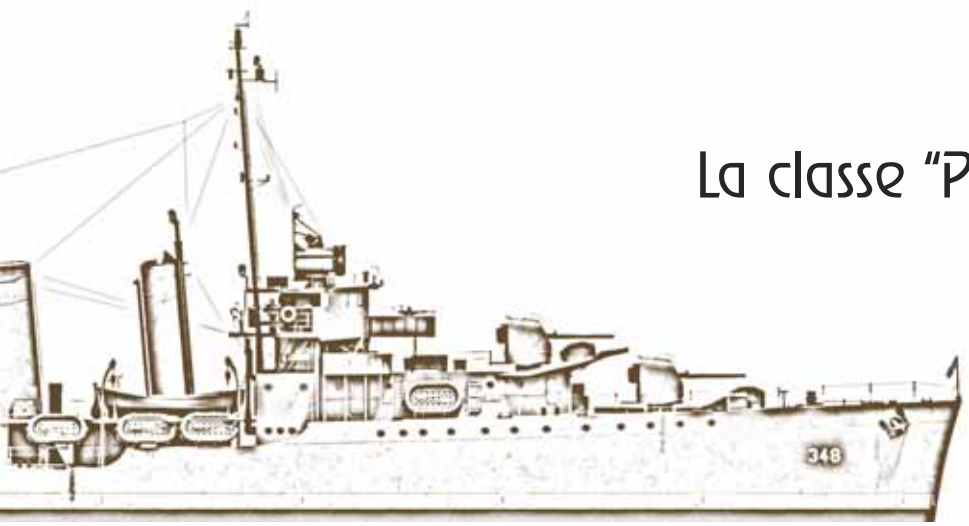
348
348
348

348

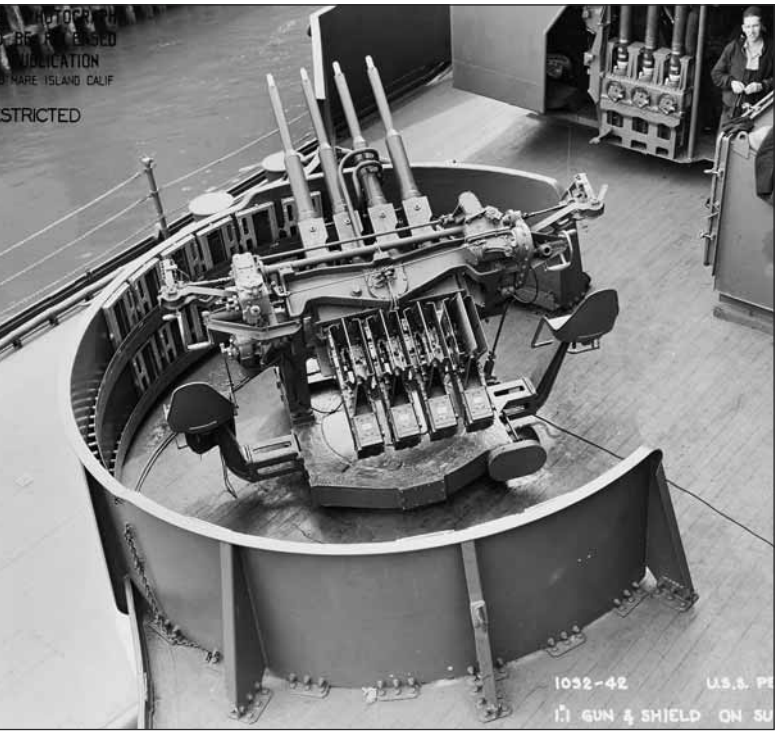


La classe "Porter"

La classe "Porter"

Comme on l'a vu précédemment, la traité naval de Londres de 1930 définit deux classes de destroyers que l'on peut distinguer par leur tonnage. Si les "Farragut" perpétuent le rôle offensif dont l'arme principale reste la torpille, il manque toujours un bâtiment capable de coordonner les actions des précédents, voire de renseigner le gros de la flotte sur les forces adverses. Le type souhaité par les marins américains se rapproche des *Flotilla Leaders* de la Royal Navy qui embarquent un officier supérieur, son état-major, restent capables de manœuvrer avec le reste de la formation, puis de la positionner dans la meilleure situation tactique possible.

Il faut donc un bâtiment aux emménagements agrandis, mieux équipé en moyens de communication, et dont l'armement ne repose plus uniquement sur la torpille. Si l'augmentation du tonnage soulève peu d'objections, la composition de l'artillerie fait l'objet de débats passionnés. Les stratèges pensent que le *destroyer leader* aura à dégager la voie aux destroyers classiques, pour leur donner la possibilité de se placer en position de lancement des engins. Une artillerie renforcée est donc nécessaire, plusieurs combinaisons sont étudiées pour retenir finalement une disposition à quatre tourelles doubles équipées du nouveau canon de 5 in/38, ce qui constitue une amélioration notable par rapport aux "Farragut". La défense contre avions gagne en puissance avec deux ensembles quadruples de 1.1 in situés immédiatement derrière les deux groupes de tourelles.



Propulsion

Si la conception de la propulsion reste identique à celle des "Farragut", le gain de place permet d'installer une machine plus importante, avec une puissance passant de 42 600 ch à près de 50 000 ch. Cette augmentation, couplée à une forme de carène allongée favorisant la pénétration dans l'eau, fait gagner un modeste demi-nœud, la vitesse maximale passant à 37,2 nd pour l'*USS Porter* aux essais.

Tout comme leurs prédécesseurs, ils sont équipés d'économiseurs, et le volume accru des soutes à combustible leur donne une autonomie améliorée de 500 MN.

Pour pallier à un certain manque de stabilité, il est prévu dès l'origine de pouvoir ballaster certains réservoirs à l'eau de mer. Il est fait en outre un plus grand usage de la soudure pour l'assemblage de la coque, et un blindage léger donne une protection limitée au-dessus des locaux machine.

Construction

C'est le projet du bureau d'études de New Shipbuilding Corporation qui est choisi pour cette nouvelle classe de destroyers. Les quatre premiers sont financés au titre de l'année fiscale 1934, mais l'arrivée du Président Roosevelt au pouvoir en pleine crise économique change radicalement la donne. Soucieux de relancer l'industrie pour résorber le chômage massif qui règne à cette époque, il ordonne le déblocage de budgets qui permettent la mise sur cale de plusieurs navires, dont quatre "Porter" supplémentaires et seize autres destroyers qui formeront la classe "Mahan".

Deux chantiers navals sont retenus pour la construction de ces nouvelles unités :

- *USS Porter DD-356, USS Selfridge DD-357, USS McDougal DD-358, USS Winslow DD-359*, chantier New York Shipbuilding, New Jersey ;
- *USS Phelps DD-360, USS Clark DD-361, USS Moffett DD-362, USS Balch DD-363*, chantier Fore River Shipbuilding, Quincy, Massachusetts.

Tous sont mis sur cale entre fin décembre 1933 et mi-1934, pour des mises en service s'échelonnant entre février 1936 et le même mois de l'année suivante. À noter que les chantiers Fore River mettront globalement une année de moins que leur concurrent pour assembler les coques.

Avec leurs tourelles doubles et le mât tripode installé à l'origine (il sera supprimé par la suite pour gagner du poids dans les hauts), les "Porter" avaient une silhouette élégante comparable à celle d'un croiseur léger.

Le canon quadruple de 1.1 in à bord du cuirassé *USS Pennsylvania BB-38* le 26 février 1942. Jamais vraiment au point, il sera vite remplacé par le Bofors de 40 mm, bien plus fiable.

La guerre n'est plus loin quand l'*USS Drayton* est survolé par un avion SNJ de la *Navy*. Son camouflage gris clair du temps de paix est passé à un gris bleu foncé qui lui vaudra le surnom de "Scarabée Bleu".

En fin mars 1942, l'*USS Reid* est toujours équipé de ses mitrailleuses de 12,7 mm qui n'ont été que de peu d'utilité lors du raid japonais sur Pearl Harbor.

Deux vues de l'USS *Craven* prises à l'arsenal de Mare Island le 10 mai 1942. Les deux ensembles de tubes lance-torpilles quadruples sont bien visibles, et les canons de 20 mm Oerlikon ont déjà remplacé les mitrailleuses de 12,7 mm. Petit détail à noter au niveau de la cheminée en la personne du *5 in practice loader*, qui sert à l'entraînement des canonniers des pièces de 127 mm. On aperçoit le croiseur *USS Raleigh* en arrière-plan.

Carrière opérationnelle

Les premiers mois de service des "Bagley" sont classiquement dévolus aux entraînements, mise en condition et exercices en Atlantique, mer des Caraïbes et Pacifique en fonction de leur chantier de construction.

Le seul événement sortant un peu de l'ordinaire, est la rencontre hors du temps quand deux générations de navires s'abordent accidentellement. Lors de la tempête qui sévit le 21 septembre 1938 sur les côtes de Nouvelle Angleterre, la frégate *USS Constitution* rompt ses amarres et emboutit l'*USS Ralph Talbot* sans grands dommages pour les deux protagonistes.

Le futur amiral et chef d'état-major de l'U.S. Navy, Arleigh Burke, prend son premier commandement à la mer sur l'*USS Mugford* en juin 1939.

Les huit destroyers sont ensuite regroupés à Pearl Harbor au sein du *Destroyer Flotilla 2* avec pour chef de division le croiseur léger *USS Detroit CL-8*. C'est dans cette organisation qu'ils sont surpris par l'attaque japonaise du 7 décembre 1941.

Pearl Harbor

Les *USS Henley*, *Patterson* et *Ralph Talbot* sont amarrés ensemble dans l'East Loch quand surviennent les premiers assaillants. De façon un peu surprenante, l'*USS Henley* est déjà sur le pied de guerre, un marin un brin inexpérimenté ayant sonné auparavant "aux postes de combat" au lieu d'un simple rassemblement. L'équipage est donc prêt à intervenir, et tire probablement les premiers coups de feu contre avion lors de l'attaque de Pearl Harbor. Une bombe explose sans gravité à proximité, puis le navire s'éloigne pour donner la chasse à un sous-marin nain signalé un peu plus loin. Le grenadage ne donne rien, et le destroyer s'éloigne finalement pour patrouiller à l'extérieur de la rade, crédité d'un bombardier en piqué abattu.

Les *USS Patterson* et *Ralph Talbot* réussissent à quitter leur mouillage sans trop d'encombre, et gagnent le large à la recherche de la flotte ennemie, sans résultat bien entendu. L'*USS Blue* qui était ancré à proximité suit le même chemin, avec uniquement quatre enseignes de vaisseau à bord, le reste des officiers étant resté à terre.

En compagnie de l'*USS Mugford*, le *Jarvis* est provisoirement immobilisé pour des réparations mineures au poste B6. Dès le début de l'agression, ils quittent au plus vite leurs emplacements tout en tirant contre les appareils nippons. Ils sont crédités de pas moins de sept victoires à eux deux, chiffre probablement très exagéré dans la confusion du moment.

Premier navire commandé par le futur amiral Arleigh Burke, l'*USS Mugford* trace sa route à travers une mer un peu formée le 30 juin 1939.

Dès fin février 1942, les mitrailleuses de 12,7 mm inefficaces contre l'aviation, sont remplacées sur l'*USS Henley* par des canons de 20 mm beaucoup plus performants. On les voit toujours bâchés sur cette vue du navire sortant de l'arsenal de Mare Island.

L'Atlantique jusqu'en juin 1942 pour les *USS Lang*, *USS Stack*, *USS Sterett* et *USS Wilson*

De la déclaration de guerre et jusqu'en juillet 1942, les *USS Lang*, *USS Stack*, *USS Sterett* et *USS Wilson* opèrent en Atlantique où le plus clair de leur activité consiste en escortes de convois à destination de la Grande-Bretagne.

L'*USS Lang* procède au sauvetage de trente-quatre marins du *SS Empire Wildebeeste*, puis participe avec le porte-avions *USS Wasp* à deux missions de ravitaillement vers Malte en avril-mai 1942. Il passe ensuite en juillet vers le théâtre d'opérations du Pacifique.

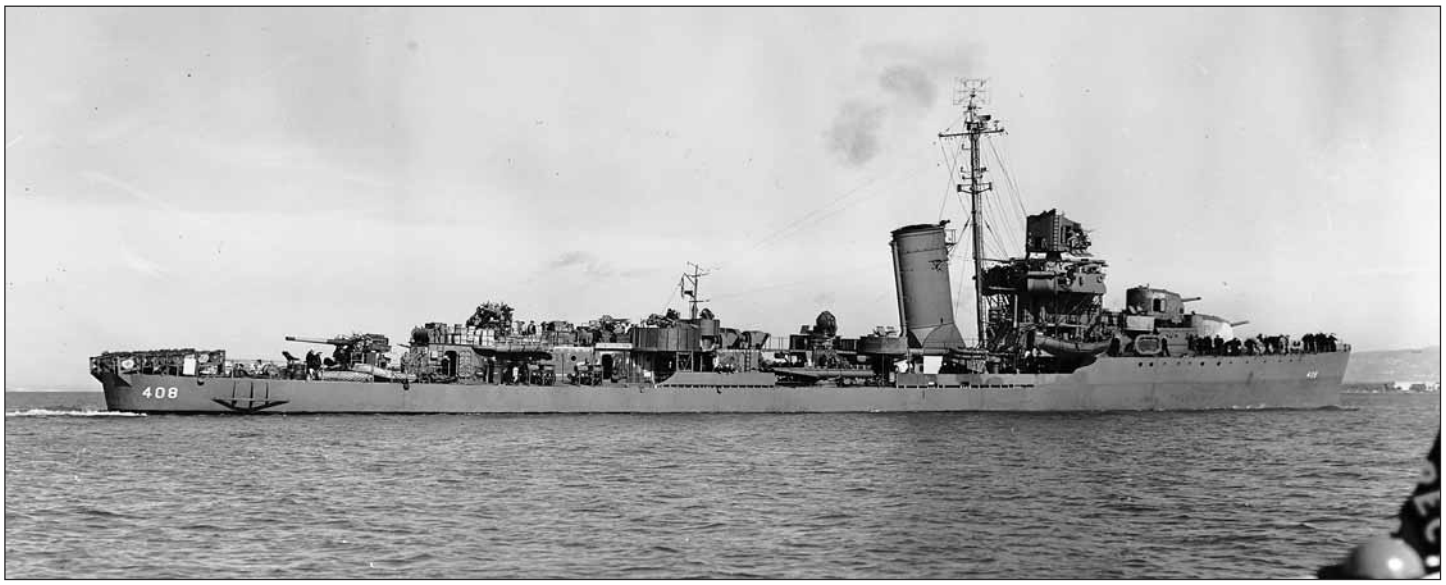
À la mi-janvier 1942, l'*USS Stack* traverse l'océan en compagnie du premier corps expéditionnaire américain à destination de l'Irlande. Après le torpillage de l'*USCGC Alexander Hamilton*, il participe à la chasse au sous-marin responsable du naufrage qu'il finit par débusquer dans la nuit du 29 janvier. Après plusieurs passes de grenadage, l'*U-132* est endommagé et doit rentrer en France pour réparations. Le 17 mars, l'*USS Stack* entre en collision avec le porte-avions *USS Wasp* avec pour résultat la salle de chauffe n° 1 noyée, imposant un passage au bassin à Philadelphie jusqu'en mai suivant. Son transfert vers le Pacifique est effectif à compter de la mi-juin 1942.

Scénario un peu identique pour l'*USS Sterett*. Après plusieurs semaines passées à patrouiller le long de la côte est des USA, il fait une première rotation vers l'Islande fin janvier 1942, puis accompagne le paquebot *RMS Queen Mary* du large jusqu'à son entrée dans le port de Boston. Il opère quelque temps avec la Home Fleet à Scapa Flow, et fait partie de la seconde mission de ravitaillement vers Malte entre les 29 avril et 15 mai 1942 en compagnie du porte-avions *USS Wasp* (opération Bowery). Son retour vers les USA est programmé juste après, et le transfert dans la zone Pacifique décidée début juin 1942.

Après une année passée à Hawaï, l'*USS Wilson* change radicalement de climat pour naviguer dans les eaux froides de l'Atlantique entre juin 1941 et juillet 1942. Il fait partie des escorteurs chargés de la protection des grandes unités de l'U.S. Navy, rejoint l'Islande entre mai et juin 1942, puis retourne aux États-Unis en compagnie de l'*USS Wasp* pour gagner le Pacifique. Tous deux y arrivent en juillet, le répit sera de courte durée pour le porte-avions qui sera coulé moins de deux mois plus tard par le sous-marin *I-19*.

Surpris en pleine mer par un appareil de l'*USS Wasp* le 26 mai 1942, l'*USS Sterett* quitte Scapa Flow pour rejoindre Norfolk en Virginie.

C'est en décembre 1942 que l'*USS Wilson* a été pris en photo au large de l'arsenal de Mare Island.



Conception

Après plusieurs approches pour définir l'architecture générale du navire, c'est le bureau d'études Gibbs and Cox qui est chargé de dessiner les plans définitifs des Sims en suivant les recommandations du *General Board*. Le tonnage passe à 1570 t par allongement du flotteur de 2,40 m, avec cinq canons de 5 in/38 et douze tubes lance-torpilles (3 x IV), un dans l'axe central, les deux autres sur chaque bord de la coque, ce qui offre la possibilité d'un lancement de huit engins de chaque bord.

Il est très vite évident que les destroyers sont trop chargés dans les hauts, avec un risque de chavirage important, la décision est alors prise de supprimer la pièce n° 3 et un des ensembles quadruples TLT de 533 mm. On revient donc à une disposition dans l'axe des tubes lance-torpilles.

La principale innovation dans le domaine est la mise en service du directeur de tir Mk 37 pour les 5 in/38, modèle qui sera l'équipement standard pour ce type de canon pendant toute la Deuxième Guerre mondiale.

Une fois de plus, la défense contre avions est limitée lors de la mise en service des "Sims". Quatre mitrailleuses de 12,7 mm (puis 8 en 1941) pouvaient sembler suffisantes lors du lancement des bâtiments, l'expérience conduit à les remplacer très vite par de plus efficaces canons Bofors de 40 mm et Oerlikon de 20 mm.

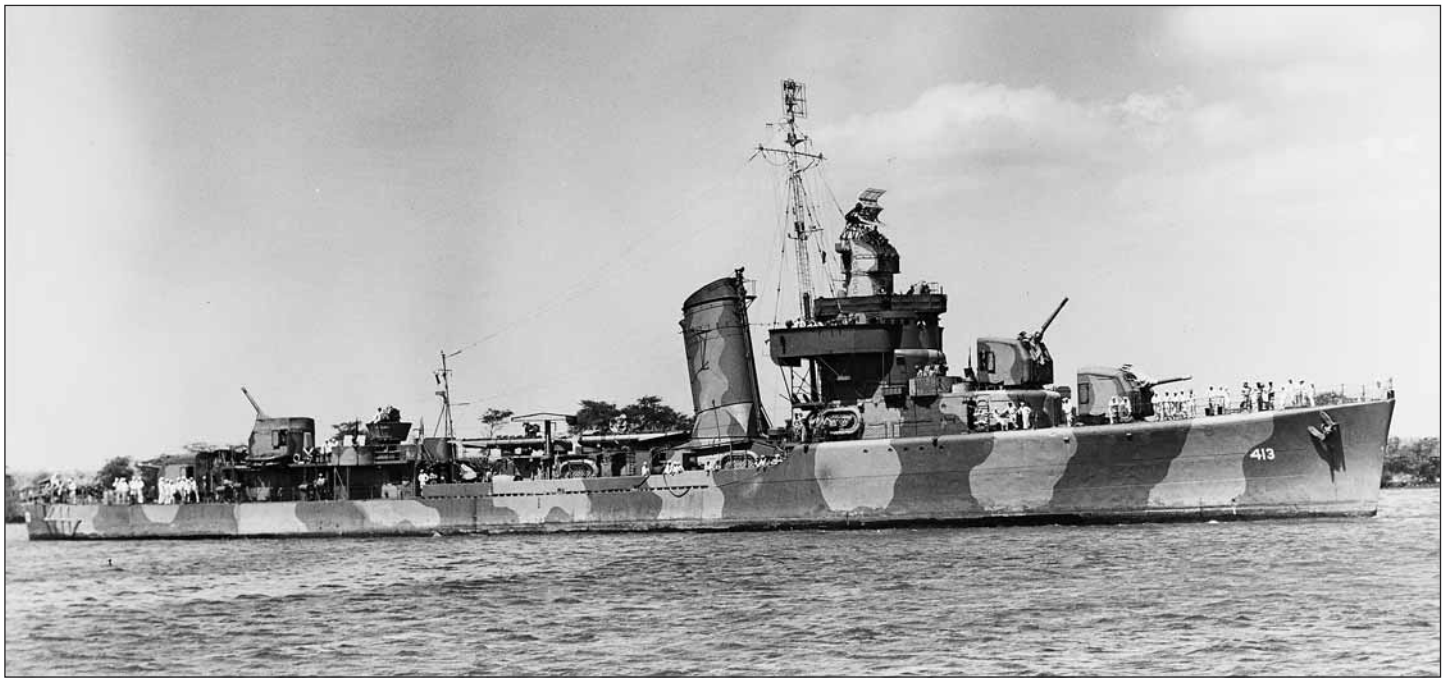
Avec la furie des attaques kamikaze de fin 1944, l'armement sera notoirement renforcé sur les *USS Morris*, *USS Mustin* et *USS Russell* avec le débarquement de tous les tubes lance-torpilles et leur remplacement par pas moins de quatre affûts Bofors doubles de 40 mm, portant le total à huit.

Il est demandé une vitesse maximale de 35 nd, un rayon d'action de 6500 MN minimum à 12 nd, et une réorganisation de la salle des machines. Celles-ci restent du même type que pour les "Benham", avec deux salles de chauffe regroupées à l'avant, suivies par deux salles des machines en arrière.

Le dessin de la passerelle voit ses lignes arrondies pour offrir une moindre résistance aux vents violents si fréquents en mer.

Dans un souci de réduire les risques d'une perte totale de puissance, en cas de coup direct sur un des ensembles, toutes les classes ultérieures des destroyers verront la disposition chaufferies/machines alterner, offrant la possibilité de conserver au moins une chaudière/machine en fonctionnement.

Deux photos d'arsenal de l'*USS Hugues* montrant, en page précédente le directeur de tir Mk 37, matériel performant adopté par l'U.S. Navy pendant tout le conflit, et ci-dessous la disposition dans l'axe des tubes lance-torpilles.



L'*USS Mustin* quelques jours après la bataille de Midway à laquelle il ne participe pas vraiment. Son rôle se borne en effet à rechercher d'éventuels survivants japonais deux jours après l'affrontement entre flottes japonaises et américaines.

L'*USS Wasp* est touché à mort, et le cuirassé *USS North Carolina* endommagé doit faire route vers la Nouvelle-Calédonie pour des réparations d'urgence. Dans un premier temps, les avaries constatées sur l'*USS O'Brien* semblent gérables par le Commandant, aussi décide-il de se diriger vers Nouméa dans un premier temps, puis vers San Francisco pour un passage en cale sèche.

La structure du navire a pourtant été gravement endommagée. Après quelques jours de navigation, la brèche au niveau de la proue laisse entrer de plus en plus de paquets de mer, il devient alors impératif d'alléger le destroyer pour réduire les efforts sur la membrure. Les dispositions pour abandonner le bord sont alors prises, mais le Commandant espère toujours atteindre un port pour s'y abriter. Le 19 octobre, sans avertissement, la quille cède et chaque moitié de l'USS *O'Brien* commence à se mouvoir séparément. Tout l'équipage prend place dans les embarcations de sauvetage, puis le destroyer coule sans perte de vie humaine.

À l'exception de l'USS *Walke* en transit vers Nouméa, on retrouve les cinq "Sims" survivants au sein de la *Destroyer Squadron 2* lors de la bataille des îles Santa Cruz. Leur artillerie contre avions est efficace, l'*USS Hugues* abat un torpilleur sûr et deux probables, l'*USS Anderson* s'en adjuge un, l'*USS Mustin* cinq, le record étant pour l'*USS Morris* avec six victoires. Ils ne peuvent malheureusement pas éviter la destruction de l'*USS Hornet*, mais se portent au secours de l'équipage en train d'évacuer le porte-avions.

C'est l'*USS Mustin* qui a le rôle douteux de devoir achever le grand navire avec une salve de six torpilles, action bien inutile car le géant refuse obstinément de couler. Avec l'arrivée d'une force navale japonaise, les navires américains doivent quitter les lieux précipitamment. Le coup de grâce sera donné par les destroyers japonais *Makigumo* et *Akigumo* avec quatre Long Lance de 610 mm.

Lors de la seconde bataille navale de Guadalcanal des 14 et 15 novembre 1942, les "Sims" sont répartis en deux groupes d'inégale importance. Les *USS Mustin*, *USS Hugues* et *USS Anderson* forment le DesRon 2 au sein de la *Task Force 16*, et l'*USS Walke* escorte les cuirassés *USS Washington* et *USS South Dakota* dans la *Task Force 64*. Les trois premiers encadrent l'*USS Enterprise* et sortent de l'affrontement sans dommages, ce qui ne sera pas le cas de l'*USS Walke*.

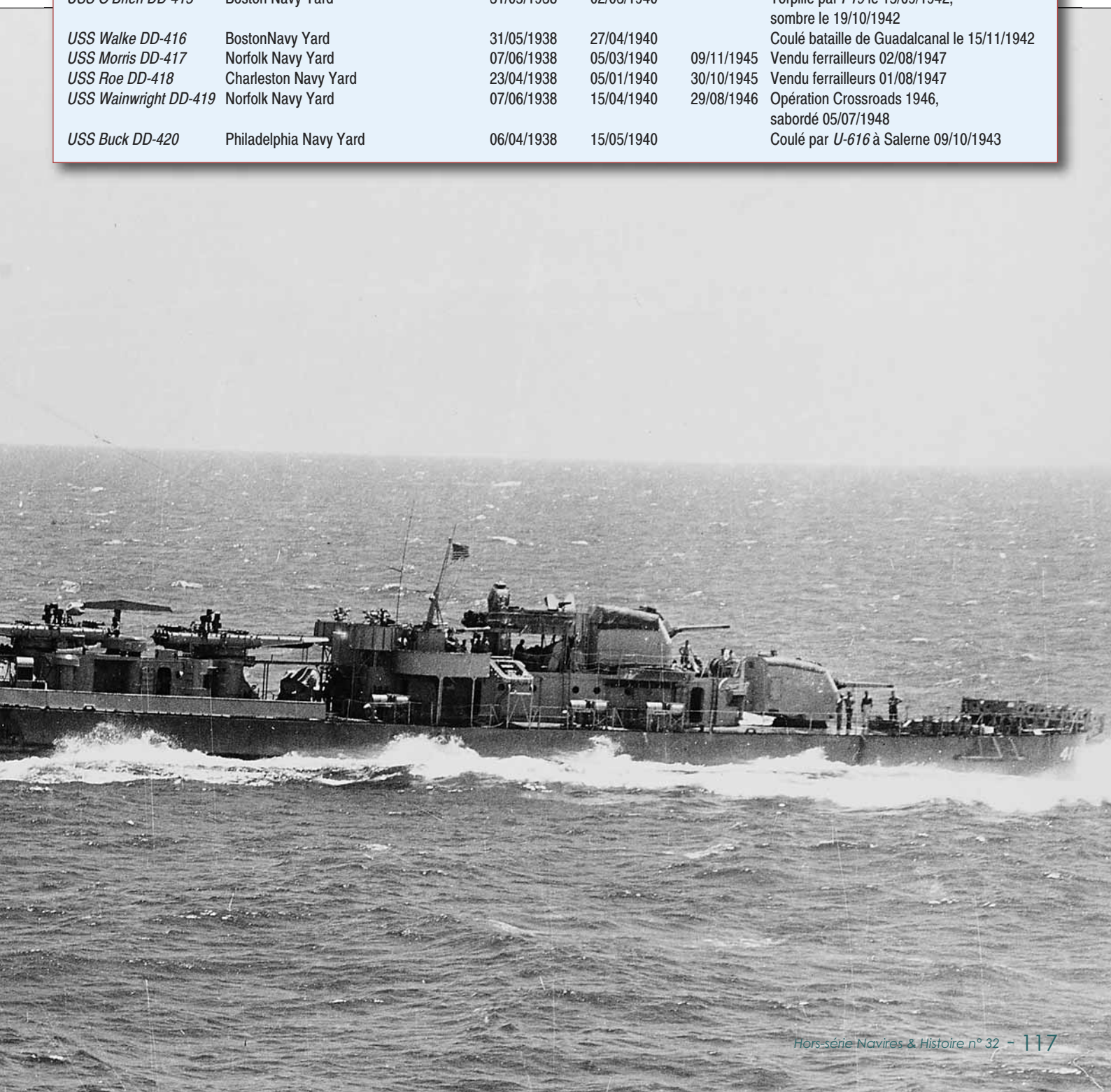
Une des dernières photos de l'*USS Walke* prise le 24 août 1942, un peu moins de trois mois avant sa perte lors de la seconde bataille de Guadalcanal.

Fin de carrière

Tout comme les destroyers construits dans l'entre-deux-guerres, les *Sims* survivants ne restent pas bien longtemps sous les couleurs de l'U.S. Navy. Leur valeur militaire devenue moindre par rapport aux "Fletcher", "Gearing" et "Sumner" disponibles en grand nombre, fait qu'ils sont très vite rayés des listes de la flotte.

Les *USS Roe*, *USS Russell* et *USS Morris* quittent les rangs de la *Navy* en trois semaines, du 30 octobre 1945 au 15 novembre suivant, et sont envoyés à la casse en 1947.

Le sort des *USS Anderson, USS Hugues*, *USS Mustin* et *USS Wainwright* n'est guère plus enviable puisqu'ils sont sélectionnés pour servir de cibles lors des tests nucléaires de Bikini en juillet 1946. Si le premier coule lors du test Able, les autres sont tellement endommagés qu'ils vont servir de cibles en 1948 et disparaître ainsi dans les eaux du Pacifique.

Liste des destroyers de la classe "Sims"

Nom	Chantier	Sur cale	Mise en service	Rayé le	Sort ultime
USS Sims DD-409	Bath Iron Works	15/07/1937	01/08/1939		Coulé bataille de la mer de Corail 07/05/1942
USS Hugues DD-410	Bath Iron Works	15/09/1937	21/09/1939	28/08/1946	Opération Crossroads 1946, coulé comme cible 16/10/1948
USS Anderson DD-411	Federal Shipbuilding, Kearny, New Jersey	15/11/1937	19/05/1939	28/08/1946	Coulé Opération Crossroads 01/07/1946
USS Hammann DD-412	Federal Shipbuilding, Kearny, New Jersey	17/01/1938	11/08/1939		Coulé par *I-168* à Midway le 06/06/1942
USS Mustin DD-413	Newport News Shipbuilding	20/12/1937	15/09/1939	29/08/1946	Opération Crossroads 1946, sabordé 18/04/1948
USS Russell DD-414	Newport News Shipbuilding	20/12/1937	03/11/1939	15/11/1945	Vendu ferrailleurs 28/09/1947
USS O'Brien DD-415	Boston Navy Yard	31/05/1938	02/03/1940		Torpillé par *I-19* le 15/09/1942, sombre le 19/10/1942
USS Walke DD-416	BostonNavy Yard	31/05/1938	27/04/1940		Coulé bataille de Guadalcanal le 15/11/1942
USS Morris DD-417	Norfolk Navy Yard	07/06/1938	05/03/1940	09/11/1945	Vendu ferrailleurs 02/08/1947
USS Roe DD-418	Charleston Navy Yard	23/04/1938	05/01/1940	30/10/1945	Vendu ferrailleurs 01/08/1947
USS Wainwright DD-419	Norfolk Navy Yard	07/06/1938	15/04/1940	29/08/1946	Opération Crossroads 1946, sabordé 05/07/1948
USS Buck DD-420	Philadelphia Navy Yard	06/04/1938	15/05/1940		Coulé par *U-616* à Salerne 09/10/1943