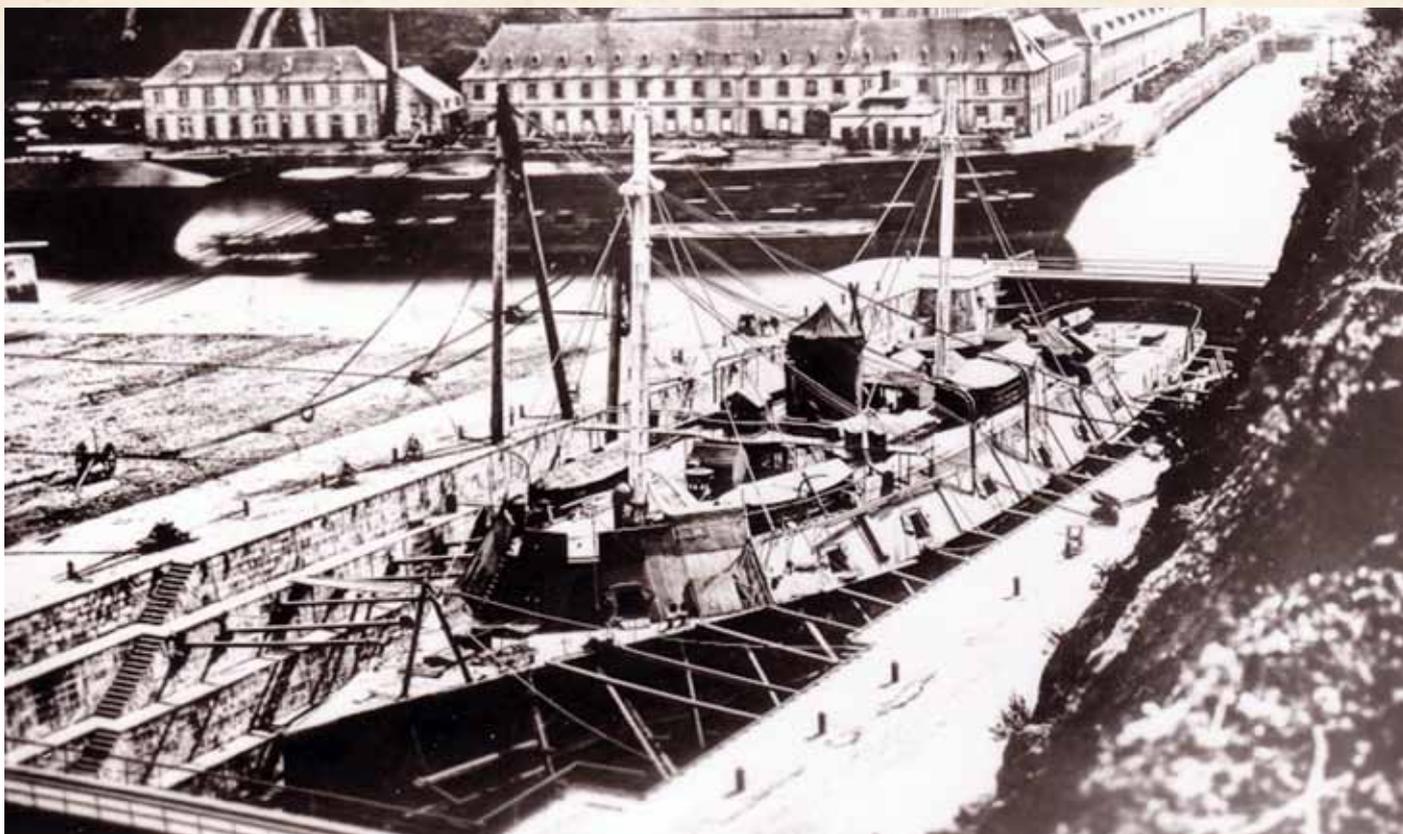


« Ce qui rend sale, immoral, et bête la vie publique, est-il une presse mauvaise plutôt qu'une presse stupide ? »

(Karl Kraus 1913 – « Die Katastrophe der Phrasen »)



Le Rochambeau (ex-USS Dunderberg) en cale sèche à Brest, probablement en 1868. (DR)

Image d'Épinal représentant le bombardement de l'arsenal de Fou-Tchéou (Fuzhou). Les récits des actions de l'escadre de l'amiral Courbet furent largement illustrés dans les magazines de l'époque car l'aventure coloniale devait permettre d'oublier la défaite de la guerre de 1870. (DR)



Au sujet du N°128 (I) et de l'US Navy à la fin de la guerre de Sécession

Bonjour, Je vous informe d'une erreur de nom de navire dans le N° 128 de Navires & Histoire, page 61 « L'US Navy à la fin de la guerre ». Le nom du navire n'est pas Archambaud mais Rochambeau, général français commandant en chef du corps expéditionnaire français pendant la Révolution américaine. Cordialement. M. Daniel Hugé

Merci pour cette correction d'une faute d'inattention. Votre mail nous permet de revenir sur ce *Rochambeau*.

Commandé le 3 juillet 1862 aux chantiers Etna Iron Works de New York, ce grand navire de 107,4 m de long, 22, 2 m de large et 6,52 m de tirant d'eau pour un déplacement de 7 849 t, visiblement inspiré du ram sudiste CSS *Virginia*, est conçu par William Jenry Webb. Il est mis sur cale en octobre 1862 pour devenir

le ram USS *Dunderberg*. Le navire est mis à l'eau le 22 juillet 1865. Il reçoit un armement formé de quatre gros canons de 15 inch (380 mm) et douze autres de 11 inch (280 mm) ainsi qu'un puissant éperon métallique. Sa propulsion est assurée par six chaudières et deux machines à vapeur avec une puissance totale de 4 000 à 4 500 ch (pour une seule hélice). Il dispose également d'une voilure de brigantine. Au stade des essais, il n'est capable que d'atteindre la vitesse de 12 nœuds et son autonomie est de 1 200 milles. Après qu'il ait effectué ses essais à la mer sous pavillon américain, il est restitué à son constructeur car il n'intéresse pas l'US Navy. Il est acquis par la France le 7 avril 1867 pour éviter qu'il ne soit acheté par la Prusse, et il est rebaptisé *Le Rochambeau* un mois plus tard. Il entre en service sous pavillon français le 7 août 1867 et rejoint Brest où il est réarmé avec quatre 274 mm Mle 1864/66 et dix 240 mm Mle 1864/66. Il entre en refonte en 1868 et sa vitesse est portée à 15 nœuds. De par sa configuration très particulière, le navire apparaît peu adapté à l'océan et il ne navigue quasiment pas. Il est néanmoins mobilisé en 1870 mais, ici encore, sa carrière reste limitée à quelques courtes et rares sorties en mer dont une va, néanmoins, le mener jusqu'à Kolberg (Kolobrzeg) en Baltique. Il est placé en réserve en 1871 avant d'être condamné en 1872. Il sera finalement démolé en 1874.

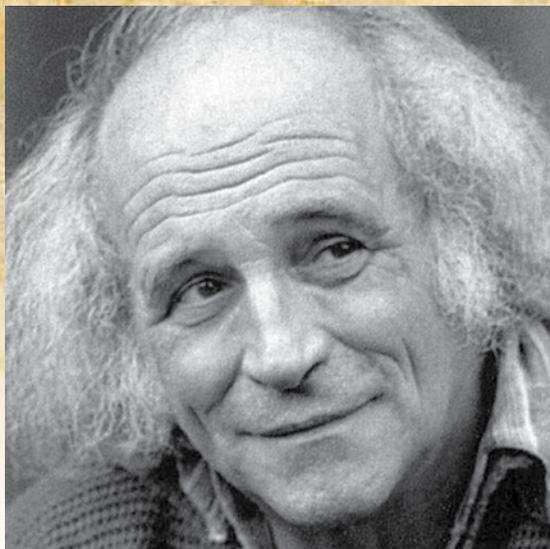
La rédaction

Au sujet de la guerre franco-chinoise de 1883-1885

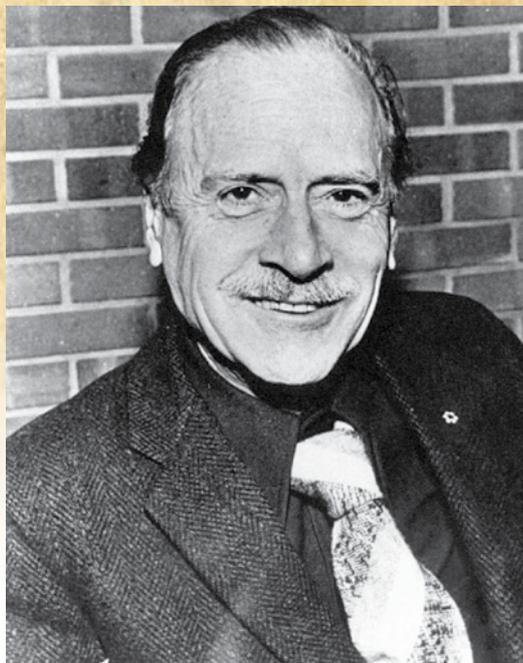
Bonjour, Avez-vous déjà publié un numéro sur la guerre franco-chinoise de 1883-1885 lors de la bataille navale de Fuzhou (août 1884) ? Envisagez-vous de le réaliser ? Je mets à votre disposition gratuitement des photos récentes de l'arsenal de Fuzhou pour lequel Paul CLAUDEL a joué un rôle important quand il était Consul de France dans cette ville. Je vous en remercie. Cordialement.

Pierre Scharff, Sénateur-Maire honoraire.

Léo Ferré (1916-1993) :
« J'avais sur le futur des
mains de cordonnier ».



Marshall McLuhan (1911-1980) : « Ce n'est pas parce que nous serons tous
interconnectés dans une conscience globale grâce à des ordinateurs portables gros
comme une prothèse audio, que je pense que c'est une bonne chose ».



Frédéric Stahl

Un monde au bord de la crise de nerfs

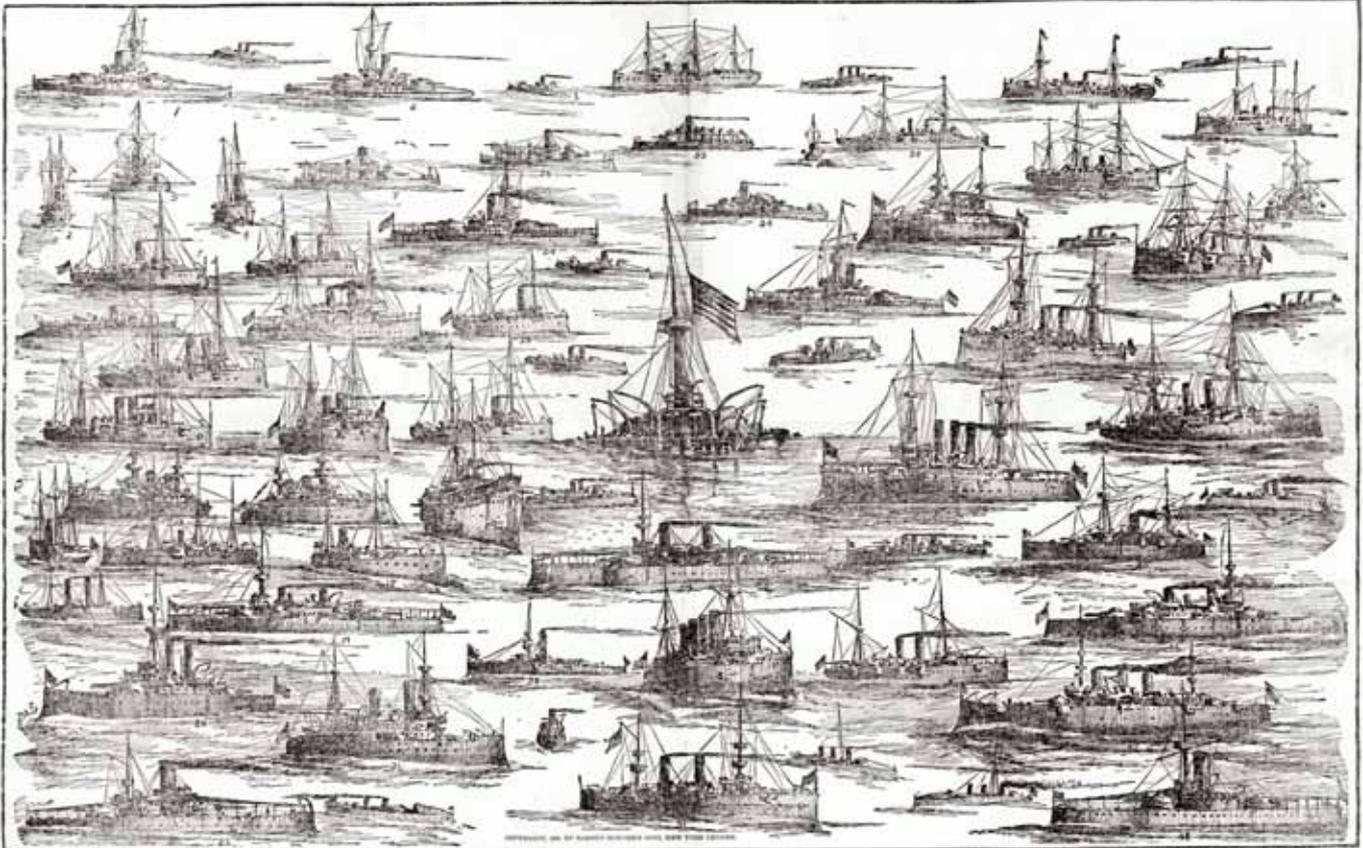
*« Je m'éclaire la Nuit dans le noir de mes nerfs
Dans l'or de mes cheveux j'ai mis cent mille watts
Des circuits sont en panne dans le fond de ma viande
J'imagine le téléphone dans une lande
Celle où nous nous voyons moi et moi
Dans cette brume obscène au crépuscule teint
Je ne suis qu'un voyant embarrassé de signes
Mes circuits déconnectent
Je ne suis qu'un binaire »
(Léo Ferré – Extrait du texte « Il n'y a plus rien »)*

Léo Ferré, ce grand poète, qui avait sur le futur des mains de cordonnier, l'avait bien compris, l'homme moderne est devenu la prolongation nerveuse du système technique. Ceci nous renvoie au penseur canadien Marshall McLuhan qui, dans son ouvrage de 1964 « *Understanding Media. The extensions of man* », nous a dit : « Aujourd'hui, après plus d'un siècle de technologie de l'électricité, c'est notre système nerveux central lui-même que nous avons jeté comme un filet sur l'ensemble du globe, abolissant ainsi l'espace et le temps, du moins en ce qui concerne notre planète (...) nous avons déjà par le truchement de divers médias, prolongé nos sens et notre système nerveux »... Mais encore, « À l'âge de l'électricité, où notre système nerveux central se prolonge technologiquement au point de nous engager vis-à-vis de l'ensemble de l'humanité et de nous l'associer, nous participons nécessairement et en profondeur aux conséquences de chacune de nos actions. [...] Contracté par l'électricité, notre globe n'est plus qu'un village. »... Ici le mot village ne doit pas être interprété comme un lieu de grande convivialité mais plutôt dans le sens d'un espace où chacun peut se mêler de tout, ce que font aujourd'hui les réseaux sociaux. McLuhan disait également : « en réalité et en pratique, le vrai message, c'est le médium lui-même, c'est-à-dire, tout simplement, que les effets d'un médium sur l'individu ou sur la société dépendent du changement d'échelle que produit chaque nouvelle technologie, chaque prolongement de nous-mêmes, dans notre vie. » C'est le support technique qui détermine le message. Peu importe la teneur du message, c'est le médium qui importe, voilà pourquoi le marketing utilise le newsjacking (détournement) et la surenchère sur les mots non pas pour partager du contenu mais pour capter l'attention. La saison de la grande pêche de masse, celle de la pêche à la ligne algorithmique est ouverte puisque l'homme n'est plus qu'un consommateur qui doit être hameçonné, harponné ou pris dans la nasse ou les filets par le médium.

Cinquante-huit ans plus tard, pris dans la trame serrée de la gouvernamentalité algorithmique, les chefs d'état, les responsables politiques, les mandarins et les quidams que nous sommes, perdons la mesure et la raison.

Aujourd'hui, les modèles mathématiques et les algorithmes prennent des décisions majeures, servant à classer et catégoriser les personnes et les institutions, et influant en profondeur sur le fonctionnement des États sans le moindre contrôle extérieur. Le but est d'évacuer la pensée du calcul afin de le rendre exécutable par une machine numérique. Ce mode de fonctionnement ira jusqu'au bout, au bout du bout, c'est-à-dire jusqu'à une implosion finale par saturation. Il s'effondrera alors comme un château de cartes. Aurons-nous le talent de penser un après, car, quoi qu'il arrive, il y aura bien un après.

OUR NAVY AS IT IS TO-DAY.



L'US Navy de la fin du XIXe siècle. Il faut noter que la présence de l'USS *Manhattan*, présenté sous le n°48 en bas à droite, est fantaisiste car l'illustration ne montre pas un monitor de la guerre de Sécession qui sera vendu à la démolition en 1902. (USNA)

La marine américaine, de 1860 au traité de Washington de 1922

IV – 1866-1910 : d'une marine à l'autre

Frédéric Stahl

La période 1866-1910 va être marquée par l'entrée en lice de l'impérialisme américain et par l'émergence de l'US Navy comme puissance navale.

1883, la naissance de la « New US Navy »

En 1870, après la courte période de transition de cinq années que nous avons abordée dans le précédent numéro, c'est-à-dire cinq ans après la guerre de Sécession, l'US Navy a placé en réserve, désarmé, rayé des listes ou revendu au civil, de nombreuses unités. Entre 1867 et 1870, 24 canonnières et 42 canonnières à roues ont été revendues.

En 1872, elle aligne sur le papier :

- les monitors USS *Comanche*, USS *Catskill*, USS *Lehigh*, USS *Montauk*, USS *Nahant*, USS *Nantucket*, USS *Passaic*, USS *Sangamon*, USS *Roanoke*, USS *Canonicus*, USS *Mahopac*, USS *Manhattan*, USS *Tecumseh*, USS *Tippecanoe*, USS *Agamenticus*, USS *Miantonomoh*, USS *Monadnock*, USS *Tonawanda*, USS *Dictator*, USS *Puritan*, USS *Catawba*, USS *Manayunk*, USS *Oneota* ;

- les monitors fluviaux à faible tirant d'eau USS *Chickasaw*, USS *Kickapoo*, USS *Winnebago*, USS *Casco*, USS *Chimo*, USS *Naubuc*, USS *Nauseett*, USS *Shawnee*, USS *Shiloh*, USS *Squando*, USS *Suncook*, USS *Tunxis* qui vont être rayés des listes en 1874-1875 en même temps que onze unités inachevées ou jamais livrées ;

- les grandes frégates (croiseurs) USS *Ammonoosuc*, USS *Madawaska*, et USS *Wawpanoag*, USS *Chattanooga*, USS *Idaho*, USS *Antetiam*, USS *Guerriere*, USS *Minnetoonka* et USS *Piscataqua*, USS *Contoocook*, USS *Manitou*, USS *Mosholu* et USS *Pushmataha* ;

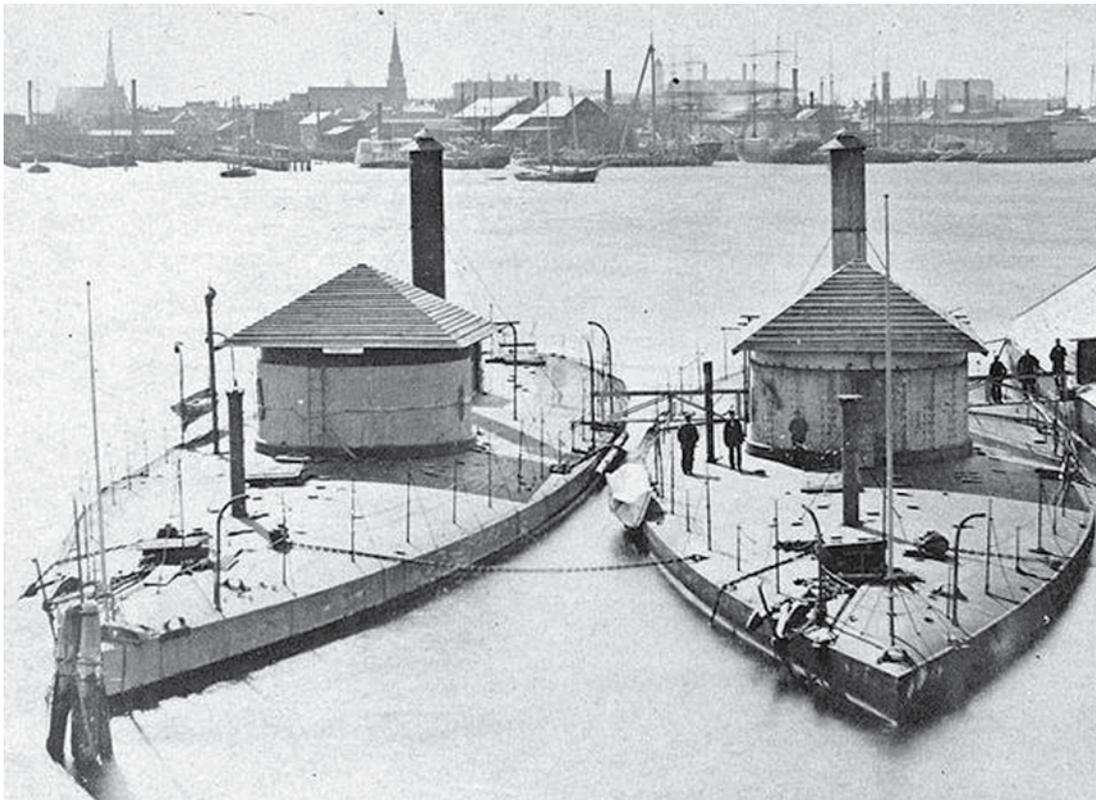
- les frégates plus anciennes USS *Franklin*, USS *Wabash*, USS *Minnesota*, USS *Colorado*, USS *Niagara* ;

- les corvettes (sloops) USS *Juniata*, USS *Ossipee*, USS *Canandaigua*, USS *Monongahela*, USS *Sacramento*, USS *Shenandoah*, USS *Lackawanna*, USS *Ticonderoga*, USS *Brooklyn*, USS *Hartford*, USS *Lancaster*, USS *Richmond*, USS *Pensacola* ;

- les canonnières et avisos à hélice USS *Iroquois*, USS *Wyoming*, USS *Narragansett*, USS *Pawnee*, USS *Kansas*, USS *Nispic*, USS *Nyack*, USS *Saco*, USS *Shawmut*, USS *Yantic*, USS *Adirondack*, USS *Juniata*, USS *Ossipee* ;

- les canonnières à roues USS *Waterre*, USS *Ashuelot*, USS *Monocacy* ;

- les trois unités porte-torpilles à hampe USS *Spuyten Duyvil*, USS *Alarm*, USS *Intrepid*...



Les monitors USS *Shawnee* et USS *Wassuc* à Boston en 1871-1872. Ils ont été placés en réserve après la « Guerre de Sécession ». La construction du second n'a pas été complètement terminée. Les deux navires seront finalement vendus en 1875. (USNA)

En grande partie, ces unités sont obsolètes et naviguent peu. Il faut dire qu'au cours de cette période, il est très difficile de se faire une idée précise du visage possible de la marine de la décennie suivante. La Guerre de Sécession a bien montré l'importance du blindage, de l'utilisation du chemin de fer et de la navigation fluviale, mais la bataille navale de Lissa de 1866 entre l'Autriche et l'Italie, a mené à

une survalorisation de l'éperon alors que la guerre de 1870-71 entre la France et l'Empire allemand, n'a pas apporté d'informations très significatives. Grand fait, notable, c'est au cours de cette période que les canons chargés par la culasse commencent à remplacer les pièces anciennes chargées par la bouche. Cette innovation combinée à la généralisation des tubes rayés va complètement bouleverser le combat naval

La frégate (croiseur) de 3 900 t USS *Trenton* qui entre en service en 1877 est la seule grande unité à rejoindre l'US Navy au cours de la période 1870-1880. Elle est encore dans le droit-fil des unités de la décennie précédente. Elle finira sa vie échouée aux Samoa le 16 mars 1889. (USNA)



Un timbre du *Triomphant* dans sa période « Pacifique » émis par Wallis et Futuna.



L'ODYSSÉE DE LA CLASSE FANTASQUE

3^e PARTIE : Années 1941-1942

René Alloin



L'année 1940 a été marquée par de douloureux événements. La défaite de la France face à l'Allemagne a été suivie par de tragiques affrontements avec l'Alliée de 1939, la Grande-Bretagne. Le combat de Mers el-Kébir en juillet puis la lutte fratricide entre les F.N.F.L. et la marine de Vichy à Dakar en septembre, ont creusé un profond fossé entre les marins des deux bords, ceux qui se sont rapprochés de l'Angleterre pour poursuivre le combat contre l'Allemagne nazie et ceux qui sont restés fidèles à leurs serments envers le maréchal Pétain et leur commandant en chef, François Darlan.

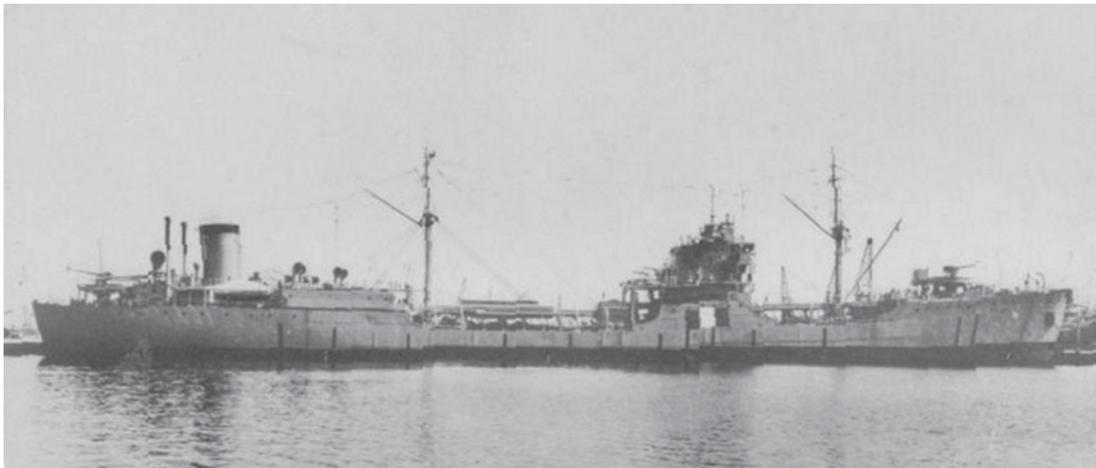
Janvier 1941

Au 1^{er} janvier 1941, les contre-torpilleurs de la classe « Le Fantasque » sont ainsi positionnés :

- *L'Audacieux* est une épave après les combats de Dakar en septembre 1940.
- *Le Fantasque* et *Le Malin* sont basés à Dakar au sein de la 4^e Escadre.
- *L'Indomptable* et *Le Terrible* sont basés à Toulon.
- *Le Triomphant* s'est rallié aux Forces Navales Françaises Libres depuis juin 1940.

A Dakar, le problème le plus crucial en ce début d'année est l'insuffisance du stock de carburant. Le 19 décembre 1940, le pétrolier *Rhône* (2 781 tW, 1911), chargé de 5 500 tonnes de mazout pour Dakar a été torpillé par le sous-marin allemand *U-37*, aggravant les difficultés de ravitaillement des forces basées à Dakar. En conséquence, toute sortie de navires est suspendue pendant la première quinzaine de janvier 1941. Le 14 janvier, deux remorqueurs conduisent *Le Fantasque* au bassin de radoub pour un petit carénage et procéder à la réparation de l'avarie de la machine tribord. Ces travaux se terminent le 17 janvier. Deux jours plus tard, le pétrolier *Tarn* (4 220 tW, 1939), en provenance du Maroc, livre son chargement de carburant, ce qui permet aux contre-torpilleurs et croiseurs de reprendre les entraînements.

Après les combats de septembre 1940, *L'Audacieux* n'est plus qu'une épave. (Coll. Henri Le Hemon)



Le pétrolier *Tarn* apporte un chargement de carburant indispensable à la poursuite des entraînements de la 4^e Escadre. (Site envelopmer.blogspot.com)

Depuis plusieurs semaines, des demandes sont adressées aux Commissions d'armistice afin de renforcer la présence d'unités de contre-torpilleurs à Dakar, les deux stationnaires ne suffisant pas pour assurer la protection et l'éclairage des trois croiseurs de la 4^e DC. Cependant, un refus catégorique à ces revendications est signifié et perdurera jusqu'en 1942. Seul est admis le remplacement, bâtiment pour bâtiment, des navires de la 4^e Escadre.

Basé à Toulon, *L'Indomptable* procède à des exercices de tir entre deux retours aux mouillages des Salins. Le 30 janvier, une erreur d'appréciation de distance entre le navire et la terre provoque un grave accident. Des obus de 37 mm tombent sur l'hôpital de Giens et blessent grièvement une fillette de douze ans. Une commission d'enquête retiendra une faute par imprudence du commandant Barthes occupé à observer le tir des nouvelles mitrailleuses Browning sur la plage arrière.

Qu'en est-il du *Triomphant* qui se trouve en Angleterre depuis sa saisie à Plymouth le 3 juillet 1940 ? Après bien des tergiversations, un accord a été conclu pour transférer ce bâtiment aux F.N.F.L. et non à la Royal Navy qui en a pourtant bien besoin. L'ensemble de l'équipage, interné au camp de Haydock Park au Pays de Galles, refuse la poursuite du combat au côté des Britanniques. C'est donc un nouvel équipage, composé de marins de l'État ralliés aux F.N.F.L. et de marins issus des armements fécampois de grande pêche et d'autres en provenance de Saint-Pierre et Miquelon, qui est mis sur pied sous le commandement du capitaine de frégate Roger Wietzel. La préparation technique du *Triomphant* prend beau-

coup de temps d'autant que le 21 janvier 1941, le contre-torpilleur est endommagé par le cargo *Empire Rainbow* (6 942 tjb, 1941) qui a rompu ses amarres à la suite d'un violent coup de vent. Alors que *Le Triomphant* se rend à Glasgow pour réparer sa coque, il talonne lors de la remontée du chenal de la Clyde et endommage son hélice tribord.

Février 1941

Une sortie de groupe, réunissant les trois croiseurs et les deux contre-torpilleurs, est organisée au large, du 21 au 25 janvier, suivie d'une autre entre le 4 et le 8 février, marquée par la perte d'un cône d'hélice du *Fantasque*. Il sera remplacé par une pièce prélevée sur l'épave de *L'Audacieux*, entre le 15 et le 18 février. Le 24 de ce mois, le commandant de la 10^e D.C.T., le capitaine de frégate Jacques Olivier, reçoit un message lui demandant de faire transférer sur *Le Malin* les torpilles d'exercices 1923 DT 531B du *Fantasque* et D4129 du *Montcalm* pour les conduire à Toulon. En effet *Le Terrible*, qui vient de subir un grand carénage et un renforcement de son armement, est annoncé à Dakar pour remplacer *Le Malin* qui va, à son tour, bénéficier des services de l'Arsenal de Toulon. Il est désormais sous le commandement du capitaine de frégate Édouard Archambeaud qui a relevé le CF André Bonneau le 1^{er} février 1941. Parti de Toulon le 11 février, bien qu'il n'ait pas récupéré ses turbines de croisière, ce qui va affecter considérablement sa consommation de carburant, *Le Terrible* effectue une escale à Oran entre le 12 et le 14 février puis escorte

L'Indomptable effectue des exercices en janvier 1941 entre Toulon et les Salins. (ECPA)





Le bâtiment-base *Médoc* sort de la passe de l'atoll de Fangataufa (il ne s'est donc pas rendu qu'à Mururoa durant ses séjours en Polynésie française). (Coll. Charles Limonier)

LES BÂTIMENTS-BASES DU PACIFIQUE (4 et fin)

Par Jean-Yves Brouard

Les Médoc et Morvan

Deux bâtiments-bases du Centre d'expérimentations du Pacifique, les *Médoc* et *Morvan*, étaient presque sisterships et provenaient de la même compagnie commerciale, la Société générale des Transports maritimes. Du début à la fin de leur carrière, ils ont suivi un parcours, civil puis militaire, assez similaire.

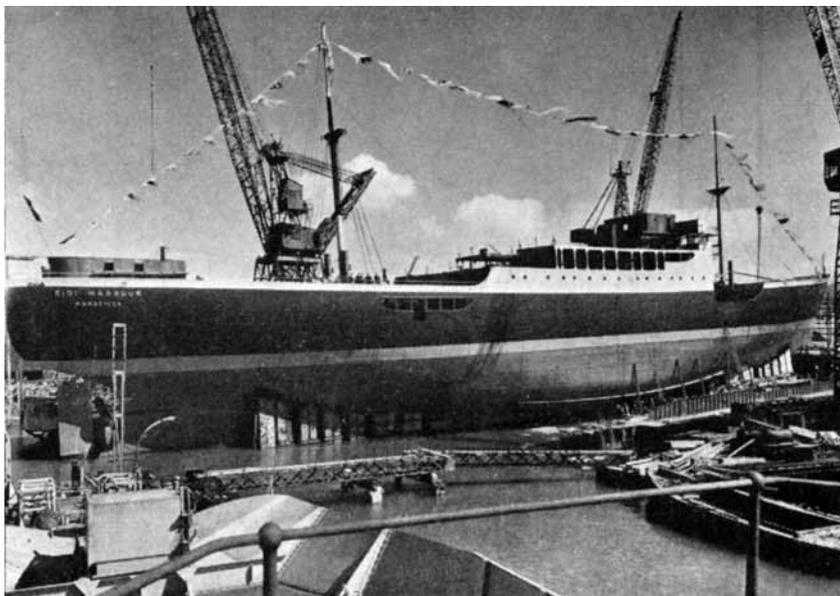
Au lendemain de la Seconde guerre mondiale, la flotte de commerce française est à reconstituer. La compagnie SGTM (Société générale des Transports maritimes à vapeur) obtient, comme d'autres compagnies, des cargos type Liberty ship fournis par les Américains, et se lance dans la construction d'unités neuves. Il s'agit de paquebots pour la ligne d'Amérique du sud, de deux cargos pour les Antilles, et de trois paquebots mixtes pour les lignes d'Algérie, les *Sidi Okba*, *Sidi Mabrouk* et *Sidi Ferruch*. Les trois *Sidi*, ainsi que le *Djebel Dira* (de la compa-

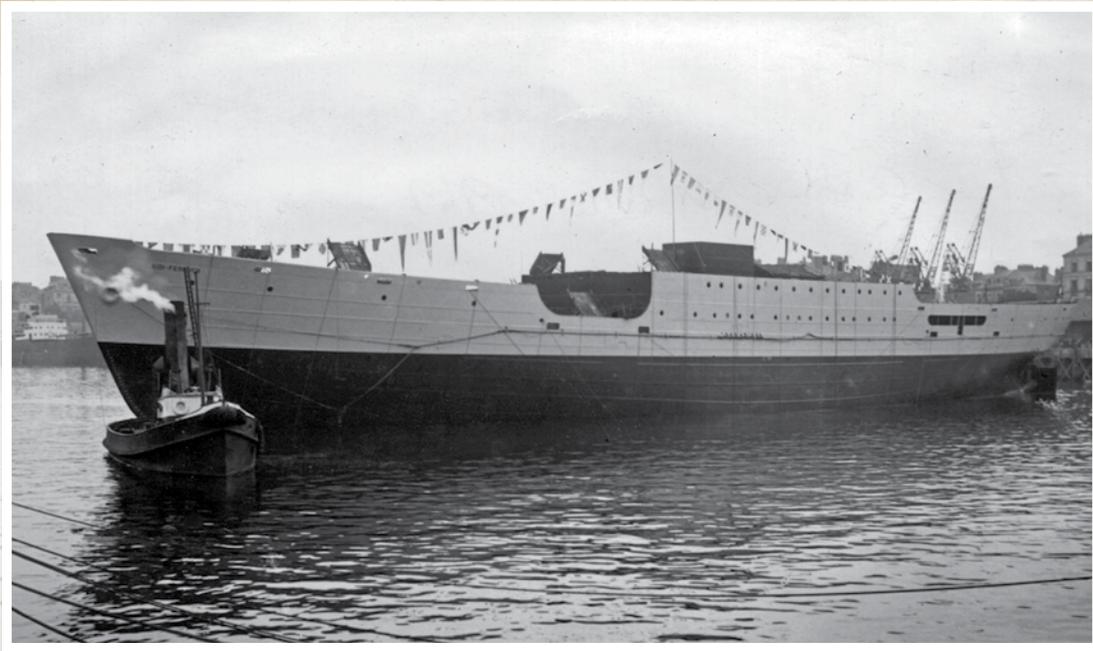
gnie Mixte) et les *Azemmour* et *Azrou* (de la compagnie Paquet) sont des extrapolations du moutonnier *Sidi Okba* d'avant-guerre. Bien qu'ils soient dotés d'un château pour accueillir 90 passagers, d'abord en classe unique, ensuite en 1ère et 2ème classe, les entreponts des *Sidi* permettent d'accueillir 507 passagers en 3ème classe ou alors du fret dans les entreponts 1 et 2, et 6 700 moutons dans les entreponts 3 et 4 et sur le pont. Accessoirement, les entreponts 3 et 4 peuvent accueillir des stalles pour chevaux. La cale 2 permet de transporter de la viande congelée tandis que l'entrepont 2 (en version « fret ») permet de transporter de la viande réfrigérée, des fruits et des primeurs.

Ce sont les *Sidi Mabrouk* et *Sidi Ferruch* qui deviennent les bâtiments-bases, respectivement et chronologiquement, *Morvan* A 613 et *Médoc* A 612. Ils ont la même longueur (113,23 mètres), le même nombre de passagers classe par classe, la même description générale (étrave inclinée et arrière dit « de croiseur », deux ponts, deux mâts, une cheminée, quatre cales et sept compartiments). Mais le tonnage du *Ferruch* est inférieur (3 761 tonneaux de jauge brute, contre 3 989 tjb pour le *Mabrouk*) et sa largeur également (15 mètres, contre 19,54 m pour le *Mabrouk*).

Le *Sidi Mabrouk* est lancé le 24 avril 1948 en Angleterre, aux chantiers de JS White and Cy à East Cowes. Le *Ferruch* le 14 mai 1949 à Nantes, aux Ateliers et chantiers de Bretagne. La carrière complète et détaillée de ces deux paquebots mixtes est racontée dans le livre d'Alain Croce sur la SGTM, aux éditions MDV, aussi nous n'y reviendrons pas, sinon pour rappeler quelques faits significatifs. Le 22 sep-

Lancement du *Sidi Mabrouk*, futur bâtiment-base *Morvan*, le 24 avril 1948 au chantier de Cowes sur l'île de Wight en Angleterre. (Photo *Shipbuilding Report*, 1948)





Lancement du *Sidi Ferruch* à Nantes le 14 mai 1949. Lui, c'est le futur *Médoc*. (Coll. Erwan Guéguéniat)

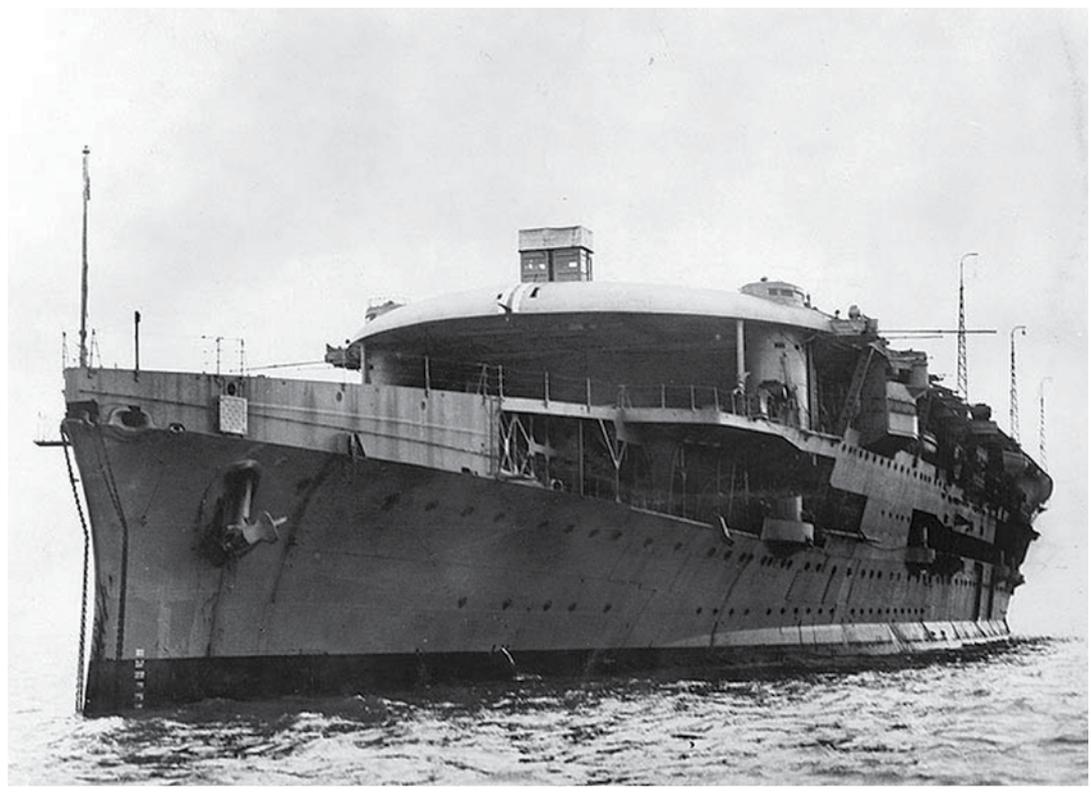
tembre 1951, le *Mabrouk* est abordé en baie d'Alger par l'escorteur rapide *Bresto*, ce qui cause des dégâts importants à ses superstructures. En janvier 1954, suite à un SOS, il se dirige au-devant du transport de troupes britannique *Empire Windrush* en feu au large d'Alger, pour lui porter assistance ; beaucoup de naufragés s'étant jetés à l'eau ont été recueillis en fait par deux autres navires plus proches. A noter que le *Mabrouk* charge à Marseille, le 28 février 1959, à destination de Libreville au Gabon, un camion isotherme isolé à la fibre de verre et transportant un bloc de glace de trois tonnes prélevé sur le Cercle polaire arctique. C'est le même camion, et les membres de la même expédition technique qui le conduisent, que rapatriera un autre paquebot français (sur Bordeaux cette fois, pour le chemin du retour) ; curieusement, cet autre paquebot deviendra bâtiment-base lui aussi : le *Brazza* futur *Maurienne* (voir l'anecdote page 91, N&H 128).

Le *Sidi Ferruch*, en route d'Oran à Marseille, connaît le 10 février 1952 un grave incendie dans une cale remplie de coton. Des dispositions sont prises pour tenter d'étouffer l'incendie, et le navire parvient à Marseille avec sa cargaison toujours en feu. Les marins-pompiers finissent par le maîtriser, mais trois d'entre eux meurent asphyxiés (le nom de l'un d'eux, Louis Collet, sera donné par un bateau-pompe des marins-pompiers, mis en service en 1974). Le *Ferruch* est une première fois mis à la disposition de la Défense nationale dans le cadre de l'affaire de Suez, à l'automne 1956. Cela durera du 3 septembre au 30 novembre, date de son retour au sein de la SGM. Ayant embarqué fin octobre différents bataillons et régiments de troupes, il sera incorporé à un convoi rapide, codé MEQ 1, qui se rend à Port-Saïd début novembre. Pour cette mission qui s'étalera précisément du 1^{er} au 11 novembre 1956 et qui se déroulera à l'est du 24^e méridien, son équipage aura droit

Première arrivée du *Sidi Mabrouk* à Marseille, son port d'attache, le 24 octobre 1948. Il comporte huit baleinières de 38 places, une de 21 places, et un youyou. (Photo Robert Santelli)



Le *Furious* au mouillage peu après sa transformation en porte-avions. (DR)



LES PORTE-AVIONS DANS LA CAMPAGNE DE NORVÈGE EN 1940

Jean Moulin



Entre avril et juin 1940, l'aviation a joué un rôle décisif dans la campagne de Norvège au cours de laquelle la Fleet Air Arm (l'aviation embarquée britannique) n'a jamais réussi à dominer la Luftwaffe qui est restée maîtresse du terrain.

La Fleet Air Arm

L'aviation de la Marine britannique était largement en avance sur toutes les forces comparables jusqu'en 1918. Le 1^{er} avril 1918, les forces aériennes de la Marine et l'Armée sont réunies en un corps unique, la Royal Air Force (RAF). Les marins se battent pour conserver le contrôle des avions et des hydravions embarqués mais ce n'est que le 24 mai 1939 que la Royal Navy retrouve le contrôle complet de son aviation embarquée (Fleet Air Arm, FAA). L'aviation maritime basée à terre (maintenant la patrouille maritime) reste dans la RAF où elle constitue le Coastal Command. La RAF, obnubilée par ce qui va devenir le bombardement stratégique, néglige les autres branches, notamment l'aviation embarquée qui ne reçoit, généralement, que des appareils dérivés de ceux de la RAF, en petite quantité et souvent avec beaucoup de retard.

La Royal Navy dispose en 1939 de sept porte-avions dont six sont un héritage de la première guerre mondiale.

- Le *Furious* qui devait être un grand croiseur de bataille armé de deux canons de 457 mm est achevé en juillet 1917 en hybride avec une plateforme pour avions à l'avant et un canon à l'arrière, ce dernier rapidement remplacé par une seconde plateforme et

Le *Furious* en août 1941, le pont d'envol camouflé, avec quatre *Sea Hurricane*. (Ministry of Defence - Source : Warships in profile 2)

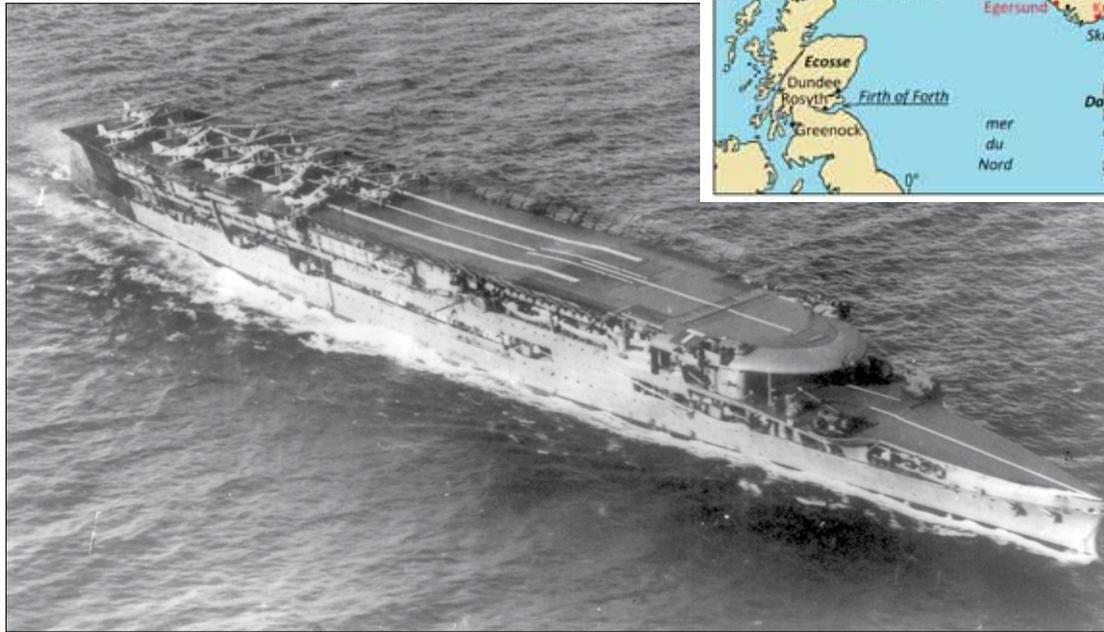
finalement transformé avec un pont d'envol continu sur toute la longueur du bâtiment. Il est remis en service en août 1925.

- L'Argus est un paquebot transformé sur cale achevé en septembre 1818.
- L'Hermes est mis sur cale en janvier 1918 comme porte-avions léger et achevé en février 1924.
- L'Eagle est un cuirassé aussi transformé et mis en service en février 1924.
- Deux croiseurs pratiquement du même type que le Furious mais avec quatre canons de 380, sont reconstruits avec un pont d'envol continu. Le Courageous est ainsi réarmé le 5 mai 1928 et le Glorious le 7 janvier 1930.
- Un porte-avions moderne, l'Ark Royal, est enfin mis en service le 16 novembre 1938.

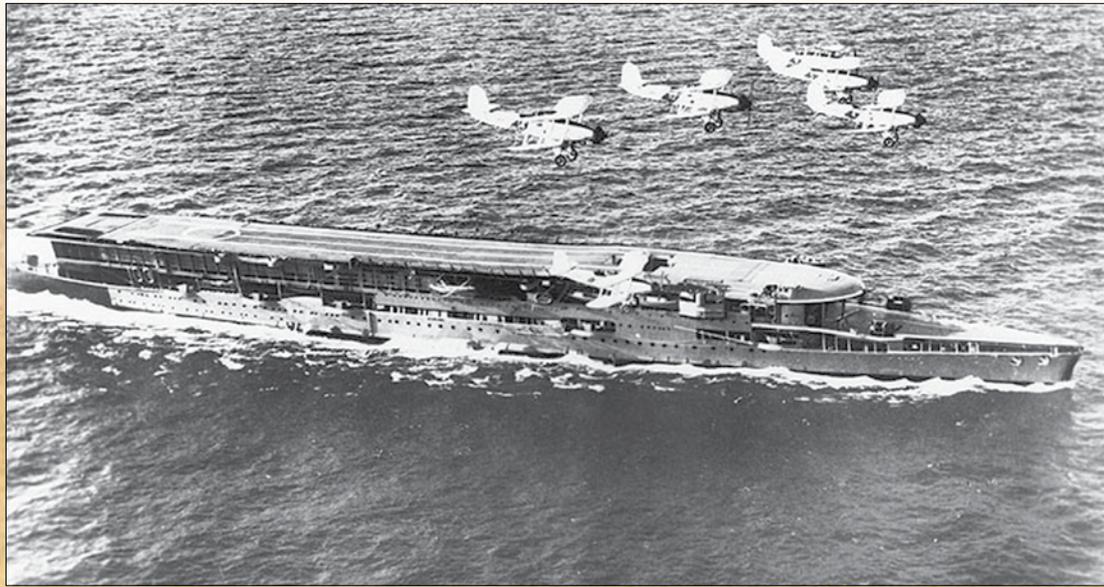
L'utilisation du porte-avions n'est pas encore bien définie. L'évolution rapide des avions est mal anticipée par les théoriciens. En 1939, pour les Britanniques, le porte-avions doit opérer hors de portée de l'avion basé à terre. L'exploration est la mission prioritaire avec le réglage de tir des grands bâtiments. Les avions de chasse doivent pouvoir opérer à grande distance (d'où l'embarquement d'un navigateur) et éliminer les avions de réglage de l'adversaire. Faut de dispositif d'alerte avancé (pas de radar), la défense du porte-avions doit en principe être assurée par l'artillerie contre avions et par une protection (blindages) qui sera effective sur les porte-avions type Illustrious armés à partir de mai 1940.



Carte de la Norvège. (Jean Moulin)



Le Furious avant l'installation de l'îlot à tribord en 1938. (DR)



Le Furious vers 1935 survolé par des Blackburn Baffin de torpillage (NHHC)