

ACTUALITÉS

Par Jean-Luc Fouquet (sauf mention contraire)

Petit lexique pour les bâtiments de la Marine nationale et quelques autres :

BBPD :	bâtiment base de plongeurs-démineurs
BCR :	bâtiment de commandement et de ravitaillement
BHO :	bâtiment hydro-océanographique
BRS :	bâtiment remorqueur de sonars
BSAM :	bâtiment de soutien et d'assistance métropolitain
BSAH :	bâtiment de soutien et d'assistance hauturier
BSAOM :	bâtiment de soutien et d'assistance outre mer
CMT :	chasseur de mines tripartites
FDA :	frégate de défense aérienne
FDI :	frégate de défense et d'intervention
FREMM :	frégate multi-missions
FREMM DA :	frégate multi-missions de défense aérienne
FLF :	frégate type La Fayette
FS :	frégate de surveillance
GAN :	groupe aéronaval
OPV :	offshore patrol vessel, patrouilleur hauturier
PAG :	patrouilleur Antilles-Guyane
PAN :	porte-avions nucléaire
PHA :	porte-hélicoptères amphibies
PHM :	patrouilleur de haute mer
POM :	patrouilleurs d'outre-mer
PSP :	patrouilleur de service public
RIAS :	remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage
RPC :	remorqueur portuaire et côtier
SNA :	sous-marin nucléaire d'attaque
SNLE :	sous-marin nucléaire lanceurs d'engins
VFM :	vedettes pour les fusiliers marins
VSP :	vedette de support à la plongée

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

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!

24.MAI 2023.: JOURNÉES EUROPÉENNES DE LA MER par Gildas Borel

Brest a accueilli les 24 et 25 mai derniers, les journées européennes de la mer (European Maritime Day) 2023. C'était la première fois que cette grande manifestation maritime européenne, créée en 2008, se déroulait en France. Elle a rassemblé plus de 1 500 personnes à la pointe de Bretagne pour des échanges, séminaires, sessions sur les grands axes de la politique maritime de l'Union européenne. Un salon a accueilli plus de 85 exposants représentant diverses organisations, porteurs de projets maritimes, centre de recherches et entreprises. Le thème majeur était adapté au contexte actuel : l'autonomie stratégique, avec divers autres sujets comme la décarbonation du transport maritime, les énergies marines renouvelables, la sûreté maritime, la cybersécurité maritime, l'économie bleue sans oublier la connaissance de l'océan et sa protection. Durant ces événements, les autorités européennes et françaises ont pu visiter le navire d'intervention sur les câbles sous-marins d'Orange, le Pierre



L'affiche officielle des journées de la mer 2023. (DR)

de Fermat et assisté au baptême d'un nouveau baliseur le Finistère. La présence de ces navires rappelle bien l'existence à Brest d'un grand port de services en sûreté et sécurité maritime. En effet, outre le fait d'être la seconde base navale française, et le siège de la Préfecture Maritime Atlantique, Brest est un centre majeur de lutte contre les pollutions marines, le siège des flottes océanographiques et hydrographiques françaises, et un grand pôle de réparation navale et de recyclage des navires.

JUIN 2023.: UN MUSÉE FLOTTANT UNIQUE RESTAURÉ

La Grèce regorge de monuments archéologiques uniques, principalement sur terre ou sous la mer. Mais il est un navire-musée qui est revenu récemment à la vie.

Amarré le long du front de mer de Néa Paralia, le *Vélos* subit le 28 mars 2023 l'assaut de la tempête. Amarrés arrachés, il est dressé contre le quai et jeté à la côte, à la dérive. Finalement, il est sécurisé par deux remorqueurs, avec des dommages importants sur ses tôles, mais sans dégâts majeurs.



Le musée flottant Vélos en 2006. (DR)

C'est un musée unique par son thème, partie intégrante de l'histoire du navire. Celui-ci a d'ailleurs une double histoire. Le bâtiment est le *Vélos*. Ancien destroyer de l'US Navy, récupéré par la marine grecque en 1959 après avoir été modernisé, il connaît une carrière assez banale, participant aux exercices avec l'OTAN, puis aux mouvements des crises avec la Turquie.

Mais en 1973, lors d'un exercice de l'OTAN en Italie, le commandant du *Vélos*, Nikolaos Pappas, décide de protester contre le régime dictatorial des colonels en refusant d'intégrer l'exercice. Au final, six officiers et 25 mariners demandent l'asile politique en Italie. Le navire retourne ensuite en Grèce avec un nouvel équipage. Après le retour de la démocratie, le commandant Pappas devient vice-amiral.

Vingt ans plus tard, la marine grecque décide d'en faire un musée particulier. Hormis la

traditionnelle présentation des aménagements d'un navire, c'est surtout un témoignage de l'action antidictatoriale, contre le régime de la junte des colonels. Il est depuis 2019 amarré au port de Thessalonique.

Mais avant de devenir le *Vélos*, ce destroyer de la classe Fletcher a connu une carrière au sein de l'US Navy. Construit en 1942, il est baptisé USS *Charrette*, en l'honneur d'un marin, héros de la bataille de Santiago de Cuba, en 1898. Navire d'escorte du porte-avions USS Monterey, il participe ensuite dans le Pacifique aux batailles près de l'Indonésie puis intègre les forces d'occupation du Japon. Il est ensuite transféré, ainsi que quatre autres navires de la même classe, à la Marine grecque en 1959.

Il est finalement désarmé le 26 février 1991, après 48 ans de carrière, avant de devenir un musée flottant qui vaut le détour!



Avant de devenir le Vélos, le destroyer USS Charrette au large de Boston en 1943. (US Navy)

LES FORCEURS DE BLOCUS ALLEMANDS

3^e partie – Navires capturés par les Raiders

Par René Alloin

Badge de guerre des croiseurs auxiliaires de la Kriegsmarine. (DR)



Avant de passer aux événements qui ont marqué l'année 1941, il convient d'ouvrir une (grande) parenthèse sur les navires capturés par les raiders allemands au cours de l'année 1940 et notamment ceux qui ont eu la lourde tâche de tenter de gagner un port d'Europe occupé par les Allemands.

Dès 1939, la Kriegsmarine modifie certains navires marchands en croiseurs auxiliaires qui vont, sous différentes transformations, arraisonner et couler des bâtiments de commerce et en envoyer quelques-uns vers la France avec leurs précieux chargements. Au total, onze navires

seront armés et ratisseront les océans à la recherche de proies, à l'exception du *Hansa*. Chacun d'eux sera identifié par trois appellations différentes : leur nom de baptême précédé du sigle HSK (Handelsstörkreuzer que l'on pourrait traduire par "croiseur perturbateur de commerce"), leurs dénominations officielles allemandes "Schiff" suivies d'un numéro et la référence donnée par les Britanniques, Raider suivi d'une lettre désignée par ordre alphabétique suivant les périodes de leurs découvertes par les marines alliées. Voici la liste des croiseurs auxiliaires :



HSK 1 Orion	Schiff 36	Raider A	premier appareillage avril 1940
HSK 2 Atlantis	Schiff 16	Raider C	premier appareillage avril 1940
HSK 3 Widder	Schiff 21	Raider D	premier appareillage mai 1940
HSK 4 Thor	Schiff 10	Raider E	premier appareillage juin 1940
HSK 5 Pinguin	Schiff 33	Raider F	premier appareillage juin 1940
HSK 6 Stier	Schiff 23	Raider J	premier appareillage mai 1942
HSK 7 Komet	Schiff 45	Raider B	premier appareillage juillet 1940
HSK 8 Kormoran	Schiff 41	Raider G	premier appareillage décembre 1940
HSK 9 Michel	Schiff 28	Raider H	premier appareillage mars 1942
HSK 10 Coronel	Schiff 14	Raider K	premier appareillage janvier 1943
HSK 11 Hansa	Schiff 5	jamais mis en service comme raider de commerce	

Le cargo *Kandelfels* semble bien inoffensif. Il deviendra pourtant un redoutable prédateur sous le nom de HSK 5 Pinguin. (Site subsim.com)

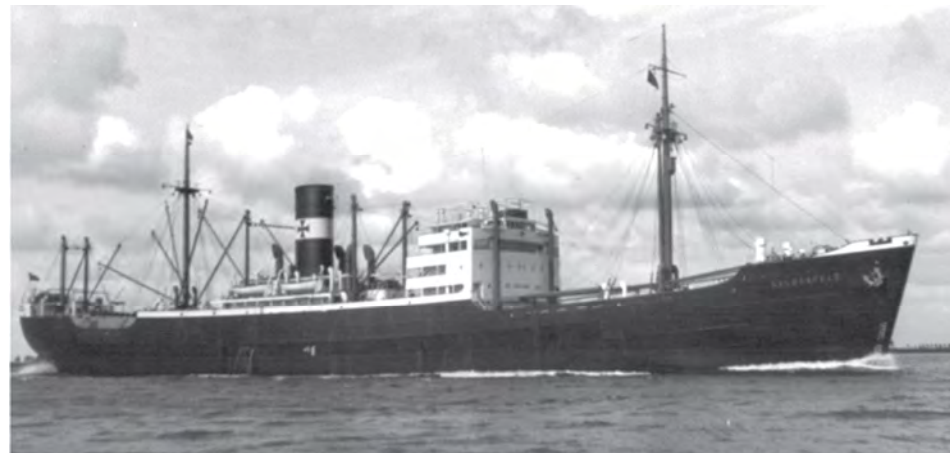
Arraisonnement du *Tiranna*

Le premier raider à envoyer une victime vers la France est l'*Atlantis* un ex-cargo mixte nommé *Goldenfels* (7 862 tjb, 1938) et transformé en croiseur auxiliaire le 19 décembre 1939.

Lancé le 11 décembre 1937 par le chantier F. Schiffbau GmbH à Dantzig, le bateau arraisonné

est mis en service le 10 mars 1938 pour le compte de l'armement norvégien Wilhelm Wilhelmsen à Tønsberg comme cargo mixte sous le nom de *Tiranna* (7 230 tjb). Il effectue un voyage de Melbourne, qu'il quitte le 30 mai sous le commandement du capitaine Edward Hauff Gundersen, à destination de Mombasa (Colonie et protectorat du Kenya) puis vers le Royaume-Uni avec une cargaison de farine,

Autre cargo mixte transformé en croiseur auxiliaire, le *Goldenfels* est commissionné le 19 décembre 1939 sous le nom d'*Atlantis*. (Site shipsnostalgia.com)



L'AVENTURE DU RENÉ-MOREUX, REBAPTISÉ ÎLE BOURBON

Par Dominique CHARVIN



Magazine
« La pêche maritime »
N° 519 - Moreux
René & collectif -1928
(Imprimerie Logier
Frères - Paris)

En 1936, le président de la République, Albert Lebrun, décide de la déchéance de la société « La Langouste française » qui avait été créée en 1928 et dont les campagnes de pêche avaient la fâcheuse habitude de se terminer tragiquement. Dans un même temps et pour que la France occupe à nouveau ce territoire qui lui appartient, il propose de relancer la pêche à la langouste dans les eaux de l'île Saint-Paul dans l'Océan Indien. L'État n'admettant plus que ce petit bout de territoire national reste à l'abandon, accorde un prêt de 1,5 million de francs à celui qui tentera l'aventure. Un homme, Hohn de Boer, se porte candidat. La « Société des pêcheries de l'Océan Indien » est créée. Un chalutier, le *René-Moreux*, est armé à Saint-Malo, il quitte son port d'armement le 25 mai 1938 en direction de l'île Saint-Paul, avec Philippe d'Armancourt à la passerelle. Né à Paris en mars 1890, d'Armancourt est un capitaine très compétent; il connaît bien le sud de l'Océan

Indien pour avoir commandé, de 1930 à 1931, *L'île Saint-Paul*, navire de la société « La Langouste française » affecté à son usine sur l'île du même nom.

Une vingtaine d'hommes forme l'équipage du *René-Moreux*, ainsi qu'une douzaine de spécialistes avec entre autres : un jeune ingénieur turc qui s'inscrit avec empressement pour l'expédition; un jeune médecin marié quelques semaines auparavant, qui débarquera à Madagascar avec quelque amertume; un responsable de la congélation; les mécaniciens Garabed Mouradian, Louis Bellia et Cadiou; le télégraphiste Riou; le bosco Tanguy; le cambusier Beunet; deux jeunes bretons inscrits à l'École de navigation de Saint-Malo, Roparz Broudic et Decaux. Quant au second frigoriste Paul Buisnière, il embarque à Diego-Suarez. Il y a également à bord quelques épouses d'officiers et des enfants, entre autres : l'épouse de l'ingénieur turc et mère d'une fillette, celle-ci reste en nourrice à Saint-Malo; l'épouse du télégraphiste Riou. Pour la pêche à l'île Saint-Paul, il est prévu de recruter des Malgaches et des Créoles réunionnaises, comme cela a été fait précédemment avec « La Langouste française ».

Un homme connaît parfaitement la région de l'île Saint-Paul et toutes les difficultés que peut rencontrer le *René-Moreux* dans une telle expédition, c'est le capitaine Émile Bourge, qui rapatria en 1931 avec *L'Austral*, les pêcheurs de langoustes oubliés depuis 2 ans et demi sur l'île Saint-Paul. Bourge assure néanmoins que la langouste abonde dans les eaux de Saint-Paul et d'Amsterdam, que la pêche et l'exploitation de l'entreprise est possible. Il ne lui appartient pas de décourager les membres pleins d'enthousiasme de l'expédition, tout en remarquant les multiples défauts de leur organisation. Il est même sollicité pour participer à l'expédition, mais il se récusé au dernier moment. Bourge alerte De Boer sur les difficultés que peut rencontrer le *René-Moreux* et son équipage. Le navire consomme beaucoup de charbon pour un aussi long périple et il lui faudrait une huitaine de jours pour se réapprovisionner par le port charbonnier de Durban en Afrique du Sud. Avant d'arriver à l'île Saint-Paul, le bâtiment doit recruter un nouvel équipage et des indigènes pour le travail de la langouste, de ce fait, il doit disposer d'importantes provisions tant pour l'équipage que pour la petite colonie devant séjourner de longs mois à terre.

Sur le point d'appareiller, le départ du *René-Moreux* est ajourné. L'équipage à poste, la chaudière à feux poussés, on tente de faire tourner l'hélice, mais en vain. Un scaphandrier est appelé en hâte, il constate qu'une pièce est brisée; un passage au bassin s'impose provoquant 15 à 20 jours de retard. À l'origine de cette avarie, en venant s'amarrer au quai ouest du bassin Bouvet, le bâtiment a fait une fausse manœuvre dont la conséquence n'est pas apparue immédiatement. Ce contretemps est accepté avec philosophie par l'équipage, mais ce délai imposé grève l'expédition de nouveaux et importants frais.

Le 25 mai, le bâtiment est enfin prêt, la matinée se passe à charbonner, en début d'après-midi il y a foule



Le chalutier René-Moreux à la mer (1928)
(DR)

sur les quais de Saint-Malo pour assister au départ du *René-Moreux*. Dans l'espoir de récupérer un peu de liquidité, le bâtiment se rend à Boulogne pour embarquer un fret de ciment, puis poursuit sa route. Le chalutier se révèle vite être une vieille carcasse ne dépassant pas les 6 nd à cause d'une hélice au pas trop faible, alors qu'auparavant le bâtiment filait les 12 nœuds; et en plus engluissant près de 15 t de charbon par jour!

Au large des côtes portugaises, il ne reste que 10 t de charbon dans les soutes. En escale à Tanger, le port ne peut lui délivrer que 3 t qui suffisent pour atteindre Gibraltar, où le bâtiment accoste le 11 juin. Dès le lendemain, le charbonnage commence et 45 t sont embarquées.

Le *René-Moreux* arrive enfin à Alger pour 8 jours d'escale forcée, les machines doivent être stoppées, on doit faire appel à un scaphandrier pour déboucher une crépine, la cuisinière ne fonctionne plus et la consommation de charbon est toujours aussi élevée. De Boer, dans tous ses états, s'empare à la moindre occasion. Au sein de l'équipage, la mésentente est à son comble, les empoignades sont quotidiennes même dans la salle des machines.

À Djibouti, le second mécanicien Cadiou décide de quitter le bord, il prévient le capitaine D'Armancourt « Les chaudières sont en mauvais état, elles risquent de sauter! ». Le télégraphiste Riou débarque également avec sa famille.

Après une pénible traversée, avec de multiples péripéties, plusieurs escales plus ou moins longues pour ravitailler en charbon et en vivres, ainsi que le débarquement de plusieurs membres de l'équipage, le *René-Moreux* arrive enfin à La Réunion le 12 septembre 1938, soit presque 4 mois après son départ de Saint-Malo. À l'exception de Roparz Broudic, un élève du cours d'hydrographie de Saint-Malo, tous les hommes qui embarquèrent au départ de France, ne souhaitent pas poursuivre l'aventure et demandent le paiement de leur solde. Broudic est promu second capitaine, il n'a que 18 ans!

Le capitaine tente de recruter un nouvel équipage de Réunionnais pour les postes techniques, ainsi que des Malgaches. Le navire est désarmé dans l'attente que les 2 sociétés, la « Société des pêcheries de l'Océan Indien » et la « Société réunionnaise des pêcheries de Saint-Paul et Amsterdam » se mettent d'accord, ainsi que le temps de régler les problèmes techniques, administratifs et financiers.

L'avis colonial
Bougainville (longueur
103,7 m, déplacement
1 970 t), mis en service
en février 1933, coulé
le 9 novembre 1940
(DR)



Lavoisier, Riviera Prima, Viking Princess



Par Alain Spohr

Au début des années 60, un paquebot de ligne français devient navire de croisières pour les Caraïbes.

Le Riviera Prima, sur une carte postale envoyée de Curaçao début 1964. (DR)

Les paquebots *Riviera Prima*, puis *Viking Princess*, navires convertis pour les croisières aux Caraïbes

À partir de la fin des années 1950, de nombreux paquebots, souvent relativement neufs, sont désarmés, de plus en plus de passagers préférant voyager en avion. Au même moment, le marché de la croisière se développe rapidement, de nombreux touristes, notamment américains, choisissant ce mode de vacances. On voit donc des investisseurs financiers ou des armateurs acheter des paquebots désarmés

et les transformer en navires de croisière, puis les confier à des agents commerciaux locaux qui s'occupent de l'activité commerciale et opérationnelle.

On verra ainsi le *Lavoisier*, deuxième des huit paquebots de la série des « Savants », transformé pour devenir d'abord italien, nommé *Riviera Prima*, puis norvégien, nommé *Viking Princess*, avec à chaque fois des agents commerciaux basés aux USA. Ces transformations et dispositions sont représentatives de nombreuses situations similaires au cours des années 60.



18,000 TONS
100% AIR CONDITIONED
ALL STATEROOMS WITH PRIVATE BATH

M/S RIVIERA

NEWEST ITALIAN LUXURY CRUISE SHIP



Riviera Prima : Le plan des aménagements. On peut identifier les dispositions d'origine du *Lavoisier*, ainsi que les nouveaux aménagements. (Document Caribbean Cruise Lines — Collection As)

Le *Lavoisier* devient *Riviera Prima*.

Le *Lavoisier* a été désarmé en 1957, après seulement 7 années de service sur la ligne de l'Amérique du Sud, puis mis en gardiennage dans le port du Havre. Il y passera quelques années en attente d'une nouvelle utilisation. Il est dit aussi que les autorités françaises du moment étaient peu favorables à la revente à l'étranger de navires marchands français quasi neufs. Finalement, en 1961, le *Lavoisier* a été vendu à la société italienne Commerciale Marittima Petroli, qui le fait transformer en navire de croisière. En novembre 1962, il sera positionné sur le marché des Caraïbes, opérant au départ de la côte Est des États-Unis, depuis New York ou Fort Lauderdale.

Il porte alors le nom de *Riviera Prima*, souvent raccourci en *Riviera*. L'agent commercial basé aux USA est la société Caribbean Cruise Lines. Le navire sera présenté comme le plus récent navire de croisière de luxe italien. Du personnel italien est responsable du service restauration, les heureux passagers pouvant se régaler d'authentique cuisine italienne à bord de ce beau bateau, tout en profitant de leur croisière aux Caraïbes.

En analysant les plans des ponts du nouveau navire, on reconnaît l'agencement de base du *Lavoisier*, surtout sur le pont Belvédère, et à l'avant des ponts Lido et San Remo. On identifie aussi les nombreux changements qui ont été faits pour adapter le navire à sa nouvelle mission et aux attentes d'une nouvelle clientèle américaine ayant d'autres priorités que les Sud-Américains des années 50.

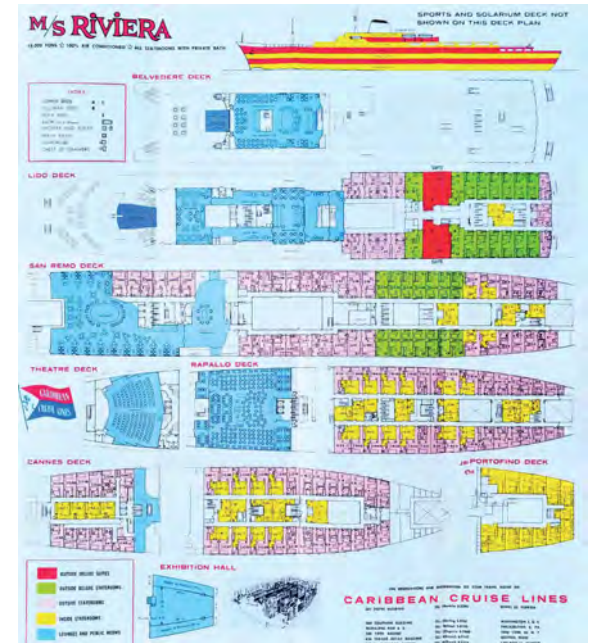
Tous les volumes disponibles dans la coque et les superstructures sont utilisés pour créer de nouveaux espaces pour les passagers, et pour augmenter le nombre de cabines. Le navire est maintenant à classe unique, toutes les cabines sont équipées d'installations sanitaires privées, et tous les espaces passagers bénéficient de l'air conditionné.

- Les espaces passagers sont distribués sur 6 ponts, contre 4 ponts dans la configuration initiale du *Lavoisier*. Les ponts portent des noms évocateurs de vacances et de villégiature : Belvédère, Lido, San Remo, Rapallo, Cannes, Portofino.

- Les espaces publics ont été largement redéveloppés. Avec de nouveaux lounges et une grande salle à manger, des bars et night-clubs. Et aussi une grande salle de spectacle permettant de produire les fameux Broadway Shows tant appréciés du public américain.

- Les ponts extérieurs ont été dégagés au maximum, en éliminant les mâts de charge, les appareils de levage, les roufs et les ventilateurs désormais inutiles. Les passagers ont à leur disposition deux ponts Lido avec deux piscines, des espaces de repos et solarium, plus un pont pour les sports et de larges promenades découvertes. Quel plaisir de se distraire et de se prélasser au grand air entre amis

Riviera Prima : Riviera Prima La modernité des lignes du navire reconstruit est bien mise en valeur. CCL disparaîtra avant de réaliser ce programme de croisières. (Document Caribbean Cruise Lines — Collection As)



en attendant la prochaine visite à terre ou le prochain repas!

- La drome d'embarcations est augmentée, adaptée au nombre de passagers plus élevé. Les événements en 1966 montreront que c'était une sage précaution!

- On donnera aussi au navire une ligne plus moderne. Un mât radar profilé est installé sur le

Announcing the 1964
"SUMMER CRUISE PROGRAM"
of the
NEWEST ITALIAN LUXURY CRUISE LINER

M/S Riviera



18,000 Tons • 100% Air Conditioned • 83 foot beams • 536 foot long • Every room with Private Bath

8 Luxury Cruises Sailing from New York
6 to 14 Days • From \$170 up

Cruising Various To

★ BERMUDA	★ FORT DE FRANCE	★ ST. CROIX
★ SAN JUAN	★ GRENADA	★ ST. PIERRE
★ ST. THOMAS	★ ST. MAARTEN	★ BARBADOS
		★ NASSAU

PLUS a 17-Day Cruise to Europe Sailing from New York September 8, 1964 calling at

★ MIAMI ★ BERMUDA ★ MADEIRA ★ TANGIERS ★ GIBRALTAR
(ARRIVING IN GENOA, ITALY SEPTEMBER 25)

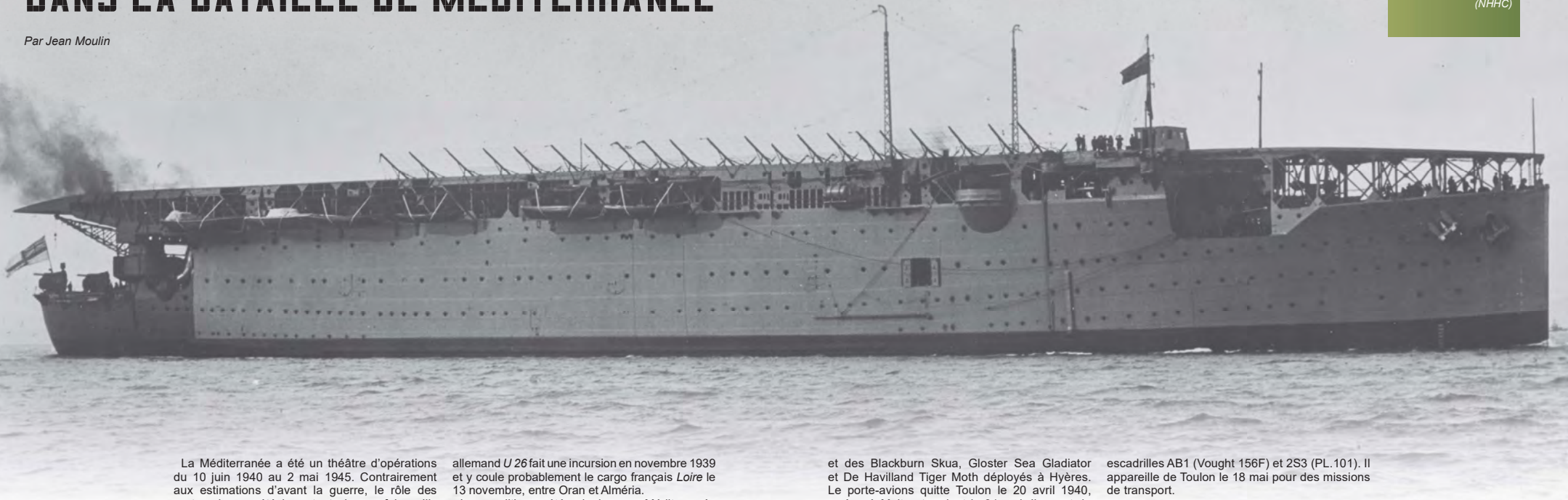
sailing under the cruise management of

Caribbean Cruise Lines

LES PORTE-AVIONS DANS LA BATAILLE DE MÉDITERRANÉE

Par Jean Moulin

Le porte-avions Argus avant la guerre. Premier porte-avions à pont d'envol continu, il est en service de septembre 1918 à août 1944. (NHHC)



La Méditerranée a été un théâtre d'opérations du 10 juin 1940 au 2 mai 1945. Contrairement aux estimations d'avant la guerre, le rôle des porte-avions a été important chaque fois qu'ils ont été engagés.

L'Italie ayant déclaré sa neutralité dès le début de la guerre, la Méditerranée reste une zone sans combat. Les Marines alliées (Grande-Bretagne et France) contrôlent la navigation. Le sous-marin

allemand *U 26* fait une incursion en novembre 1939 et y coule probablement le cargo français *Loire* le 13 novembre, entre Oran et Almería.

Les conditions météorologiques en Méditerranée sont mises à profit pour l'entraînement de pilotes de porte-avions (deck landing training, DLT). L'*Argus* britannique arrive à Toulon le 21 novembre 1939 et opère ainsi avec des Fairey Swordfish des squadrons 770 puis 767

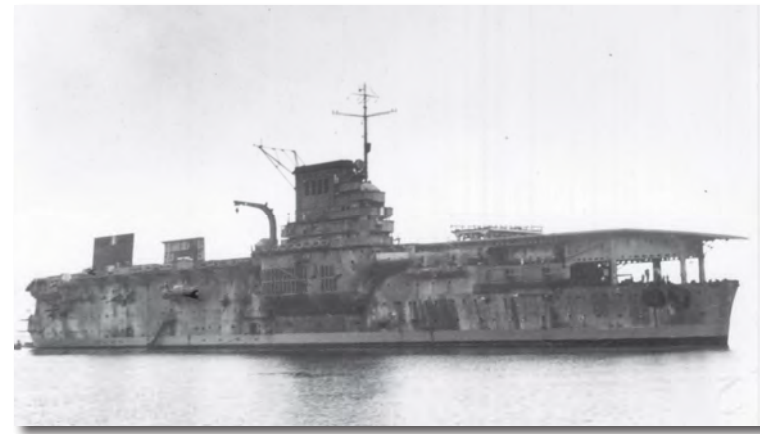
et des Blackburn Skua, Gloster Sea Gladiator et De Havilland Tiger Moth déployés à Hyères. Le porte-avions quitte Toulon le 20 avril 1940, carène à Malte et revient le 31 mai. Il repart de Toulon le 4 juin, débarque les Swordfish à Hyères le matin du 5 et gagne Gibraltar.

L'unique porte-avions français, le *Béarn*, arrive à Toulon le 18 avril 1940. Il assure des entraînements à l'appontage des pilotes des

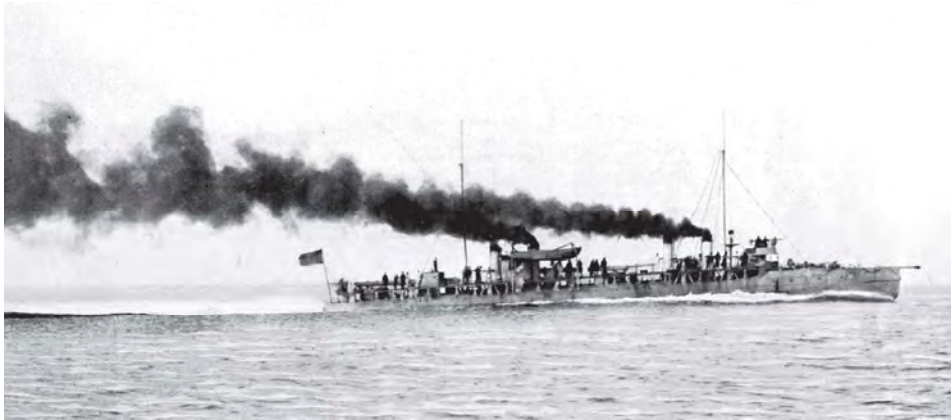
escadrilles AB1 (Vought 156F) et 2S3 (PL.101). Il appareille de Toulon le 18 mai pour des missions de transport.

Le porte-avions britannique *Glorious* est en Méditerranée depuis juillet 1930, à l'exception des grands carénages en Grande-Bretagne. Il est basé à Alexandrie depuis avril 1939 avec les Swordfish I des squadrons 826, 825 et 812

Deux chasseurs biplaces et bombardiers en piqué embarqués britannique Blackburn Skua II C du squadron 803 en mai 1939. (baesystem)



Le porte-avions français Béarn qui est en Méditerranée entre le 16 avril et le 20 mai 1940 pour des entraînements. (ECPAD)



UNE CATASTROPHE MARITIME OUBLIÉE : LE DRAME DE LA FRAMÉE

Par Philippe Caresse

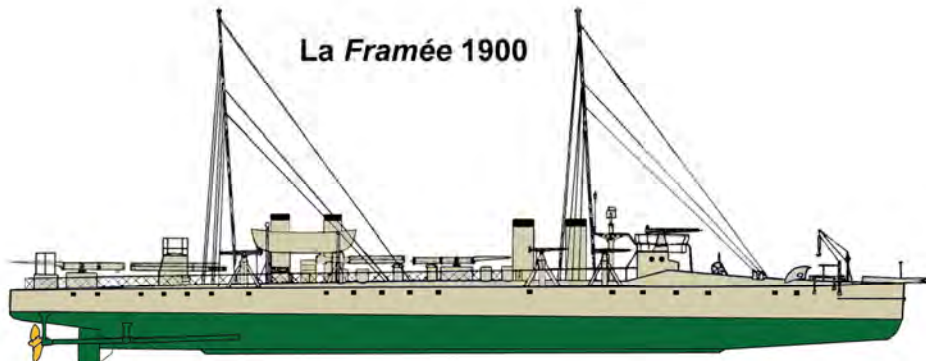
La Framée, durant ses essais de vitesse. (DR)

Les premiers contre-torpilleurs français dits de 300 tonnes ont été conçus et dessinés par Jacques Augustin Normand dont le chantier se situait au Havre. Ce projet avait été examiné au Conseil des Travaux durant la séance du 14 avril 1896. Il s'agissait alors de réaliser un petit bâtiment pouvant servir, suivant le cas, de torpilleur d'escadre ou d'avisotorpilleur. Pour la première fois, ces navires devaient avoir une autonomie suffisante pour escorter les cuirassés, mais également posséder une artillerie assez puissante pour combattre leurs similaires étrangers. Une nette amélioration avait été apportée à l'aménagement des machines avec des moteurs à triple expansion placés entre les deux groupes de chaudières et des soutes à charbon transversales ainsi que longitudinales. De ce fait, les 300 tonnes avaient une assiette constante, quel que soit leur chargement de combustible. La vitesse prévue

était de 25 à 26 nœuds pour une puissance de 4800 CV. L'armement allait devenir classique concernant ces navires avec une pièce de 65 mm en chasse, six de 47 mm et deux tubes lance-torpilles de 381 mm avec deux torpilles de réserve.

Vu la courte carrière de la *Framée*, il n'est pas possible de consulter un extrait des appréciations générales motivées, mais nous savons que ses semblables, le *Yatagan* et l'*Épée* étaient jugés comme d'excellents petits bâtiments et très marins.

La *Framée* (framea) était la lance traditionnelle utilisée au Haut Moyen Âge par les guerriers francs. Plutôt légère, elle était munie d'une pointe en fer servant en tant qu'arme de jet ou d'estoc. Comme nous le savons, la *Framée* était également un contre-torpilleur qui défraya la chronique en août 1900 par son destin tragique et l'héroïsme de son commandant.



LES QUATRE CHEMINÉES

Le contre-torpilleur *Framée* M 4 a été construit aux chantiers de La Loire à Nantes sur les plans des établissements Jacques-Augustin Normand. Ce bâtiment faisait partie d'une série de quatre contre-torpilleurs baptisés M 5 *Yatagan* construit au même chantier que le précédent, M 6 *Pique* et M 7 *Épée* construits tous les deux aux Forges et Chantiers de la Méditerranée à Gravelle. Cette série a été mise sur cale à partir de 1897. Ils succédaient ainsi aux quatre « Durandal » qui avaient été une franche réussite tant par leurs qualités nautiques que militaires.

DIMENSIONS & DÉPLACEMENT

Longueur hors tout	: 58,20 m
Longueur entre perpendiculaires	: 56,62 m
Largeur à la flottaison	: 5,86 m
Tirant d'eau à pleine charge	
avec crosse AR	: 3,02 m
Déplacement standard	: 319,10 t
Déplacement pleine charge	: 347,82 t

La coque est équipée de neuf cloisons étanches. Nous trouvons, de l'avant vers l'arrière : un compartiment vide, dit de choc ou coqueron. Un poste d'équipage, séparé en deux compartiments. Sous le plancher étanche se trouvent le magasin, les soutes à munitions, la soute à vivres et les chaînes. La chaufferie avant est séparée du poste d'équipage par une soute à charbon. En continuant vers la poupe, nous trouvons les deux chambres des machines, puis la chaufferie arrière, suivie d'une autre soute à charbon. Viennent ensuite le logement de trois officiers, plus celui du commandant. Pour finir, nous découvrons le poste des maîtres et la cambuse arrière.

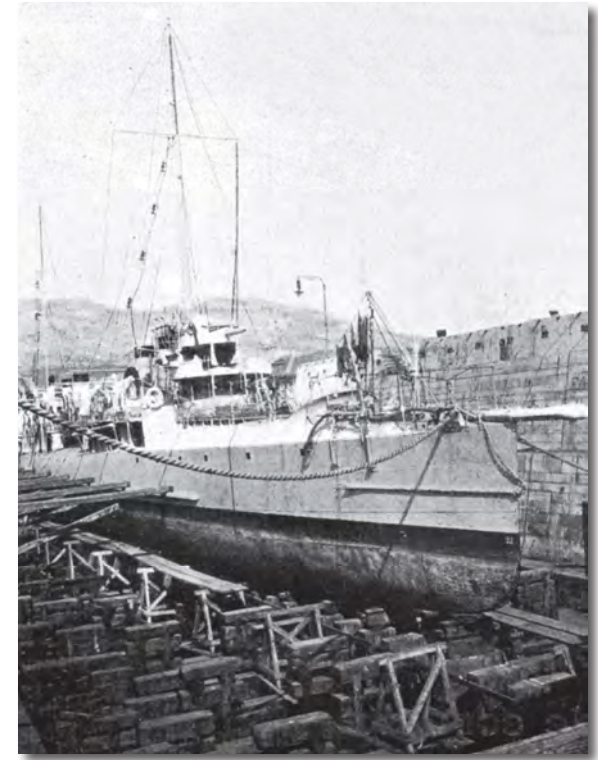
L'ARMEMENT

Le canon de 65 mm, modèle 1891, est installé sur une petite plate-forme circulaire, située au-dessus de l'abri de navigation. 375 obus sont en soute. Le projectile de 65 mm a un poids de 4 kg. La vitesse d'alimentation théorique, pour le tir accéléré, est de 8 coups/minute et pour le tir méthodique de 5 coups/minute. La portée est de 9000 mètres au maximum. L'angle de pointage varie de +20° à -10°. La hauteur de commandement est de 5,33 mètres.

ARMEMENT

1 canon de 65 mm de 50 cal
6 canons de 47 mm de 40 cal
2 TLT de 381 mm

Les six canons de 47 mm modèle 1885 sont répartis de la façon suivante : les quatre premiers se trouvent entre la passerelle et la deuxième cheminée. Les deux derniers, à l'aplomb du grand mât. Il y a trois affûts de chaque bord. Le 47 mm



La Pique, au Bassin. Ce document nous permet d'apprécier la forme générale de la coque d'un 300 tonnes. (DR)

peut tirer un obus de 1,49 kg à 4000 mètres. La vitesse d'alimentation théorique pour le tir accéléré est de 15 coups par minute et pour le tir méthodique de 7 coups par minute. Il y a 2850 obus de 47 mm dans les soutes. Cet armement est monté sans masque, sur affût à berceau et pivot central.

Les deux tubes lance-torpilles simples à cuillère de 381 mm sont placés pour le premier entre les deux groupes de cheminées et pour le second, à l'extrême arrière. Ils sont orientables, en chasse, respectivement à 40° et 55°. Deux torpilles de réserve sont stockées dans des valises. Ces dernières ne sont pas opérationnelles immédiatement, car il faut trois heures pour les alimenter en air comprimé. La torpille de 381 mm, modèle 1887, a une longueur de 5,62 mètres, un poids de charge de combat de 42 kg et un poids total de 1688 kg.

LE SERVICE MACHINE

Ici se trouve la grande différence entre les « Durandal » et les « Framée », car ces derniers possèdent quatre cheminées. L'appareil évaporatoire se compose de quatre chaudières au lieu de deux. La raison de cette nouvelle disposition est à imputer à la longueur des grilles qui passent de 2,50 mètres pour les premières à 1,71 mètre pour les secondes. Ainsi, il est plus facile aux chauffeurs de répartir correctement la couche de charbon et les variations de vitesse sont