



Le destroyer britannique *Dragon*, type 45, en service depuis 2012. (Wiki-Commons) Via wikimedia

Quelques sujets d'Actualité

Nov. 2021 / Fév. 2022

Par Jean Moulin.

Petit lexique pour les bâtiments de la Marine nationale

BBPD :	bâtiment base de plongeurs-démineurs
BCR :	bâtiment de commandement et de ravitaillement
BE :	bâtiment école
BHO :	bâtiment hydro-océanographique
BRF :	bâtiment ravitailleur de force
BSAM :	bâtiment de soutien et d'assistance métropolitain
BSAOM :	bâtiment de soutien et d'assistance outre-mer
CMT :	chasseur de mines tripartites
EDA-S :	engin de débarquement amphibie standard
FAA :	frégate antiaérienne
FDA :	frégate de défense aérienne
FREMM :	frégate multi-missions
FREMM DA :	frégate multi-missions de défense aérienne
FLF :	frégate type <i>La Fayette</i>
FS :	frégate de surveillance
GAN :	groupe aéronaval
PAN :	porte-avions nucléaire
PHA :	porte-hélicoptères amphibies
PHM :	patrouilleur de haute mer
PSP :	patrouilleur de service public
RPC :	remorqueur portuaire et côtier
SNA :	sous-marin nucléaire d'attaque
SNLE :	sous-marin nucléaire lanceurs d'engins
VCSM :	vedettes côtières de surveillance maritime

Les préfixes USS et HMS, bien que faisant partie des noms des bâtiments américains et britanniques armés, ont été omis pour alléger la lecture.

2 novembre - La FREMM *Auvergne* (D 654) part de Toulon pour la Méditerranée orientale (Medor). Le 9 décembre, elle manœuvre avec la frégate grecque *Salamis* (F 455) et des avions F-16 et F-4.
- Le CMT *Orion* (M 645) quitte Toulon pour une mission de surveillance devant Marseille. Il trouve près de l'île de Riou une bombe de 50 kg qui est contreminée.

- Participant à l'exercice Grand African Nemo 2021, la FS *Germinal* (D 735) est visitée par le patrouilleur *Le Bouclier* (P 1402) de la marine de la Côte d'Ivoire.

3 novembre - Les problèmes des migrants :
- Dans le Pas de Calais. Les problèmes de migration à destination de l'Angleterre sont maintenant une constante de l'actualité et restent sans solution. L'hiver ne freine pas véritablement les tentatives de traversées. Des centaines de personnes auraient essayé de franchir le détroit dans la nuit du 2 au 3 novembre, plus de 400 ont été secourues et on enregistre au moins deux pertes humaines. Côté continent, les moyens de contrôle et de secours engagés ont été le remorqueur *Abeille Languedoc*, le patrouilleur *Cormoran* (P 677), le *Jacques Oudart Fourmentin* (DF P1) de la Douane, les vedettes *Scarpe* (P 604) de la Gendarmerie maritime, *Amfard* des Phares et balises et de la SNSM ainsi que l'hélicoptère Dauphin de la flottille 35F du Touquet et un Caïman belge.



Le sous-marin sud coréen
Yin bong gil.

- Les Russes débarquent des troupes à 45 km dans le sud-ouest de Marioupol. Le lendemain, ils sont à 20 km du port.

- Début des exercices Milan 2022 en océan Indien avec notamment des bâtiments indiens, américains, japonais, australiens et la frégate sud-coréenne *Gwangju* (FFG 817). Ils doivent se terminer le 4 mars.

26 février - Le *Charles de Gaulle* arrive à Chypre. Il fait une escale logistique à Limassol avec le *Ross*, et la *Normandie* est à Larnaca.

- Le PHA *Dixmude* (L 9015) est à La Pallice pour embarquer 287 soldats et 80 véhicules pour l'exercice Cold Response 2022 dirigé par la Norvège. Il repart le 27 pour passer à Brest le 28.

- Le destroyer américain *Ralph Johnson* (DDG 114) traverse le détroit de Taïwan.

- Dans la nuit du 25 au 26, dans le Pas de Calais, le cargo russe *Baltic Leader* (parti de Rouen pour Saint Petersburg) est intercepté par le *Cormoran* (P 677, Marine nationale), la *Scarpe* (Gendarmerie, P 604) et le *Jacques Oudart Fourmentin* (DF P1, Douanes) et est bloqué à Boulogne-sur-Mer.

27 février - Des bâtiments russes sont vus dans le sud d'Odessa.

Depuis le 22 février, l'évolution rapide de l'actualité ne permet pas de faire un compte rendu correct des événements.

Sources principales : les sites Le portail du sous-marin, Mer et Marine, USNI, Naval News, etc.

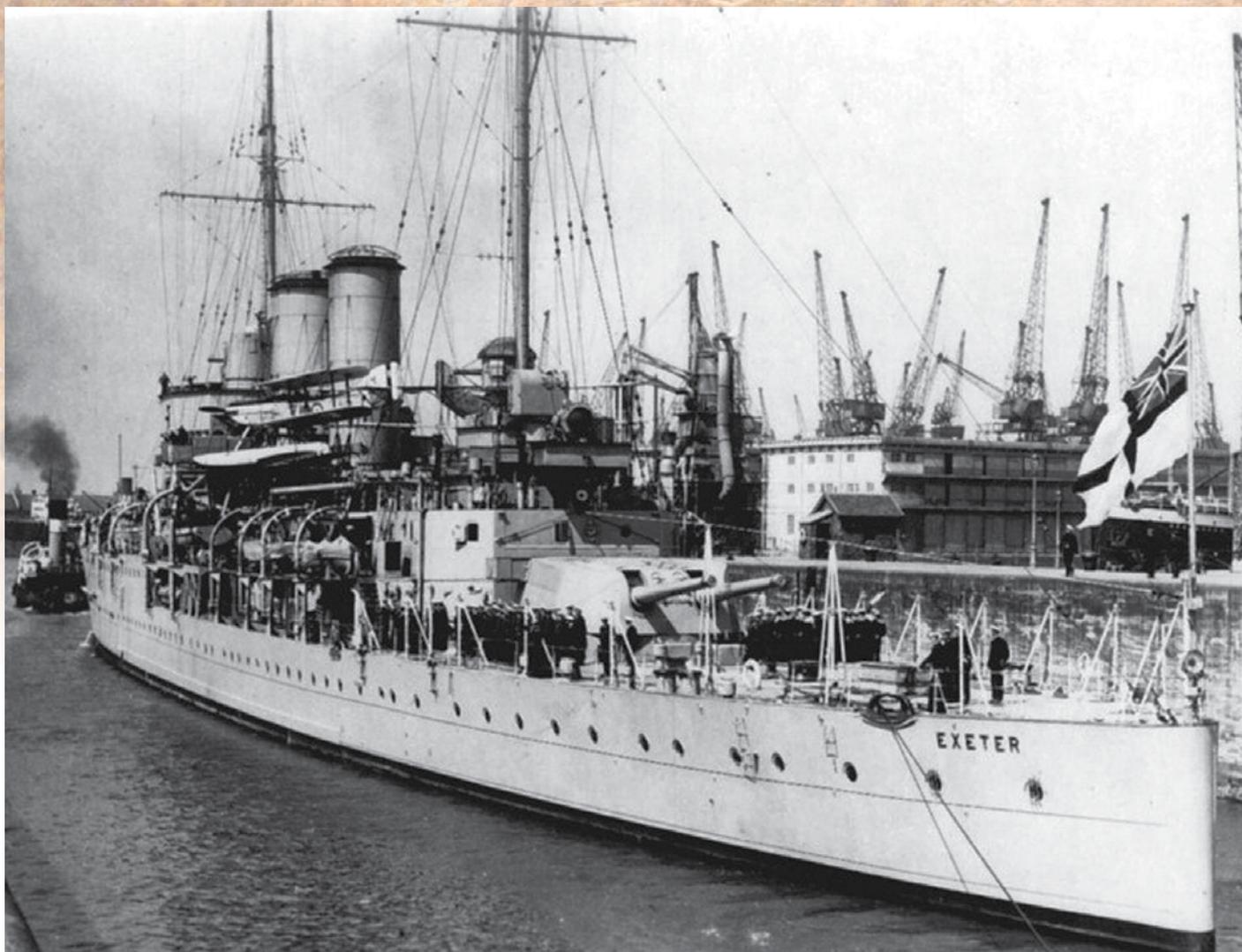
À suivre dans le prochain numéro...



Le *Millennium Spirit* incendié le 25 février, au large d'Odessa. (Ukraine Mod) Via Naval News



Carte Ukraine (JM)



LE CROISEUR LOURD HMS EXETER

Par Philippe Caresse

L'Exeter, à son arrivée au dock de Gladstone à Liverpool en février 1932. (DR)

Le 23 février 1940, une ambiance de liesse régnait à Londres, car 9 officiers, 79 officiers marinières et matelots défilaient fièrement devant la colonne Nelson à Trafalgar Square. Ces marins étaient acclamés par une foule de 50 000 personnes rendant hommage à une importante bataille navale qui avait été remportée le 13 décembre 1939, devant le Rio de la Plata. Ces hommes faisaient partie de l'équipage du croiseur lourd HMS *Exeter* et furent reçus par le roi George VI ainsi que le Premier Lord de l'amirauté, Winston Churchill, qui les félicita chaleureusement et leur remit de nombreuses décorations⁽¹⁾.

(1) Était également présent un détachement de l'équipage du croiseur léger *Ajax*.

Dans un peu plus de deux ans, le bâtiment allait disparaître dans les flots de la mer de Java. L'*Exeter* avait alors une sérieuse réputation au sein de la Royal Navy, mais il fut intercepté et détruit par huit navires japonais.

Voici son histoire : Avec l'abrogation du traité de Washington en 1922, un nouveau navire de guerre fit son apparition ; le croiseur lourd. Les Britanniques adoptèrent immédiatement ce type de bâtiment en mettant en chantier à partir de 1924 la classe "Kent", rassemblant sept navires. Ils furent suivis en 1926 et 1927 des quatre "London", puis des deux "Norfolk" (type A), du *York* (type B) et enfin d'une légère amélioration de ce dernier ; l'*Exeter*.

Avec l'échec de la Conférence navale de Genève de 1927, le programme de construction de la Marine de sa Majesté allait être limité à un simple

croiseur armé de pièces de 203 mm (type B), neuf destroyers, six sous-marins et deux sloops. Le projet du croiseur sera approuvé par le Premier Lord de la mer en novembre 1927. Les caractéristiques générales du *York* devaient être la base de ce programme qui était lui-même une réduction des "Norfolk" avec une tourelle principale et une cheminée en moins. Sur l'*Exeter*, ces dernières devaient être droites et légèrement plus hautes afin de limiter les émissions de fumée sur la passerelle, la largeur du navire augmentée de 30 cm, un blindage non négligeable fut autorisé au-dessus des soutes à munitions, mais bien moins important au-dessus des salles des machines. Théoriquement, le tonnage du nouveau bâtiment ne devait pas être supérieur de 130 tonnes par rapport au *York*. Le projet initial devait voir la mise en place de deux catapultes, une au centre du navire, l'autre sur le toit de la



Les liaisons secrètes des sous-marins français

Par Jean Moulin

*La Minerve en Grande
Bretagne pendant la guerre.*
© ECPAD

Les sous-marins sont des bâtiments discrets par définition. Leur utilisation pour des échanges de personnel et même de matériel avec la terre a été relativement fréquente pendant la Seconde Guerre mondiale et des sous-marins français ont largement contribué à ces opérations.

Les réseaux de résistance et de renseignements et leurs correspondants en Angleterre (services action divers, renseignements, autorités politiques) doivent avoir des contacts au-delà des transmissions radios. Des liaisons par avions, vedettes et sous-marins per-

mettent d'envoyer en territoire occupé par les forces de l'Axe des agents (en général et clairement, des espions et des saboteurs), des émissaires divers, du matériel radio et, à l'approche de la Libération, de l'armement. Dans l'autre sens, les Alliés recueillent les agents en fin de mission, des personnalités traquées par les Allemands et les courriers porteurs des informations récoltées par les réseaux de renseignement.

En principe, une opération de débarquement/rembarquement est organisée avec la participation d'un « comité d'accueil » sur la côte. L'affaire se réalise

de nuit dans une zone où la surveillance est jugée faible. En cas de découverte par les occupants, le sous-marin ne peut que prendre le large et les résistants s'esquiver et se disperser. Le sous-marin arrive souvent au large du point de débarquement dans la nuit précédente et passe la journée sur le fond après une reconnaissance de la zone. Il émerge à la nuit et gagne le point de mouillage prévu. Après un échange de signaux convenus, si tout est calme, un va-et-vient s'établit avec une embarcation parfois venue de terre, ou les embarcations du sous-marin dont la drome a en général été renforcée (pneumatiques) pour ce genre de manœuvre. Tout doit être terminé à l'aube, les résistants doivent être loin de la côte ou planqués et le sous-marin en plongée vers sa base. Règles élémentaires : pas de lumières, pas de bruits.

Pour les sous-marins français, il faut distinguer deux théâtres d'opérations, la Norvège et la Méditerranée occidentale.

Une première mission est réalisée le soir du 3 novembre 1940 par le sous-marin mouilleur de mines *Rubis* des FNFL (Forces Navales Françaises Libre) qui dépose un norvégien sur la côte ouest de Bømfjord.

Les FNFL sont parvenues, non sans peine, à réarmer les sous-marins *Minerve* et *Junon*, deux unités de 600 tonnes réfugiées en Angleterre juste avant l'armistice de juin 1940 et basées à Dundee. Ces deux sous-marins réalisent quatre missions en Norvège où la résistance locale est naturellement soutenue par les Britanniques.

La *Minerve* au cours de sa treizième patrouille, débarque un agent norvégien le soir du 20 août 1942, à la pointe sud de la Norvège, en baie de Tela, près de Beresfjord.

La *Junon* fait les trois autres missions :
 - Débarquement d'un commando norvégien de douze hommes le soir du 15 septembre 1942 dans le Bjaerfjord, au sud de Bodø. Le commando fait sauter une usine qui alimentait une installation de fabrication d'eau lourde et passe en Suède.



Les missions de la *Minerve* et de la *Junon*. © JM

La *Junon* en Grande Bretagne pendant la guerre © ECPAD



Le premier « Pocket Liberty » français, dans l'ordre chronologique : le *Canche* de la Compagnie générale transatlantique. (Photo Fotoflite, coll. Erwan Guéguénat)

Les Pocket Liberty Des Liberty « de poche » ?

Par Jean-Yves Brouard

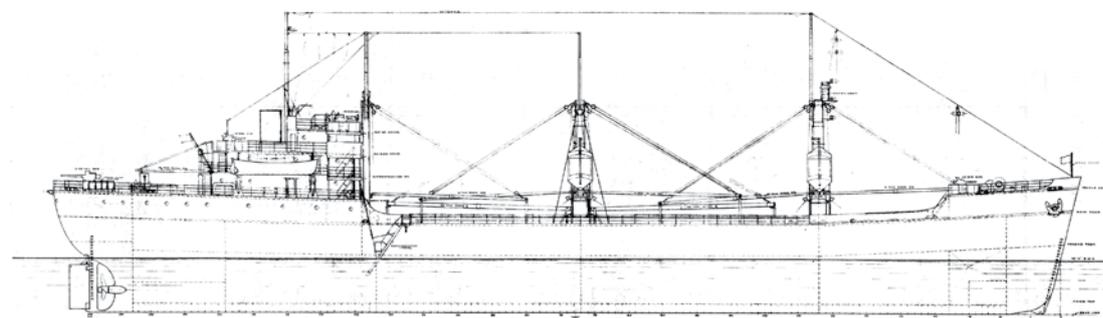
L'expression anglaise « Pocket Liberty » (Liberty de poche) a été attribuée à certains cargos, mais seulement à la dizaine d'unités achetée par la France au lendemain de la guerre. Outre-Atlantique, où ils ont été construits entre 1944 et 1946, ils sont connus sous la dénomination officielle : C1-M-AV1.

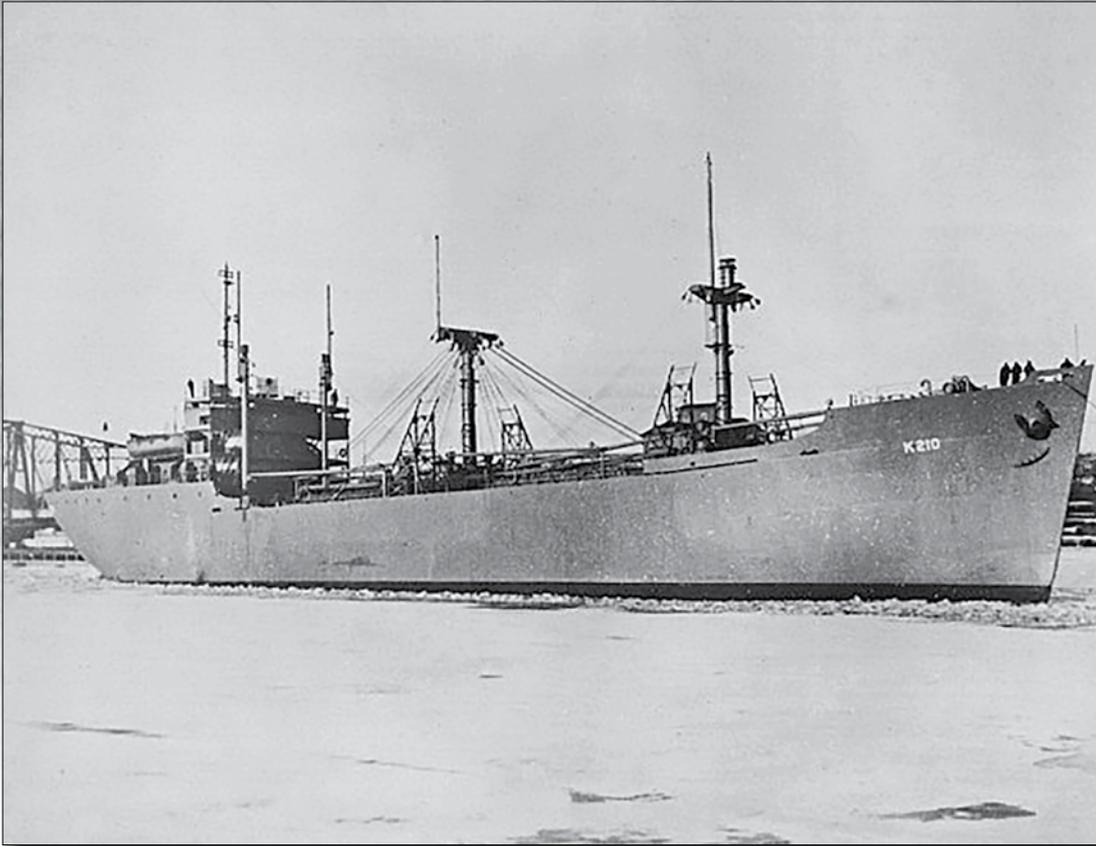
Les Américains avaient lancé un vaste programme de construction de navires à partir de 1936, en prévision d'une possible guerre mondiale. La guerre arrivant, d'abord en septembre 1939, puis en décembre 1941 pour les USA avec leur entrée dans le conflit, de nouveaux navires marchands, qui n'étaient pas prévus au départ, voient le jour : les Liberty ships, les Victory ships, les pétroliers T2. Bientôt, les événements évoluent de sorte que l'on comprend que la guerre sera gagnée en Europe, mais que les Japonais vont donner du fil à retordre aux forces alliées dans le Pacifique.

La Maritime Commission US lance donc un programme additionnel de construction de navires plus petits, à rayon d'action réduit, à faible tirant d'eau

et capables d'évoluer dans des ports inaccessibles pour de grands navires. Outre des caboteurs, des remorqueurs et des barges, arrive un nouveau type de cargo, désigné C1-M-AV1, capable de répondre aux besoins de l'US Navy pour le transport d'hommes et de matériels les plus divers entre les îles. Ils devront ravitailler en nourriture, véhicules, combustible liquide, munitions, etc., de petits théâtres d'opérations, de petites unités autonomes, des bases de vedettes ou de patrouilleurs. C'est ce qui explique qu'ils peuvent emporter, dans leurs ballasts et dans leur deep-tank de 200 mètres cubes environ, la quantité de 876 tonnes de gasoil, chiffre énorme si l'on songe que la consommation normale de tels navires à la mer n'est que de 8 tonnes par jour.

Un plan d'origine d'un C1-M-AV1 américain (futur « Pocket Liberty » sous pavillon français). (DR)





Le *Screven* AK210 a été lancé en 1944 et mis en service au milieu de l'été 1945. Il a à peine eu le temps de participer à la guerre qui se finissait : après ses essais à la mer en août 1945 (après les explosions des bombes atomiques sur Hiroshima et Nagasaki), il charge à Gulfport (Mississippi) et appareille le 21 septembre 1945, soit après la capitulation du Japon. Il deviendra norvégien en 1947 et sera versé en 1959 comme transport dans la marine militaire chilienne. (DR)

Le C1-M-AV1 *Sgt George Paterson* a porté ce nom à partir de 1947, quand il a été versé dans l'US Army puis l'US Navy. Mais au début de sa carrière en juin 1945, il s'appelait *Coastal Guide*. Après une période dans la Flotte de réserve, il a été vendu en 1971 à un armateur privé qui l'a transformé en support de pêche dans le golfe de Mexico, puis en bateau-usine de traitement du poisson. Il a coulé en 1982. (Coll. William F Hutgren)

Dans la désignation C1-M-AV1, la lettre C révèle qu'il s'agit d'un cargo ; le premier chiffre 1 indique une certaine longueur (jusqu'à 122 mètres ; pour les cargos désignés C2, comme les Liberty ships, la longueur oscille entre 122 et 140 mètres). La lettre M indique qu'il s'agit d'un navire à moteur. Après une commande de cent unités, la Navy demande qu'on l'augmente jusqu'à deux cent. Finalement, on en prévoira trois cent trente-six exemplaires, mais

seulement deux cent quarante-neuf seront finalement construits. Une huitaine de chantiers - dont un de Henry Kaiser, le fameux industriel, l'homme des Liberty ships - vont assurer leur construction. Certains de ces chantiers se situent sur les Grands lacs ; leurs navires rejoindront la mer en descendant le Mississippi ; ils seront armés et mis en service à La Nouvelle-Orléans. La plupart seront baptisés de noms à partir de thèmes



Les sous-marins type Antiope

Worms, budgets 1927, 1928, 1929

Par Jean Moulin

Trente-quatre sous-marins côtiers, désignés à l'époque sous-marins de 2^e classe, sont mis en service dans la Marine nationale entre 1927 et 1939. Ils sont répartis entre huit modèles et construits dans six chantiers. Schneider, à Chalon-sur-Saône construit ainsi les quatre sous-marins type Antiope des budgets de 1927, 1928 et 1929.

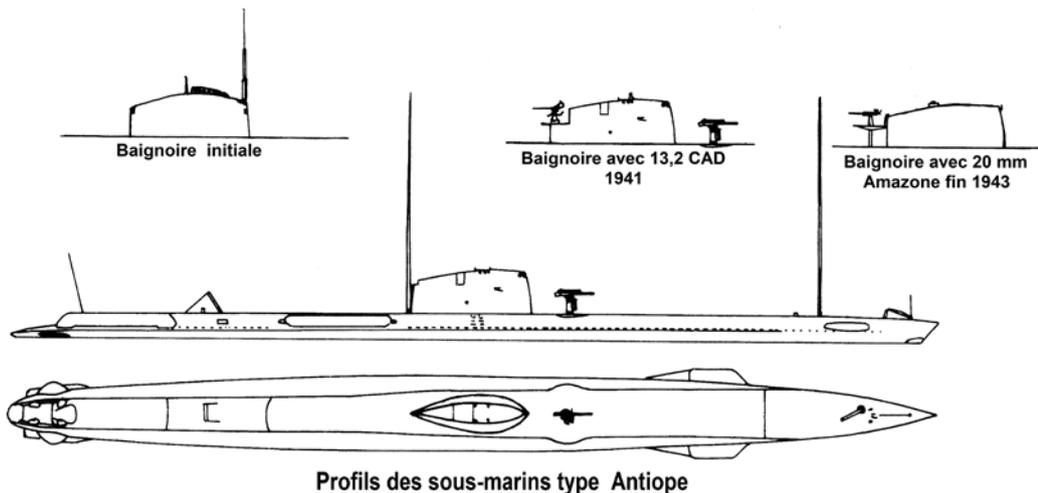
Les quatre sous-marins de 2^e classe type Antiope des budgets de 1927, 1928 et 1929 sont construits par les Ateliers et Chantiers de la Seine-Maritime (ACSM) Worms et Cie du Trait, selon les plans Normand-Fenaux de la classe Diane, fournis par les Chantiers Normand.

Ces quatre sous-marins vont être connus comme le type Worms. En fait, la classe appelée Diane rassemble les cinq Diane de Normand, les cinq Argonaute de Schneider et les quatre Antiope de Worms, réalisés sur des plans quasiment identiques.

L'Antiope avec les deux mâts radio levés.

© Coll. JM





Profils des sous-marins type Antiope. © Coll. JM





L'ODYSSÉE DE LA CLASSE FANTASQUE

4^e PARTIE : Années 1943

René Alloin

La partie arrière du *Fantasque* après son arrivée aux États-Unis. (U.S. Navy)

Après l'imbroglia provoqué par le débarquement allié en Afrique du Nord où se trouve inopinément Darlan, ce dernier va donner l'ordre de résister à l'attaque anglo-américaine puis, à la suite de l'invasion de la zone sud de la France par les troupes allemandes, va se positionner aux côtés des Alliés ; la Marine de Vichy et les Forces Navales Française Libres vont aboutir, non sans quelques réticences, à la création des Forces Maritimes Françaises.

Janvier 1943

Les deux contre-torpilleurs, *Le Fantasque* et *Le Terrible*, basés à Dakar, sont visités à partir du 3 janvier, par des officiers américains venus évaluer les travaux à effectuer aux États-Unis pour la grande opération de modernisation des bâtiments. Une sortie d'entraînement se déroule du 7 au 11 janvier et le 13 janvier, une importante corvée est déclenchée au grand dam de certains matelots non occupés. Il s'agit de transférer, à bord des contre-torpilleurs, des quartiers de bœuf congelés récupérés dans les frigos du croiseur *Georges Leygues*, en vue de traversées de longues durées. À bord du croiseur, on est heureux de se débarrasser de ces stocks qui encombrant depuis pas mal de temps, les tampons dateurs indiquent d'ailleurs les dates de 1919, 1922, 1924 mais la chaîne du froid n'ayant jamais été rompue, la viande reste parfaitement comestible.

Le 14, la 10^e DCT embarque un total de 100 000 litres de fûts de carburant destiné aux avions et de gros crapauds de béton qui serviront à l'arrimage des hydravions à Port-Étienne. À 17h30, les deux bâti-

ments appareillent pour assurer l'escorte éloignée du convoi D 64, composé des paquebots *Champollion* (12 546 tjb, 1924), *Groix* (9 975 tjb, 1922), *Jamaïque* (10 123 tjb, 1922), *Médie II* (5 078 tjb, 1922), des cargos *Céphée* (5 800 tjb, 1938), *Fomalhaut* (5 795 tjb, 1936) et des pétroliers *Nivôse* (9 131 tjb, 1931) et *Rhéa* (7 813 tjb, 1928).

L'ensemble est escorté par l'avisos colonial *Dumont d'Urville* et quatre corvettes alliées puis, après livraison du carburant et des corps-morts, la 10^e DCT reprend la mer le 16 janvier en escorte du convoi D 65. Avec seulement 7 t de mazout sur les 650 t du départ, les bâtiments ont bien failli se retrouver à sec au cours de leur retour le 19 janvier.

Aussitôt l'amarrage terminé, ordre est donné de démonter les affûts de 37 mm et les mitrailleuses qui serviront à l'armement d'autres bâtiments. Quant aux munitions, les soutes de 37 mm sont vidées et laissent la place à des barriques de vin, ce qui est loin de déplaire à l'équipage. La vedette et le canot à moteur sont également déposés puis *Le Fantasque* rejoint la forme de radoub pour un nettoyage de sa coque le 20 janvier suivit, deux jours plus tard par *Le Terrible*.