



La FS *Vendémiaire*
(F 734) à quai à Cam Ranh
le 1^{er} mars. (Photo qdnd.vn)

Actualité

Mars-avril 2022
Par Jean Moulin.

Un petit commentaire sur les actualités

Faire un compte rendu exhaustif de l'actualité est difficile en temps normal et devient quasi impossible en temps de guerre, avec les contraintes dues à la discrétion nécessaire sur les opérations, la propagande et les opérations d'intoxication. La communication de chaque camp est naturellement contrôlée et les informations publiées doivent être prises avec circonspection.

Petites corrections

Trois inversions de légendes dans «Quelques sujets d'actualité» du Navires & Histoire 130 sont les conséquences des conditions un peu particulières du bouclage du Navires & Histoire N° 130 :

- Pages 11 et 12 : Inverser les légendes «La FAA *Jean Bart* au temps de sa splendeur le 1^{er} juin 2013» à placer page 11 et «La frégate allemande *Bayern* type 143 en service depuis 1966» à placer page 10.

- Pages 13 et 14 : Inverser les légendes « Un NH 90 *Caïman*, à Hyères le 30 juin 2016. Le 27^e et dernier *Caïman* a été livré fin 2021.» à placer page 13 et «A Saint-Nazaire, le commandant Ginefri est reconnu comme commandant de l'équipage d'armement du BRF *Jacques Chevallier*» à placer page 14.

- Page 18 : Inverser les deux légendes des deux photos du haut (*African Runner* et *Jacoubet* en haut, *Mohammed V* au milieu de la page.

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
BH :	bâtiment hydrographique
BHO :	bâtiment hydro-océanographique
BIN :	bâtiment d'instruction à la navigation
BRF :	bâtiment ravitailleur de force
BRS :	bâtiment remorqueur de sonars
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
FDI :	frégate de défense et d'intervention
FLF :	frégate type La Fayette
FREMM :	frégate multi-missions
FREMM DA :	frégate multi-missions de défense aérienne
FS :	frégate de surveillance
GAN :	groupe aéronaval
PAG :	patrouilleur Antilles-Guyane
PAN :	porte-avions nucléaire
PHA :	porte-hélicoptères amphibies
PHM :	patrouilleur de haute mer
POM :	patrouilleur d'outre-mer
PSP :	patrouilleur de service public
RAM :	ravitaillement à la mer
RPC :	remorqueur portuaire et côtier
SNA :	sous-marin nucléaire d'attaque
SNLE :	sous-marin nucléaire lanceurs d'engins
VCSM :	vedettes côtières de surveillance maritime
VSP :	vedette de soutien à la plongée

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

Les sous-marins russes *Prince Vladimir* (en haut) et *Yekaterinburg* (829, K 84, type 667 BDRM/Delta IV) à Gazhiyeyo, en avril 2021 dans la péninsule de Kola.
(Vadim Savitsky/Russian Defense Ministry Press)



Quelques sujets d'actualité

28 février :

- Le PHM *Enseigne de vaisseau Jacoubet* (F 794), en fin de mission *Corymbe*, quitte Mindelo, au Cap Vert, où il était arrivé le 23. Il regagne Brest.

Toulon le 23 février, il fait une escale à Dakar du 2 au 4 mars puis gagne le golfe de Guinée.

- La Turquie interdit le passage des détroits (Bosphore et Dardanelles) à tous les navires de guerre à l'exception des bâtiments basés en mer Noire pour rallier leur port d'attache.

1^{er} mars :

- La FS *Vendémiaire* (F 734) arrive à Cam Ranh, au Vietnam pour une escale de cinq jours.

- Le PHM *Commandant Birot* (F 796) arrive en zone *Corymbe* (mission *Corymbe 161*). Parti de

Barentz. Annonce de l'appareillage de deux sous-marins nucléaires russes pour des exercices en mer de

La frégate ukrainienne *Hetman Sagaydachniv* (U 130) en escale à Toulon.
(Raymond Reboul)



L'étrave du *Scharnhorst*
avant refonte, début 1939.
(DR)



LE DERNIER COMBAT DU SCHARNHORST

Par Philippe Caresse

La carrière du croiseur de bataille *Scharnhorst* fut riche en événements mais se termina d'une façon dramatique pour la majorité de son équipage. Il fut cependant l'un des bâtiments de guerre les plus résistants qui ait été construit avec une capacité incroyable à encaisser proprement les coups.

Les plans des *Scharnhorst* et *Gneisenau* (Panzerschiffe D et E) étaient une réponse au programme de construction français de 1932 à 1934 qui allait voir la mise en service des deux cuirassés de la classe "Dunkerque". Ces derniers avaient été conçus pour répliquer à la menace des trois cuirassés de poche allemands de la classe "Deutschland", ce qui annonçait la fin des 'vacances navales'.

De nombreuses hésitations, concernant la réalisation du futur *Scharnhorst*, avaient considérablement ralenti sa mise en chantier. Pour des questions politiques et techniques, ce dernier devait être équipé à l'origine

de deux tourelles armées de pièces de 280 mm, ce qui restait relativement modeste pour un bâtiment de ce type. Il fallut attendre juillet 1934 pour que l'installation d'une troisième tourelle soit autorisée. Par ailleurs, pour la première fois, une partie de l'armement secondaire allait être installée en tourelle fermée avec fûts blindés fixes et monte-charge. Au sujet de la propulsion, les trois cuirassés de poche avaient eu des problèmes de mise au point avec leurs moteurs diesel et il fut donc décidé d'équiper les "Scharnhorst" avec le système classique chaudières/turbines. Le déplacement normal était prévu pour 26 000 tonnes mais, comme à leur habitude, les



ingénieurs allemands ne se souciaient guère des limitations en vigueur, à l'image du *Scharnhorst* qui fera en 1943 plus de 39 000 tonnes.

La comparaison était permanente avec les réalisations françaises, il fallait que les nouveaux croiseurs soient en tous points comparables, voire supérieurs avec les *Dunkerque* et *Strasbourg*. Il était d'ailleurs prévu, à partir de mai 1938, de pouvoir réarmer le *Scharnhorst* et son sister-ship le *Gneisenau* avec des pièces de 380 mm en trois tourelles doubles.

La construction du navire de ligne D fut ordonnée le 24 janvier 1934 au chantier Kriegsmarinewerft de Kiel. Le lancement eut lieu le 3 octobre 1936 en présence de Hitler et de nombreuses personnalités politiques et militaires du III^e Reich.

Après achèvement, le croiseur entra en service au sein de la Kriegsmarine le 7 janvier 1939. Jusqu'en juin, le bâtiment avait une étrave droite et une cheminée sans capot. L'installation d'une étrave "Atlantique" était devenue nécessaire car la plage avant était submergée par les flots alors que la mer n'était que modérée et un déflecteur de fumée empêchait celle-ci d'envahir la passerelle.

Le populaire *Scharnhorst* prenait ainsi sa forme définitive et nous énonçons ci-après ses principales caractéristiques :

LE CROISEUR DE BATAILLE *SCHARNHORST*

La ceinture cuirassée commence au niveau de la tourelle A (Anton) et se termine à la tourelle arrière C (Caesar) soit une longueur de 153,60 mètres. Cette dernière est inclinée du bas vers le haut à 10°. La hauteur protégée est de 4,50 mètres.

Après refonte, la hauteur de la coque, par rapport à la flottaison, est de 8,82 mètres à l'avant, 4,80 mètres au centre et de 5,68 mètres à l'arrière.

La profondeur de la carène est de 14,05 mètres. Le double fond s'étend sur 79 % de la longueur totale et la protection sous-marine peut résister à une charge de 250 kg de TNT.

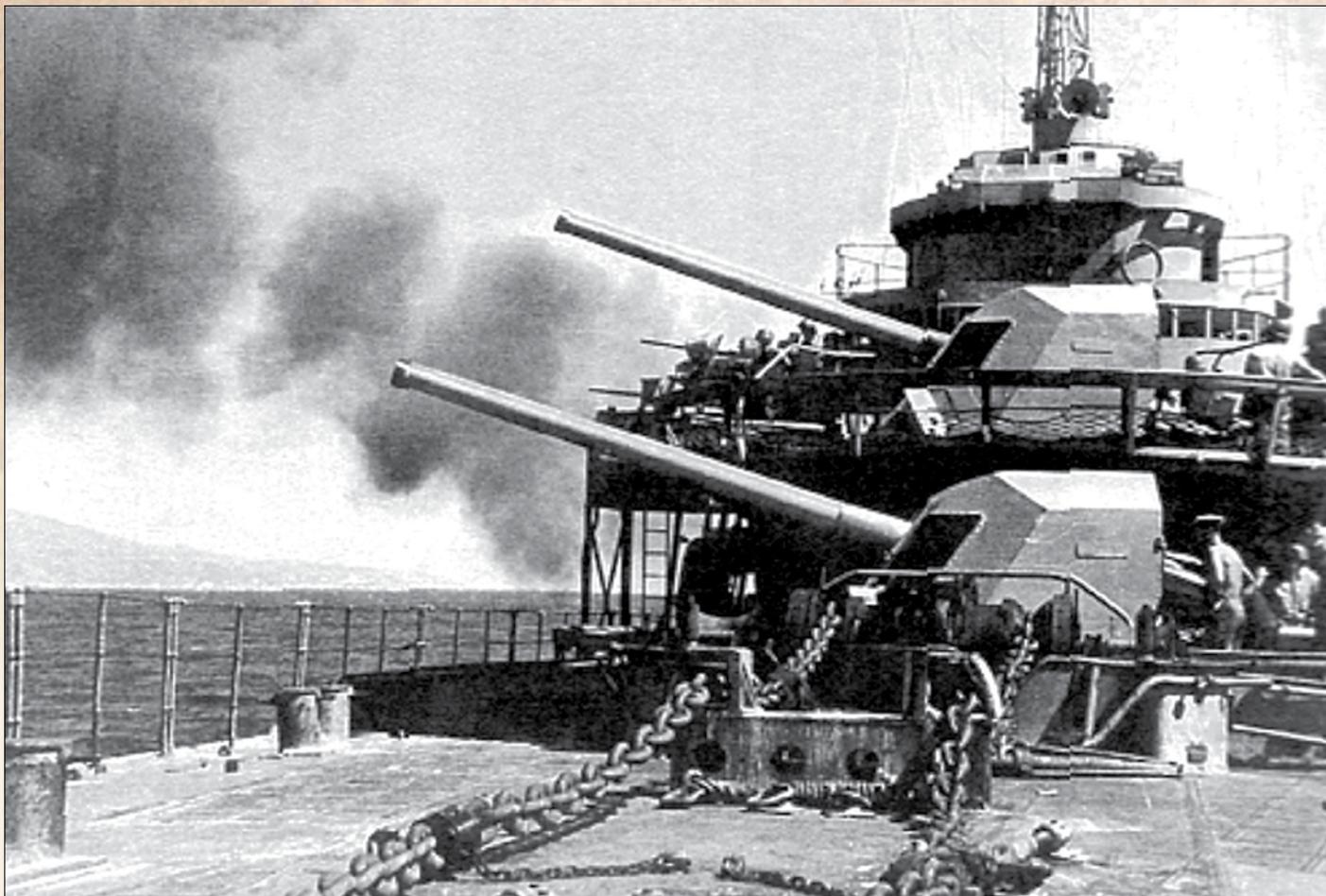
Le lancement du *Scharnhorst* au chantier Kriegsmarinewerft de Kiel le 3 octobre 1936. (DR)

DIMENSIONS, DÉPLACEMENT & PROTECTION

	1939	1943
Longueur hors tout	229,80 mètres	235,40 mètres
Longueur à la flottaison	226 mètres	229,80 mètres
Largeur max	30 mètres	30 mètres
Tirant d'eau AR 38 713 t	9,93 mètres	
Déplacement standard	31 552 tonnes	32 358 tonnes
Déplacement normal	32 358 tonnes	
Déplacement pleine charge	37 822 tonnes	39 643 tonnes
Ceinture blindée	350 mm diminuant à 170 mm	
Pont supérieur	50 mm	
Pont blindé	80 à 105 mm	
Blockhaus	côté 350 mm – toit 200 mm	
Poids du blindage	14 245 tonnes	

Nous pouvons noter qu'il faut ajouter 55,10 tonnes pour que le bâtiment prenne un centimètre de tirant d'eau supplémentaire.

À partir de 1940, pour se prémunir contre les mines magnétiques, le croiseur est équipé d'une ceinture de démagnétisation qui court le long de la coque, sous la flottaison.



L'ODYSSÉE DE LA CLASSE FANTASQUE

5^e PARTIE : Années 1944

René Alloin

Les pièces 1 et 2 d'un croiseur léger de la classe « Fantasque » tirent sur la côte de Provence que l'on distingue sur la gauche. (ECPA)

Avec l'année 1943, c'est achevée la fusion des marines de Vichy et des F.N.F.L. sous la nouvelle appellation des Forces Maritimes Françaises, les opérations de débarquement en Corse et l'invasion de l'Italie clôturée par l'armistice signé en septembre.

Une médiocre photo montrant le gouvernail du HMS *Chanticleer* sur le pont du navire après son torpillage par l'*U.515* le 18 novembre 1943. (Site maritimequest.com)



1 - Une rade foraine est un lieu d'ancrage ouvert aux vents et aux lames du large, présentant peu de sécurité.

Janvier 1944

L'année 1944 qui débute trouve *Le Fantasque* et *Le Malin* amarrés à Horta, aux Açores, dans un port encombré d'escorteurs alliés. *Le Malin* est accosté à un pétrolier tandis que gît, sur l'arrière du bâtiment, l'avis *HMS Chanticleer* dont la poupe a été éventrée par une torpille tirée le 18 novembre 1943 par l'*U.515*. À Alger, *Le Terrible*, troisième navire de la 10^e D.C.L., est en arrêt pour révision de ses turbines et remplacement de son hélice trouée.

Le 2 janvier, une tempête se lève et les vagues passent par-dessus la jetée, provoquant la rupture des aussières qu'il faut renouveler sans cesse. Ce n'est que le 4 janvier que l'agent consulaire obtient enfin l'autorisation des autorités locales de laisser les permissionnaires descendre à terre. Après avoir mazouté le 10 janvier, les deux croiseurs légers se dirigent vers Gibraltar, toujours assaillis par une houle de 6 à 7 mètres, où ils vont s'amarrer deux jours plus tard. Le 15 janvier, nouveau départ pour Oran cette fois et, après une alerte sous-marine, les deux bâtiments retrouvent leurs postes d'amarrage au quai Lamoune.

Très tôt le 19 janvier, les deux croiseurs appareillent et passent à pleine vitesse devant Alger à 5 heures, devant Bougie à 14 heures puis vient Philippeville une heure plus tard pour atteindre finalement Bizerte à 18 h 30. Si *Le Fantasque* mouille en rade foraine (1),



Le pétrolier français *Rhéa* qui va assurer le ravitaillement du *Fantasque*   Malte le 20 janvier 1944. (Carte postale - DR)

Le Malin va faire une ample provision de munitions contre des objectifs terrestres.   la nuit tombée, *Le Fantasque* quitte Bizerte seul pour le port de La Vallette qu'il rejoint le 20 janvier   07 h 30, où le pétrolier français *Rhéa* (7 813 tjb, 1928) le réapprovisionne.   16 h 00, le commandant Sala se rend à bord du croiseur anti-aérien HMS *Dido* et à 20 h 00, l'ordre est donné au PC radio d'accorder les émetteurs sur de nouvelles fréquences. Il est 20 h 45 lorsque le *Dido* appareille suivi du *Fantasque* en direction du détroit de Messine. Les questions que se pose l'équipage depuis le matin trouvent leurs réponses dans un communiqué affiché précisant qu'à 02 h 00 du matin, les Alliés vont tenter un débarquement en Italie sur l'arrière des troupes allemandes. Les deux navires, rejoints par le destroyer HMS *Inglefield* près de Messine, doivent établir une diversion   Civitavecchia (opération Husky), en liaison avec une flottille de vedettes lance-torpilles, pour faire croire à un débarquement à 60 km au nord-ouest de Rome. Tandis

que le *Dido* bombardera le port, *Le Fantasque* se chargera de sa protection notamment en repoussant les attaques de vedettes lance-torpilles nombreuses dans ces parages. Les attaques aériennes sont également à craindre et chacun est conscient de son rôle.

  01 h 59 le 22 janvier, le *Dido* défile le long de la terre et ouvre le feu sur Civitavecchia puis cesse le feu un quart d'heure plus tard. Sept vedettes et cinq canonnières s'élancent avec les commandos tout en mitraillant et, protégés par les tirs des vedettes, des destructions bruyantes et spectaculaires sont menées par les hommes débarqués. Pendant ce temps, les premiers transports ont jeté l'ancre devant Anzio et commencé à mettre les chalands de transport à terre.   04 h 00, *Dido*, *Fantasque* et *Inglefield* mettent le cap en ligne de file vers Naples.

Un message est capté demandant au groupe *Dido*, auquel se joint le destroyer HMS *Kempelfelt*, d'aller bombarder la région Formia-Terracina afin de couper

Le croiseur anti-aérien HMS *Dido*, photographié le 18 mai 1944, va mener une attaque de diversion contre Civitavecchia en janvier puis participer au débarquement de Provence au sein de la TF 86 en août 1944. (IWM)





Le « Pocket Liberty » *Dives*, de la compagnie Paquet, embarque le bathyscaphe *FNRS III* à Toulon le 27 décembre 1953, à destination de Dakar. Les « Pocket » français ont transporté souvent des cargaisons hors normes, en pontée. (Coll. Charles Limonier)

Les Pocket Liberty pas sophistiqués, mais efficaces !

Par Jean Yves Brouard.

Voici la suite et la fin de l'historique des « Pocket Liberty » (Liberty de poche, le surnom français des cargos C1-M-AV1 ; voir *N&H 130*). Après les *Bresle* et *Canche* de la Transat, nous présentons les huit autres dans l'ordre alphabétique. Et, c'est un hasard, le Gouvernement français a confié les trois premiers à la même compagnie française : Paquet.

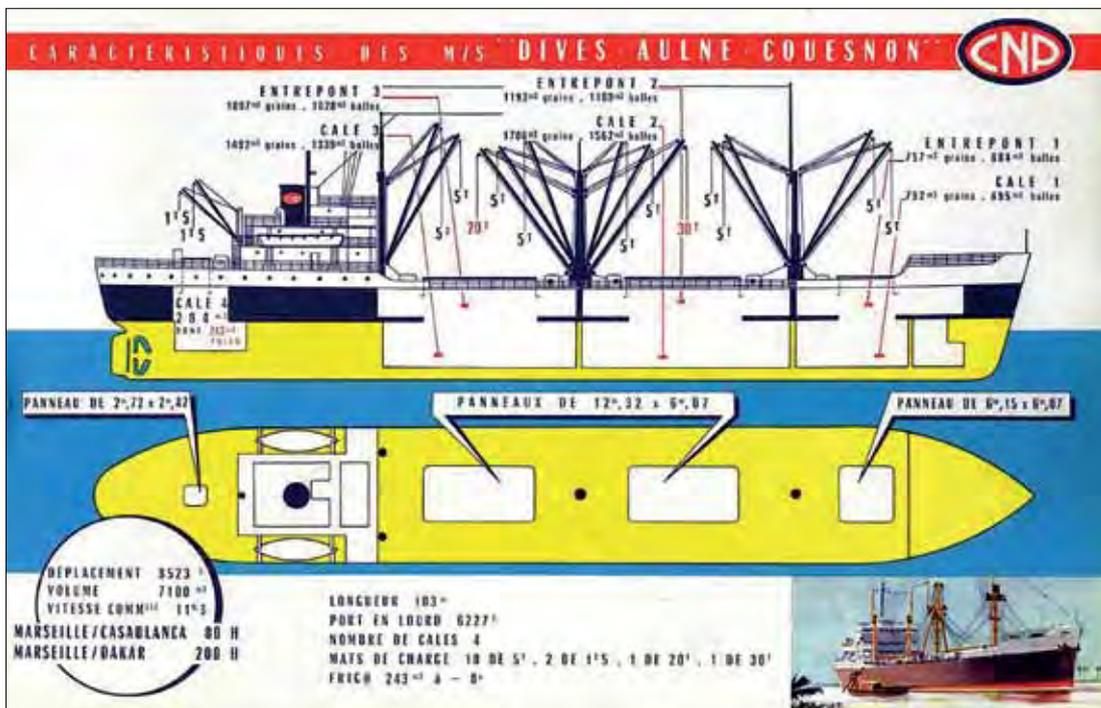
Au retour de la paix, en 1945 et 1946, les compagnies de navigation françaises ont perdu globalement les deux tiers de leurs flottes. Entre autres, le Gouvernement français achète au lendemain de la guerre neuf cargos américains C1-M-AV1, surnommés « Pocket Liberty » (voir *N&H 130* - un dixième sera acheté tardivement par la compagnie des Messageries maritimes : voir plus loin ; sachant que cinq autres ont failli être achetés). La Cie Paquet, elle, n'a plus que trois navires. Et encore : l'un, le paquebot *Médie II*, doit subir une reconversion de son système propulsif ; un autre, le cargo *Arcturus*, ne pourra reprendre ses activités qu'en novembre 1946, après une réfection générale. Et le troisième, l'*Oued Fès*, ne rentrera en métropole que la même année. Pour Paquet, le Gouvernement achète donc trois cargos C1-M-A1. Ils avaient été mis sur cale au chantier de la Southeastern Shipbuilding Corp de Savannah (Georgie) puis, sur les directives de Paquet, seront achevés et complétés à la Tampa Shipbuilding, à Tampa (Floride-USA), et rebaptisés du nom de fleuves côtiers français : *Aulne*, *Couesnon* et *Dives*. Ils assureront un trafic sur l'Afrique occidentale française (AOF) et vers 1962, année de l'indépendance de l'Algérie, transporteront (en particulier sur Bordeaux et La Rochelle, escales rares pour eux) du matériel militaire.

AULNE

Baptisé sur cale *Solid Sinnet* pour la US Maritime commission, lancé le 30 juin 1945 à Savannah, livré incomplet en septembre suivant, il est achevé à Tampa pour la compagnie Paquet qui le rebaptise *Aulne*. En septembre 1947, il effectue depuis Sète le premier transport d'hydrocarbure (en fûts) pour l'Afrique équatoriale française. En 1948, il devient propriété de la compagnie. En février 1954, suite à une grave avarie à l'arbre de couche à Tanger, il doit être remorqué à Casablanca pour réparations. En septembre 1955, suite à une panne du paquebot *Lyautey* à Casablanca, plusieurs cargos, dont l'*Aulne*, rapatrient les passagers sur la France. Un an plus tard, le « Pocket » est réquisitionné par le ministère de la Défense pour participer aux transports durant l'affaire de Suez (automne 1956), puis en 1958, au transport de troupes vers l'Algérie. En mai 1965, il est vendu aux Grecs (United Maritime Enterprises S.A., du Pirée) et rebaptisé *Serene Med*. Il assurera un service entre les ports du nord de l'Europe et le Moyen-Orient. En 1972, il devient le chypriote *Athen* (Symphonia Shipping Co. Ltd., Famagouste). Il reste désarmé au Pirée du 12 février 1979 au 25 mars 1980. Le 2 mai suivant, il arrive à Castellon (Espagne) pour y être démolé.



C'est un « Pocket », certainement de la Cie Paquet, qui transporte ici un lot de voitures de chemin fer, à destination de l'Afrique du Nord. (Coll. Charles Limonier)



Paquet a produit ce tableau montrant les capacités de ses trois Pocket *Dives*, *Aulne* et *Couesnon*. (DR.)



Au chantier américain de Tampa, on voit que le nom « Aulne » sur la coque du C1-M-AV1 nouvellement baptisé s'écrit *Aune*, sans L... (Coll. Charles Limonier)



Wilhelm Gustloff

LE DESTIN TRAGIQUE OUBLIÉ (1)

Par Jean-Luc Fouquet

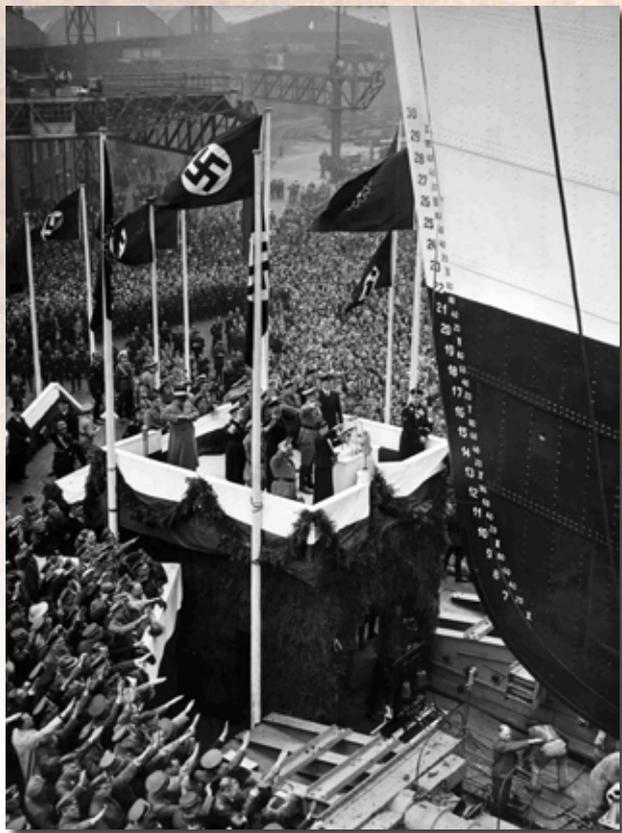
Sous les acclamations le *Wilhelm Gustloff*, nouvellement baptisé, commence à glisser vers la mer. (DR)

Le mercredi 5 mai 1937, l'histoire ne retient rien de marquant, hormis peut-être la naissance du boxeur Robin « Hurricane » Carter. Tout le monde se souvient par contre du lendemain, le jeudi 6 mai lorsqu'un superbe engin, vitrine symbolique de l'Allemagne Hitlérienne, le dirigeable Hindenburg prend feu et s'écrase à Lakehurst dans le New Jersey. Images spectaculaires, filmées en direct, dramatisées même si le nombre de victimes fut relativement faible.

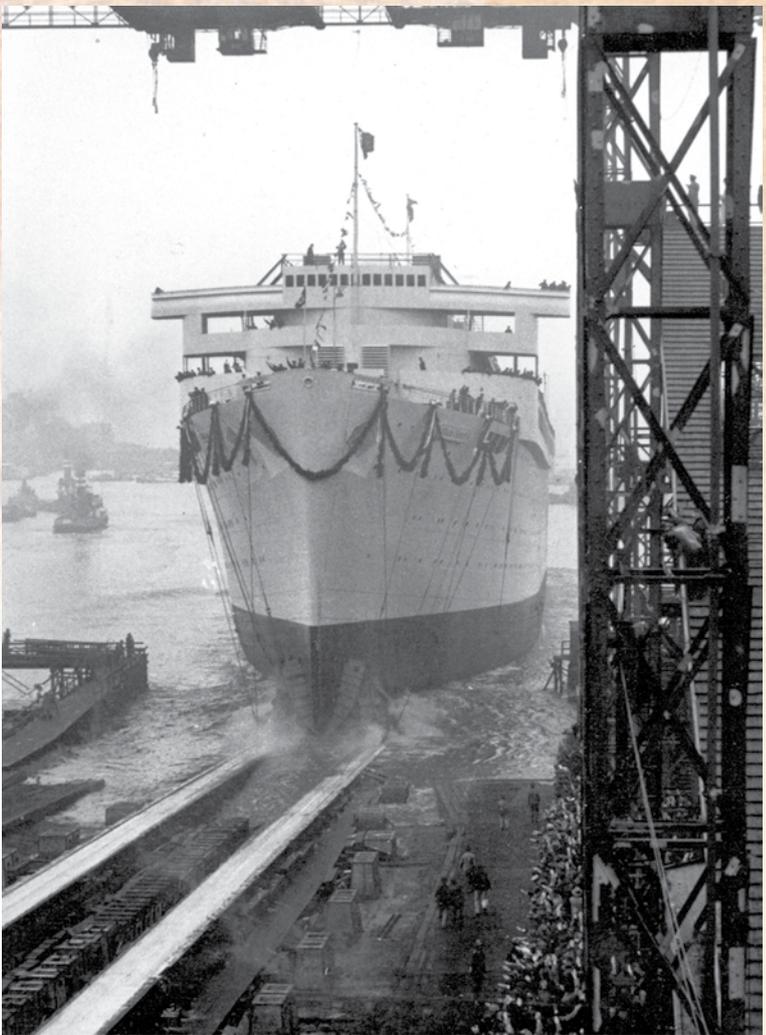
Mais la veille, en ce mercredi 5 mai, un événement important se produit, lourd de signification pour l'Allemagne, le parti et la marine. En ce jour, le temps à Hambourg est plutôt brumeux, comme souvent dans la région, mais les chantiers Blohm und Voss éclatent de couleurs avec les nombreuses bannières nationales, rouges blanches et noires, déployées en abondance. Des milliers de personnes se pressent sur les chemins et à proximité des chantiers navals et toutes les conversations tournent autour du lancement du grand navire immobile sur la rampe. Mais seuls les privilégiés invités par Robert Ley, directeur du DAF, Deutsche Arbeitsfront (Front Allemand du Travail) et par corollaire de l'organisation de loisirs affiliée le KDF, Kraft durch Freude (Force par la Joie) peuvent accéder aux espaces réservés pour la cérémonie, en présence du Führer, de Heinrich Himmler et d'autres hauts dignitaires du régime. Car le navire qui doit être lancé, Robert Ley ayant posé le premier rivet un an auparavant, est chargé de symboles. Même s'il excède en taille les récents cuirassés de poche *Admiral Scheer*, *Graf Spee* et *Deutschland*, il ne s'agit pas



L'air pensif, accompagné des officiels dont Robert Ley, Adolf Hitler se rend au lancement du nouveau paquebot. (DR)



Le baptême du navire, avec sur l'estrade le Führer en arrière-plan et, au premier plan, en noir, Hedwig Gustloff qui va baptiser le paquebot. (DR)



À la fin de la cérémonie de lancement le paquebot termine sa glissade et prend contact avec son élément. (©Bundesarchiv)

d'un navire de guerre mais d'un paquebot de croisière, le premier navire civil d'importance construit par le régime, une des concrétisations du volet social du parti. Au près du Führer et de Robert Ley se tient, très droite, une jeune femme en stricte tenue de veuve. Hitler ne prend pas la parole, les discours se succèdent et, le Führer semblant être seulement un invité, nombre de spectateurs sont convaincus que le navire portera son nom. Pour conclure, Robert Ley, resplendissant dans son uniforme brun aux broderies dorées, prend la parole. Il insiste sur le fait qu'aucune nation avant l'Allemagne n'a entrepris la construction d'un tel navire pour ses travailleurs pour lesquels seul le meilleur est assez bon. Il dévoile alors, en faisant tomber les bâches qui recouvraient les plaques du navire, le nom du paquebot, celui d'un héros allemand, Wilhelm Gustloff, inscrit en lettres gothiques. La veuve prononce alors quelques mots avant de briser la traditionnelle bouteille de champagne sur l'étrave, et le *Wilhelm Gustloff*, grand paquebot portant le nom d'un obscur responsable nazi, glisse sur la rampe et gagne son élément tandis que la foule fait le salut nazi et que retentissent le « Horst Wessel Lied » et le « Deutschland über alles ». Le nom du navire, bien involontairement, c'est un étudiant juif allemand qui en a décidé un peu plus d'un an auparavant...

UN INCONNU CÉLÈBRE

Le 31 janvier 1935, David Frankfurter, étudiant en médecine à Berne, ne se doute pas qu'il va rendre

célèbre un obscur leader nazi. En ce jour, il gagne en train la station de Davos, à 270 kilomètres de Berne. Il n'est nullement attiré par la beauté des lieux, le but de son voyage est simplement un assassinat, celui du Landesgruppenleiter du NSDAP en Suisse, Wilhelm Gustloff. En tant que jeune intellectuel juif, Frankfurter est bien conscient de la menace que représente le nazisme. L'antisémitisme croissant en Allemagne l'a poussé à venir étudier en Suisse, et même dans ce pays les choses deviennent de plus en plus difficiles, avec une antenne puissante du NSDAP. La promulgation des lois de Nuremberg et la diffusion grandissante de « Der Stürmer », même en Suisse, le poussent à redouter le pire. David a donc acquis un revolver à bas prix et il ne se considère pas comme un meurtrier en puissance, car il se sent investi d'une mission divine : éliminer ce qui représente le mal absolu qui se répand. Gustloff devant regagner son domicile le 3 février, David fait un peu de tourisme dans la station de montagne. Le meurtre doit avoir lieu le 4 février, un jeudi, jour de chance dans la tradition juive.

En ce matin du 4, Frankfurter gagne à pied la maison des Gustloff, sonne à la porte et demande à l'épouse à parler au Landesgruppenleiter. Habitée à ce genre de visites, Mme Gustloff conduit le visiteur dans le bureau où il a le loisir de contempler, parmi les symboles nazis, une belle photo du Führer spécialement dédiée. Dès l'entrée de Wilhelm Gustloff, Frankfurter tire 5 fois, 4 projectiles se logeant dans la tête et le torse de sa cible, puis il quitte la maison, très



Celui qui baptisa involontairement le navire, David Frankfurter, étudiant juif heurté par la montée du NSDAP en Suisse. (DR)



Landesgruppenleiter, responsable du NSDAP en Suisse, Wilhelm Gustloff, obscur cadre nazi, devenu célèbre à titre posthume. (DR)