



AVENIR BOÎTE (JLF)

NAVIRES MINIATURES

Par Jean-Luc FOUQUET

Nous attendons bien sûr vos retours, des idées, 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.lola.presse@gmail.com.

HELLER 1/200 AVENIR

Au début des années 1960, les cargos existants ayant montré leurs limites pour le transport des passagers et véhicules, le concept de car-ferry prend de l'ampleur. En France, la CGT introduit en 1960 le *Napoléon* entre le continent et la Corse. L'engouement se répand vite et en 1965 la Compagnie de Navigation Mixte commande un paquebot ferry qui, construit à La Seyne-sur-Mer, est livré en mars 1967, il est l'*Avenir*. Très élégant, il combine capacité et confort. Malgré un nombre important de passagers, il offre des prestations de navire de croisière. Il pouvait également embarquer 130 véhicules sur un pont garage, avec, à la poupe, une porte rectangulaire de 2,60 mètres de haut. Six portes latérales, plus étroites, permettaient également d'y accéder.

Le paquebot effectue les liaisons entre Marseille et le Maghreb jusqu'en 1975. Il est ensuite revendu à la compagnie italienne Trans Tirreno Express où il devient l'*Espresso Corinto*. Il est à nouveau acheté en 1984 par Marininvest Founds et baptisé *Shahrazad* pour transporter des pèlerins. Suite à un incendie, il sombre en Arabie Saoudite en septembre 1985.

Heller n'a pas tardé à produire ce beau navire puisque la maquette, au 1/200, date de 1968, rééditée deux fois, en 1984 et 1986. C'était donc un modèle très recherché, objet de spéculations. Terminé ! Avec

sa politique de réédition et modernisation des anciennes maquettes, Heller nous propose une nouvelle édition du paquebot.

Nous avons une grande boîte superbement illustrée par Daniel Bechennec. Au dos, un aperçu de la planche de décalcomanies et, sur un flanc, les profils des décorations. La boîte s'ouvre pour former un plateau.

Un gros reproche au départ : l'écologie c'est beau, mais sans sachet pour les protéger, les pièces souffrent, certaines cassées ou dégrappées. Seules les parties vitrées sont préservées. Il ne faudrait pas généraliser cette pratique.

La maquette comprend 622 pièces, sur 9 grappes, principalement en plastique gris clair. Le modèle terminé mesure 65 cm de long. Même revues, certaines parties accusent leur âge, avec parfois des retassures ou des marques d'éjection. Signalons une bonne longueur de fil et une chaîne d'ancre en métal.

Les petits défauts de moulage sont sans importance, le montage reste un plaisir. Les pièces s'assemblent très bien et tout est facilité par un livret qui détaille le montage en 53 phases. C'est nécessaire, car le niveau de détail est excellent. Seul petit bémol, les rambardes un peu grossières, à remplacer par de la photo découpe.

Heller nous propose les trois livrées portées par le paquebot avec une belle planche de décalcomanies. Un choix varié puisque nous avons ainsi une coque, blanche, ou noire ou verte ! De quoi hésiter.

Par contre, ne pas hésiter à acquérir cette belle maquette d'un beau navire, au cas où elle viendrait à devenir introuvable.

Merci à Heller pour la fourniture du kit à analyser.

AVENIR CONTENU (DR)



TAKOM 1/72 USS MISSOURI BATTLESHIP MK.7 16"/50 GUN TURRET No.1

La marque chinoise Takom est bien connue par les amateurs de véhicules militaires. Mais elle a mis en œuvre depuis quelque temps une série très originale, les tourelles des grands navires de guerre au 1/72. Plusieurs bâtiments célèbres ont déjà été traités, une des dernières parutions concerne la tourelle n° 1 du USS *Missouri*. Ce cuirassé est le dernier de la classe Iowa, la capitulation du Japon fut signée à son bord et il est actuellement conservé comme musée.

La maquette de la tourelle est impressionnante. Si le 1/72 n'est pas spectaculaire pour des personnages, nous avons pour ce modèle une taille d'environ 50 cm, canons compris. La boîte comprend 136 pièces dont 34 en photo découpe. Les pièces en plastique sont groupées sur trois grappes et les grosses pièces principales sont à part (corps principal et base de la tourelle). Nombre de détails sont représentés en photo découpe, notamment les fonds des radeaux de sauvetage et les rambardes. La tourelle est fournie avec une base sur laquelle elle peut pivoter. Chaque canon peut bouger sur le plan vertical, individuellement comme dans la réalité. Étant moulés par moitié, ils ont besoin d'être bien poncés au niveau des joints.

La notice est découpée en dix phases de montage et nous propose deux décorations différentes.

Ce concept de tourelles est très intéressant, ce sont des maquettes simples à monter, bien conçues.

Mais n'espérez pas voir arriver le reste du navire !



HELLER 1/200 JEAN BART & UTRECHT

À cette échelle, nous ne parlons pas du cuirassé, mais d'un remorqueur du même nom. Le *Jean Bart* a été construit à Dunkerque et mis en service début 1956. Avec ses deux Diesels de 1250 ch chacun, il est un des plus gros remorqueurs de haute mer en Europe. Les Pays-Bas l'achètent en 1965, il devient l'*Utrecht*. Il part en Grèce en 1977, puis finalement au Honduras en 1993.

La maquette Heller n'est pas vraiment une nouveauté puisque parue en 1976 et régulièrement rééditée. Cette dernière version date de 2021, avec un intérêt particulier.

Car il nous est arrivé, maquettiste passionné, d'hésiter entre deux versions. Avec ce modèle, pas de question, la boîte contient deux maquettes. Elle est illustrée avec la gouache d'origine, superbe. Sur le flanc, les silhouettes des deux bâtiments, au dos l'image des décalcomanies.

À l'ouverture, nous avons 226 pièces en huit grappes de plastique gris, deux transparentes, une grappe de rambardes, deux chaînes. Cela peut sembler beaucoup, mais nous avons là deux bateaux complets.

Si le niveau de détail était excellent pour l'époque, il peut aujourd'hui être amélioré, notamment au niveau des bastingages à remplacer par de la photo découpe. Mais malgré l'âge et des petits défauts de moulage, l'assemblage est un plaisir, car la maquette est bien conçue.

Et nous avons droit à un livret exemplaire, détaillant toutes les étapes de montage en 26 phases bien illustrées, finissant par les illustrations des deux navires. Avec seulement 26 centimètres pour chaque bateau, il faut se faire plaisir !

Nous remercions Heller pour l'envoi de cette maquette.

À gauche : TOURELLE BOÎTE (JLF)

À droite : TOURELLE MONTÉE (FINESCALE)

À gauche : JEAN BART CONTENU (JLF)

À droite : JEAN BART BOÎTE (JLF)



NAVIRES ET ÉCRAN

Par Jean-Luc Fouquet



Affiche originale du film.
(Ealing Studios)

Bonjour ! Connaissez-vous ce film ? Qu'en pensez-vous ? jl.lela.presse@gmail.com.

THE CRUEL SEA

Un film assez peu connu en France, mais faisant partie de ces films d'après-guerre majeurs chez nos voisins britanniques.

Au début de la guerre, le commandant Ericson prend en charge la corvette *Compass Rose*, petit bâtiment de la classe « Flower » affecté à l'escorte des convois de l'Atlantique. Il est le seul marin professionnel, venant de la marine marchande, les autres membres d'équipage n'ayant aucune expérience de la mer et encore moins de la guerre.

Lieutenant-Commander Ericson (Jack Hawkins) et Sub-Lieutenant Lockhart (Donald Sinden) sur la passerelle.
(Ealing Studios)



L'entraînement est bâclé, car l'urgence est là, et la corvette doit faire partie de l'escorte d'un convoi.

Le titre dit presque tout, le premier ennemi, c'est la mer, l'Atlantique en mauvaise saison, suffisamment éprouvant pour des personnes novices. Mais à cela s'ajoute la menace permanente des U-Boot, les veilles, les pertes du convoi, les naufragés qu'il faut secourir au milieu des dangers. Parmi les difficultés, outre le manque d'expérience des officiers, le caractère de certains nuit à la cohésion d'équipe. Les sorties se succèdent, l'équipage s'aguerrit, gagne en confiance. Les opérations se succèdent, le mauvais temps étant parfois un allié des convois.

Un des officiers, tyrannique et couard, est débarqué, ce qui améliore la cohésion d'équipe.

Un grenadage lors d'une phase de combat.
(Ealing Studios)



Les survivants ont pris place sur un petit radeau. La scène est tournée dans un immense bassin.
(Ealing Studios)

La tension est permanente, l'ennemi est partout, mais on ne le voit jamais. Il frappe et disparaît. Une scène clé montre bien l'âpreté de la lutte. Lors d'un combat, un U-Boot ayant coulé plusieurs navires est repéré par l'ASDIC, le commandant décide alors de lancer une grenade sous-marine, malgré la présence dans l'eau de marins britanniques qui trouveront forcément la mort. Il manque ensuite de sombrer dans la dépression et l'alcool.

Après trois ans, et un U-Boot coulé, le *Compass Rose* est torpillé. Le commandant Ericson et le premier lieutenant survivent sur des radeaux, sont recueillis le lendemain, mais la majorité de l'équipage périt.

Promu Commander, Ericson prend le commandement d'une corvette plus puissante que le *HMS Saltash Castle*, affectée aux convois de l'Arctique.

Réalisé par Charles Frend, le film « La Mer Cruelle » est fondé sur le grand roman classique du même nom écrit par Nicholas Monsarrat, lui-même ancien officier de la Royal Navy. Un des livres les plus puissants et réalistes sur la Royal Navy pendant la guerre. Le scénario a été écrit par Eric Ambler, scénariste et auteur bien connu de romans policiers, qui a réussi à condenser un livre imposant en un film de deux heures.

Le film a un style quasi documentaire, alignant toutes les actions effectuées par le bâtiment. Mais il est passionnant de bout en bout. S'il se déroule principalement en mer, dans une ambiance pesante, quelques scènes à terre, dont une avec une romance, donnent un peu de répit. En outre, le scénariste a choisi de s'attacher aux personnages, à leurs émotions, ce qui n'était pas très courant à l'époque dans les films d'action. Le commandant est un homme portant tout sur ses épaules, mais il a des failles qui ne demandent qu'à s'ouvrir, ce qui se produit parfois. Les seconds sont également à la hauteur. Mais contrairement à certains films de

Le HMS *Compass Rose*, ex *HMS Coreopsis*, devenu la corvette grecque *Kriezis*.
(Ealing Studios)



guerre, il n'y a pas de héros, seulement des hommes dans un environnement doublement hostile.

La distribution est portée par Jack Hawkins, immense acteur britannique qui trouve là, d'après ses propres dires, un de ses meilleurs rôles. Les seconds rôles sont tout aussi bien tenus, avec des acteurs devenus célèbres par la suite, tels Stanley Baker ou Denholm Elliott.

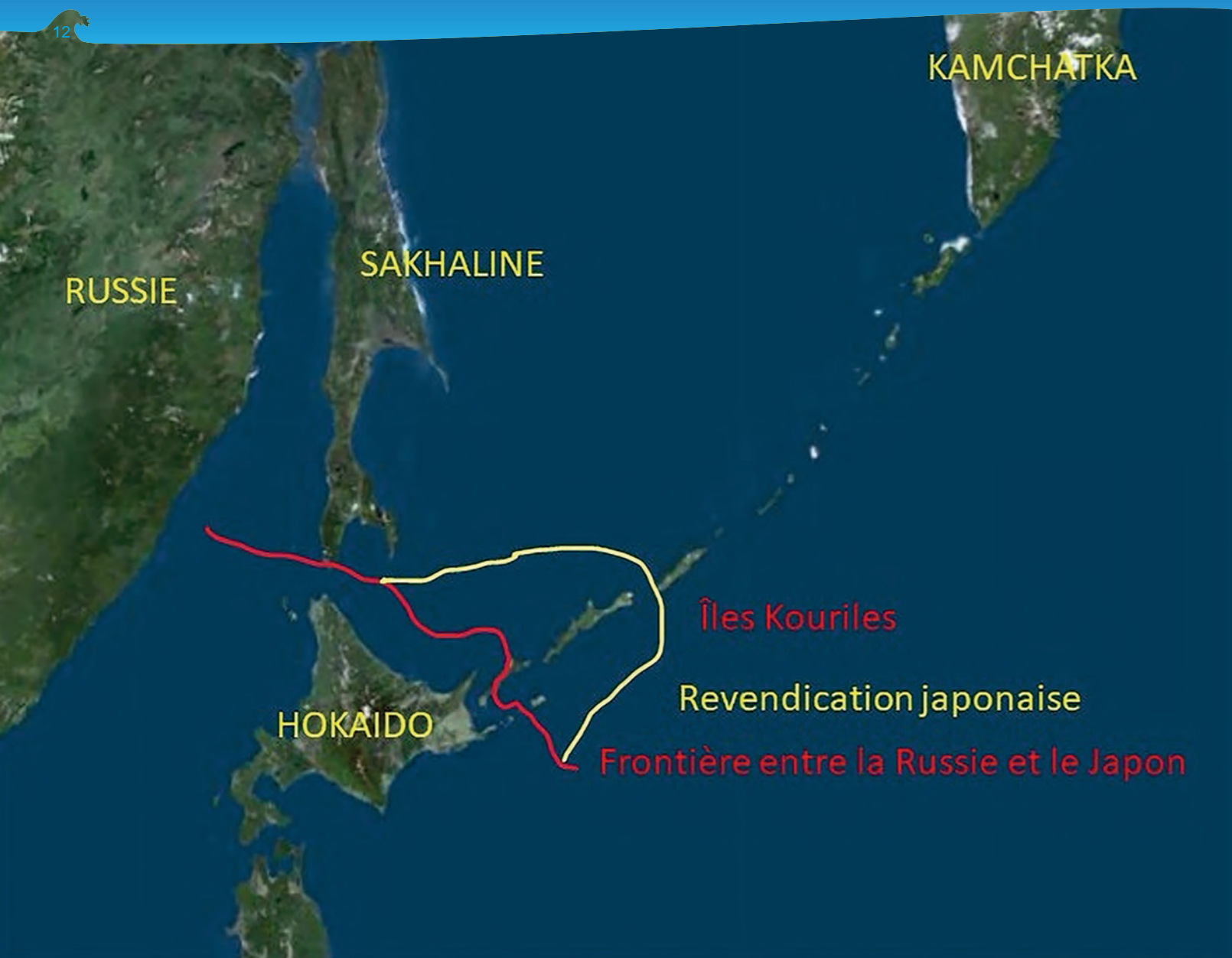
Le *Compass Rose* n'a jamais existé. Son nom même est un clin d'œil aux véritables corvettes. Tous les bâtiments de la classe Flower portaient des noms de fleurs, et *Compass Rose*, malgré la sonorité n'en est pas une, car c'est... la rose des vents. Le navire utilisé est une véritable corvette, anciennement *HMS Coreopsis* (K32) récupérée auprès de la marine grecque. Elle porte dans le film le numéro de coque K49, porté durant la guerre par le *HMS Crocus*.

Le *HMS Saltash Castle* était « interprété » par une corvette de classe Castle, le *HMS Portchester Castle*, (F362) récupéré dans la Réserve.

Le film a connu un immense succès en Grande-Bretagne en 1953 et il est toujours culte au sein de la Royal Navy. Aucun autre film de marine n'a atteint ce statut. Contrairement à d'autres films britanniques de l'époque, il fut très bien accueilli aux États-Unis. Il est toujours disponible, alors, si vous aimez la mer, parfois cruelle, ne le ratez pas !

Le HMS *Portchester Castle*, conservé en réserve, fut simplement rebaptisé *HMS Saltash Castle*, sans changer de numéro. Il n'y a pas de château à Saltash
(Universal Pictures)





La région des îles Kouriles, avec les frontières contestées. (Géoportail/JLF)

ACTUALITÉS

Par Jean-Luc Fouquet

Quelques informations, plus ou moins nouvelles, mais importantes à notre modeste avis. Vos réactions à ce sujet sont les bienvenues, n'hésitez pas à écrire à la Rédaction, jl.lela.presse@gmail.com. Place aux nouvelles!

17 FÉVRIER 2023 : MANŒUVRES RUSSES VERS LES ÎLES KOURILES

Ce fut un peu une surprise et la nouvelle est tombée un peu tard. La Marine russe a procédé à des manœuvres de grande envergure près des îles Kouriles et de Sakhaline, au nord de l'île japonaise de Hokkaidō. Plus de quinze bâtiments de la marine russe ont participé à ces manœuvres dont au moins deux sous-marins, les *Petropavlovsk-Kamtchatski* et *Volkhov*. Ces deux navires ont tiré des missiles de croisière Kalibr qui ont atteint leurs objectifs « qui imitaient des bateaux ennemis ».

Le but de ces exercices est officiellement d'empêcher des troupes hostiles de débarquer sur des territoires russes et de renforcer la cohésion entre les différentes composantes des systèmes d'armes. À ce titre, la Russie inclut

des bombardiers nucléaires de la marine, des Tupolev Tu-22M3M, avions à capacité nucléaire et pouvant mettre en œuvre les missiles hypersoniques Kinjal. Mais en fait, la Russie tient à prouver que la guerre menée en Ukraine ne l'empêche pas d'être en mesure de réagir sur plusieurs fronts et que sa marine a les capacités de répondre à toute menace. Ces manœuvres interviennent dans une période de tensions très vives avec le Japon. Ce pays est en effet un allié des États-Unis, mène des manœuvres conjointes pour contrer la menace nord-coréenne, et a décrété un embargo du charbon russe pour protester contre l'attaque russe en Ukraine.

Les rapports russo-japonais sont complexes depuis 1945. C'est le 8 août 1945 que l'URSS déclara la guerre au Japon, déjà exsangue. Mais il y avait encore des capacités à combattre et infliger de lourdes pertes à un envahisseur, pour



Le sous-marin russe Petropavlovsk-Kamtchatski qui a participé aux manœuvres vers les Kouriles. (DR)

obtenir des conditions de paix acceptables. Les attaques soviétiques anéantissent ces espoirs de combat en contraignant le Japon à combattre sur deux fronts et en empêchant le regroupement de troupes vers le sud. Mais la déclaration de guerre soviétique a un autre but : s'emparer de territoires frontaliers du Japon, ainsi l'URSS occupe la partie sud de l'île de Sakhaline, et surtout les îles Kouriles. Cet archipel d'îles de taille modeste constitue une barrière géographique entre les territoires orientaux de l'URSS et l'océan Pacifique. Leur annexion est donc essentielle pour l'URSS.

Depuis la fin de la guerre, le Japon a toujours réclamé le retour de cet archipel dans son territoire. C'est ce contentieux qui a toujours été le point de blocage pour la signature d'un traité de paix entre l'URSS et le Japon. De fait, au regard du droit international, les deux états sont toujours en guerre. Des négociations étaient en cours entre Russie et Japon, mais elles ont évidemment été interrompues après l'attaque russe en Ukraine, et la prise de position du Japon.

Les manœuvres de la marine russe prennent donc un relief particulier, par rapport à ce contexte historique et à la période de tensions actuelle dans cette zone. Nous aurons probablement l'occasion d'y revenir.



15 mai 2023 : PILLAGE CHINOIS DES HMS PRINCE OF WALES ET HMS REPULSE

Une vaste opération de récupération et démantèlement d'épaves historique est mise à jour. Qu'en est-il ?

Un peu plus loin un article plus détaillé sur ce problème souvent ignoré.

Le sous-marin diesel/électrique Volkhov a fait partie des forces envoyées vers les Kouriles. (DR)



Le cuirassé Prince of Wales coulé en décembre 1941. (DR)

LES SOUS-MARINS AMÉRICAINS DANS LA BATAILLE DE L'ATLANTIQUE

Par Jean Moulin

La brève participation de huit sous-marins américains dans la bataille de l'Atlantique est tombée dans les oubliettes de l'histoire. Elle mérite d'être rappelée.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, les Américains disposent d'une flotte de sous-marin homogène, appelés les «fleet submarines». Les premiers sont les deux du type Porpoise, armés début 1936. Ils sont suivis de deux Shark, six Perch, six Salmon, dix Sargo, six Tambor, six Gar, ces derniers en service en 1941. Chaque type est une amélioration du précédent. Ils sont suivis par le type Gato dont le premier est armé le 31 décembre 1941. 77 exemplaires sont construits puis remplacés dans les chantiers par le type Balao dont 119 sont achevés. La principale différence entre les deux derniers modèles est l'acier de la coque épaisse. Les Gato (thin skins, peau mince) peuvent plonger à 91 mètres et les Balao (thick skins, peau épaisse) à 122 mètres. Les huit sous-marins qui vont être engagés en Atlantique sont tous du type Gato. Deux sont construits par l'arsenal (Navy yard) de Portsmouth (New Hampshire) et six par l'Electric Boat Company à Groton (Connecticut).

Tous ces sous-marins ont une propulsion diesel-électrique : Les moteurs diesels entraînent des générateurs de courant utilisé pour la recharge de la batterie et, en surface, pour alimenter les moteurs électriques de propulsion.

Les Gato reçoivent quatre moteurs diesels de différents modèles. Les huit sous-marins concernés par cet article ont des moteurs diesels de 1556 ch (1535 hp, 1 145 kW).

- Le *Barb* et le *Blackfish* ont 4 General Motors modèle 248, 2 temps, 16 cylindres.

- Le *Herring* et le *Shad* ont 4 Fairbanks Morse modèle 38D8^{1/8} à pistons opposés, 9 cylindres.

- Les *Gunnel*, *Gurnard*, *Haddo* et *Hake* ont initialement 4 moteurs Hooven, Owens, Rentschker (HOR). Peu fiables, ils seront remplacés en 1943 par des General Motors modèle 278A, 2 temps, 16 cylindres (voir l'encadré).

Les moteurs HOR

Les moteurs HOR (Hooven, Owens, Rentschker) sont des moteurs diesels à double action à 8 ou 9 cylindres.

Le premier, à 8 cylindres, développant 1 300 hp, est embarqué sur le *Pompano* (SS 181). Les suivants sont tous à 9 cylindres pour 1 535 hp. Ils équipent les sous-marins *Salmon* (SS 182), *Seal* (183), *Skipjack* (184), *Sargo* (188), *Saury* (189), *Seadragon* (194), *Sealion* (195), *Gunnel* (253), *Gurnard* (254), *Haddo* (255), *Hake* (256), *Harder* (257), *Hoe* (258), *Jack* (259), *Lapon* (260), *Mingo* (261), *Muskellunge* (262), *Paddle* (263) et *Pargo* (264).

Le manque de fiabilité des HOR conduit à leur remplacement à partir de mi-1942 par des moteurs General Motors.

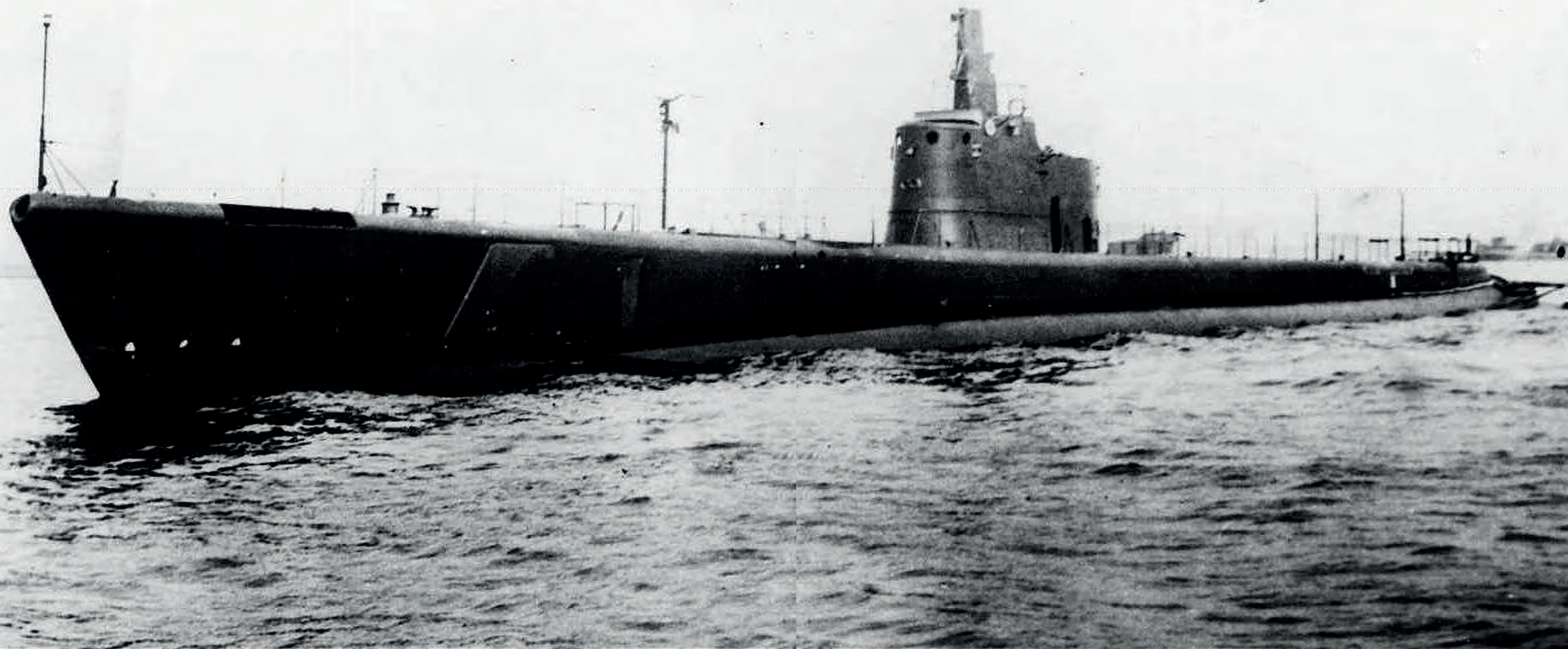
Les moteurs des plus anciens bâtiments encore en service (SS 182 à 194) sont changés entre avril et septembre 1944, ceux des Gato (SS 253 à 264) le sont entre août 1943 et avril 1944.

L'expérience des premières opérations va aboutir à la modification du massif dont le volume va être réduit et l'artillerie notablement renforcée. Après la guerre, de nombreux bâtiments vont subir une modernisation appelée Guppy (Greater Underwater Propulsive Power) pour améliorer les performances en plongée.

Les sous-marins américains sont affectés en priorité au Pacifique. Ceux envoyés en Atlantique sont des bâtiments sortant des chantiers et en essais avant de rallier le Pacifique via Panama et des bâtiments anciens affectés aux écoles d'écoute pour les escorteurs comme celle de Key West, en Floride et aux Bermudes (1). Le 12 juin 1943, le *R 12* (SS 89) coule accidentellement au large de Key West. Le *Dorado* (SS 248) disparaît en octobre 1943, entre New London et Panama, peut-être victime d'une méprise d'un hydravion américain de Guantanamo le 13 octobre ou sur une mine du *U 214*.

1 — L'école des Bermudes va aussi utiliser les sous-marins français *Argo*, *Le Glorieux*, *Archimède*, *Antiope* et *Amazone*.

Le *Blackfish* le 4 juillet 1942, avec le massif initial des Gato. (USN)



Opération Mélanie 1965

Un déminage à haut risque dans la rade de Toulon

Par Marc Saibène

Hommage aux plongeurs-démineurs de toutes armes, qui œuvrent dans des contextes toujours difficiles pour mener à bien leurs missions.

Le 7 janvier 1965, lors d'une prospection de la rade destinée à baliser un chenal d'accès aux porte-avions américains vers les grands bassins, des plongeurs du 3^e G.P.D. (Groupe de plongeurs-démineurs) de Saint-Mandrier découvrent l'épave d'un chaland à environ 300 mètres dans le sud-ouest du quai des hydravions de l'arsenal du Mourillon. Le S/M1 Dupuch, malheureusement en fin d'autonomie, effectue un rapide coup d'œil au chargement et y découvre nombre de mines magnétiques allemandes de type LMB. L'après-midi, une nouvelle équipe visite le site et compte 27 mines. Le lendemain, ce sera au tour des plongeurs de la Pyrotechnie d'inspecter plus précisément les engins.

Afin de baptiser cette épave, on la nommera du jour de la découverte : jour de la Sainte Mélanie.

Marine Toulon aussitôt avertie ordonne les premières mesures de sécurité en interdisant l'approche du site aux navires et plongeurs. Une prospection rigoureuse est entreprise.

Par suite, une conférence est organisée le

11 janvier à la Majorité Générale afin de mettre au point les grandes lignes d'une rapide intervention d'enlèvement. L'ordre d'opération publié le lendemain, 12 janvier, en confiera la direction à l'IGAN Montagne, commandant la Pyrotechnie de Toulon qui, avec ses moyens propres et le concours du 3^e G.P.D. devra étudier et programmer l'extraction des mines en donnant la priorité à la sécurité sur la rapidité.

Reconnaissance du chaland

Les premières reconnaissances du chaland — qui s'avère être une péniche de rivière — le présentent en bon état général, coulé à plat par treize mètres de fond, direction nord-sud.

On en conclut qu'il avait vraisemblablement coulé alors que les mines étaient en cours de transport, peut-être submergé par les remous d'un bombardement aérien sur l'arsenal du Mourillon, tel celui du 24 novembre 1943.

Le 24 novembre 1943 se produit le premier bombardement allié sur l'arsenal de Toulon. La photo est prise juste après le passage de la seconde vague, les bassins sont touchés avec précision alors que les fumées se dispersent sur le Mourillon. Mais la précision apparente des impacts est trompeuse, car la dispersion des trois vagues successives va sévèrement impacter la ville. Il est probable que la péniche — future Mélanie — ait été submergée lors de ce raid. (Photo DR)



Vue des grands bassins en avril 1965 dans l'axe de l'épave Mélanie. On remarque les superstructures d'un croiseur U.S. en carénage. C'est précisément lors d'une prospection des fonds destinés à baliser un chenal d'accès pour les porte-avions américains vers ces grands bassins que l'épave de la Mélanie fut découverte trois mois auparavant. Les opérations de relevage des mines devront tenir compte des mouvements dans les bassins. (Photo de l'auteur).



Les mines sont maintenant formellement identifiées comme des mines magnétiques LMB et reconnues dans des états disparates : certaines munies de leur fourchette de sécurité en plus ou moins bon état, mais d'autre sans fourchette du tout. Un choc minime peut donc provoquer la mise en place de la boîte d'amorce. Les piles et le mécanisme contacteur enfermés dans un boîtier étanche et résistant restent donc susceptibles de provoquer l'explosion.

La déflagration d'une seule mine peut provoquer l'explosion du chargement entier. Chaque mine étant chargée de 700 kg d'explosif, les 27 engins en totalisent donc 18900 kg. Un large cratère pourrait ainsi être ouvert dans la vase, provoquant un véritable raz de marée. La section d'étude de la pyrotechnie évalue

les dégâts possibles au Mourillon, aux grands bassins (dont les portes ne sauraient résister) et même à la vieille darse dont on imagine les effets d'une vague submergeant le quai du port. La vague de fond, estimée à cinq mètres de haut, s'étendrait jusqu'à La Seyne-sur-Mer.

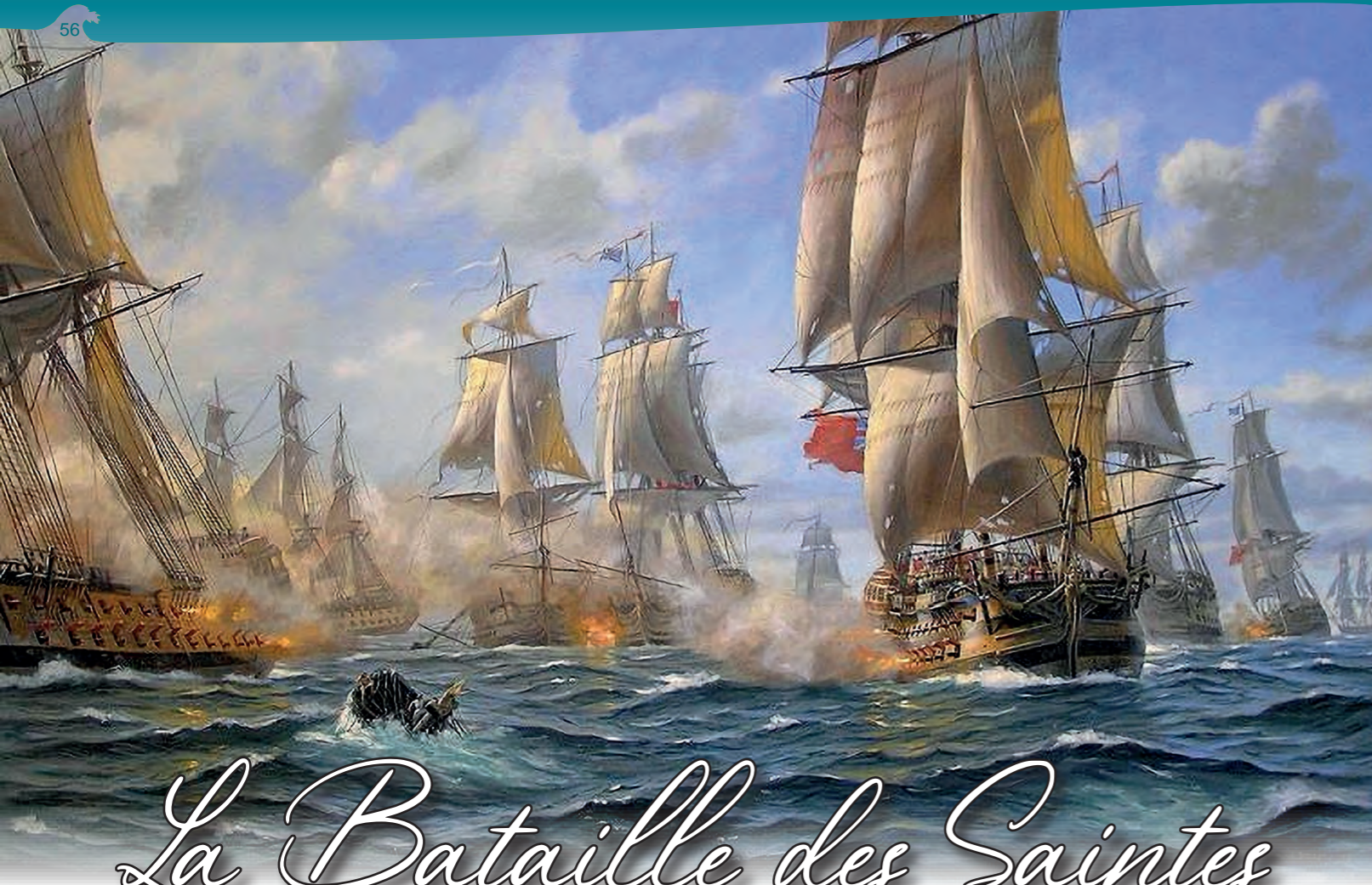
Les plongeurs ont de surcroît noté la présence d'une mine présentant une rupture dans son plan normal et en son centre. Cet engin devra évidemment être le dernier manipulé. Il restera toutefois exclu de le pétarder sur place.

Ci-contre : vue latérale du chaland-péniche Mélanie (d'après le rapport d'opération — croquis de l'auteur)



Avril 1965. Les croiseurs Montcalm, Océan et le cuirassé Jean Bart, amarrés à l'angle Robert, près de l'entrée du vieux port, seraient les premiers impactés par l'explosion éventuelle de la péniche Mélanie. (Photo de l'auteur).





La Bataille des Saintes

Par Jean-Luc FOUQUET

12 avril 1782

La bataille de Chesapeake, le 30 août 1781 entre le comte de Grasse et l'amiral Sir Thomas Graves. (Patrick O'Brien)

En ce jour, dans le bras océanique séparant l'archipel des Saintes et l'île de la Dominique, deux flottes se préparent à livrer une bataille très violente et meurtrière. Une fois encore marins français et anglais vont s'affronter pour d'obscures raisons dont ils n'ont nulle connaissance. La situation est complexe.

LE CONTEXTE

Depuis 1666, les archipels caribéens font l'objet de conflits permanents entre les Anglais et les Français. Le point culminant se situe bien sûr durant la guerre de Sept Ans (1756 – 1763). La Guadeloupe est occupée en 1759. Le traité de Paris en 1763 enlève à la France le Sénégal et le Canada, et fait de l'Angleterre la première nation maritime. À partir de 1776, la guerre d'indépendance des états d'Amérique amène le conflit dans les Caraïbes. Nombre d'îles représentent des mouillages très sûrs, avec des rades abritées pouvant accueillir des flottes conséquentes. De nombreux combats se déroulent alors sur quasiment toutes les îles de la région.

La guerre d'indépendance américaine connaît un tournant décisif en septembre 1781. C'est le 5 septembre, dans la baie de Chesapeake, située aux confins de la Virginie, du Maryland et du Delaware. Durant cette bataille, également connue sous le nom de Battle of the Virginia Capes, l'amiral Comte de Grasse inflige une sévère défaite à la flotte britannique commandée par le contre-amiral Sir Thomas Graves. Cette victoire française, à la fois tactique et stratégique, a des conséquences essentielles sur la poursuite de la guerre, car elle empêche les Britanniques de ravitailler ou évacuer les forces occupant

Yorktown. Ces dernières, commandées par le Lieutenant General Lord Cornwallis, finissent par céder face aux troupes coalisées du Comte de Rochambeau et du général George Washington et capitulent le 19 octobre 1781.

Même si le conflit prend fin deux ans plus tard, ces combats ont scellé le sort des treize colonies américaines perdues par les Anglais.

Après cette bataille, la flotte française se dirige vers les Caraïbes. Cette destination fait suite à la convention de Grasse-Saavedra, conclue entre les forces françaises et espagnoles. L'objectif était triple :

- Neutraliser les forces navales britanniques pour aider les insurgés américains
- Capturer les îles du Vent, soit celles situées au sud de l'arc antillais, donc entre la Martinique et la Grenade
- Prendre possession de la Jamaïque, d'une importance vitale pour le Royaume uni.

Le premier objectif est atteint avec la victoire de Chesapeake. Le second n'est pas atteint, les îles convoitées restant sous pavillon anglais. Reste le troisième.

L'île de la Jamaïque peut sembler insignifiante. Hors de l'arc antillais, située au sud de Cuba et à l'ouest d'Hispaniola, elle est toutefois essentielle à l'économie britannique, et d'un meilleur rapport que les treize colonies nord-américaines. Cette importance tient en un mot : le sucre ! Cet aliment



François Joseph Paul, marquis de Grasse Tilly, comte de Grasse (1723 – 1788). Héros aux États-Unis, disgracié en France après sa défaite aux Saintes, puis réhabilité tardivement. (Jean-Baptiste Mauzaisse — Château de Versailles)



Amiral Lord George Rodney, Premier Baron Rodney (1719 – 1792). (Jean-Laurent Mosnier — National Maritime Museum)

représente plus de 20 % des importations du Royaume-Uni, bien plus que le tabac ou le thé. Il est un élément indispensable de l'économie, et supprimer sa source est porter un coup quasi fatal à la puissance de l'empire.

S'emparer de la Jamaïque est donc un objectif stratégique de premier plan pour vaincre l'Angleterre, d'où cette convention franco-espagnole. Cela permettrait en outre de supprimer un point d'appui britannique important dans les eaux caribéennes.

Dans l'attente de renforts, les troupes françaises, commandées par le marquis de Bouillé, amenées et soutenues par les bâtiments de l'amiral de Grasse, assiègent et occupent l'île de Saint-Kitts, au nord de l'arc antillais. La flotte française, bien que supérieure, est toutefois empêchée d'ancrage et repoussée par une force britannique commandée par l'amiral Samuel Hood, qui ne peut toutefois éviter l'occupation de l'île en février 1782.

Les Britanniques sont parfaitement conscients de l'importance de la Jamaïque et en mars 1782 l'amiral George Brydges Rodney arrive avec des renforts dans les Caraïbes. Il s'établit sur l'île de Sainte-Lucie, à la tête de 36 vaisseaux de ligne, avec son pavillon sur le HMS *Formidable*, bâtiment de 98 canons. Il est secondé par l'amiral Samuel Hood, sur le HMS *Barfleur*, et le vice-amiral Francis Samuel Drake, sur le HMS *Princessa*. Il apporte 17 vaisseaux de ligne, ce qui lui procure un avantage numérique sur les forces françaises.

LES PRÉMICES

Début avril, François Joseph Paul comte de Grasse est stationné à la Martinique. Il a son pavillon sur le *Ville de Paris*, vaisseau de ligne de 104 canons. Il est secondé par les vice-amiraux Louis-Philippe de Rigaud, Marquis de Vaudreuil, à bord du *Triomphant* et Louis Antoine

LE HMS FORMIDABLE

Le HMS *Formidable*, bâtiment de la classe Barfleur, fut commandé en 1768, construit aux chantiers navals de Chatham et lancé en août 1777. Long de 54,10 mètres, large de 165,32 mètres, il est servi par 750 officiers et marins. C'est un vaisseau de trois-mâts, trois ponts, armé de 90 canons, ce qui en fait un navire de deuxième rang selon les critères de la Royal Navy. Cet armement est ensuite porté à 98 canons par l'ajout de huit pièces sur le gaillard d'arrière. Son principal fait d'armes fut sa participation à la bataille des Saintes en 1782. Il fut déconstruit en 1813.



Le vaisseau de ligne HMS Formidable, navire amiral de la flotte anglaise. Le revêtement de cuivre de la carène est bien visible. (Maquette au Fort Napoléon, aux Saintes — JLF)

de Bougainville, à bord de l'*Auguste*. Les forces françaises incluent des troupes placées sous le commandement de François Claude Amour, marquis de Bouillé.

LA SAGA DES SAVANTS

Troisième partie, par Alain Spohr



Édouard Branly.
Noter les superstructures
arrière typiques des
Savants Indochinois,
et les canots situés à
l'arrière.
(DR — Collection JYB)

Comme vous avez pu le lire au début de notre magazine, l'auteur de cette série, Jean-Yves BROUARD, nous a quittés. Il avait prévu un troisième volet avec toujours des documents inédits. Un collègue qui avait fourni nombre de documents, tenant à vous les montrer, prend le relais pour une troisième partie principalement iconographique. Ils valaient d'être montrés.

LES TROIS DERNIERS SAVANTS, PERSPECTIVE GLOBALE

Cet article couvre les trois derniers paquebots de type Savants. L'Édouard Branly, le Henri Poincaré, le Clément Ader. Ces navires, les derniers de la famille des Savants, ont été commandés à la fin des années 1950 par la Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis pour renouveler sa flotte de navires de la ligne d'Extrême-Orient, desservant en particulier l'Indochine. C'est ce qui vaudra aux trois paquebots le surnom d'Indochinois, sous lequel ils sont souvent désignés.

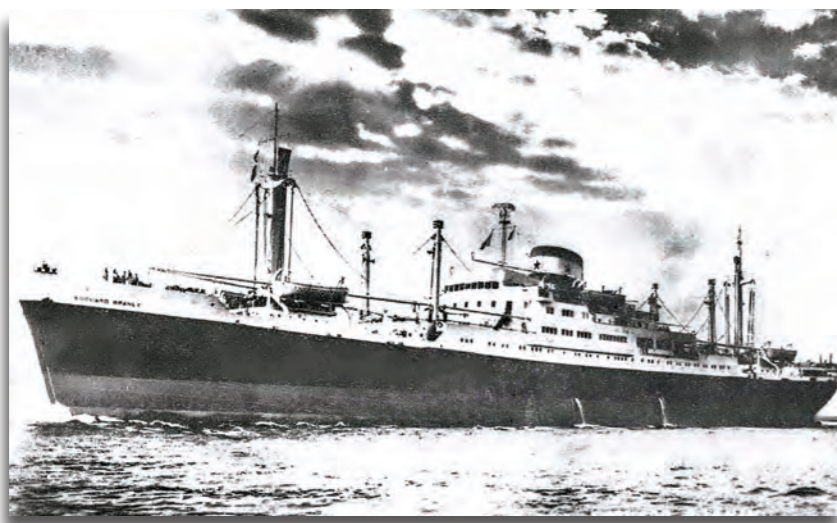
Il fallait alors assurer les échanges commerciaux intensifs avec cette zone d'influence fran-

çaise, et aussi subvenir aux très importants besoins de transport de troupes et de matériels pour les opérations de la guerre d'Indochine. Un contexte bien différent de la ligne d'Amérique du Sud desservie par les cinq autres savants, ou les paquebots devaient séduire par le luxe de leurs aménagements l'exigeante clientèle sud-américaine, également courtisée par l'efficace concurrence italienne et anglaise. Ceci explique un certain nombre de spécificités propres à ces Indochinois.

Les trois navires ont été commandés aux chantiers navals nazairiens : l'Édouard Branly et le Clément Ader aux Chantiers de la Loire, le Henri Poincaré aux chantiers de Penhoët. Ils ont tous les trois été mis en ligne entre février 1953 et avril 1954. Ce seront les 3 derniers paquebots commandés et mis en service par la Compagnie des Chargeurs Réunis.

Mais beaucoup de choses avaient changé depuis la décision de construire ces bateaux. Le dernier de la série, le Clément Ader, a commencé son voyage inaugural en avril 1954, alors que la bataille de Diên Biên Phu était dans sa phase finale. Cette défaite accélérera la fin de la guerre d'Indochine. L'engagement de la France

Édouard Branly sous un autre angle. Noter les formes arrondies des superstructures, et les canots situés à l'avant. (DR)



dans cette région du monde ainsi que les besoins du corps expéditionnaire français allaient rapidement évoluer, avec de profondes répercussions pour les compagnies maritimes concernées. Pour les Savants Indochinois, cela amènera un désarmement accéléré de ces bâtiments quasiment neufs, et à la fin de l'année 1956, leur vente à la société Italia Navigazione (Italian Line). Ils auront donc seulement servi 2 ans ½ à 3 ans ½ sous pavillon français.

La société Italia renommera les trois navires, choisissant d'autres noms de savants, Italiens cette fois. Des physiciens du XIX^e siècle, tous liés au domaine de l'électricité. L'Édouard Branly deviendra le Antonio Pacinotti. Le Henri Poincaré sera renommé Galileo Ferrarais, et le Clément Ader sera le Alessandro Volta.

Italia fera de ces navires de réels cargos mixtes, réduisant la capacité de passagers à 12 personnes, hébergées dans 8 suites et cabines. Les installations pour passagers sont redéveloppées dans la partie avant du pont C, là où se trouvaient des cabines et suites de luxe des bateaux français. Italia utilisera ces navires pour desservir depuis l'Italie la côte ouest de l'Amérique Centrale et de l'Amérique du Nord, via le canal de Panama, ainsi que certains ports des Caraïbes. Ils opéreront en association avec un quatrième cargo mixte du même armement Italia, le Paolo Toscanelli, un peu plus petit que les Savants.

Après 20 ans de services, en 1975, les navires seront transférés à une autre compagnie italienne, la Lloyd Triestino. Il ne semble pas qu'ils aient beaucoup navigué pour cet armement, et ils seront finalement ferrailés de 1977 à 1979 à La Spezia, en Italie.

LES SAVANTS INDOCHINOIS, ET LES AUTRES NAVIRES DE CETTE SÉRIE DE PAQUEBOTS

Le premier Savant Indochinois, l'Édouard Branly, a été construit en même temps que les Charles Tellier et Louis Lumière destinés à la ligne d'Amérique du Sud (voir N&H N°137). Les Indochinois font bien partie de la même série de navires que les cinq autres savants. Ils sont basés sur la même coque de référence, développée par les Chargeurs Réunis dans un effort de standardisation pour la reconstruction de la flotte. On retrouve aussi la motorisation par diesels Sulzer de 12000 CV.

Le Louis Lumière est souvent considéré comme le Savant le plus abouti (il est aussi le plus grand avec 12650 tx de jauge brute). Certaines de ses particularités se retrouveront sur les Savants Indochinois. Notamment la plus grande largeur des superstructures, avec les ponts promenades en encorbellements débordant de la coque. Ainsi que les formes des superstructures avant plus arrondies, avec une passerelle aérodynamique, et une cheminée inclinée et profilée.



Henri Poincaré.
Très belle vue
plongeante sur la plage
arrière qui fait penser
à un cargo. Comparer
avec le Laennec dans
N&H N° 137.
(Écomusée de
Saint-Nazaire)

Mais les besoins spécifiques du service de la ligne d'Indochine ont amené des particularités importantes.

- Les aménagements pour les passagers sont très différents : seulement 142 passagers en 1^{re} et 2^e classe, mais par contre 712 passagers en 3^e classe, qui est en fait destinée au transport de troupes. À comparer aux 335 passagers toutes classes confondues du Louis Lumière.

- Les superstructures sont beaucoup plus réduites. Les luxueux et spacieux espaces publics exigés par la clientèle sud-américaine ont disparu. Le déplacement des Indochinois sera le plus faible de tous les Savants, avec 11300Tx.

- L'agencement des ponts à l'arrière est proche de celui d'un cargo. À l'avant, le puits est bien dégagé et ouvert. Les mâts de charge sont optimisés. Tout cela afin de faciliter la manutention du fret.

- La drome d'embarcation est plus importante compte tenu du grand nombre de passagers, elle est portée par 5 paires de porte-manteaux distribués tout le long de la superstructure.

Ces superstructures modifiées donnent aux Indochinois des lignes beaucoup plus ramassées et fonctionnelles. Ils auront même une certaine élégance après la réduction de la drome d'embarcations suite à leur conversion en cargos mixtes par Italia.

LES DATES CLÉS ET QUELQUES FAITS MARQUANTS DE LA VIE DE CES NAVIRES SOUS PAVILLON FRANÇAIS

1 — Édouard Branly.

- Lancement : 12/1951
- Début des essais : 01/1953
- Voyage inaugural sur l'Indochine : 02/1953
- Une tentative de croisière vers les îles de l'Atlantique : 1954
- Vente à Italia : 10/1956
- Transféré à Lloyd Triestino : 1975
- Démolition à La Spezia : 1977

Henri Poincaré.
Vue d'ensemble
montrant les
superstructures
débordantes, passerelle
profilée et cheminée,
inspirés par le Louis
Lumière. (DR)

LES FORCEURS DE BLOCUS ALLEMANDS

2^e partie - Année 1940

Par René Alloin

Alors que l'année 1939 se termine, 29 navires marchands ont été perdus pour l'Allemagne, 243 navires neutres ont été envoyés à Kirkwall pour contrôle tandis que 674 autres bâtiments, de tous types et de toutes nationalités, ont été aperçus par la patrouille du nord. Bien sûr, le nombre de ceux qui n'ont pas été repérés est encore plus important d'autant que les jours sont très courts pendant les derniers mois de l'année, moins de six heures de clarté, et les conditions météorologiques ne sont guère favorables à une observation précise, le radar étant encore absent sur la majorité des bâtiments d'interception. Cependant, la chasse aux forceurs de blocus se poursuit.

Les croiseurs auxiliaires, majoritairement des paquebots aménagés, sont une partie importante de l'effectif de recherche des navires allemands ou d'accompagnements de convois, bien que n'étant pas vraiment adaptés à ces fonctions. En effet, leurs tailles les rendent sensibles au vent et leurs ponts, conçus pour le confort des passagers, ne sont pas destinés à supporter le poids des canons de 152 mm dans des conditions

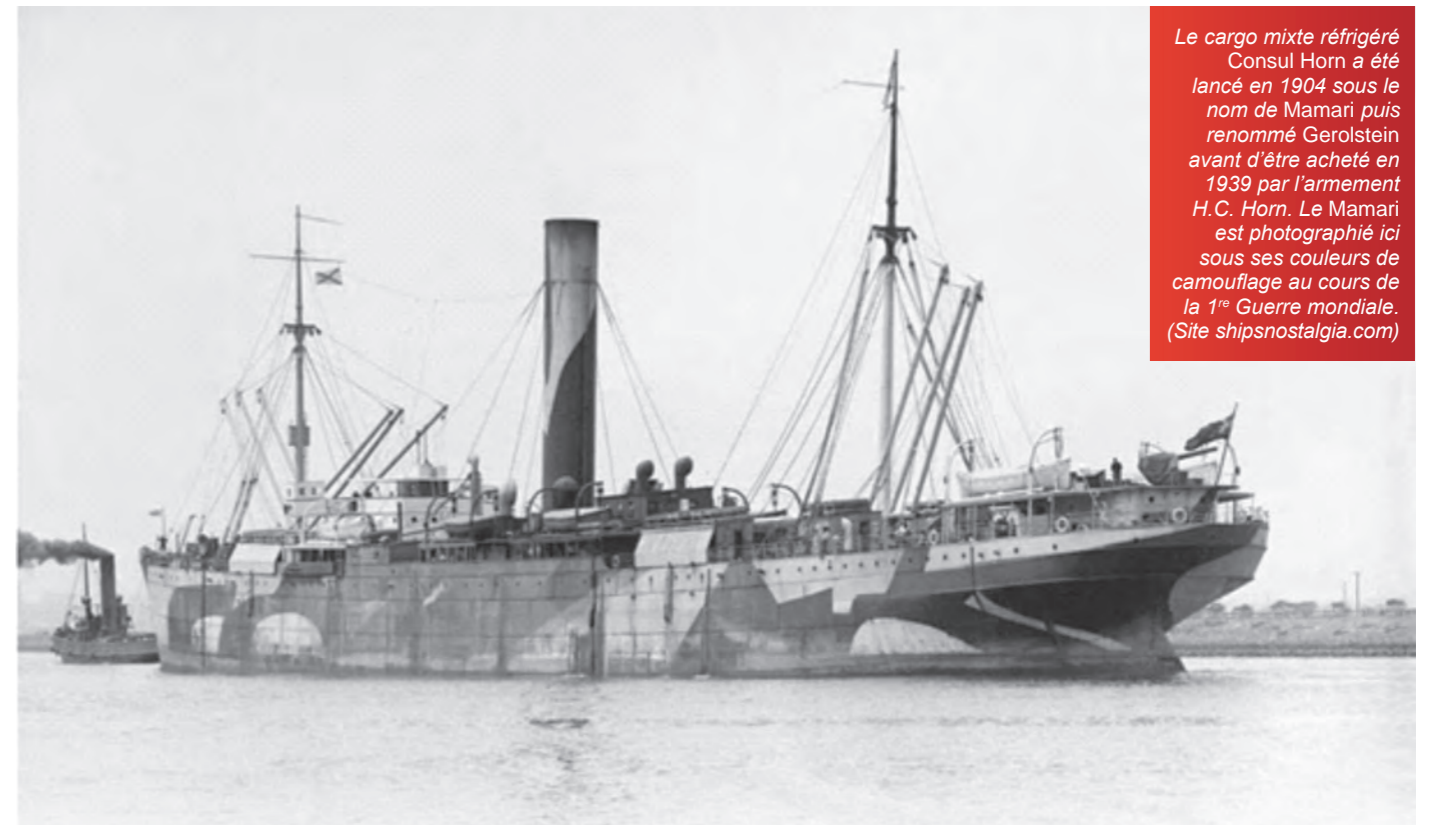
Une affiche de la compagnie Hamburg-Amerika Linie (HAPAG) à Hambourg



de temps extrêmes. De plus, les treuils amenant les munitions des soutes situées très en dessous sont trop lents et les canons, inadaptés pour les bâtiments de guerre, sont presque obsolètes. On verra ainsi disparaître le *Rawalpindi* en 1939, les *Andania*, *Carinthia*, *Dunvegan Castle*, *Forfar*, *Jervis Bay*, *Laurentic*, *Patroclus*, *Scotstoun* et *Transylvania* en 1940 et les *Comarin*, *Rajputana*, *Salopian* et *Voltaire* en 1941 sous les coups des navires de guerre, des sous-marins ou de l'aviation ennemis qui endommageront également gravement l'*Alcantara* et le *Carnarvon Castle*.

Janvier 1940

Les unités alliées patrouillent dans les zones autour d'Aruba, ce qui contraint quatre navires allemands à demeurer dans les eaux neutres néerlandaises. Cependant, le capitaine Johannes Roer, commandant du paquebot mixte *Consul Horn* (8 384 tjb, 1904) ex-*Gerolstein* depuis 1928, ex-*Mamari* de l'Office Maritime des Antilles, décide qu'il est temps de tenter une audacieuse évasion. Le 9 janvier, il convoque les capitaines des trois autres navires, les cargos mixtes *Antilla*, *Heidelberg* et *Troja* et leur demande de transférer à son bord quelques membres d'équipage pour compléter son effectif. Au cours de la nuit, il lève l'ancre, emportant une cargaison de tabac et de sucre et sort de la zone protectrice des trois milles d'Aruba. Aucun bâtiment n'a repéré son départ et le capitaine Roer décide de repeindre son navire et de le transformer de telle sorte qu'il ressemble à un cargo russe du nom de *Molodets* avec Odessa comme port d'attache. Son plan fonctionne à merveille puisqu'il parvient à tromper le sous-marin français *Agosta* alors qu'il traverse les canaux des Petites Antilles et les avions de la marine américaine. Utilisant les tempêtes hivernales de l'Atlantique Nord, il choisit d'éviter le chenal britannique et de prendre la route de l'ouest en contournant la Grande-Bretagne et réussit à passer inaperçu de la patrouille du nord. Cependant, le 27 janvier au passage des Orcades, il est repéré par le croiseur britannique HMS *Enterprise* qui, peu convaincu par les réponses fournies, lui enjoint de le suivre et l'escorte à destination de Kirkwall. La chance est pourtant du côté allemand, car le mauvais temps ne permet pas à une équipe de prise de monter à bord et le croiseur laisse partir le *Consul Horn* (une autre source indique que l'*Enterprise* a été appelé ailleurs pour une opération plus urgente). Toujours est-il que le 8 février, le paquebot mixte parvient dans les eaux neutres de la Norvège pour livrer une partie de sa cargaison de sucre après avoir brûlé le reste dans ses chaudières à charbon puis à regagner un port allemand. Arrivé en Allemagne, il est incorporé à la Kriegsmarine et prend le nom de *Consul*. Restitué en 1940 à son armement H.C. Horn, il redevient le *Consul Horn*. Le 20 juillet 1942, il est coulé par une mine au large de Borkum, par 53° 46' N et 006° 25' E (certaines sources indiquent sa perte par des avions britanniques).



Le cargo mixte réfrigéré Consul Horn a été lancé en 1904 sous le nom de Mamari puis renommé Gerolstein avant d'être acheté en 1939 par l'armement H.C. Horn. Le Mamari est photographié ici sous ses couleurs de camouflage au cours de la 1^{re} Guerre mondiale. (Site shipsnostalgia.com)



Après un court passage dans la Kriegsmarine, le Consul Horn sera restitué à son armement en 1940. (Site willemsubmerged.wordpress.com)



Le capitaine du cargo mixte Troja est convoqué par celui du Consul Horn afin qu'il lui transfère quelques membres d'équipage dans le but de tenter une évasion d'Aruba. (Site maritimes-archiv.com)