



Le drone retrouvé par les Russes sur les rives de la mer Noire en septembre 2022. ISINT Uri

ACTUALITÉS

Par Jean-Luc FOUQUET

L'UKRAINE ET LES OPÉRATIONS NAVALES

Depuis maintenant bientôt un an, les combats font rage entre la Russie et l'Ukraine. Les troupes russes sont entrées en Ukraine et tentent de progresser.

Les opérations navales sont beaucoup moins médiatisées, hormis le naufrage du croiseur lance-missiles Moskva le 14 avril 2022, relaté dans notre magazine NH 131.

Mais la guerre sur mer est toujours présente, parfois peu spectaculaire, mais nonobstant efficace.

Le 29 octobre 2022, un raid est lancé contre la base de Sébastopol, en Crimée, siège de la flotte russe de la mer Noire.

Cette opération peut être reconstituée à l'aide de diverses sources : ministère de la défense russe, la chaîne officielle du gouverneur russe de Sébastopol Mikhail Razvozhaev, les sites ukrainiens «war.obozrevatel.com» et «novynarnia.com», ainsi que des médias spécialisés comme les sites français «Intelligence online», «meretmarine», «opex360».



La frégate Admiral Makarov, basée à Sébastopol en octobre 2022. Ministère de la Défense Russe

L'ATTAQUE

Cette attaque a été soigneusement planifiée dans les moindres détails, la base russe était surveillée durant plusieurs semaines, tout était prêt en attente d'une fenêtre de tir. L'opération est une coopération des forces aériennes et navales, attaque massive de plusieurs drones, une première mondiale en matière de coordination avec ce type de matériels.

C'est finalement le 29 octobre en fin de nuit que les conditions sont réunies.

C'est peu avant 4 h 30 ce matin que plusieurs drones approchent du port. Il semble que ces engins sont de fabrication chinoise, sans que cela préjuge de leur origine. Leur objectif premier, repérer la position des navires russes. D'après les autorités russes, ces drones aériens (UAV - Unmanned Aerial Vehicle) sont au nombre de 9. Leur approche a été détectée et tous sont abattus par les navires de la flotte, sans causer aucun dommage. Mais la suite de l'opération montre que cette approche aérienne, vouée a priori à l'échec, n'est en fait qu'une diversion, destinée à concentrer l'attention et les défenses russes. La

Russie annonce d'ailleurs avoir repoussé cette attaque.

Dans le même temps, plusieurs drones USV (Unmanned Surface Vehicle), sept d'après les sources russes, s'approchent de la base. Rapides et très bas sur l'eau, ils sont peu détectables.

Ces engins sont d'un modèle similaire à celui qui a été récupéré en septembre, échoué sur la côte près de Sébastopol. Ces bateaux, qui pourraient être de fabrication française, sont dirigés à partir d'un centre de commande éloigné, avec peut-être des conseillers occidentaux. Leurs cibles ont été définies par les images satellites et les drones. Ce sont bien sûr les bâtiments de la flotte russe de la mer Noire.

Les drones s'approchent, sont toutefois repérés, une vidéo montrant clairement un hélicoptère russe les prenant pour cible. Mais finalement les drones pénètrent dans le port, avec des cibles définies lors des reconnaissances.

Les premières explosions sont entendues à 4 h 30, puis durant les heures suivantes. D'après les autorités de Sébastopol, quatre engins ont été détruits par des armes navales et trois autres dans le port. Il est évidemment difficile de donner foi à ces commentaires imprécis.

Les autorités russes admettent des dégâts mineurs sur un dragueur de mines *Ivan Golubets*. Elles accusent les Britanniques d'avoir assisté les Ukrainiens dans la préparation et la mise en œuvre de ces attaques terroristes...

Dans le même temps, elles signalent des accidents : à la suite d'erreurs de manipulations d'explosifs, plusieurs bâtiments, dont une frégate auraient été gravement endommagés. Une malencontreuse coïncidence.

À la vue des vidéos largement diffusées, il apparaît que plusieurs drones ont frappé des cibles prédéfinies. Il est évident qu'un drone s'est dirigé vers un bâtiment important, le film s'interrompant probablement au moment de l'impact.

A priori au moins quatre drones ont rempli leur mission, endommageant gravement le nouveau navire amiral de la flotte de la mer noire après la perte du *Moskva*, une frégate de la classe «Admiral Hryhorovych», l'*Admiral Makarov*. Le bâtiment semble avoir reçu des dommages importants au niveau de la coque, mais également sur des superstructures et des systèmes de communication, avec des réparations pouvant durer plusieurs mois. Le dragueur de mines de la classe *Natya Ivan Golubets* a été touché par un drone. Un navire de débarquement aurait également été frappé.

Des explosions ont été entendues durant plusieurs heures, ce qui laisse supposer que les engins assaillants n'ont pas été détruits par la flotte russe sans causer de dommages. De nombreux blessés sont à déplorer.

L'Ukraine ne revendique pas cette attaque même si elle est à l'évidence à l'origine du raid.

La Russie accuse évidemment le gouvernement ukrainien de cette attaque «terroriste»... et dans la foulée les Britanniques d'avoir participé à la préparation et l'accomplissement de cette attaque.



Approche de la frégate de classe Admiral Grogorovitch le 29 octobre 2022. OBOZREVATEL

Il semblerait, d'après Naval News et des sources locales, qu'une nouvelle attaque, menée par un drone similaire, ait eu lieu dans le port de Novorossiysk, situé sur la rive de la mer Noire à l'est de la Crimée. Une vidéo montrant une explosion a été diffusée. Elle aurait touché une installation du terminal pétrolier de Sheskhari dans la nuit du 18 novembre. Certains témoignages parlent d'un drone similaire à ceux utilisés à Sébastopol. Ce type de frappe, pouvant toucher des cibles éloignées du front, semble inaugurer une nouvelle ère, un nouveau modèle de guerre navale.

LA MARINE UKRAINIENNE

Ce type d'opération, efficace, mais finalement piqûre d'épingle sur une flotte ennemie puissante, a toutefois des conséquences morales importantes et cela conduit la Russie à déployer d'importants moyens pour sécuriser ses bases, même éloignées de la côte sud.

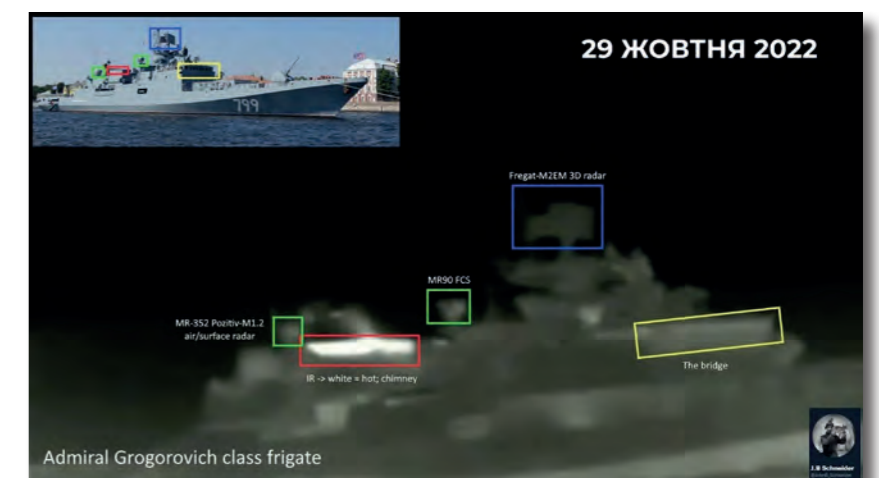
Car en matière de forces navales, l'Ukraine est démunie face à la Russie.

Dépouillement et sursaut

En 2014 la Russie a annexé sans coup férir la péninsule de Crimée. Cela inclut les territoires, bien sûr, mais également les habitants, les structures économiques et les ports. En corollaire, environ 75 % de la flotte ukrainienne sont saisis, ainsi que de très nombreux hélicoptères et l'essentiel des sites de réparations maritimes.

À partir de là, l'Ukraine se retrouve devant une page blanche pour reconstruire sa marine d'autant que de nombreux personnels ont fait défection ou

Les divers points de comparaison qui ont permis d'identifier la frégate Admiral Makarov. OBOZREVATEL





LES PORTE-AVIONS BRITANNIQUES EN OCÉAN INDIEN (2)

Jean Moulin

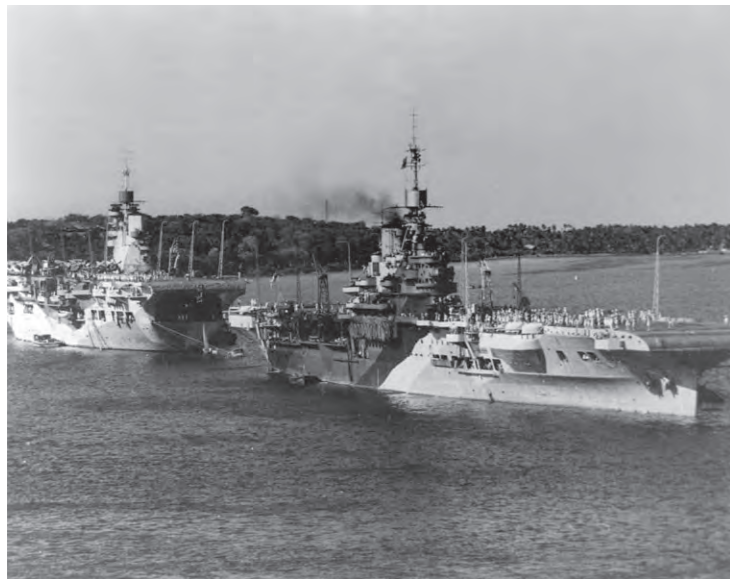
L'EASTERN FLEET PASSE À L'OFFENSIVE

Le porte-avions américain Saratoga. (NHHC)

Le cuirassé allemand *Tirpitz*, qui était la grande menace pour les convois en Arctique et en Atlantique a été gravement avarié le 22 septembre 1943. Il est de nouveau endommagé par l'aviation embarquée le 3 avril 1944. Ne constituant plus une véritable menace, les Britanniques peuvent envoyer leurs grands bâtiments, dont le nombre s'accroît, en océan Indien pour prendre l'offensive contre le Japon.

Fin janvier 1944, L'Eastern Fleet incorpore, venant de Grande-Bretagne, l'*Illustrious*, les cuirassés *Queen Elizabeth* et *Valiant*, le croiseur de bataille *Renown*, le bâtiment d'entretien d'aviation *Unicorn* et des destroyers. L'*Unicorn* va assurer l'entretien des avions embarqués et conserve ses capacités d'opérer comme porte-avions léger, mais ne sera pas engagé dans les grands raids. Il rejoindra Fremantle en décembre 1944 et la BPF.

L'*Illustrious* et, au fond, l'*Unicorn* à Trincomale en 1944. (US Navy National Museum of Naval Aviation)



L'*Illustrious* arrive à Trincomale le 31 janvier. La flotte japonaise a quitté Truk avant l'attaque américaine du 17 février 1944 et se retrouve à Singapour. Les Britanniques redoutent une attaque japonaise. Celle-ci se produira début mars. Les croiseurs lourds japonais *Aoba*, *Chikuma* et *Tone* passent le détroit de la Sonde le 1^{er} mars pour attaquer le trafic entre l'Australie et Aden. Le *Tone* coule le cargo *Behar* le 9 mars dans le sud de l'île Coco et, leur présence éventée, les Japonais renoncent à l'opération et font demi-tour.

L'*Illustrious* est à la mer du 22 février au 3 mars pour entraînement et recherche de sous-marins avec les *Queen Elizabeth*, *Valiant*, *Renown*, *London* et *Gambia*. Ils vont jusqu'à 600 M de Sumatra. Le porte-avions ressort le 8 mars pour traquer les croiseurs japonais et les avions de l'*Illustrious* patrouillent en vain pendant trois jours. Un Barracuda est perdu le 10 mars et un Corsair le 11, ce dernier à l'appontage.

Le 19 mars, l'*Illustrious* appareille pour l'opération Diplomat de couverture du trafic entre l'Australie et l'Inde avec le *Valiant*, les croiseurs *Ceylon*, *Gambia*, *London* et des destroyers. Il se ravitaille à la mer le 24 mars et est rallié le 27 mars par le porte-avions américain *Saratoga* (CV 3). Le *Victorious* avait opéré avec les Américains dans le Pacifique sud-ouest entre mars et août 1943. En échange, les Américains détachent le *Saratoga* pour renforcer l'Eastern Fleet. Parti de Majuro le 4 mars 1944 il est escorté par les destroyers *Dunlap* (DD 384), *Cummings* (DD 365) et *Fanning* (DD 385). Le groupe aérien est composé des VF-12 (26 F6F Hellcat), VB-12 (24 SBD Dauntless) et VT-12 (18 TBF Avenger) plus un F6F pour le chef du groupe. Tout le monde arrive à Trincomale le 2 avril. Le bâtiment de ligne français *Richelieu* y arrive à son tour le 10 avril.



Trincomale avec deux croiseurs et, dans le fond, l'*Illustrious* et le *Saratoga*. (IWM)

L'Eastern Fleet appareille le 16 avril pour la première offensive de la Fleet Air Arm en océan Indien, baptisée Cockpit : l'attaque de Sabang, sur l'île We, à la pointe nord de Sumatra. Elle est organisée en deux groupes :

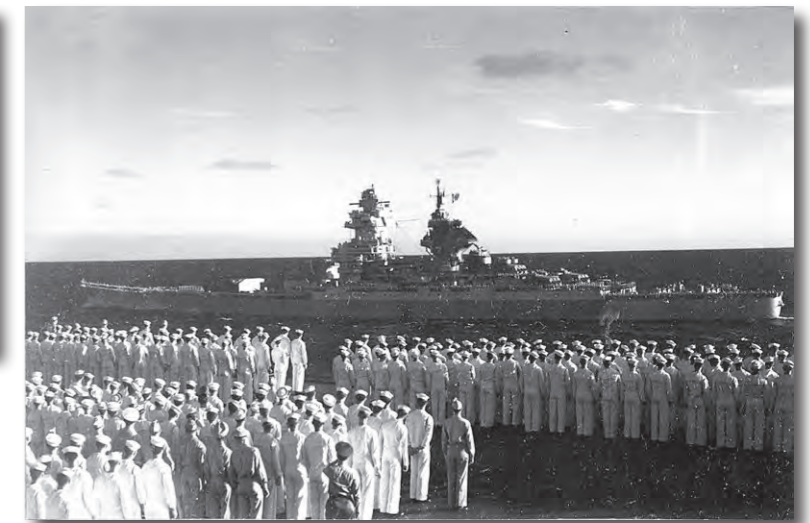
- La Task Force 69 avec les *Queen Elizabeth*, *Valiant*, *Richelieu*, *Newcastle*, *Tromp*, *Napier*, *Nizam*, *Nepal*, *Quiberon*, *Rotherham*, *Racehorse*, *Petard*, *Penn* et *Van Galen*.
- La Task Force 70 avec les *Illustrious* (squadrons 1830 et 1833 avec chacun 14 Corsair II, 810 avec 12 Barracuda II et 847 avec 9 Barracuda II), *Saratoga*, *Renown*, *London*, *Gambia*, les trois destroyers américains et les Britanniques *Quilliam*, *Queenborough* et *Quadrant*.
- Le sous-marin *Tactician* se positionne pour récupérer les éventuels aviateurs abattus.

Le 19 avril, à 180 M à l'ouest de Sabang, l'*Illustrious* lance 17 Barracuda et 13 Corsair. Le *Saratoga* lance 11 TBF, 18 SBD et 16 F6F d'escorte. De plus, 8 Hellcat doivent attaquer l'aérodrome de Lho Nga et 4 Corsair et 8 Hellcat assurent la couverture de la flotte. Un Hellcat est perdu, pilote récupéré par le *Tactician*, trois avions japonais sont abattus, et 21 détruit au sol. Le port et l'aérodrome sont endommagés, un bâtiment marchand, le *Haruna Maru*, coulé et des réservoirs incendiés. Trois avions japonais attaquent la flotte, mais sont abattus. La flotte est de retour à Trincomale le 21 avril.

Sur l'*Illustrious*, l'autonomie des Barracuda est jugée insuffisante pour l'opération à venir. Les Barracuda sont alors remplacés par les Avenger des squadrons 832 et 845 (9 Avenger I chacun). Ces deux squadrons étaient à Katukurunda, à Ceylan, pour embarquer à la demande sur les porte-avions d'escorte.

Le *Saratoga* doit rentrer aux États-Unis pour une remise en état et son départ est mis à profit pour un second raid, l'opération Transom. La flotte est organisée en trois Task Forces :

- La TF 65 : *Queen Elizabeth*, *Valiant*, *Richelieu*, *Renown*, *Kenya*, *Tromp*, *Napier*, *Nepal*, *Quiberon*, *Quality*, *Quickmatch*, *Van Galen*, *Rotherham*, *Racehorse*.
- La TF 66 : *Illustrious*, *Saratoga*, *Ceylon*, *Gambia*, *Quilliam*, *Queenborough*, *Quadrant*, *Dunlap*, *Cummings* et *Fanning*. Il sera rallié par le *Renown*, le *London* et le *Suffolk* pour augmenter la défense contre avions.
- La TF 67 : les pétroliers *Eaglesdale*, *Easedale*, *Echodale*, *Arndale*, *Appleleaf*, *Pearleaf*, le bâtiment magasin avec une usine de distillation



Le *Richelieu* vu du *Saratoga* (US Navy)

d'eau *Bacchus* (X 03), escortés par le *London* et le *Suffolk* qui va se positionner dans le golfe d'Exmouth où le croiseur australien *Adelaide* monte la garde.

Le sous-marin *Tally-ho* est dans le sud du détroit de Malacca et sept sous-marins américains couvrent plus ou moins l'opération.

Les bâtiments quittent Trincomale le 6 mai. Ils se ravitaillent dans le golfe d'Exmouth le 15 mai.

Le 17 mai, les avions attaquent Soerabaja (Surabaya), à Java :

- La Force A rassemble 9 Avenger de l'*Illustrious*, 12 SBD du *Saratoga* avec une escorte de 8 Corsair de l'*Illustrious*. La cible est la raffinerie de Wonokromo qui est incendiée.
- La Force B attaque la base navale avec 6 Avenger et un dock flottant avec 3 Avenger. L'escorte est assurée par 8 Corsair, 6 SBD et 12 Avenger, escortés par 12 Hellcat attaquent le port. Un Avenger du *Saratoga* est perdu.

Un Hellcat de reconnaissance envoyé «aux résultats» révèle qu'il reste assez d'objectifs pour justifier un second raid mais le *Saratoga* ne peut rester plus longtemps. La flotte repasse dans le golfe d'Exmouth pour se ravitailler. Le *Saratoga* y quitte l'Eastern Fleet dès le 18 et va arriver à Bremerton le 10 juin 1944. Les autres bâtiments sont de retour à Trincomale le 27 mai.

L'*Illustrious* embarque les squadrons 1931 et 1833 (14 Corsair II chacun) et récupère les Barracuda des 810 et 847 (respectivement 9 et 6 Barracuda II). Le 10 juin, l'*Illustrious* appareille avec l'*Atheling* (squadron 889 Seafire et 890 Wildcat), un croiseur et des destroyers pour une mission de diversion en direction de Sabang. Ils sont de retour à Trincomale le 13.



Le 18 mai 1944, départ du *Saratoga* vu de l'*Illustrious*. (IWM)



Vue aérienne des chantiers Auroux à Arcachon, à la pointe de l'Aiguillon telle qu'elle se présentait au lendemain de la guerre (de nos jours, des immeubles modernes ont modifié l'aspect du quartier). On aperçoit les trois derniers LCT transformés chez Auroux : à droite le Makoré, les deux autres sont probablement les LCT 1229 et 1351. La photo a dû être prise à la fin de l'été 1949. Coll Noël Gruet.

DES CHALANDS LCT EN AFRIQUE

Par Jean-Yves Brouard et Jean Robert
Avec Noël Gruet, Yvon Perchoc, Thomas Bouillette, Yvan Letellier. Journaux *Sud-Ouest*, *Ouest-France*, *Le Marin* et *Journal de la Marine marchande*.

Après la Seconde Guerre mondiale, des chalands de débarquement britanniques, des LCT type 4, transformés, ont servi en Afrique noire sous pavillon français.

La guerre terminée, l'heure des reconstructions et de la remise en route des économies détruites vint occuper le devant des préoccupations des peuples et des gouvernants en Europe. La nécessité de se procurer les matières premières partout où c'était possible exigeait le rétablissement des lignes de communication maritimes. La construction navale comme la reconstruction en général (des voies ferrées à la pâte à papier, etc.) demandaient, elles aussi, de reconstituer notamment les stocks de bois d'œuvre d'origine africaine. L'exploitation de la forêt équatoriale et de ses essences fut mise à contribution. Encore fallait-il en faciliter le débardage.

En 1946 les ports de l'AOF et de l'AEF, Dakar excepté, restaient sous-équipés. Pour parer à l'urgence, il fallait se contenter de ce qui était disponible, tout en tenant compte des particularités géographiques : les voies de communications internes y étaient surtout fluviales. La première difficulté restait le franchissement des barres à l'embouchure de ces fleuves. Les diverses autorités, confrontées au problème, eurent recours aux navires à fond plat cédés par les Britanniques qui n'en avaient plus l'utilisation :

des LCT (Landing Craft Tanks) qui, malgré des faiblesses structurelles, avaient le grand avantage d'être disponibles immédiatement ou dans un délai très rapproché. Par chance, fin 1945, la mission d'achat française réussit à se procurer quelques dizaines d'exemplaires du modèle renforcé, aménagés pour les zones tropicales d'Extrême-Orient en prévision de l'invasion du Japon et qui, juste achevés, se trouvaient encore en Grande-Bretagne lors de la capitulation.

Outre le renforcement de la coque, ces LCT type « Pacific » (ou EO, pour « Extrême Orient », ou encore « Tropicalized », comme les appelaient les Britanniques) furent récupérés pour l'Afrique, car ils avaient une habitabilité nettement supérieure aux LCT initiaux (ces derniers se trouvaient désormais limités au chalandage portuaire). Deux types de navires correspondant à la demande fluviale, pour l'une, et côtière, pour l'autre (cabotage entre les ports), reçurent les adaptations indispensables.

Les LCT fluviaux, conservant leur rampe de débarquement, seraient utilisés au débardage et notamment, au transport des grumes que leur densité rendait inaptes au flottage ; pour cela,

ces LCT recevront un portique de chargement sur l'avant de la cuve. Les caboteurs, eux, devaient recevoir une étrave plus marine, océanique, classique, tout en conservant un fond plat et un tirant d'eau réduit autorisant le franchissement des barres.

Il semblerait que l'Afrique, dite « française » à l'époque, ait, en 1946, été divisée en trois zones autour des principaux ports avec les fleuves des arrière-pays de la côte Atlantique. Chacune de ces zones sera remise à des sociétés constituées pour l'occasion, et le matériel maritime, fourni par l'État, équitablement partagé.

A – Les LCT de l'Afrique-Occidentale française

1. Les LCT de la SNIE

La zone de Dakar comprenant les côtes de l'AOF, de la Mauritanie à la Gambie, et les fleuves Sénégal et Siné Saloum, est confiée en août 1946 à la Société Navale d'Importation et d'Exportation (SNIE) créée à Bordeaux. Lui seront attribués les LCT 1179 et 1189, rebaptisés respectivement *Soulac* et *Foncillon*. Avec Dakar pour port d'attache, ils seront mis en service le 11 octobre 1947, après d'importants travaux de modification, et rejoindront leur nouvelle affectation à la fin octobre (cf. notre article dans *N&H* 84).

Ils seront rejoints plus tard par des LCT transformés en navires de pêche, à l'instar de ce que faisaient les Britanniques. Basés à Port-Étienne, achetés par des particuliers attirés par les langoustes, ils exploiteront la zone de pêche de la côte mauritanienne depuis le banc d'Arguin (nous y reviendrons peut-être, à l'occasion d'un article ultérieur).

2. Les LCT de la Sonafom

La zone d'Abidjan, avec la côte sud de l'Afrique occidentale, de la Côte d'Ivoire au Togo, et les fleuves côtiers navigables permettant l'évacuation des grumes, sera attribuée à la Société de Navigation d'outre-mer (Sonafom), elle aussi de

Bordeaux, créée par le propriétaire du chantier naval Auroux d'Arcachon. Cette nouvelle société reçut 5 LCT (type EO) dont l'utilisation était terminée à Nantes (lire *N&H* 133). L'État, jusque-là propriétaire de ces LCT à travers l'IMPEX, les céda fin 1946 et début 1947. Les 3 effectivement transformés par Auroux en caboteurs, dotés d'une étrave océanique en remplacement de la rampe initiale, se verront attribuer des noms de bois africains.

Le premier d'entre eux à rejoindre les côtes africaines est l'ancien LCT(4) 1314, construit en 1944 par le chantier Mac Lellan de Bo'ness sur un contrat passé le 4 octobre 1943 à partir d'éléments préfabriqués par Tees-Side Bridge de Middlesborough. Achevé trop tardivement pour participer à la fin de la guerre contre le Japon, il restera inutilisé de septembre à novembre 1945, date de sa mise en vente. Le Gouvernement français ayant besoin d'allèges pour décharger les cargos, il fera partie d'un lot de 30 LCT type EO achetés fin 1945 dont 10 seront attribués au port de Nantes-Saint-Nazaire. Il rejoindra Saint-Nazaire le 8 février 1946 avec 7 autres LCT du même type, et devait servir aux liaisons avec Nantes, car le cours de la Loire, encombré d'épaves, sabordées par les Allemands avant leur départ, était rendu non navigable pour les cargos. La situation s'améliorant progressivement, seuls quelques rares LCT auront une utilisation suivie, les autres étant progressivement désarmés et mis en gardiennage à l'atelier des Ponts et Chaussées des Coteaux au Pellerin (à mi-chemin entre Nantes et Saint-Nazaire). C'est ainsi que ce LCT 1314 fut remis en dépôt aux P&C le 1^{er} août 1946. Le ministère de la France d'outre-mer recherchant des LCT pour les côtes africaines, il sera disponible pour cession et attribué à la Sonafom. Le PV de cession, signé le 30 octobre 1946, le transfère à cette société dont le siège social est à Bordeaux et le directeur, l'architecte naval constructeur Auroux d'Arcachon. Ce qui explique les mouvements de ces bateaux vers ce dernier site.

Au cours de la troisième semaine de mars 1946 à Bordeaux, le chalands LCT 1179, utilisé en tant qu'allège, est à couple du cargo Cap Pinède. On remarque, sur le chalands, que, en plus d'une construction dans la cuve sur tribord avant, la rampe est recouverte par un pont qui doit sans doute réduire les entrées d'eau par grosse mer. Sur la gauche, on aperçoit une partie de la flottille des 49 autres LCT « bordelais ». Coll PAB.





LE MEKNÈS TOUS COUPABLES DE CE NAUFRAGE OUBLIÉ ?

Le Puerto Rico en achèvement Grand-Quevilly en 1913. La coque est peinte en blanc.
Collection JY Brouard.

Par Jean-Luc FOUQUET

En cette fin du mois de juillet 1940, la Manche, entre la France et les îles britanniques, est sombre. Le trafic, encore intense l'année précédente, est réduit aux convois gagnant la Grande-Bretagne, tous feux éteints pour échapper à l'ennemi. Les navires doivent occulter toute lumière, voire celle d'une cigarette, pour éviter d'être détectés par un U-boot ou un S-boot.

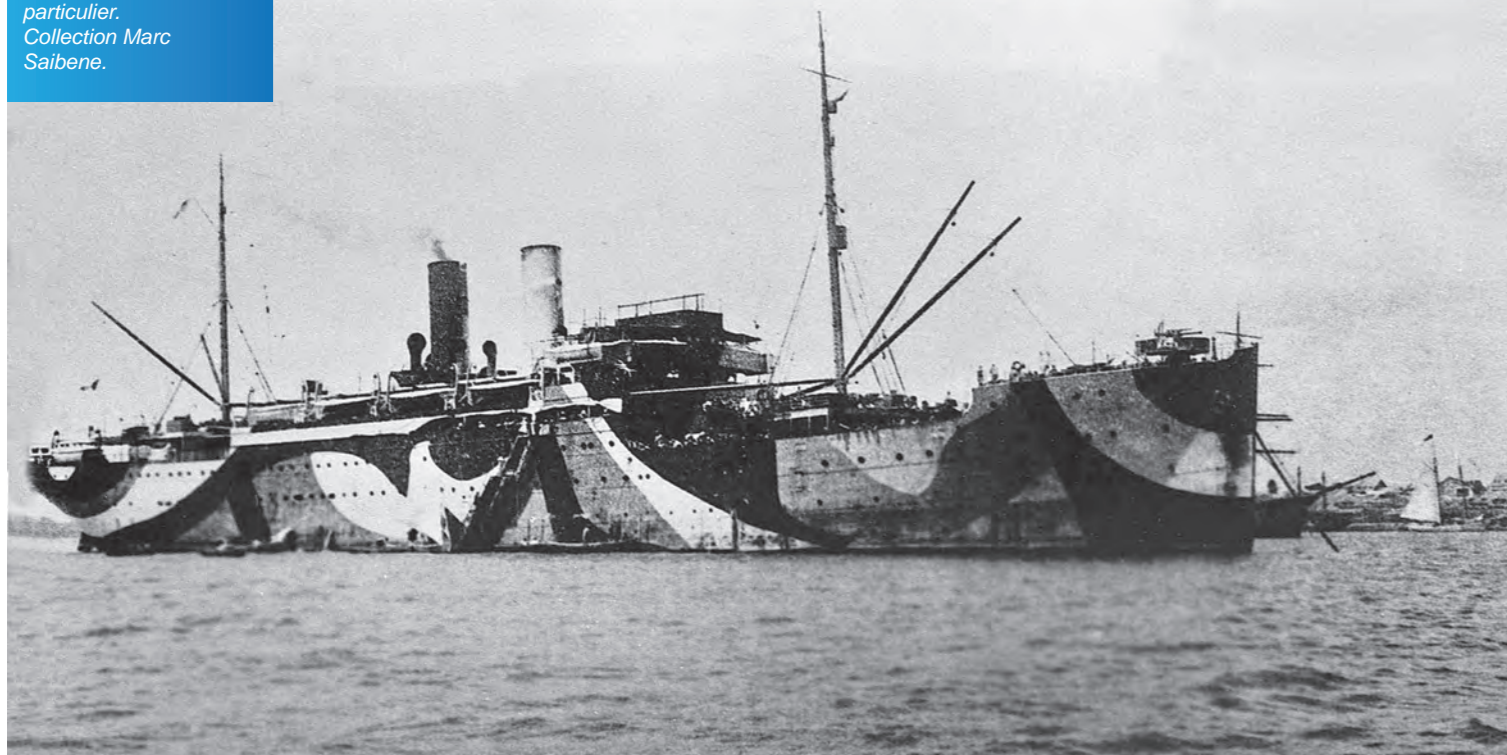
Car la France est tombée depuis un mois et les Allemands, avec la Kriegsmarine et la Luftwaffe, semblent régner en maîtres et pouvoir contrôler la navigation.

Et pourtant, dans la soirée du 24 juillet, à quelque 50 milles au sud de l'île de Wight, une vision

aussi incongrue qu'incroyable s'offre aux regards. Un paquebot modeste d'environ 6000 tonnes navigue, inondé de lumière. Toutes les lampes sont allumées, hublots ouverts, superstructures éclairées. Des projecteurs sont dirigés vers le nom du navire, ainsi que sur de grands drapeaux nationaux peints sur les flancs de la coque, de même que sur le pavillon flottant à la poupe. Toutes ces mesures sont, en apparence, sa sauvegarde.

La mer est calme, le ciel clair, le navire ostensiblement visible se dirige vers le Sud. Il est Français, appartenant à la Compagnie Générale Transatlantique, le *Meknès*.

Le Puerto Rico durant la 1^{re} guerre mondiale à Pointe-à-Pitre. Il arbore un camouflage particulier.
Collection Marc Saibene.



Le paquebot Meknès, ici à Bordeaux, son port d'attache durant les années 30.
DR Collection Bertrand Magueur

LE MEKNÈS

Ce navire a déjà une histoire. Il a été construit en Normandie, aux chantiers du Grand-Quevilly, avec un sistership. Les deux bâtiments sont armés par la Compagnie Générale Transatlantique. Lancés en 1913, les deux paquebots sont baptisés *Haïti* et *Puerto Rico*. Ce sont des navires relativement modestes, longs de 131,5 mètres et jaugeant 6127 tonnes. Ils sont affectés à la ligne Le Havre-Haïti après leur entrée en service en 1914.

Les aménagements prévus sont très confortables : salons fumoir et salle à manger très clairs, ventilation efficace pour 103 passagers de 1^{re} classe, 32 passagers de troisième classe et 402 émigrants.

Durant la guerre le *Puerto Rico* est revêtu d'un camouflage original, camouflage qu'il va retrouver des années plus tard sous un autre nom. C'est une autre histoire !

Après-guerre le *Puerto Rico* poursuit ses traversées avant d'entrer au chantier de Saint-Nazaire pour une refonte qui se poursuit à Hambourg en 1929 par la pose de deux chaudières et de machines à basse pression.

Il est alors repeint en noir et rebaptisé *Meknès*. Dans le même temps, son sistership *Haïti* est renommé *Marrakech*.

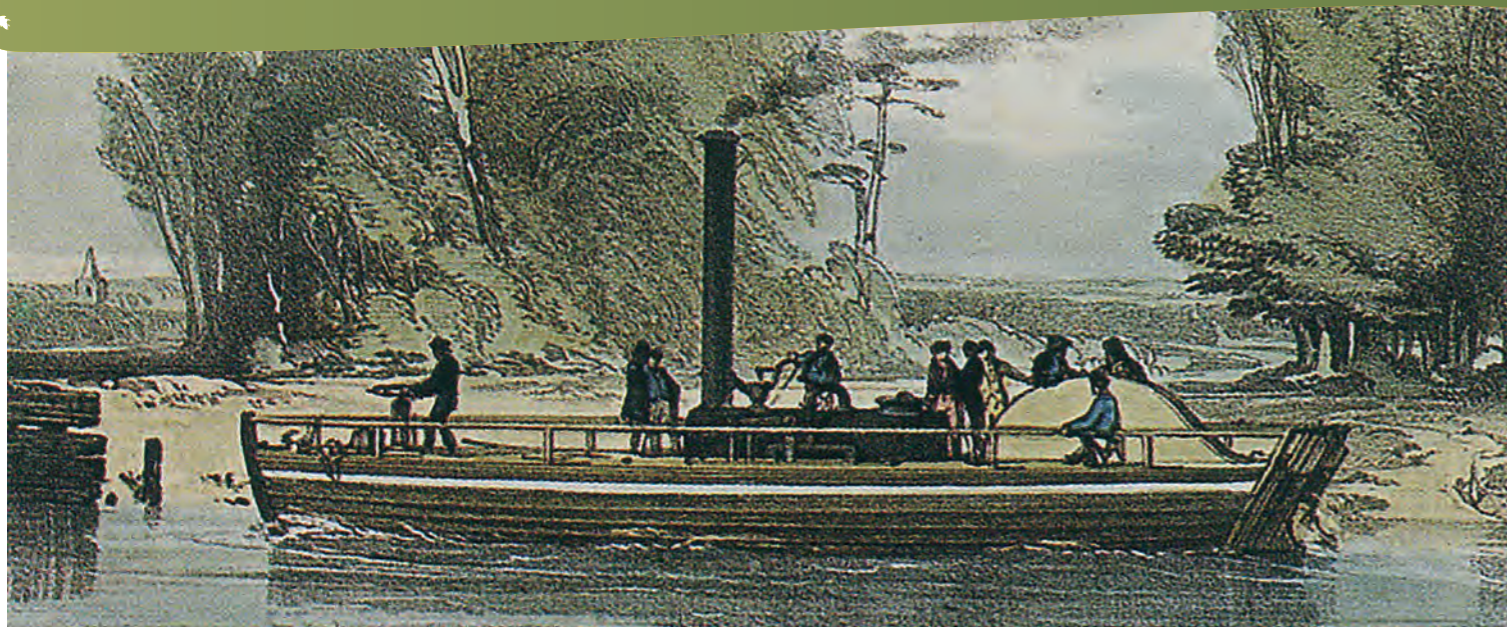
Le *Meknès*, avec une capacité de 550 passagers, est alors affecté à la liaison Bordeaux-Casablanca.

En 1932 le navire participe à une opération de sauvetage. Le mardi 21 décembre, le transport de littoral *Seine*, qui avait quitté Rochefort vers 8 h, envoie un SOS dans la soirée. Navigant à 60 milles au large de la pointe de Graves, par gros temps, il est victime d'une voie d'eau dans la partie avant, à la suite d'une dislocation des tôles. Cette dernière est probablement consécutive à une collision survenue huit jours plus tôt avec un charbonnier anglais, le *Greatend*. Le *Meknès* et un chalutier, le *Goulphar*, répondent au message et se portent au secours du *Seine*, embarquant tout son équipage. Le bâtiment est remorqué, mais il finit par sombrer brutalement avant d'atteindre la côte.

Le *Meknès* reprend sa route et sa carrière se poursuit sans événement majeur, effectuant régulièrement ses traversées Bordeaux-Casablanca en 3 jours.

Le transport littoral Seine dont l'équipage est secouru en 1932 par le Meknès et le Goulphar.
DR





Charlotte Dundas : un des premiers vapeurs à effectuer des liaisons sur la Clyde : navire en bois de 17, 7 m de long, propulsé par un moteur de 12 CV.
Source : KEMPF Peter - 2002 - The history of ships - Grange books, Kent.

PREMIERS NAVIRES À VAPEUR AU SERVICE DE L'EMPIRE BRITANNIQUE EN ASIE (1825-1850)

par Gildas Borel

L'utilisation de navires à vapeur dans les marines de guerre ne devient importante que dans la seconde moitié du dix-neuvième siècle. La guerre de Crimée est souvent citée comme étape décisive en la matière. Ces tendances s'inscrivent dans la grande mutation de la décennie 1850-1860, période de fort développement de la navigation commerciale à vapeur, mais également du télégraphe. Cette époque est par ailleurs considérée par certains historiens comme le paroxysme de l'Empire britannique. Symbole de la suprématie incontestée de la marine de guerre britannique, le *Warrior* premier navire à la fois en acier, à vapeur et à hélice lancé en 1860, constitue une réponse à la *Gloire* de Dupuy de Lomé. Lancé en 1859, ce dernier est également recouvert d'une cuirasse d'acier, mais sur une coque encore principalement en bois.

C'est cependant avant cette période que datent les premières utilisations de navires à vapeur dans des batailles « navales », en fait davantage en milieux estuariens et fluviaux qu'en pleine mer. En effet, ces « steamers » sont alors encore considérés par les marines de guerre - et notamment la Royal Navy - comme peu performants en haute mer. Il s'agit de navires à aubes, à la fois peu manœuvrant dans des mers formées et offrant des fragilités en combat, les roues à aubes pouvant être très facilement endommagées. Les marines militaires les utilisent avant tout dans des opérations de remorquage. Cependant ces premiers vapeurs ont néanmoins joué un rôle important dans certaines batailles, notamment en Asie du Sud Est. C'est leur histoire qui est racontée ici.

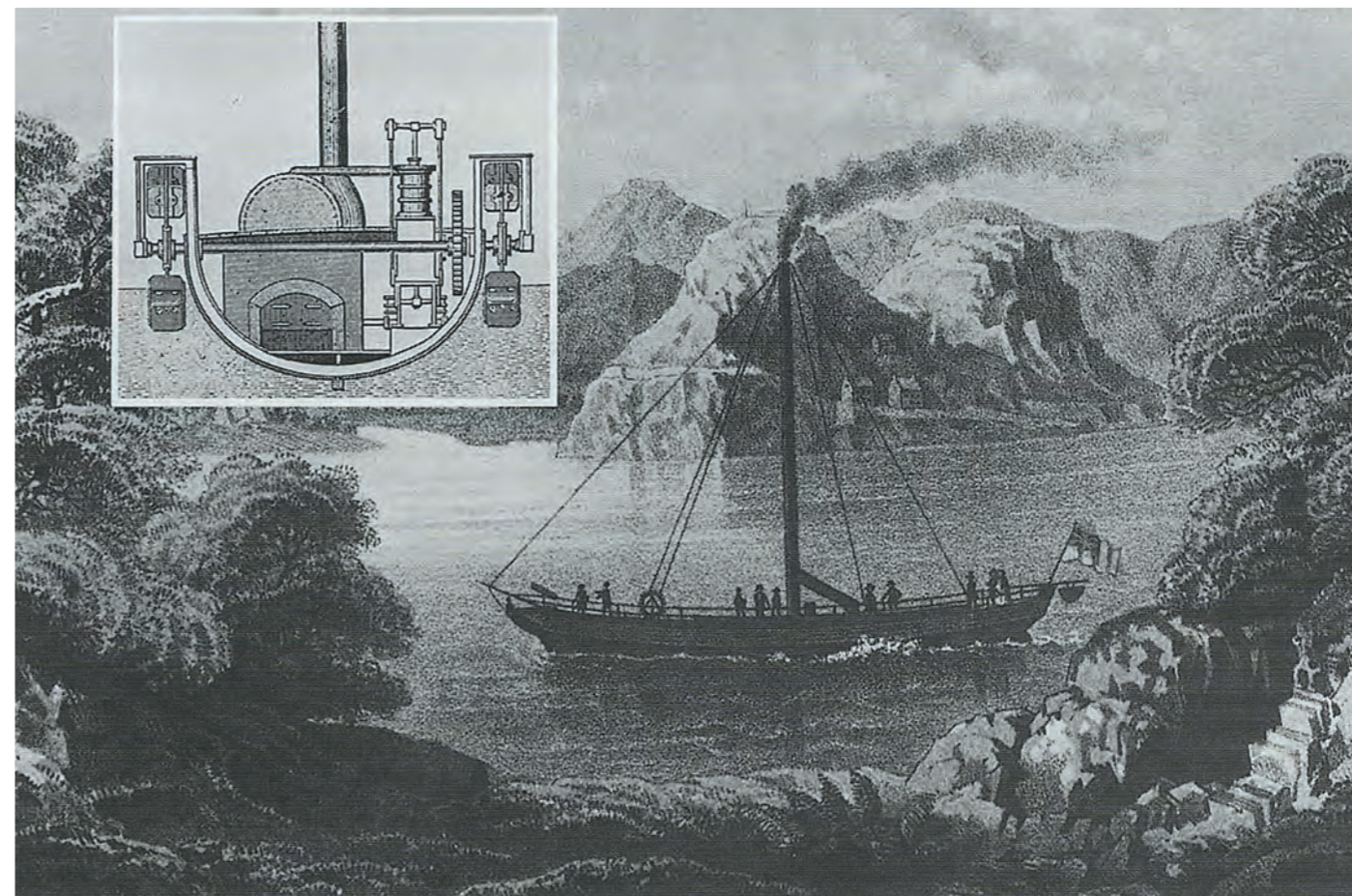
LES PREMIERS VAPEURS

Bien qu'imaginés durant les dernières années du dix-septième siècle et expérimentés durant le siècle suivant, ce n'est qu'au tout début du dix-neuvième siècle que les premiers navires à vapeur opérationnels apparaissent. D'abord employés sur les fleuves et rivières, ils s'aventurent assez rapidement en mer. L'Atlantique est le premier concerné notamment ses rivages d'Europe du Nord et de la côte est des États-Unis et du Canada. Mais l'Asie suit rapidement le mouvement et notamment l'Empire britannique des Indes.

La France joue un rôle pionnier dans ce domaine, mais c'est en Grande-Bretagne qu'ont ensuite eu lieu les principales innovations, surtout dans la région de Londres et en Écosse. Le *Charlotte Dundas* construit en 1802 est considéré comme le premier « steamer » opérationnel. Les premiers services réguliers apparaissent sur la Clyde, entre Glasgow, patrie de Georges Watt, et Greenock. En 1815, un navire à vapeur, le *Thames*, construit lui aussi dans la région, effectue le trajet jusqu'à la Tamise, via Dublin et est donc le premier à traverser la mer d'Irlande. L'année suivante, le *Margery*, sorti aussi des chantiers de

Glasgow, rallie Londres, puis traverse la Manche. Mais ce n'est à l'aube des années 1820 que des liaisons maritimes régulières sont effectuées par des navires à vapeur. Dès 1819, le *Comet*, lancé encore à Glasgow, relie la grande cité industrielle aux îles de la côte ouest de l'Écosse. La même année est effectuée la première tentative de traversée de l'Atlantique par le *Savannah*, mais l'expérience n'est pas concluante, le navire ayant surtout utilisé ses voiles. Une véritable traversée à la vapeur ne sera réalisée bien plus tard, en 1833 entre le Canada et l'Angleterre, puis en 1838 par le *Sirius*.

Lancé également à Glasgow, le *Rob Roy* inaugure l'année suivante la première liaison entre l'estuaire de la Clyde et Belfast. En 1822, il est transféré à Douvres pour assurer le premier service régulier avec Calais. La même année est ouverte une liaison entre Liverpool et Glasgow. En 1819 et 1820, deux services de transport de passagers par des vapeurs privés sont lancés entre Holyhead, dans l'île d'Anglesey au nord du Pays de Galles et Dublin. Mais à partir de mai 1821, ils sont durement concurrencés par deux nouveaux « steamers » commandés par le service des postes sur la Tamise et qui ont réalisé cette année-là 140 traversées de la mer d'Irlande.



Les premières unités à vapeurs de la Royal Navy apparaissent à cette époque. Jusqu'à cette date, le nouveau type de propulsion n'était pas considéré comme assez fiable. Mais le besoin s'en est fait vite sentir en matière de remorquage et de communications rapides sur de courtes distances. En effet, il n'est pas encore question de gros navires à vapeur et d'unités de combats. Plusieurs éléments négatifs sont notés. L'utilisation de roues à aubes latérales est pénalisante pour la marche et la tenue du navire par gros temps. Leurs pales sont vulnérables à des chocs ou à des tirs. En outre, ces roues occupent une large part des flancs des navires. Ce sont autant de canons en moins, à une époque où ces armes étaient disposées latéralement et où leur nombre contribuait à la puissance de feu des bâtiments de guerre. Pour armer ses navires, un équipage important est nécessaire et la place pour le loger, comme pour entreposer les munitions, est incompatible avec les importantes quantités de charbon nécessaires pour assurer un minimum d'autonomie aux navires de guerre. Or les unités de la Royal Navy doivent pouvoir se déplacer sur de grandes distances sans être trop dépendantes de contraintes de ravitaillement.

La première unité à vapeur de la Royal Navy est lancée en May 1822, à Deptford, dans les bassins situés au sud de la Tamise, face à l'actuel quartier

d'affaires londonien de Canary Warf, sous la surveillance d'un maître constructeur du chantier de Woolwich, Oliver Lang. Long de 115 pieds (35 m), ce steamer qui porte aussi le nom de *Comet* dispose d'une puissance motrice de 80 CV. Il était destiné essentiellement à remorquer des navires. Un an plus tard, en septembre 1823, le HMS *Lighting* est lancé dans le même endroit, toujours sous le contrôle d'Oliver Lang. D'une longueur hors tout de 126 pieds (38,4m large de 24 pieds 8 pouces (7,5m), elle est équipée de deux moteurs de 50 CV fabriqués par Maudsley, Sons and Field. Il convient de souligner que cette entreprise et Boulton et Watt sont les deux favoris de la Royal Navy parmi la petite dizaine de motoristes de l'époque. Le premier, situé à Lambeth,

Comet : construit en 1812, propulsé par un moteur de 12 CV
Source : KEMPF Peter - 2002 - The history of ships - Grange books, Kent.

HMS Lighting : Un des tout premiers navires à vapeur de la Royal Navy, le Lighting est lancé en 1823, bâtiment équipé de deux moteurs de 50 CV

Source : GREENHILL Basil and GIFFARD Ann - 1994 - « Steam, Politics and Patronage- The transformation of the Royal Navy 1815-1854 » - Conway Maritime Press, London.

