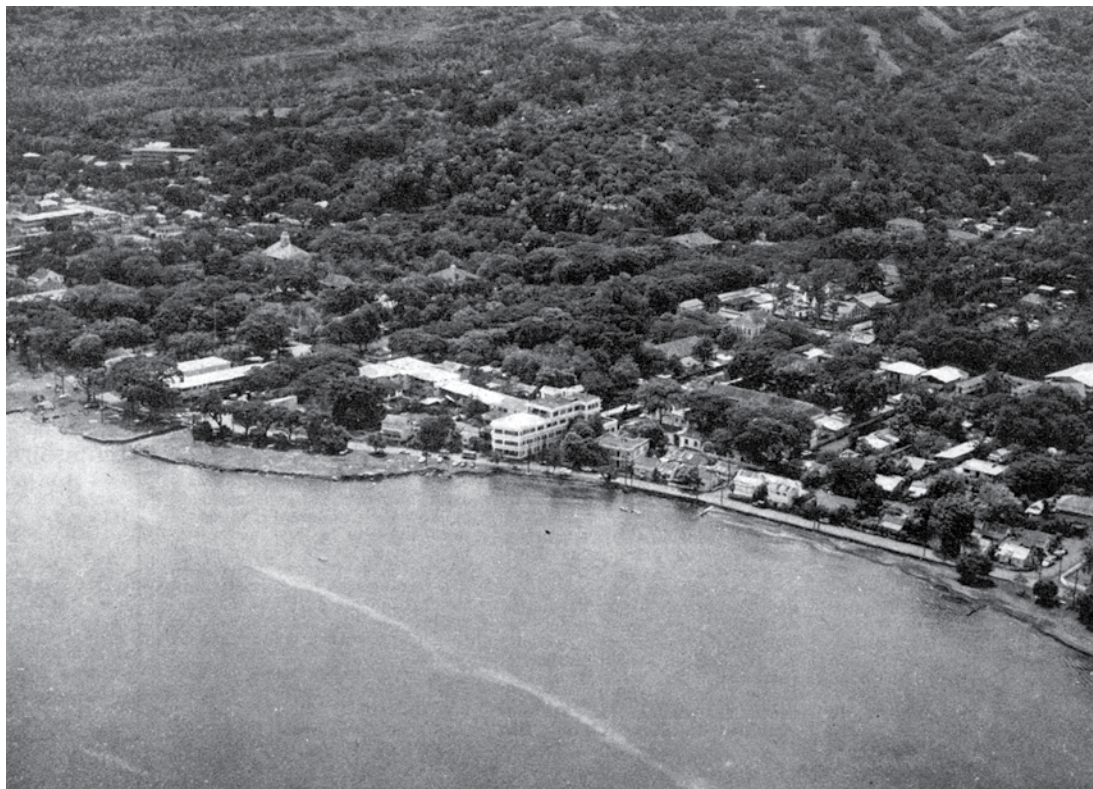
Cinq « hôtels flottants » ont hébergé du personnel et des marins sur les atolls de Polynésie, pendant les essais nucléaires français des années 1960 et 1970. Ces navires, d'anciens paquebots achetés et transformés par la Marine, ont pour noms *Maine*, *Maurienne*, *Médoc*, *Morvan* et *Moselle*. Voici leur histoire.

Le site du Centre d'expérimentation du Pacifique, où furent testées, en Polynésie française, des bombes nucléaires à partir du milieu des années 1960, a été proposé en été 1962 à la suite de l'abandon des sites algériens de Reggane et d'In Ecker dans le Hoggar, et de l'indépendance de l'Algérie, ex-département français. Un autre territoire français a donc été choisi, dans une zone éloignée de tout (ou presque) : certains atolls de Polynésie qui ont pour noms Hao, Fangataufa et Mururoa (à noter que Mururoa devrait être écrit Morurua... comme l'a correctement fait Bernard Dumortier dans son ouvrage de référence *Atolls de l'atome*, aux éditions Marines Editions). Là, le CEP réunit sous un commandement unique, et militaire, les éléments des Armées et du CEA (Commissariat à l'Energie Atomique) nécessaires à la préparation de ces expérimentations. Cet organisme prendra bientôt le nom de DIRCEN (Direction des Centres d'Expérimentations Nucléaires).

Dans cette immense zone maritime, presque à l'opposé de la métropole sur le globe terrestre, presque tout doit être transporté par voie maritime. C'est donc une sorte de débarquement à grande échelle que l'archipel subit entre 1964 et 1966. Et c'est une flotte hétéroclite d'une centaine de navires de tous types, essentiellement militaires, mais aussi quelques civils, qui seront utilisés sur place. En particulier, cinq anciens paquebots, devenus inutiles en raison de leur âge et de la baisse du trafic maritime sur leurs lignes habituelles, ont été spécialement armés pour rejoindre les atolls des Tuamotu,

et préalablement transformés en hôtels flottants afin d'héberger sur place des marins, des techniciens et des employés. La Marine a baptisé ces navires de noms de régions françaises ayant la lettre M pour initiale : le paquebot de la Compagnie Mixte *El Mansour* est devenu le *Maine* (numéro de coque A611), les paquebots mixtes *Sidi Ferruch* et *Sidi Mabrouk* de la SGTM : les *Médoc* A612 et *Morvan* A613, et les paquebots mixtes *Foucauld* et *Brazza* : les *Moselle* et *Maurienne*, respectivement A608 et A637. D'autres paquebots avaient été sélectionnés, mais divers aléas ont conduit à les écarter de la liste des bâtiments bases : le *Ville de Bordeaux* de la Transat (cher et peu adaptable), le *Sidi Okba* de la SGTM, le *Laos* des Messageries maritimes, le *Calédonien* de la même compagnie (ce dernier n'est pas pris car il ne serait disponible qu'en 1965), le *Césarée* (l'ex-*Djenné* de Paquet, rebaptisé *Césarée* en passant à la Compagnie française de navigation, mais jugé trop vieux et pas adaptable non plus), et le *Laennec* des Messageries maritimes (compagnie où il venait d'être transféré, en 1962). C'est après ces mises à l'écart que le *Brazza*, cité plus haut, mais pas prévu au départ, est finalement sélectionné.

Les transformations et adaptations de ces cinq navires furent nombreuses. En particulier, à l'arrière de quatre d'entre eux, excepté le *Moselle*, a été construite une plate-forme pour de petits hélicoptères (type Alouette III). Les cabines et ponts ont été aménagés. Pour avoir un aperçu complet de ces modifications, extérieures et surtout intérieures, nous conseillons à nos lecteurs de se reporter à la série d'articles



Le Grand hôtel de Papeete à Tahiti, au centre de l'image, au bord de l'eau, abrite l'état-major du Centre d'expérimentations du Pacifique (ici en 1966). (Cols Bleus)

sur le même sujet, dans la revue *Marines & Forces navales* n° 95, 96 et 99, en 2005 et 2006, où l'auteur, notre confrère Jean Moulin, précise (entre autres informations) : « Il fut décidé de loger un maximum de personnel sur des navires qui pourront évacuer le site avant un tir et y revenir aussitôt après sans entraîner de retards causés par un embarquement puis un débarquement de personnel et d'une partie de matériel, sans compter un éventuel délai de remise en état d'installations terrestres contaminées ou avariées après un tir. »

En effet, ces bâtiments bases ne restent pas amarés en permanence à leur quai. Non seulement on les écarte de la zone avant les tirs - des systèmes d'arrosage par tuyautages sont alors disposés sur les quais, en attendant le retour de ces bâtiments après les tirs -, mais ils font de temps en temps des voyages d'agrément dans les superbes îles Marquises, pour le repos des marins, ou alors ils passent en carénage à Papeete, ou encore ils rejoignent la métropole pour des grands travaux. Des remorqueurs, dont le plus gros pendant longtemps sera le RHM *Hippopotame*, ainsi que les gabares *Tarentule*, *Scorpion* et *Locuste*, désembossent les BB selon les besoins, ou les aident pendant les mouvements lorsque les conditions météo ne sont pas favorables.

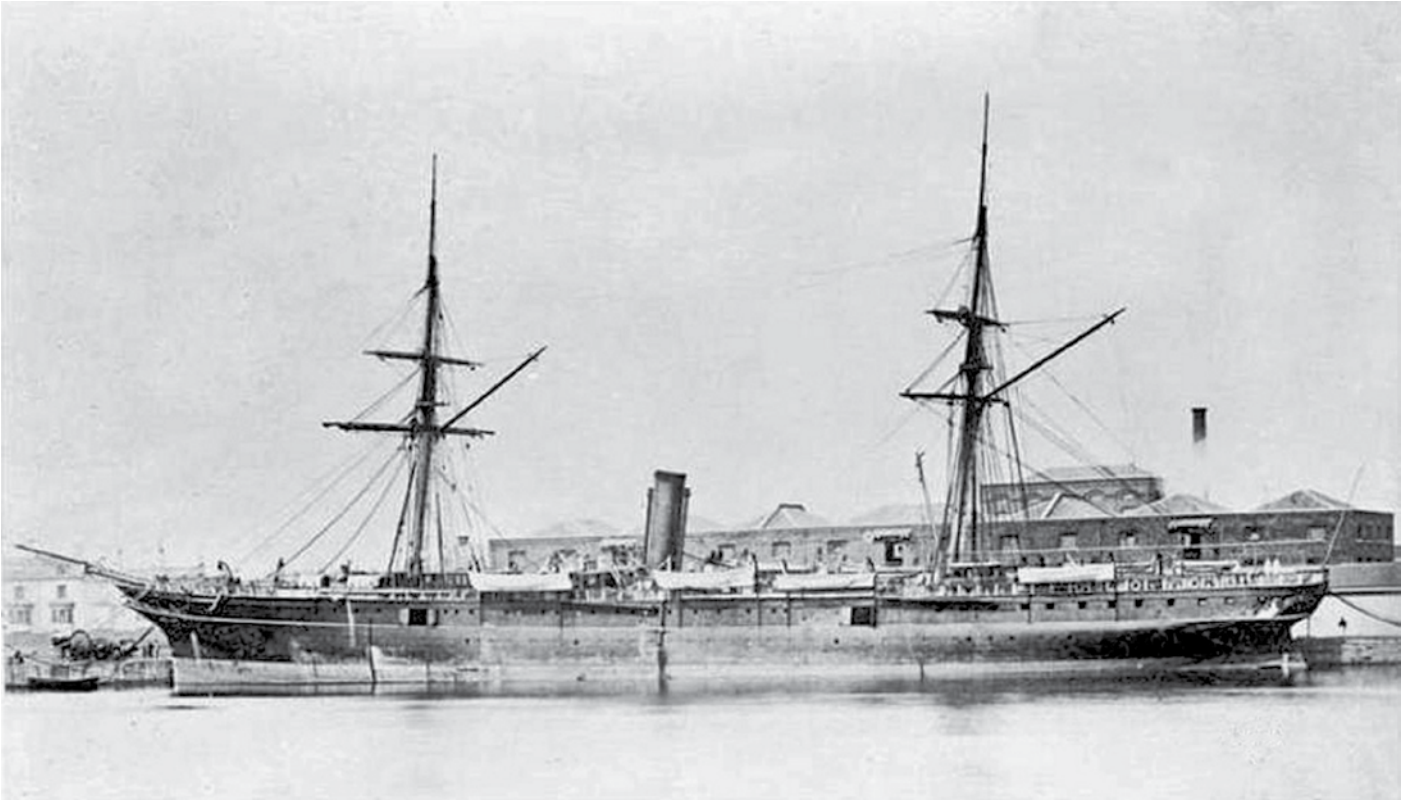
Les cinq bâtiments bases n'étaient pas tous ensemble en même temps et au même endroit ; le premier arrivé est le *Maine*, dès le printemps 1965, et il a été remplacé plus tard par le *Moselle*. Quant au *Morvan*, on le verra une fois à Hao, et le *Médoc* à Fangataufa. Deux d'entre eux, dont le *Maurienne* abritant le commandement du site et la direction du port, étaient amarrés à proximité de la zone principale de Mururoa (port, piste d'aviation, foyer...). Certains étaient amarrés à des appontements près des PEA (Postes d'enregistrements avancés, des blockhaus impressionnants en forme de pyramides). Ils étaient peints en blanc, sauf le *Morvan*, peint en gris. On a vu aussi le *Moselle* sans sa marque de coque A608, pendant un temps court.

Les installations à terre prenant de l'ampleur, ces hôtels flottants ne furent plus nécessaires, d'autant

que les tirs devinrent souterrains, les bâtiments bases furent retirés du service dans le courant des années 1970, désarmés, sabordés en haute mer ou démolis



Le « champignon » monte dans le ciel, après l'explosion de l'essai thermonucléaire du tir Licorne le 3 juillet 1970 à Mururoa. Les navires ont préalablement déserté le lagon, et les bâtiments bases sont allés faire un tour en mer... (DR)



Le RMS *Douro* est un des fleurons de la Royal Mail Steam Company très prisé par les élites britannique et brésilienne. (Site clydeships.co.uk)

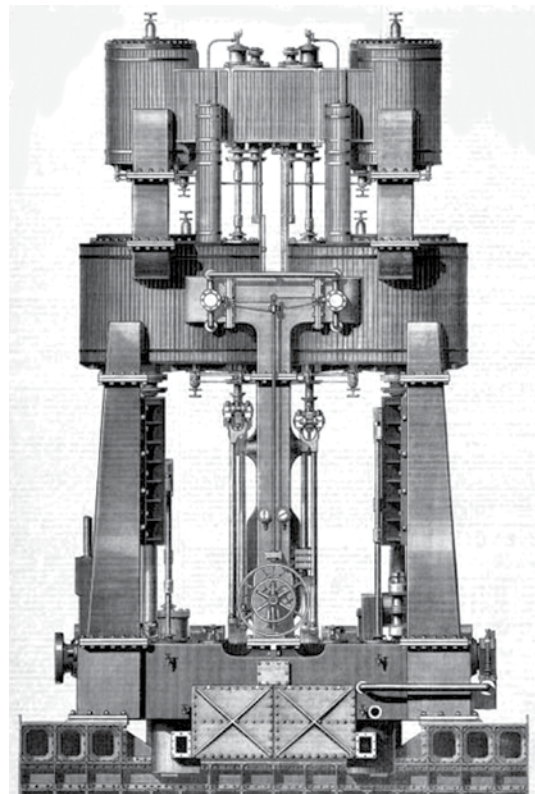
Mais revenons au paquebot mixte *Douro*

Lancé le 3 décembre 1864 par le chantier Caird & Co à Greenock, il déplace 2 824 tjb et 1804 tjn. D'une longueur de 99,47 m entre perpendiculaires et large de 12,24 m, il est propulsé par un moteur compound 2 cylindres développant 500 nhp pour une vitesse de 12 nœuds. Construit avec une coque en acier, il dispose d'une hélice et de deux mâts pouvant entraîner une navigation à voiles en cas de défaillance du moteur. Il est considéré comme l'un des paquebots les plus luxueux en activité et a déjà effectué, entre 1869, lorsqu'il rejoint la ligne des Indes occidentales, et le début de l'année 1882, soixante et un voyages entre

la Grande-Bretagne et l'Amérique du Sud avec escales à Lisbonne, Madère, São Vicente, Pernambuco et Bahia, à la grande satisfaction des passagers. Il possède 253 cabines de 1^{re} classe, 30 de 2^e classe et 30 de 3^e classe. Conçu à l'origine pour un équipage de 114 officiers et hommes, il dispose, en général, de 80 membres d'équipage pour assurer le service du bâtiment et de ses passagers. La notoriété du navire provient de la qualité de sa cuisine raffinée, ses vins fins, la musique qui accompagne les voyages, sa fiabilité et sa rapidité au cours des rotations. Les hommes d'affaires, les personnages politiques et les membres de la cour royale retiennent leurs places longtemps à l'avance afin d'apprécier le confort et le luxe des cabines de 1^{re} classe. L'empereur du Brésil, Pedro II, de son vrai nom complet Pedro de Alcântara João Carlos Leopoldo Salvador Bibiano Francisco Xavier de Paula Leocádio Miguel Gabriel Rafael Gonzaga, (carte de visite au format A4), effectue une traversée en 1872 à bord du *Douro*, apportant ainsi une grande notoriété en Amérique du Sud pour ce navire.



L'empereur du Brésil Pedro II effectue un voyage à bord du *Douro*, apportant une grande notoriété au navire. (Peinture de François-René Moreau)



Le moteur Compound à deux cylindres équipe la plupart des navires de cette époque. (Site archeosousmarine.net)

À l'époque victorienne, la Grande-Bretagne est sans doute le pays le plus prospère du monde grâce à ses nombreuses colonies réparties sur tout le globe. Ne dit-on pas d'ailleurs que le soleil ne se couche jamais sur l'empire britannique. Des millions de tonnes de marchandises circulent et parviennent jusque dans les ports du Royaume Uni. Cela comprend bien sûr les cargaisons en provenance d'Amérique du Sud, la poste et les journaux mais aussi des diamants, des pièces d'or et des lingots que le *Douro* transporte dans sa propre salle de stockage sécurisée. La fiabilité des rotations du *Douro* incitent les commissionnaires à envoyer les marchandises les plus précieuses vers l'Angleterre.

Parti de Rio de Janeiro au Brésil en mars 1882 pour sa 62^e traversée, le *Douro* emporte du café, des barres d'or, des diamants, des récipients contenant de la poudre d'or et 28 000 pièces d'or dont une majorité de souverains ainsi que des pièces de monnaies brésiliennes et portugaises. Après une escale à Salvador puis à Recife, le *Douro* entame la traversée de l'Atlantique en direction des îles du Cap Vert puis de Lisbonne où, une grande majorité des passagers

débarque de même qu'une partie du chargement de café. D'autres fournitures sont alors chargées, notamment du vin portugais qui doit être livré à Southampton. Les opérations prennent plus de temps que prévu et le *Douro* appareille enfin avec une heure et demie de retard. Il est 20h30 le 30 mars lorsque le commandant Ebenezer Cutnezer Kemp lance son navire à pleine vitesse afin de rattraper le temps perdu. A bord le champagne coule à flot, comme à l'accoutumée et, après une soirée de divertissement, chacun des cent douze passagers se retire dans sa cabine. La nuit est claire grâce à la pleine lune, la visibilité totale et la mer est un peu agitée à cause d'une forte brise du sud-est. Le commandant profite de cette opportunité pour larguer les voiles afin de gagner un ou deux nœuds supplémentaires.

La journée du 1^{er} avril se passe admirablement avec, le soir, un somptueux dîner comme savent le préparer les cuisiniers du paquebot. Dans la soirée, le *Douro* a dépassé le cap Finisterre, la pointe nord-ouest de la péninsule ibérique lorsque le quatrième officier remarque une lumière à environ deux milles de là mais il suppose que l'officier de quart l'a également aperçue et ne voit pas la nécessité de l'en informer. Hélas, l'officier de quart prend conscience de la présence d'un autre navire alors qu'il est déjà trop tard pour effectuer une manœuvre d'évitement. A bord de l'autre bâtiment, il n'y a pas de réaction non plus et le cargo espagnol *Yrurac Bat* frappe durement le flanc tribord du *Douro*, rebondit sous le choc et, entraîné de nouveau par ses moteurs, frappe une seconde fois la coque provoquant une importante voie d'eau sur le navire britannique. Il est 22h50 à 40 milles au nord du cap Finisterre. Les passagers dorment déjà pour la plupart et le réveil brutal les décontenance totalement. Ils courent en tous sens à la recherche de l'embarcation sur laquelle ils doivent prendre place. Heureusement, les officiers et l'équipage se montrent exemplaires avec un courage et une discipline dignes d'éloges. Les femmes et les enfants sont d'abord évacués, à l'exception d'une femme de chambre de Lady Beacher qui, dans un état hystérique, refuse de monter à bord d'un canot de sauvetage, se cramponnant désespérément au bastingage. Ce sera la seule femme à périr. Cinq passagers masculins vont aussi perdre la vie. Le commandant, quatre officiers et les premier et deuxième mécaniciens vont également sombrer avec le navire, à peine trente minutes après le choc. Le *Yrurac Bat*, qui fait route de Liverpool à Porto Rico via La Corogne avec 68 personnes à bord, a coulé peu après entraînant la perte de quarante six personnes, ce qui porte le total des pertes, sur les deux



La route suivie par le RMS *Douro* du Brésil à la baie de Biscaye.

navires, à cinquante-neuf victimes. Tous les survivants ont été recueillis rapidement par le bateau à vapeur britannique *Hidalgo* qui les conduits à La Corogne en Espagne avant de poursuivre son voyage.

Le *Douro* et le cargo *Yrurac Bat* ont coulé par 495 mètres de profondeur. Un jugement ultérieur a établi la responsabilité du *Douro* dans ce douloureux naufrage.

Le *Yrurac Bat* est un cargo à coque en acier lancé le 28 décembre 1871 par le chantier Thomas R. & Co à Pallion, Sunderland et mis en service le 6 avril 1872 pour le compte de l'armement espagnol Olano Larrinaga & Co à Bilbao. D'un déplacement de 2 197 tjb, il mesure 91,92 m (87,5 m entre perpendiculaires) de long, 10,74 m de large, possède un tirant d'eau de 7,21 m et il est propulsé par une machine compound deux cylindres de 280 nhp entraînant une hélice et fournissant une vitesse de 11 nœuds.



Quelques exemplaires des souverains qui se trouvent à bord du *Douro*. (DR)



Joseph Conrad va profondément s'inspirer du drame du RMS *Douro* pour écrire son livre « Lord Jim ». (DR)



Une photo de Sverker Hallstrom tenant une poignée de pièces d'or. (Site pattayamail.com)

Un véhicule sous-marin téléguidé (Remotely Operated Vehicle ou ROV) utilisé pour la recherche sur les épaves sous-marines. (Site ecagroup.com)

