



NAVIRES MINIATURES

TRUMPETER PLA 55
DESTROYER

Il y a parmi les amateurs d'histoire navale un bon nombre de maquettistes. C'est tout à fait logique car la représentation en trois dimensions de l'objet de notre passion permet de la rendre plus concrète, apportant un plaisir supplémentaire. Et construire soi-même cette réplique est encore plus valorisant.

Cette rubrique va donc présenter succinctement quelques nouveautés, parfois des reprises, des modèles annoncés ou des accessoires d'amélioration, français ou étrangers.

Il y aura un très bref descriptif du bâtiment réel, puis un survol du produit, sans véritable analyse faute de pouvoir l'assembler.

Nous attendons bien sûr vos retours dans le «Courrier des lecteurs» avec vos impressions, vos propres expériences voire des suggestions et des liens vers des sites intéressants. Bien entendu fabricants, importateurs et artisans sont invités à contacter la rédaction par mail : jl.lela.presse@gmail.com

01 - DRAGON INVINCIBLE

Ce porte-avions léger de type SVOTL de 22 000 tonnes fut lancé en 1977. Il fut, comme d'autres bâtiments de la Royal Navy, engagé dans la guerre des Falkland, appareillant le 5 avril 1982.

Il continua à servir jusqu'en 2005 avant d'être vendu pour être démantelé.

À l'occasion du 40^e anniversaire de la guerre des Falkland, la firme chinoise Dragon produit une réplique au 1/700. La maquette a été initialement

commercialisée en 1998, puis reprise par Revell sans avoir le succès mérité.

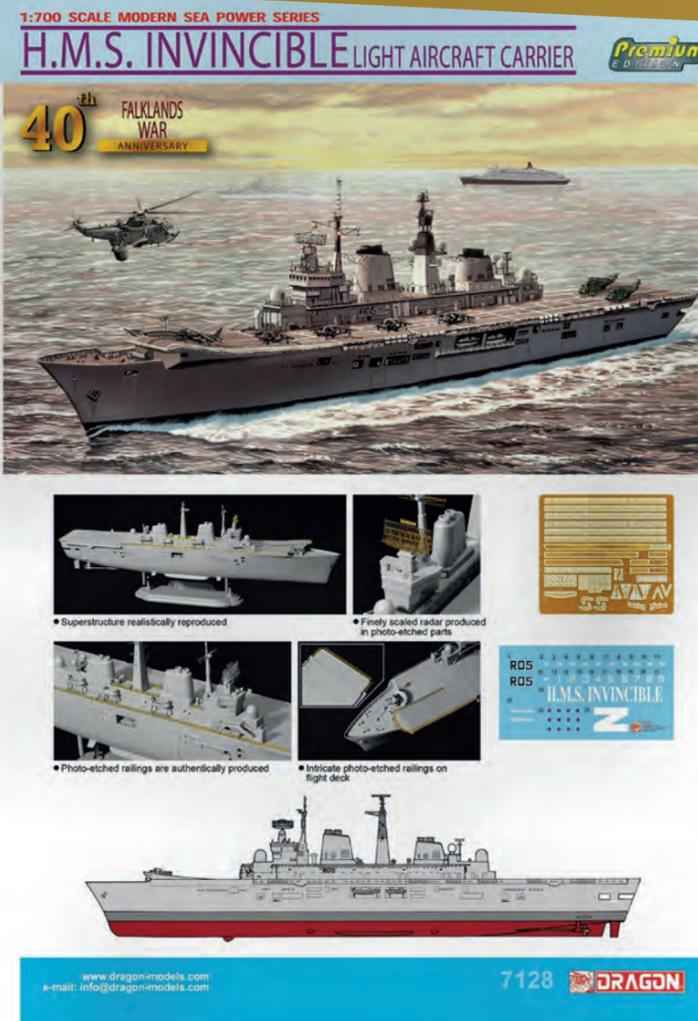
La boîte comprend 122 pièces pour un modèle long de presque 30 cm, avec coque complète. La maquette se compose de cinq grappes de plastique gris clair, dont une très générique, remplie d'armements divers dont peu seront utilisés. Le moulage est très précis, le seul bémol venant de détails en relief sur le pont d'envol, à éliminer par ponçage. La force aérienne est représentée par 4 Sea Harrier et 2 hélicoptères Sea King. Un socle avec plaque est fourni pour l'exposition.

Le vrai plus est la planche de photo découpe avec les antennes radar, tous les bastingages et les filets de sécurité. La planche de décalcomanies, très fine, comprend les numéros, tous les marquages de pont, ainsi que ceux des avions, leur placement et le montage étant clairement détaillés dans une notice de huit pages.

02 - TRUMPETER WESER

Le *Weser* n'a pas existé, mais... Tout est parti des croiseurs lourds de la classe *Hipper*, en l'occurrence le quatrième, le *Seydlitz*. Celui-ci fut abandonné car en 1942 le Reich décida de renoncer aux grands navires de surface. Toutefois la coque du navire, qui était en voie d'achèvement, fut récupérée pour être transformée en porte-avions sous le nom de *Weser*. Les travaux furent arrêtés en juin 1943, le navire fut coulé à Königsberg puis détruit.

Trumpeter nous propose ce superbe navire au 1/350. Il faut donc prévoir de la place car la maquette fait 63 cm de long ! Elle se compose de



www.dragon-models.com
e-mail: info@dragon-models.com

quelques 570 pièces. La coque est moulée d'une pièce, donc aucun problème de jointure. Elle a simplement une découpe au niveau de la ligne de flottaison ce qui permet de représenter le navire à ce niveau ou en entier sur son socle.

Le niveau de détails est impressionnant pour les ponts, armements et superstructure notamment par des planches de photo découpe d'accessoires des superstructures, grilles de cheminée, radar, antennes diverses et surtout les rambardes, impossibles à restituer en injecté à cette échelle.

La boîte comprend un bel échantillon d'avions embarqués censés être mis en service par l'Allemagne : Bf-109, Ju-87 Stuka, Ar-195, Fi-167, tous bien restitués à cette échelle.

Le montage demande évidemment beaucoup de soins, non par la complexité du kit mais du fait du nombre de pièces. La notice Trumpeter est très complète. La marque fournit une belle planche de décalcomanies comprenant tous les marquages pour le navire, ainsi que les drapeaux et les insignes pour les avions.

C'est un peu cher, une centaine d'Euros, un peu encombrant, mais c'est une bien belle maquette.

03 - TRUMPETER PLA 55 DESTROYER

Dès les années soixante la Chine a cherché à se doter de destroyer à travers un programme désigné «055». Il fut abandonné suite à des problèmes de fournitures, en particulier pour la propulsion. Il réapparut en 2014 avec la mise en chantier d'un bâtiment nommé *Nanchang* qui fut lancé en 2017.

Long de 180 m, il peut atteindre les 30 nœuds et il est armé d'un canon de 130 mm ainsi que d'un arsenal de missiles sol-air et antinavires tout en embarquant deux hélicoptères de lutte ASM.

Il est opérationnel et a participé aux exercices du groupe accompagnant le *Laoning* en mai 2022.

Qui de mieux que Trumpeter pour nous le proposer en maquette ? Le voici donc, mais en maquette pour les grands ! Au 1/200 le navire approche en longueur 1 mètre.

La boîte renferme quelque 300 pièces regroupées sur 6 grappes de plastique gris clair. Rien à redire au moulage très fin, avec une coque en une seule pièce. Les hélicoptères sont fournis sur une grappe transparente afin de faciliter leur peinture. Les détails les plus fins sont représentés par de la photo découpe.

Pour la décoration, très sobre sur ce type de navire, une planche de décalcomanie permet de représenter les numéros, de meubler l'héliport et d'habiller les hélicoptères.

Si vous avez de la place, c'est la marine d'aujourd'hui !

DRAGON INVINCIBLE

Vous êtes fabricant ou importateur, cette rubrique est faite pour vous !

Vous souhaitez faire découvrir votre maquette aux lecteurs de Navires & Histoire ?

Contactez
Jean-Luc Fouquet !

28 rue des Mantes
28130 HOUX
Tel : (00.33) 06.11.81.76.11
E-mail :
jl.lela.presse@gmail.com

TRUMPETER WESER



LES CLASSES ALLEN M.SUMNER ET GEARING DANS LA GUERRE DU PACIFIQUE – 2^E PARTIE

DE LA CONCEPTION A LA LIBERATION DES PHILIPPINES

Jacques Druel

La campagne d'Iwo Jima

Avec la prise de Manille début mars 1945, le but principal des forces alliées devient le Pacifique central avec comme premier objectif l'île volcanique d'Iwo Jima, étape initiale avant un assaut sur Okinawa.

L'assaut commence le 15 février 1945 par Jamboree, action de diversion menée par la Task Force 58 de l'amiral Mitscher contre les zones industrielles et aérodromes du Japon proprement dit, dans le but de leurrer les défenseurs sur l'objectif principal qui reste Iwo Jima, et d'affaiblir le potentiel aérien nippon.

Sur les cinquante-huit *Sumner* construits, vingt et un participent activement aux raids de l'aéronavale américaine en protégeant les porte-avions contre toute menace aérienne ou sous-marine de l'ennemi. On les retrouve donc répartis au sein de plusieurs groupes tactiques :

- Task Group 58.1 / Task Unit 58.1.3
DesRon 61 avec le DesDiv 121 : *De Haven, Mansfield, Lyman K. Swenson, Collett.*
- DesDiv 122 : *Blue, Brush, Taussig, Samuel N. Moore*
- Task Group 58.3 / Task Unit 58.3.3
DesRon 62 avec le DesDiv 123 : *Ault, English, Charles S. Sperry, Waldron, Aynsworth*
- DesDiv 124 : *Wallace L. Lind, John W. Weeks, Borie, Hank*
- Task Group 58.4 / Task Unit 58.4.3
DesRon 60 avec le DesDiv 119 : *Laffey, Barton*
- DesDiv 120 : *Moale, Ingraham*

Trois autres sont rattachés à la Task Force 51 de l'amiral Turner chargée plus particulièrement du bombardement des positions japonaises et de l'appui feu aux troupes débarquées : *Hyman, Mannert L. Abele* et *Putnam*.

Le 19 février, après avoir assuré la protection

des transports, les trois destroyers passent au pilonnage des plages et bunkers ennemis, le *Putnam* tirant durant plusieurs nuits des obus éclairants afin de démasquer les concentrations de troupes nippones. Le même *Putnam* prend à son bord le 23 février, le Secrétaire d'État à la Marine, James Forrestal venu en tournée d'inspection sur les lieux des combats, et le conduit à Guam pour une conférence avec l'amiral Nimitz.

De son côté, la Task Force 58 lance des raids aériens pendant les journées des 16 et 17 février sans rencontrer de réelle opposition. Quelques événements sont toutefois à noter. Après la collision entre les *Barton* et *Ingraham* du DesRon 60, le *Moale* escorte les deux éclopés jusqu'à Saïpan où ceux-ci seront remis en état. Il en profite en chemin pour participer à la destruction d'un petit escorteur et d'un cargo armé.

Dans la nuit du 17 au 18 février, le Task Group du *Waldron* rencontre quelques patrouilleurs ennemis. Du fait de l'obscurité et de la proximité avec des unités amies, le *Waldron* ne peut utiliser son artillerie principale, son commandant décide alors de lancer la charge contre le navire nippon, lancé à vingt et un nœuds le destroyer coupe pratiquement en deux son adversaire, mais endommage son étrave le contraignant à un retour à Saïpan le 20 février, d'où il repart le 22, réparations achevées.

Dernier fait notable, le *Haynsworth* repère dans le brouillard trois patrouilleurs qu'il envoie promptement par le fond, faisant douze prisonniers au passage.



Okinawa et la folie kamikaze

La résistance fanatique rencontrée à Iwo Jima avait donné un avant-goût aux Américains de ce qui les attendait à Okinawa, ultime étape avant un assaut final sur le Japon continental. Sous le nom de code "Operation Iceberg", l'US Navy monte ce qui sera la dernière et plus importante opération amphibie de la Guerre du Pacifique. C'est une armada forte de plusieurs centaines de bâtiments de types et tonnages divers que l'US Navy met en ligne pour l'assaut sur cette île volcanique. Frédéric Stahl en avait donné la composition exhaustive dans les numéros 87 et 88 de *Navires et Histoire*, il n'est donc pas utile de revenir dessus.

Les chantiers navals américains tournant désormais à plein régime, c'est de quarante et un *Sumner* dont dispose désormais l'amiral Nimitz pour mener à bien le volet naval de l'invasion d'Okinawa.

De par leur polyvalence, les *Sumner* vont être utilisés dans plusieurs rôles, le plus important étant de protéger les précieux porte-avions de toute attaque aérienne ou sous-marine, même si cette dernière devient moins importante à ce stade de la guerre. On les retrouve aussi dans le soutien aux troupes au sol en pilonnant les défenses ennemies, mais ils se révéleront indispensables comme piquet radar, leur centre de combat et contrôle permettant la détection à longue distance de raids aériens japonais, et la possibilité qu'ils

ont de coordonner l'action des patrouilles de chasseurs chargées de veiller sur la flotte.

C'est d'ailleurs dans ce registre qu'ils auront à subir la folie meurtrière des kamikazes.

29 mars 1945 USS O'Brien DD-725

Premier de cette triste liste, le 27 mars 1945, le *O'Brien* assistait à la mise en place d'une base logistique avancée sur l'île de Kerama Retto quand deux avions japonais s'en prennent à lui. Le premier est abattu par la DCA du bord, mais le second, un Aichi D3A *Val*, chargé d'une bombe de deux cent cinquante kilos, s'écrase à mi-longueur de la coque côté tribord, faisant exploser une soute et causant la mort ou les blessures de soixante-seize membres de son équipage. Après réparations à Mare Island, le destroyer ne reviendra dans le Pacifique qu'une fois la guerre terminée.

5 avril 1945 USS Hyman DD-732

En position de piquet radar au large de l'île de la Shima le 6 avril, le *Hyman* subit l'assaut simultané de plusieurs kamikazes, même si son artillerie en descend quelques-uns, elle ne peut empêcher un appareil endommagé de s'écraser dans la zone des tubes lance-torpilles, son moteur dévastant le pont principal. Tout en combattant l'incendie et la voie d'eau en résultant, le *Hyman* abat encore deux autres avions japonais. Une fois le combat terminé on dénombre dix morts et quarante blessés à bord. Après réparations sommaires à Kerama Retto, puis Saïpan, le navire n'arrive à San Francisco que le 16 mai 1945 pour ne revenir à Pearl Harbor que le 15 août de la même année.

6 avril 1945 USS Haynsworth DD-700

Même jour, même sort pour le *Haynsworth*, percuté par un avion suicide et qui doit se retirer à Mare Island via Ulithi. On ne le revoit sur zone qu'après la capitulation du Japon.

8 avril 1945 USS Mannert L. Abele DD-733

L'après-midi du 12 avril 1945 sera fatal au *Mannert L. Abele*. Alors en position de piquet radar à soixante-quinze miles des côtes nord d'Okinawa, le radar détecte un raid en approche à une soixantaine de miles. Le commandant Parker appelle

Belle vue 3/4 arrière
du USS Waldron
DD-699 prise lors
de sa période
d'entraînement
le 13 juillet 1944.



Le USS *Mannert L. Abele* DD-733 au large de Boston le 1^{er} août 1944. Le destroyer porte le camouflage Measure 32, Design 11A.

alors aux postes de combat, et peu après treize heures quarante-cinq, un groupe de trois Aichi D3A Val fait son apparition et se scinde en deux.

Deux premiers avions sont visés à une distance de onze mille mètres par l'artillerie du destroyer, ce qui les forcent à faire retraite vers le sud. Malgré les coups de 127 mm et 40 mm encaissés, le troisième poursuit sa course folle et tente de s'écraser sur l'un des chalands de débarquement LSM(R)-189 ou LSM(R)-190 qu'il manque tous les deux.

Puis quatre Kawasaki Ki-48 *Lily* arrivent sur les lieux, l'un d'entre eux se détache de la formation et tente de s'en prendre au *Sumner*. Il est touché et endommagé à une distance de huit mille mètres.

Se sont ensuite trois Mitsubishi A6M *Zero* qui interviennent à quatorze heures quarante. L'un d'entre eux s'éloigne, les deux autres se rapprochent rapidement en légère pente. Le premier chasseur est touché par la DCA et s'abat en mer en spiralant. Cinq minutes plus tard, le second *Zero* poursuit sa trajectoire et réussit à franchir l'écran de projectiles tirés par le destroyer. Il s'écrase côté bâbord au niveau de la chaufferie arrière, puis éventre la salle des machines arrière où il tue neuf des dix hommes présents dans le local. Les survivants du crash devaient rapporter par la suite que deux explosions simultanées furent entendues, la seconde pulvérisant le sas de la machinerie diesel et projetant à travers celle-ci le mécanicien MM2c Deno Pisaneschi jusque dans les quartiers vie du

navire. Un second rescapé, le machiniste EM3c Charles A. Suddreth réussit à s'échapper à travers une brèche du local machine, mais sera brûlé aux premier et second degrés par la vapeur surchauffée fuyant de tubes sectionnés.

Juste une minute après le premier choc, un engin inconnu, décrit comme un truc bizarre avec un gros fuselage, des courtes ailes médianes, peint en bleu clair ou aluminium et filant au ras des flots à une vitesse folle tout en sifflant, percute le *Mannert L. Abele* à la flottaison, au niveau de la chaufferie avant en provoquant une énorme explosion. Pratiquement coupé en deux, et s'enfonçant par le milieu, ordre est donné par l'officier en second le Lt. Cmdr. Harry W. Burns, Jr., d'abandonner immédiatement le navire.

Projeté à la mer par l'explosion, le Lt. Linel Way réussit à attraper une ligne de vie et regagne le bord pour apercevoir le volant d'une écrouille essayant de tourner. Réalisant alors que des marins étaient bloqués derrière, il réussit avec l'aide du Petty Officer Paulman à dégager la barre de fer qui bloquait le mécanisme et à ouvrir le panneau d'où dix hommes de la machinerie avant parvinrent à s'extraire.

Le destroyer désormais cassé en deux, ses parties avant et arrière sortant de l'eau avant de se coucher sur tribord, tout l'équipage se jette à la mer et tente désespérément de s'éloigner de l'épave qui coule rapidement. Quelques survivants, dont certains déjà blessés, sont alors mitraillés par des appareils japonais. Un pilote largue même une

bombe sur un groupe de survivants du pont principal, causant d'autres morts.

Aux alentours de seize heures, les LSM(R)-189 et LSM(R)-190 qui "valaient leur pesant d'or comme navires de soutien" comme devait le dire plus tard le commandant Parker, descendent deux autres avions japonais et commencent le recueil des survivants alors qu'un groupe de quatre F4U *Corsair* fait son apparition pour dégager le ciel. Quatre-vingt-quatre marins perdirent la vie durant cette attaque.

La chose étrange aperçue avant la deuxième explosion était en fait un Yokosuka MXY-7 *Ohka*, espèce de premier missile de croisière piloté, le *Mannert L. Abele* ayant la douloureuse distinction d'être la première victime de cet engin de folie. Deux autres piquets radar devaient en faire aussi les frais par la suite.

11 avril 1945 USS *Ault* DD-698

Alors en protection du porte-avions USS *Essex*, le *Ault* abat un avion suicide qui visait son protégé. Le kamikaze poursuit son plongeon vers le destroyer, mais finit par s'abîmer en mer à quelques encablures de son quart bâbord avant. On le retrouve le 10 mai dans les mêmes conditions, où il descend un appareil à proximité du USS *Bunker Hill* CV-17, mais ne peut empêcher deux autres de toucher le pont plat. Il participe aux opérations de sauvetage, recueille vingt-neuf marins à son bord, puis escorte le navire endommagé en arrière des lignes de front.

11 avril 1945 USS *Hank* DD-702

Ce même 11 avril, le *Hank* est sauvé par l'efficacité de son artillerie de moyen calibre. Alors en position de piquet radar, il est visé par un *Zero* solitaire en approche au ras des vagues dans le secteur tribord avant. Le *Zeke* visait visiblement le bloc passerelle du destroyer, mais les obus de DCA le font dévier légèrement de sa course, passer à la hauteur des superstructures, avant de s'éparpiller dans l'océan. Lors de son survol au-dessus du pont, il réussit néanmoins à tuer trois hommes du bord.

12 avril 1945 USS *Purdy* DD-734

Rôle particulièrement périlleux que celui de piquet radar. En position à RP 1 en compagnie du USS *Cassin Young* DD-793 (classe *Fletcher*) à une soixantaine de miles d'Okinawa, les deux bâtiments sont pris pour cible par une trentaine d'avions nippons. Avec l'aide de chasseurs de la CAP (Combat Air Patrol) dirigés par les deux destroyers et de la défense antiaérienne des bords, la plupart des assaillants fait demi-tour. Seuls trois persistent dans leur intention mortelle, deux s'en prennent au *Cassin Young* qu'ils percutent, l'endommageant gravement avec un mort à bord (bilan quasi miraculeux quand on considère l'étendue des destructions...)

Le dernier est touché par l'artillerie du *Purdy*, mais finit par se redresser et largue sa bombe avant de s'abîmer en mer. Le projectile éventre la coque du navire, l'explosion tuant quinze personnels et en blessant vingt-cinq, tout en causant des dommages importants.

Le *Purdy* fait retraite vers Kerama Retto dans un premier temps, puis Guam, avant de toucher San Francisco le 28 mai pour réparations. Il ne reviendra dans les eaux du Japon qu'en octobre suivant.

Vu ici dans son rôle de veille contre les kamikazes, le USS *Ault* DD-698 est dans le sillage du porte-avions USS *Ticonderoga* CV-14 en cours de récupération de son groupe aérien. Photo datée de juillet 1945.



Le USS *Hank* DD-702 en mer courant 1944, le camouflage est cette fois du type Measure 31, Design 16D. Une fois de plus le censeur a effacé les antennes du directeur de tir Mk.37.



LES MARINES FRANÇAISE ET ALLIÉES EN RUSSIE DU NORD (2) 1916-1919

AUTOUR DES OPÉRATIONS MARITIMES ET FLUVIALES

Marc Saibène

Une nouvelle classe de canonnière est envoyée sur la Dvina : la classe des « insectes », longue de 72 mètres, mais seulement 1,25 m de tirant d'eau. Cricket, Cicala, Cockchafer et Glowworms. Ici le Cricket, tel qu'il est arrivé en Russie du Nord avec son armement à plat pont sans protection. L'armement principal est identique aux types « M », soit deux pièces de 152 mm. Un armement secondaire consiste en deux pièces de pièces de 76 mm, mais six mitrailleuses peuvent être installées sur le roof milieu (3 de chaque bord). (IWM SP2313)

LES PRÉPARATIFS POUR L'HIVER

Faire passer l'hiver arctique à des formations militaires multinationales dont les avant-postes sont éparpillés dans une région peu stable, est un exercice que le haut commandement britannique redoute. Le War Office va donc restructurer le commandement local – apparemment peu apprécié des diplomates – en remplaçant les deux chefs de l'expédition : l'amiral Kemp et le général Poole. L'amiral Kemp, qui avait suivi toutes les opérations dans l'océan glacial depuis 1915, est relevé sous prétexte qu'il faut nommer, pour 1919, un amiral du cadre actif. Il est cependant probable que les raisons profondes de son remplacement résultent de ses initiatives « politiques » vis-à-vis des autorités locales russes. Son remplaçant, le contre-amiral John F.E. Green, arrivera à Mourmansk le 13 novembre.

Quant au général Poole, il semble payer l'insuccès de son offensive sur Kotlas. Le général Ironside le remplace dès le 1^{er} octobre.

Avant la fermeture de la navigation, les Anglais rapatrient les bâtiments inutilisés. L'*Attentive* et le *Cochrane* partent respectivement les 15 octobre et 3 novembre. Les monitors *M 23* et *M 25* sont mis en réserve à Arkhangelsk, ainsi que les canonnières *Cricket*, *Cicala*, *Cockchafer* et *Glowworm*, de manière que ces bâtiments soient déjà positionnés au dégel de la Dvina (Pour l'hiver, les équipages seront logés dans une caserne).

La relève de l'Amiral Aube

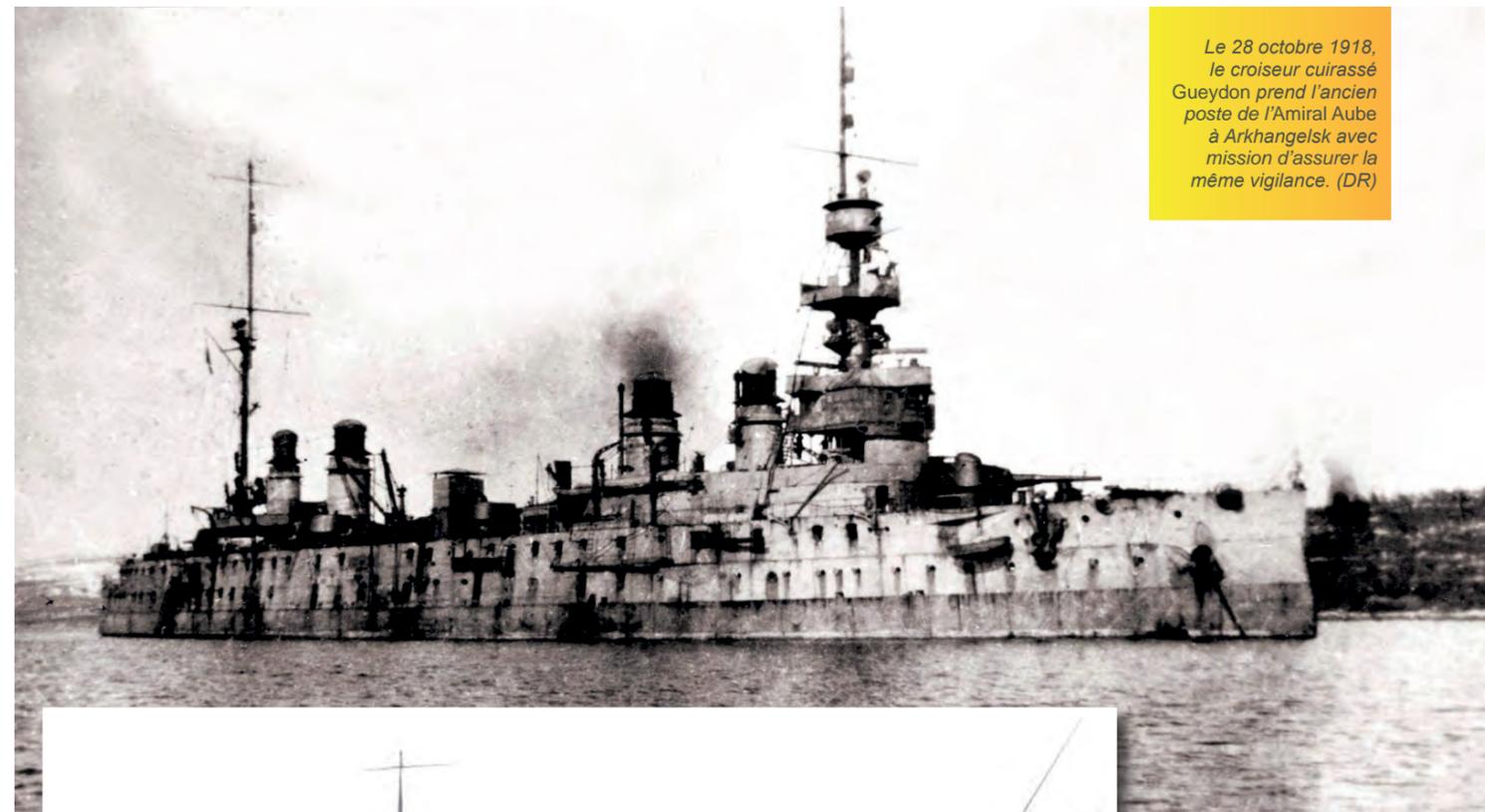
Après avoir dirigé les bâtiments armés par son équipage sur Mourmansk (un contre-torpilleur et deux chalutiers patrouilleurs), l'*Amiral Aube* fait un court séjour au sud de l'île Modyg du 20 au 22 octobre, puis rallie Mourmansk où il est question de le préparer pour un hivernage dans les glaces... Il sera cependant remplacé par le croiseur cuirassé *Gueydon* (qui arrive à Mourmansk le 24 octobre 1918) et qui prendra également en charge les navires armés par l'équipage de son prédécesseur.

L'*Amiral Aube* appareillera pour Brest le 30 octobre à 17 heures (à la grande satisfaction de son équipage qui n'a eu que 15 jours de permissions de détente depuis le 1^{er} janvier 1917 et compte depuis quelque temps nombre de malades atteints par la grippe espagnole¹).

Les deux chalutiers russes saisis par la France vont également évacuer : le *T 20* appareille pour Cherbourg le 11 novembre², tandis que le *T 22* sera remis à l'Angleterre.

Sur le *Glowworms*, des pavois blindés ont été installés autour des principales pièces d'artillerie. (IWM)

1 - Louis de Robien, attaché d'Ambassade, nous en laisse un témoignage dans ses mémoires (*Journal d'un diplomate en Russie* – Albin Michel 1967) : « Il y a eu deux cents malades sur l'*Amiral Aube*. Les soins sont rendus difficiles par manque de remèdes. Le seul qui reste c'est l'alcool, et il paraît d'ailleurs assez efficace. J'ai vainement cherché chez les pharmaciens du permanganate ou de l'acide phénique pour faire les gargarismes qu'on conseille comme préventifs... »



Le 28 octobre 1918, le croiseur cuirassé *Gueydon* prend l'ancien poste de l'*Amiral Aube* à Arkhangelsk avec mission d'assurer la même vigilance. (DR)



Le *Gueydon* s'est installé pour l'hiver en aménageant son espace. Une piste pour traîneaux (au premier plan), longe la ceinture barbelée ouverte de quelques guérites d'entrées. Un terrain d'exercice et même une patinoire pour les officiers occupent l'intérieur de l'enceinte. (DR)

2 - Aurait été rebaptisé Commandant Vergoignan ? Il sera vendu en 1921 à Ch. Laurens et rebaptisé *Gavroche*...

3 - Les Anglais conservent cependant les meilleures unités : notamment le puissant brise-glaces Canada de 7 000 CV et le *Sviatagor* (qu'ils ont renfloué à Arkhangelsk, mais qui fut remis en état par des équipes françaises).

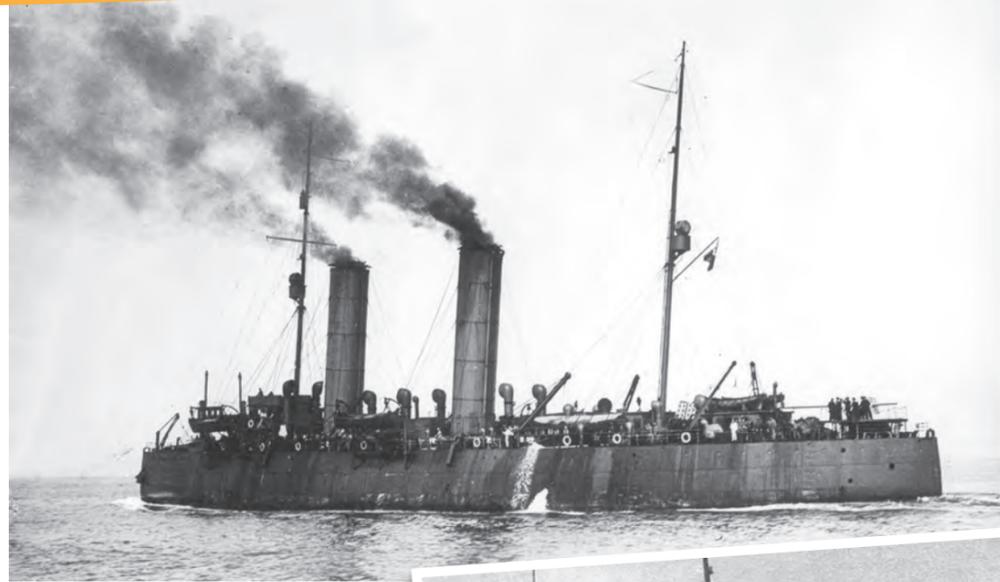
4 - On ne connaît la raison de ce baptême provisoire. Le brise-glaces reprendra son patronyme avant de regagner la France, puis la Mer Noire. Il sera enfin transformé mouilleur de mines par la Marine Nationale sous le nom de *Pollux*.

Le 28 octobre 1918, le *Gueydon* prend l'ancien poste de l'*Amiral Aube* à Arkhangelsk avec mission d'assurer la même vigilance.

Il reste que, dans la perspective de l'hiver, la liberté d'action de la marine, qu'elle soit de guerre ou de commerce, résidera essentiellement à l'utilisation des brise-glaces. Ces derniers ont fait l'objet d'un accord avec le gouvernement du Nord qui, jusqu'à la fin de la guerre avec l'Allemagne, les place sous contrôle britannique. Or, il serait nécessaire que des unités de ce type soient mises à disposition du Capitaine de Vaisseau commandant le station-

naire français. Ce ne sera finalement qu'après de longues tractations, comprenant le maintien des saisis malgré la fin des hostilités avec l'Allemagne, que deux brise-glaces ex-russes seront cédés par les Anglais³ : le *Mikula*, renfloué d'Arkhangelsk, et l'*Ilia Mourametz* provisoirement baptisé *Olga*⁴ ? Il reste encore à les rapatrier d'Angleterre où ils sont en réparation. En fait, l'*Olga* (LV Chaumié) arrivera à Mourmansk le 11 février et le *Mikula*, sur lequel le pavillon français a été hissé le 13 décembre 1918 (CC Coutance), ne ralliera qu'en avril 1919.

À Mourmansk, les Anglais arment le HMS Svatogor ex-Krasin, construit en Angleterre, chez Armstrong-Newcastle 1917. Les bolcheviks avaient tenté de la saborder pour bloquer le port d'Arkhangelsk, puis renfloué par les Anglais. Photo IWM



Après de longues négociations, la marine française obtient enfin d'armer en propre deux brise-glaces. L'Olga, commandé par le LV Chaumié, arrivera à Mourmansk le 11 février 1919. Le second – Mikula – n'arrivera qu'en avril. Photo DR

LA GUERRE EN HIVER

Contre-offensive bolchevique sur la Dvina du 4 octobre au 15 novembre 1918

La 6^e Armée bolchevique du général Nioudatoch, rassemblée dans la région de Vologda entame, le 4 octobre, une contre-offensive en direction de la Dvina où elle sera appuyée par des canonnières de rivière. L'effort se concentre apparemment sur les troupes américaines, jugées sans doute moins motivées que le reste du contingent. L'offensive sera cependant contenue jusqu'à la prise des glaces, puis brisée les 11 et 12 novembre par la destruction d'un détachement qui tentait un mouvement de débordement.

Un chaland armé par des marins français se distinguera lors de ces actions en coulant un remorqueur ennemi et deux barges.

Dès lors, le front sera considéré - avec un certain optimisme - comme stabilisé.

Situation au début de l'Hiver

Les forces navales présentes en Russie du Nord au moment de la prise des glaces sur la Dvina, le 28 novembre comprennent :

- À Arkhangelsk

Le croiseur-cuirassé *Gueydon* ;

Les monitors *M 23* et *M 25* ;

Les canonnières *Cricket*, *Cicala*, *Cockchafer* et *Glowworm* ;

- À Mourmansk

Le cuirassé anglais *Glory* ;

Le croiseur *Glory IV* ex-*Askold* (armé par les Anglais) ;

Les brises-glace *Svatogor* et *Alexander* ;

Les contre-torpilleurs *Bezshoumniï* (équipage franco-russe), *Leutenant Cergiev* (équipage anglo-russe) et *Kapitan Ioracovskii* (équipage américano-russe) ;

Quelques patrouilleurs et dragueurs.



À terre les effectifs sont jugés suffisants pour assurer le front statique :

- 14 000 Alliés ;

- 1 500 Russes ;

- 3 000 Slaves.

Trois colonnes sont avancées comme suit :

- La colonne Onega est arrêtée à 90 km du lac ;

- La forte colonne du chemin de fer de Vologda à 444 km de Vologda, arrêté par le froid intense ;

- La colonne de la Dvina toujours à 300 km d'Arkhangelsk.

Les communications seront bientôt assurées par un poste TSF du Geydon installé à Obozerskaia.

L'ARMISTICE FÊTÉ À ARGHANGELSK. LES PREMIERS FROIDS

La victoire alliée est célébrée solennellement sur la grande place d'Arkhangelsk au milieu des troupes formant le carré. Le chef du gouvernement de la Russie du nord y fait une allocution remarquée puis tous les représentants des corps constitués, dont les membres des différents clergés, prennent la parole avant que les troupes ne défilent.

Pour l'Ambassadeur de France, Monsieur J. Noulens, ce sera sa dernière intervention officielle, car le Ministère des Affaires étrangères vient de le rappeler, ne jugeant plus opportun de maintenir un haut diplomate dans cette région isolée. C'est bien obligeamment que le gouvernement russe



va mettre à sa disposition le grand yacht armé *Yaroslavna* - anciennement *Lysistrata* -, navire de plaisance du riche américain Gordon Benett et dont les équipements luxueux qui subsistent conviennent à cette mission. Le président Tchaïkowsky voit l'occasion de montrer le pavillon russe le long des côtes de France et souligne ainsi sa sympathie envers notre pays. Le *Yaroslavna* appareillera d'Arkhangelsk le 15 décembre, derrière un brise-glaces qui lui ouvrira la route jusqu'à l'embouchure de la Dvina...

Or, si la guerre avec les puissances centrales est suspendue, aucune politique n'est encore définie vis-à-vis du gouvernement bolchevique. En fait, les Alliés s'avèrent incapables de s'entendre sur une politique concertée, hormis sur les théâtres de la mer Noire où les intérêts stratégiques et commerciaux poussent à l'intervention⁵. La raison en est simple : aucun gouvernement allié ne peut justifier auprès de son opinion publique de la poursuite d'une intervention armée en Russie.

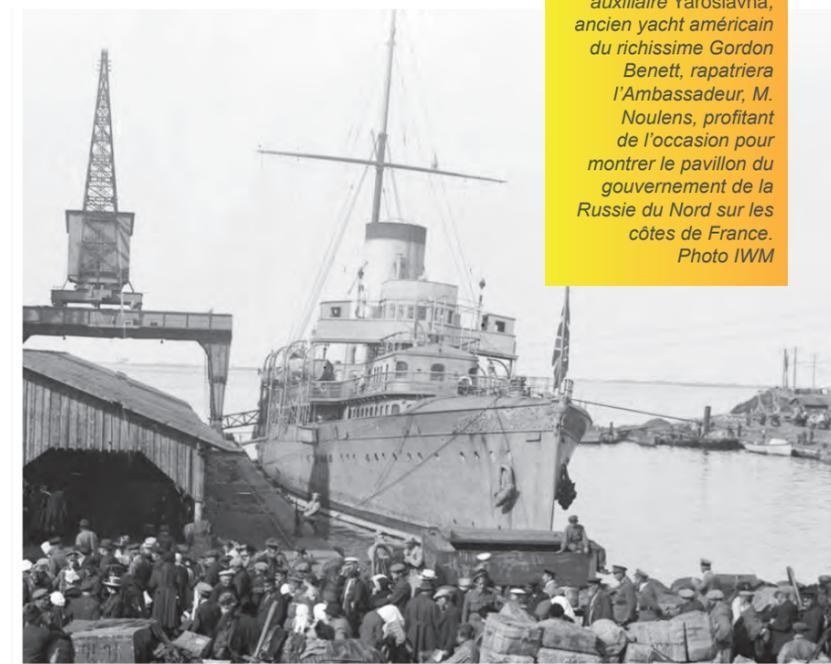
Dans ce contexte, la question des « démobilisés » va devenir un souci obsessionnel pour les troupes françaises. C'est un nouveau facteur qui n'avait guère été pris en compte quelques semaines auparavant, mais que l'on ne pourra résoudre à court terme, ni éluder ; d'autant que l'éloignement extrême et les ralentissements du courrier avivent l'impatience de tous. Ainsi, la circulaire du 29 janvier 1919, relative au renvoi des vieilles classes, n'arrivera que le 15 mars...

Dans ces circonstances, l'action de nos commandants sera déterminée sur place par les exigences de la situation immédiate.

En fait, si l'on ne craint pas encore les mouvements d'indiscipline parmi nos troupes, sans doute redoute-t-on quelques hausses d'humeurs. Mais la confiance du commandement envers les troupes alliées reste intacte. Pour l'heure, les Français sont disciplinés et les troupes britanniques, qui font pourtant partie de la classe C3, conservent bon esprit. En revanche, afin de ne pas méconnaître les capacités de nuisance de la propagande bolchevique, le général Poole prend le parti de faire

surveiller les troupes slaves et russes, mais devra conserver beaucoup de monde autour d'Arkhangelsk au détriment des avant-postes constitués en majeure partie par notre bataillon colonial. Le front est stabilisé, mais n'est pas continu et les points que nous tenons de loin en loin sont souvent coupés du monde extérieur, seulement reliés au commandement local par fil téléphonique. Nos positions sont donc peu sûres tandis que la raison d'être de l'expédition est devenue sans objet depuis l'Armistice, et devrait officiellement réduire nos missions à la garde des dépôts.

L'état-major britannique est bien conscient que le statu quo est précaire, et il est trop évident que les Bolcheviques, avec qui les Allemands collaborent encore malgré l'arrêt des hostilités, peuvent à tout moment concentrer leurs forces sur un secteur particulier et enfoncer les avant-gardes sans que nous puissions réagir efficacement. Mais, s'il est impossible de se désengager de la région par suite des conditions climatiques tandis que de nouvelles obligations morales apparaissent vis-à-vis des populations russes que nous avons assistées, puis encouragées à s'établir socialement en mettant en place un gouvernement russe blanc.



Les Anglais arment le brise-glaces Canada. Il a une allure de grand yacht (et pour cause, il disposait de 55 cabines de 1^{re} classe & d'une cabine pour VIP), mais c'est un navire très puissant, protégé par des tôles de 31 mm. Construit en Angleterre, chez Barrow-in-Furness, sous le nom Earl Grey, exploité par le Canada, il fut acheté en 1914 par la Marine impériale pour les besoins de l'océan arctique. Il coule par accident en janvier 1917, puis est renfloué et réparé à Arkhangelsk avant d'être saisi. En arrière-plan, la cathédrale d'Arkhangelsk. Le navire est en effet basé dans ce port. Photo IWM

5 - De forts effectifs vont être acheminés en Russie du Sud afin d'y rétablir l'ordre et porter assistance au général Denikine, qui vient de former une armée suffisamment imposante pour espérer jouer un rôle déterminant dans la lutte contre les Bolcheviques. Il sera cependant très vite gangréné par des agitations sociales.

Le grand patrouilleur auxiliaire Yaroslavna, ancien yacht américain du riche Gordon Benett, rapatriera l'Ambassadeur, M. Noulens, profitant de l'occasion pour montrer le pavillon du gouvernement de la Russie du Nord sur les côtes de France. Photo IWM

LES PORTE-AVIONS BRITANNIQUES EN OCÉAN INDIEN (1)

Jean Moulin



L'Eagle. Mis sur cale comme cuirassé pour le Chili, il est achevé en porte-avions en 1920 et mis en service en 1924. (US Navy)



L'Hermes en août 1938. Il est alors pour l'entraînement à Devonport avec un équipage réduit. (IWM)



L'océan Indien est un théâtre d'opérations de la seconde guerre mondiale souvent considéré comme secondaire. En dehors de l'opération japonaise du 2 au 12 avril 1942, ce sont les porte-avions britanniques qui ont opéré dans la zone en soutien d'opérations limitées avant les offensives finales de 1944 et 1945.

LA CHASSE AUX CORSAIRES

Dans l'entre-deux-guerres, l'océan Indien n'a vu passer que les porte-avions britanniques détachés en Extrême-Orient et en principe basés à Hong Kong : *Hermes* (août 1925 à février 1926 puis octobre 1926 à septembre 1927), *Argus* (février 1927 à mars 1928), *Hermes* (mars 1928 à août 1930 puis décembre 1930 à juin 1933), *Eagle* (juillet 1933 à octobre 1934), *Hermes* (décembre 1934 à mars 1937) et encore l'*Eagle* depuis février 1937.

Lors de l'entrée en guerre de la Grande Bretagne et de la France contre l'Allemagne, le 3 septembre 1939, l'Amirauté britannique est persuadée que la principale menace est représentée par les corsaires de surface allemands. En octobre, l'apparition du cuirassé de poche *Admiral Graf Spee* dans l'Atlantique Sud conduit à la création de groupes de chasse. L'allemand coule le petit pétrolier *Africa*

Shell le 15 novembre dans le canal de Mozambique. Il revient en Atlantique et va se saborder devant Montevideo le 17 décembre.

L'*Eagle* était initialement à Hong Kong. Il quitte Singapour le 1^{er} septembre 1939 avec le croiseur *Birmingham*. Les deux bâtiments interceptent le cargo mixte allemand *Franken* le 4 dans l'ouest de Sumatra. Affecté à l'East Indies Station (la station des Indes Orientales), le porte-avions arrive à Colombo le 10 septembre. Il en sort du 25 au 28 puis du 29 septembre au 5 octobre. Le porte-avions, avec les squadrons 813 et 824, chacun avec 9 Swordfish, forme alors la Force I avec les croiseurs *Cornwall* et *Devonshire*. Il appareille le 11 octobre, passe à Trincomale le 13 puis à Colombo le 15 et patrouille du 15 au 23. Il quitte Colombo le 28, est à Singapour du 1^{er} au 8 novembre puis est de nouveau à Colombo du 12 au 14 et du 18 au 25. Il patrouille vers Madagascar et les Chagos début décembre à la recherche d'un corsaire. Il passe à Diégo-Suarez le 7 et le 8 décembre. Il arrive à Durban le 12 mais en part le 14, vers le Cap pour soutenir une éventuelle action contre le *Graf Spee*. Il passe à Maurice le 26 décembre et arrive à Colombo le 4 janvier 1940. Il fait une sortie pour exercices du 15 au 17, et est à Trincomale du 26 au 31 puis couvre le convoi US 1 qui transporte des troupes

Le *Glorious* devant Plymouth en 1935. Croiseur cuirassé achevé en 1916, il a été transformé en porte-avions de 1924 à 1930. Il sera coulé en Norvège le 8 juin 1940. (IWM)

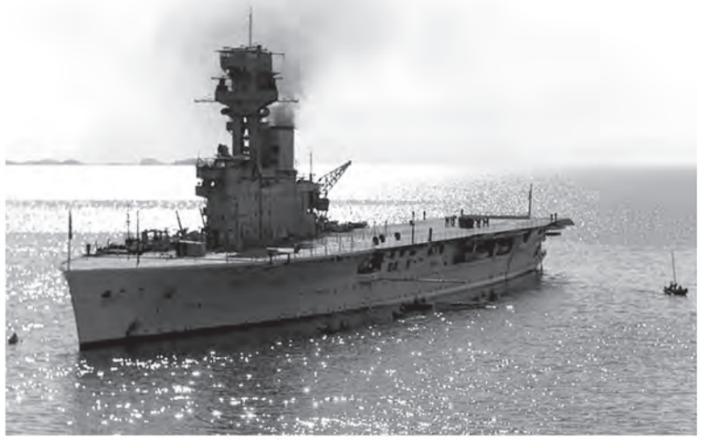
1- ANZAC : Corps d'armée réunissant des troupes australiennes et néo-zélandaises.

Le cuirassé de poche allemand *Admiral Graf Spee*. Il est endommagé lors de la bataille du Rio de la Plata, le 13 décembre 1939 et sabordé devant Montevideo le 17 décembre. (IWM)



2- Mi 1941, le trafic entre Madagascar et l'Indochine se fait encore par bâtiment isolé. Un premier convoi (Amiral Charner, Monge, 3 marchands) part de Saïgon le 6 septembre 41 et arrive à Diégo-Suarez le 25 septembre. Un convoi de retour (Charner, Nivôse, 3 marchands) arrive à Saïgon le 2 novembre. Il n'y en aura pas d'autre...

L'Hermès en Chine, entre 1935 et 1937. (US Navy National Museum of Naval Aviation via Wikipedia)



Le cuirassé Prince of Wales lors de son arrivée à Singapour le 4 décembre 1941. Il va être coulé avec le croiseur de bataille Repulse le 10 décembre. (IWM)

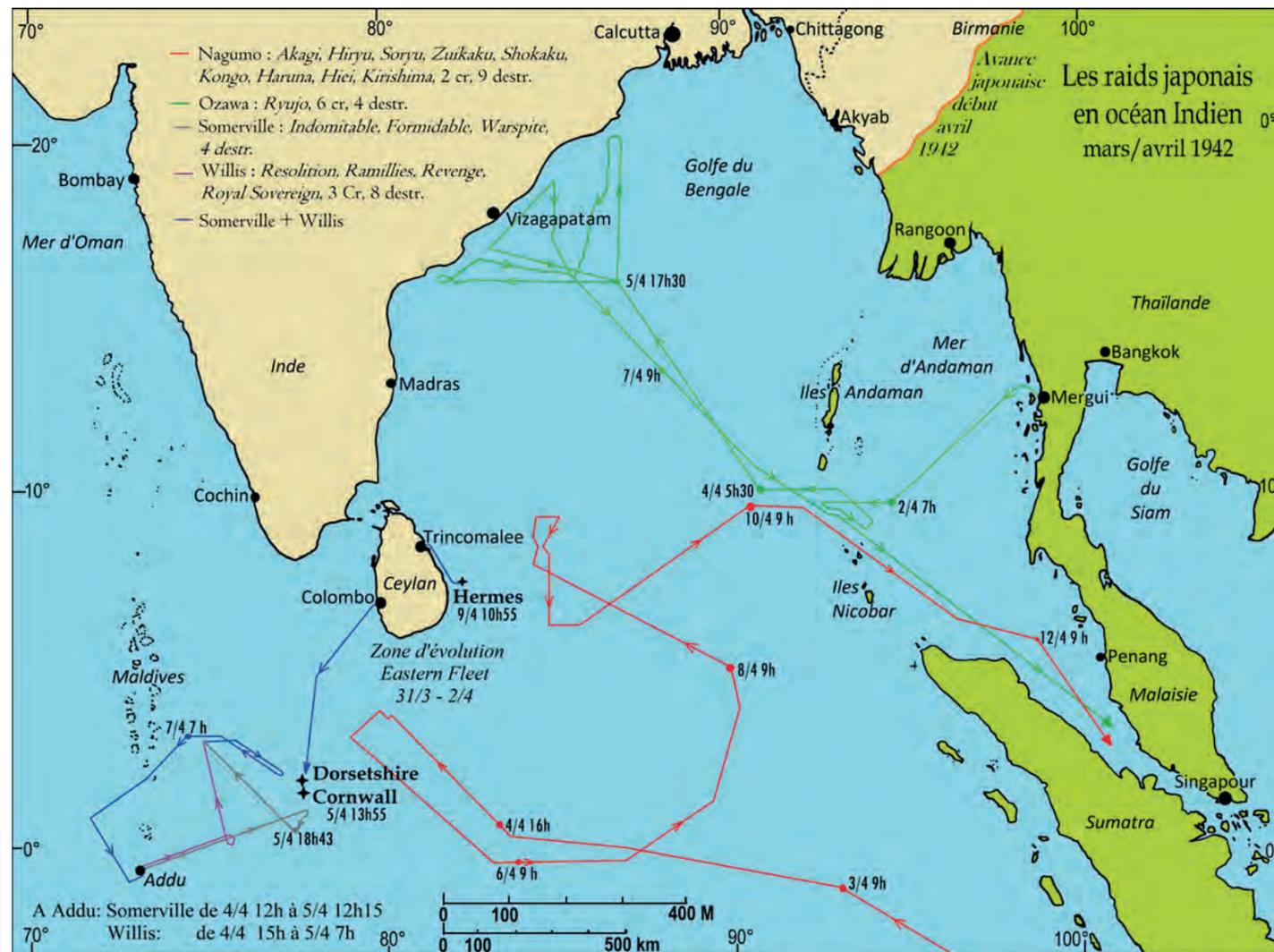
ANZAC¹ vers Suez. Il arrive à Aden avec le convoi le 8 février. Il patrouille dans le golfe d'Aden le 9. Il quitte Aden le 17 février, arrive à Colombo le 25. Il patrouille à partir du 6 mars. Il part de Trincomalee le 12 pour Singapour. Le 14 mars, une bombe explose accidentellement dans une soute faisant 13 tués. Il arrive à Singapour le 16 mars et est en travaux. Il appareille le 9 mai, passe le canal de Suez le 26 mai et va dorénavant opérer en Méditerranée.

Le *Glorious* quitte la Méditerranée en octobre et passe en mer Rouge. Il dispose du squadron 802 avec six Sea Gladiator et des 812, 823 et 825 avec chacun 12 Swordfish. Il opère avec le cuirassé *Malaya* et le destroyer *Bulldog* et rate le *Graf Spee*. Le *Glorious* est à Colombo le 10 décembre. Il patrouille avec les croiseurs *Kent* et *Suffren* puis passe en Méditerranée en janvier 1940.

L'*Illustrious* a été gravement avarié près de Malte le 10 janvier 1941. Gagnant les États-Unis pour sa remise en état, il quitte Suez le 20 mars, s'arrête à Aden, passe au bassin à Durban en avril, fait escale au Cap et va arriver à Norfolk le 12 mai 1941.

Le *Formidable* remplace l'*Illustrious* en Méditerranée en février. Il arrive du Cap avec les squadrons 803 (12 Fulmar), 826 (12 Albacore) et 829 (9 Albacore). Le 2 février, 9 Albacore du *Formidable* attaquent Mogadiscio. Le porte-avions est rallié par les destroyers *Juno* et *Griffin* à Aden le 5 février. Le 13 février, 14 Albacore attaquent Mas-saoua et touchent le vapeur italien *Moncalieri*. Un second raid est fait par 7 Albacore le 21 février. 5 Albacore attaquent Port-Soudan le 1^{er} mars. Retardé par des mouillages de mines, il ne peut passer le canal de Suez que le 10 mars.

L'*Hermès* est arrivé en océan Indien en février 1941, pour couvrir le trafic sur la côte est de l'Afrique. Il dispose du squadron 814 avec 12 Swordfish. Il commence par participer aux premières opérations qui vont aboutir à la conquête de l'empire italien d'Afrique orientale le 27 novembre 1941. Alors que les forces britanniques avancent vers Mogadiscio, 16 bâtiments marchands ennemis tentent de forcer le blocus. 6 sont retrouvés par les Swordfish du porte-avions dont 5 vont être interceptés par le croiseur *Hawkins* et le sixième obligé de se mettre à la côte par les Swordfish. Finalement, un seul bâtiment s'échappe. Libéré du blocus le 18 février, l'*Hermès* chasse le cuirassé de poche *Admiral Scheer* arrivé en océan Indien au début du mois. Il a été aperçu par un hydravion du croiseur *Glasgow* le 22 mais ne peut être retrouvé. Il coule ou capture 5 bâti-



ments entre le 18 et le 23 février dans le nord du canal de Mozambique et repasse en Atlantique le 3 mars. L'*Hermès* abandonne la protection du trafic début avril et gagne le golfe Persique. Il escorte un convoi de troupes de Bombay à Bassorah. Les Swordfish bombardent des rebelles irakiens début mai dans le Chott-el-Arab puis sont débarqués pour pouvoir opérer dans le Nord. La rébellion se termine le 31 mai 1941. Il revient en océan Indien début juillet où les Swordfish recherchent, en vain un convoi français². Le bâtiment patrouille entre les Seychelles et Ceylan, se ravitaillant à Colombo et à Mombasa où il est en entretien début octobre. Le port de Mombasa, Kilindini, en Afrique orientale (Kenya), va servir de base arrière aux Britanniques jusqu'en 1944. L'*Hermès* patrouille avec le croiseur de bataille *Repulse* fin octobre. Il arrive à Simonstown le 18 novembre et entre en travaux. Les Swordfish ont été laissés à terre à Colombo.

LA GUERRE AVEC LE JAPON

La menace japonaise en Extrême-Orient amène les Britanniques à baser à Singapour ce qui aurait dû être une force de dissuasion, la Force Z, avec le *Prince of Wales*, le *Repulse* et l'*Indomitable*. Les deux premiers arrivent le 6 décembre et, sans couverture de chasse, vont être coulés par des avions japonais le 10.

Le porte-avions *Indomitable* a été armé le 10 octobre 1941. Il est en entraînement aux Antilles quand il s'échoue le 3 novembre devant Kingston, à la Jamaïque. Il est réparé à l'arsenal américain de Norfolk avec une nouvelle étrave fabriquée et mise en place en dix jours. Il a à bord les squadrons 800 (12 Fulmar), 880 (9 Sea Hurricane), 827 et 831 (12 Albacore chacun).

Il est au Cap le 10 décembre, débarque à Aden les squadrons 800 et 827 et embarque à Port Soudan le 14 janvier 51 Hurricane démontés du squadron 261. Ces chasseurs sont assemblés à bord et décollent le 27 et le 28 janvier pour se poser à Batavia (Jakarta) où ils sont perdus, la majorité au sol, en deux jours. Le porte-avions revient à Aden et embarque 50 Hurricane qui sont mis à terre à Ceylan alors pratiquement dépourvu de défense. Il revient à Aden pour embarquer son groupe aérien puis rallie la base T, l'atoll d'Addu, mouillage secret dans les Maldives, L'*Indomitable* a rembarqué les squadrons 800, 880, 827 et 831.

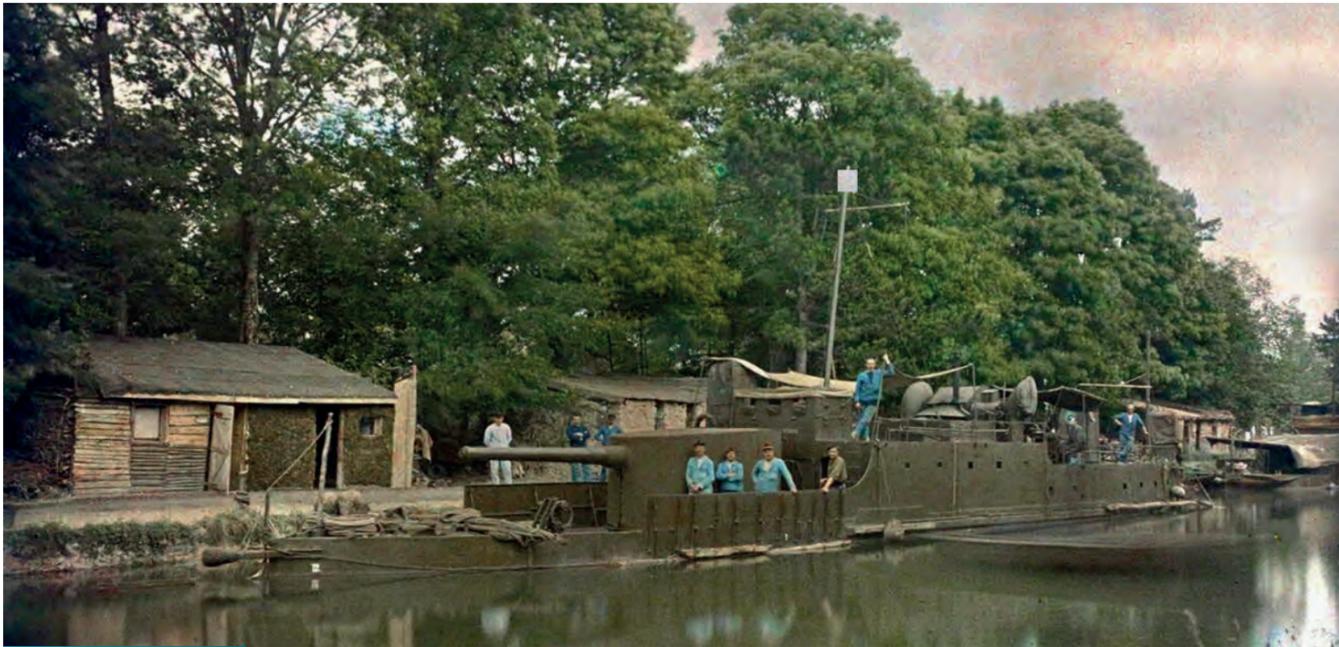
Le *Formidable*, avarié au large de la Crète le 26 mai 1941 a été remis en état à Norfolk. Il arrive à Mombasa fin mai avec les squadrons 888 (16 Martlet³) et 820 (21 Albacore et un Swordfish). Il arrive à Addu le 26 mars.

Carte du raid des porte-avions japonais en océan Indien. (J.M)

3 - Martlet est la désignation britannique du chasseur embarqué américain Grumman F4F Wildcat. Le 1^{er} janvier 1944, les Britanniques adoptent les désignations américaines et le Martlet devient le Wildcat pour tout le monde.

LES CANONNIÈRES FLUVIALES DE LA 1^{RE} GUERRE MONDIALE

René Alloin



Une photo colorisée d'une canonnière armée de son canon de 138,6 mm, sur le canal de l'Aisne à la Marne. (Photo Albert Samama-Chikli)

Dès le début des hostilités, il faut se rendre à l'évidence, l'Allemagne dispose d'une artillerie bien plus puissante que celle de la France et le manque d'artillerie lourde se fait cruellement sentir. Malgré la réquisition des matériels de siège et de côte, le déficit est encore important. La marine française propose alors, le 9 août 1914, de fournir à l'armée de terre ses gros calibres qui, bien que de modèles souvent anciens, ont une portée suffisante pour tirer sur les arrières de l'ennemi et sont aptes à détruire des objectifs abrités. Ces pièces feront l'objet de montages variés, sur canonnières, sur péniches fluviales, à terre sur des affûts fixes ou mobiles, tractées sur roues et même installées sur voie ferrée. Proposition acceptée dès le 15 août mais les Allemands avancent déjà sur Paris et la menace est tellement vive que le ministère de la guerre demande l'envoi immédiat du personnel marin prévu pour les pièces, sans attendre l'arrivée des canons, afin de l'utiliser pour la défense de Paris.

C'est ainsi qu'est créé, le 15 août, le corps des canonnières marines. Après un rapide contrôle des stocks de munitions, la Marine offre neuf pièces de 138,6 mm/45, modèle 1893 et neuf pièces de 164,7 mm/45, modèle 1893. Deux mille hommes sont fournis à l'Armée de terre à partir du 1^{er} septembre et, fin septembre, ils seront répartis ainsi, sous le commandement du capitaine de vaisseau Jean-François Amet :

- 1 500 hommes dans sept forts principaux des régions Nord et Est du camp retranché de Paris.
- 300 hommes pour les deux batteries de 16 de Coubron et Saint-Brice.
- 200 hommes dans les sections de canons de

75 mm contre aéronaves de cinq forts.

Après l'arrêt de l'offensive allemande le 7 septembre sur la Marne, les canons n'ont plus d'utilité pour la défense de Paris et les canonnières marines ainsi que leurs pièces sont détachés dès le mois d'octobre auprès des armées de terre. Ainsi se constitue le 1^{er} Régiment de canonnières marines réparti en quatre groupes, un à Verdun, un à Toul, un à Nancy et le 4^e demeure à Paris jusqu'à sa suppression en 1915.

Cependant, les marins n'ont pas pour vocation de servir à terre mais plutôt de combattre à bord de bateaux. Après la stabilisation du front au cours des derniers mois de 1914, le gouvernement décide de profiter de l'important réseau de voies navigables pour lancer la construction de canonnières fluviales. Le vice-amiral Marie Aubert, chef d'état-major de la Marine, affecte le lieutenant de vaisseau Eugène Ferlicot auprès du ministère de la guerre afin d'établir plusieurs projets de canonnières susceptibles d'être utilisées sur les canaux et les rivières du nord de la France.

Trois critères lui sont communiqués :

- 1/ Elles devront être équipées de pièces puissantes.
- 2/ Elles devront bénéficier d'un vaste champ de tir.
- 3/ Elles devront être ravitaillées par eau afin de ne pas encombrer les routes.

Reprenant les plans établis par l'ingénieur naval Paul Dislère, une première série de huit est mise sur cales dans les arsenaux de Brest et de Lorient. Elles sont produites entre le 1^{er} mai et le 1^{er} juillet 1915 et sont nommées A, B, C, D, F, G, H, et I.

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DES HUIT CANONNIÈRES

Constructions décidées par dépêches ministérielles en date du 22 mars 1915 (A, B, C, D) et en date du 13 avril 1915 (F, G, H, I).

Chantiers :

Arsenal de Brest (A, B, F, I) sous la surveillance de l'ingénieur en chef Max Bahon
Arsenal de Lorient (C, D, G, H) sous la surveillance de l'ingénieur principal du génie maritime Maurice Marchal

Longueur : 27,50 m	Largeur : 5,00 m	Tirant d'eau : 1,10 m (A, B, C, D)
Longueur : 28,70 m	Largeur : 5,00 m	Tirant d'eau : 1,20 m (F, G, H, I)

Déplacement : 103,50 tonnes

Propulsion :

Deux chaudières et deux machines alternatives récupérées sur des chaloupes de 15 m de la Direction du port
Deux cheminées sur A et B et 1 cheminée sur C et D
Deux chaudières à vapeur récupérées à la Cie des bateaux parisiens en provenance des bateaux n° 21, 23, 26, 27, 28, 29 et 30 (F, G, H, I)
Deux machines alternatives bateaux parisiens (G, H)
Deux machines en provenance de torpilleurs numérotés réformés (F, I)
Les cheminées sont toutes rabattables, de même que les mâts.

À noter que les chaudières des « bateaux parisiens » nécessitent le rallongement de 1,20 m des F, G, H et I.

Combustible : 8 tonnes de charbon pour 450 km d'autonomie
Puissance : 220 ch
Vitesse : 9 nœuds
Blindage : canon AV, soutes et machines 20 mm, coque 5 mm, flottaison (hauteur de 50 cm) 12 mm

Armement¹ :

I canon de 138,6 mm/45 modèle 1887, 1891 ou 1893 (AV) suivant disponibilité avec 150 coups
II canons Hotchkiss de 47 mm/40 modèle 1885 (AR) contre avions avec 600 coups en provenance du croiseur-cuirassé *Dupuy de Lôme* vendu au Pérou en 1912 comme navire-école sous le nom de *Commandante Aguirremais* non livré à cause de l'entrée en guerre
II mitrailleuses avec 20 480 balles
III revolvers modèle 1892 et XV mousquetons modèle 1892

Équipement : I projecteur de 40 cm - 1 poste TSF d'une portée de 20 km

Équipage : 1 officier - 3 officiers marins - 22 quartiers-maîtres et matelots

À noter que les tubes seront remplacés en cas d'éclatement ou d'usure trop importante puis seront réalésés en juin 1917 au calibre de 145 mm. La portée des canons de 14 est d'un maximum de 15 km. Deux gouvernails sont prévus, un à l'AR (classique) et un à l'AV pour une marche arrière dans les canaux étroits.

Si, sur terre, les canons de 138 sont capables d'une cadence de tir de 4 à 5 coups par minute, celle-ci est réduite à seulement 3 coups car après chaque tir il faut attendre que la canonnière, qui subit un fort mouvement d'oscillation, retrouve son équilibre.



1 - Les appellations des calibres dans la Marine sont particulièrement compliquées. En effet, entre le second empire et 1893, le calibre s'exprime en cm arrondi. Ainsi, un canon de 138,6 mm modèle 1870 est nommé 14 cm. De 1893 à 1910, le calibre est désigné dans son appellation exacte, comprenant éventuellement une décimale. Ainsi on parle d'un canon de 138,6 mm. De 1910 à 1924, on reprend l'appellation en cm et ce canon devient de nouveau le 14 cm modèle 1870. Après 1924, le calibre est exprimé en millimètres mais arrondi ce qui fait que le canon de 138,6 mm devient un canon de 138 mm. À vrai dire, ces dénominations sont laissées à l'appréciation des auteurs et rédacteurs. Cependant, pour tous les calibres inférieurs ou égaux à 100 mm, on garde l'appellation en mm, canons de 20, de 47, de 75, etc. quelle que soit l'année.

La place est restreinte dans les canonnières et l'installation des hamacs n'arrange pas l'espace. (Photo Pierre Pansier)

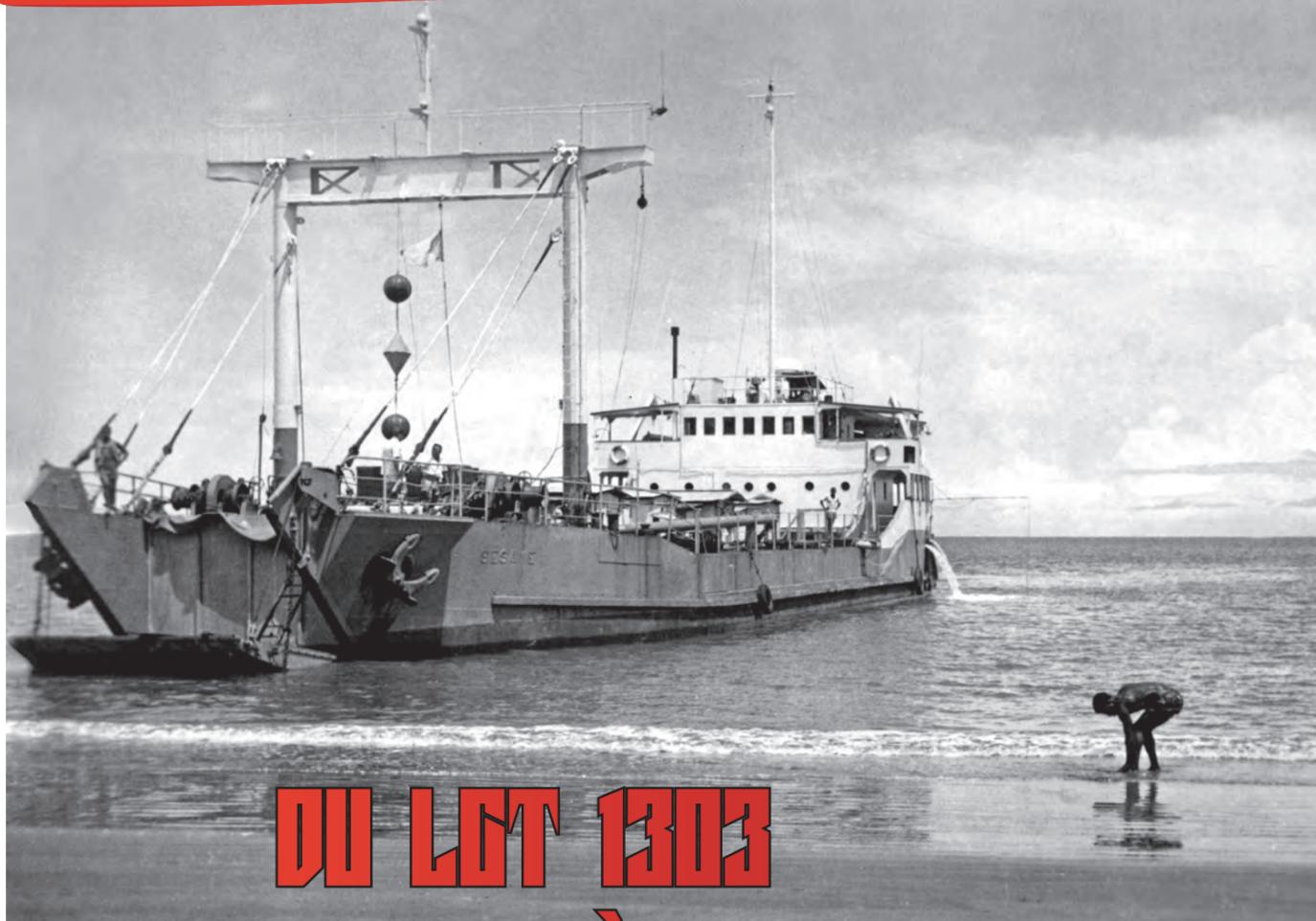


L'AJACCIO

UN TRISTE CONCOURS DE CIRCONSTANCES

Jean-Luc Fouquet

Le paquebot Ajaccio, lors d'un de ses voyages dans le port de la Joliette, une de ses escales habituelles. (DR)



DU LCT 1303 AU CITTÀ DI PRODIGIA

Le « Sésame », un ancien chaland de débarquement, vu au cours de la campagne sismique *Shallow Water* à Libreville (Gabon) en mai 1960.
Coll. Charles Limonier.

Jean-Yves Brouard et Jean Robert

Voici l'histoire très mystérieuse d'un chaland de débarquement type LCT britannique. Initialement destiné à participer aux derniers combats du Pacifique en 1945 et 1946, construit pour durer quelques dizaines de mois, il survécut à la guerre pour finir sous des chalumeaux turcs, 63 années plus tard. Sans jamais fréquenter les eaux pour lesquelles il avait été produit, il a connu un océan, trois mers et quatre pavillons - dont le pavillon français...

Au commencement, était le LCT(4) 1303. Ce chaland a fait partie d'une commande de 24 LCT(4) passée par le Royaume-Uni, le 4 octobre 1943. Cette décision de construire une nouvelle tranche de navires destinés à la mise à terre de moyens d'invasion des territoires occupés par l'Allemagne ne faisait que s'ajouter aux 1 296 Landing Craft Tank en cours de production. Elle sera répartie entre trois constructeurs : MacLellan de Bo'ness (6 LCT), Arrol d'Aloa (6 LCT) et Tees-Side-Bridge de Middlesbrough. Le 1303 fait partie des 12 LCT commandés à ce dernier et numérotés de 1297 à 1308.

Le 1303 est mis en chantier au cours du dernier trimestre de 1944 et sera du type « renforcé » et prévu pour être « tropicalisé » en vue de son affectation au théâtre du Sud-Est asiatique (un type

connu sous le nom de Far East - ou EO pour Extrême-Orient en France). Le lancement a lieu le 19 janvier 1945. Cependant, avant son admission du 1303 au service (normalement dans les 6 à 8 semaines qui suivent), décision est prise de transformer le 1303 en navire-atelier d'assistance aux Landing Craft en difficulté sur les plages de débarquement.

En effet, en 1945, la Royal Navy se trouvait devant l'énorme tâche consistant à déployer, dans le Sud-Est asiatique, deux flottes. D'une part une flotte de combat considérable, jamais rassemblée par la Navy : la British Pacific Fleet (BPF) comprenant non seulement des bâtiments de combat, mais aussi les moyens d'appui aptes à la supporter. Et d'autre part, la future force de débarquement britannique au Japon avec ses propres moyens d'escorte et de protection dont la base arrière serait Singapour : l'East Indies Fleet (EIF). Cette dernière devait, selon les plans établis par les Anglo-américains, mettre à terre une armée complète de troupes du Commonwealth et Alliés au printemps de 1946 dans la baie de Tokyo.

Face à cette situation, les Britanniques inventèrent, dans l'urgence, un nouveau type de navire de soutien dérivé de navires existants. Les LCT étaient en cours de production en très grand



nombre par une dizaine de chantiers. Il s'agissait de transformer certaines des constructions en cours (donc sur cale) en navires-ateliers, destinés à opérer directement sur les zones de débarquement. Ces modifications devaient comprendre des équipements de réparations d'urgence et des ateliers (coque et moteurs) qui seraient ajoutés et construits dans la cuve.

Rebaptisés NSC(L) pour Naval Service Craft (Large), ces LCT bénéficièrent pour l'occasion d'une nouvelle et éphémère numérotation afin de les distinguer des navires de débarquement proprement dits. Si bien que, commencés sous un numéro de LCT, ils se retrouvèrent dans une toute nouvelle série en tant que NSC(L). Cette numérotation ne durera que quelques mois. En effet quand la guerre se termina en septembre 1945, seuls 3 navires de ce type avaient été produits, les autres restant à divers stades d'achèvement. Devenus, désormais, sans objet et donc inutiles, ils furent à nouveau rendus à leur statut initial de LCT et y reprirent leur place dans la numérotation ancienne. C'est ainsi que, par exemple, le LCT 1303 devint NSC(L) 106 pendant quelques mois en 1945, avant de redevenir le LCT 1303 sur les listes de la Navy.

En réalité, comme nous venons de le voir, seulement trois navires répondant à ce standard NSC(L) entreront en service avant la cessation des combats avec le Japon, les autres commandes de transformation étant de facto annulées. Les coques achevées seront dans leur grande majorité vendues ou stockées dans l'attente d'une décision définitive les concernant.

C'est là qu'une source de confusion aura pu être introduite : comme certaines coques, bien qu'inachevées, avaient reçu un numéro NSC, personne ne jugea utile de modifier la marque de coque peinte (comme on peut le remarquer sur une des photos jointes) - puisque de toute façon ces coques étaient destinées aux chantiers de démolition et ne devaient, en principe, plus servir... Inachevées, rayées des listes de la Royal Navy en 1947, elles seront progressivement mises en vente en vue de leur démolition, parfois même sans leurs moteurs (soit qu'ils n'aient jamais été installés, soit qu'ils aient été récupérés). Elles n'avaient plus aucun avenir hors des chantiers de « déconstruction ».

ET VOICI LE SÉSAME

À la fin des années 1950 et au début des années 1960, un chaland particulier fut utilisé sur les côtes du Gabon par la Société des Pétroles de l'Afrique Équatoriale Française (SPAEF ; voir aussi l'encadré). Le potentiel de ces côtes en hydrocarbures, connu avant la Seconde Guerre mondiale, suscita l'intérêt des compagnies pétrolières. La prospection fut d'abord terrestre. Elle permit de mettre au jour la présence de champs potentiellement rentables dans le delta de l'Ogooué. Les liaisons terrestres se révélant difficiles, le meilleur accès pour approvisionner le matériel de forage et d'exploitation nécessaire restant fluvial, la SPAEF se mit à la recherche d'un navire disposant d'une rampe de déchargement. Les LCT, échouables, semblaient particulièrement adaptés avec leur faible tirant d'eau et leur rampe relevable. Il suffisait de les doter de moyens de manutention et de levage.

La SPAEF est créée le 30 juillet 1949 elle deviendra SPAFE le 26 février 1960 puis Elf SPAFE en 1968 et Total Gabon le 18 septembre 2003.

La découverte du premier gisement commercialement exploitable date du début de 1956. Entre 1956 et 1958 4 gisements sont découverts à terre puis entre 1959 et 1966 12 autres et les découvertes se poursuivront dans les années suivantes dont le gisement offshore de l'Anguille Marine

« Au cours de la même période, engagée pour son propre compte dans la prospection marine du plateau continental gabonais, la SPAFE découvre en 1962 le gisement d'Anguille, inaugurant ainsi l'offshore gabonais. De structure et de stratigraphie complexes, la zone d'Anguille appartient au système sénonien où l'épaisseur des terrains sédimentaires dépasse 2 000 m et qui, sur terre, rejoint la zone de N'Tchengué.

Mais, les forages effectués sur Anguille sont 5 à 10 fois plus coûteux qu'à terre, nécessitant le transport d'appareils très encombrants, très chers et dont l'acquisition ne peut être envisagée que pour une utilisation de longue durée. Premier gisement marin de la zone franc, la découverte d'Anguille présente un intérêt majeur. Bien d'autres gisements marins sont, alors, successivement découverts : Torpille et Anguille Nord-Est, décelés en 1968 et exploités à partir d'installations marines, ainsi que celui de Grondin (1971), le premier à comprendre une plate-forme d'habitation. » (extrait de l'histoire Total Gabon, 2021).

Le NSC(L) 46, probablement en cours d'essai après son lancement, alors qu'il n'a pas encore reçu les ateliers qui doivent être implantés dans sa cuve. Il s'agit d'un LCT(4) renforcé EO ("Extrême-Orient"), comme le futur Sésame. Il porte, déjà, la marque de coque NSC(L) alors qu'il n'est encore qu'au stade de LCT. DR.