

# LA TRAGÉDIE DU CUIRASSÉ ROMA

## 2<sup>E</sup> PARTIE

Le Roma au mouillage. Remarquez les fausses lames ainsi que le camouflage gris clair (Grigio Chiaro) et gris foncé (Grigio Scuro). (DR)

par Philippe Caresse

### LES BOMBARDEMENTS AÉRIENS

Dans la soirée du 6 décembre, les trois cuirassés, escortés des contre-torpilleurs *Maestrale*, *Gioberti*, *Legionario*, *Bersagliere* (X<sup>me</sup> flottille), *Aviere*, *Geniere*, *Corsaro* et *Bombardiere* (XI<sup>e</sup> flottille) ainsi que trois hydravions *Cant Z 501*, prirent le large en direction du nord-ouest. Après une paisible navigation, l'escadre se présenta, le lendemain vers 15h30, devant La Spezia. Le *Littorio* alla s'amarrer dans le bassin Duca degli Abruzzi et

les *Roma* ainsi que *Vittorio Veneto* prirent leurs coffres sur rade. Ce dernier rejoignit son similaire le lendemain, tandis que le *Roma* frappait ses aussières au quai Varicella à Marola.

Les activités du *Roma* en ce début d'année 1943 restèrent relativement modestes avec une seule sortie pour école à feu le 2 mars.

Le 14 avril, la RAF effectua un puissant bombardement sur la flotte italienne basée à La Spezia. Entre 01h40 et 02h33, deux cent huit Lancaster et trois Halifax, en provenance de Grande-Bretagne, se présentèrent au-dessus des installations portuaires. Malgré la mise en

œuvre d'une fumée artificielle dense, le *Littorio* fut touché par une bombe de 908 kg vers 01h50. Ce dernier restera opérationnel malgré ses avaries. Par ailleurs, nous pouvons préciser que le contre-torpilleur *Gioberti* fut également endommagé. Pour leur part, les Britanniques perdirent quatre appareils.

Malgré une pénurie de carburant alarmante pour la Regia Marina, il fut décidé de poursuivre les exercices à la mer pour les trois "Littorio" escortés par six contre-torpilleurs. L'escadre appareilla le 16 à 10h08 et flotta au mât du *Roma*, la marque du commandant de la Force Navale da Battaglia (F.N.B.), l'amiral Carlo Bergamini. Suite à des manœuvres d'évolutions et de catapultages, le *Roma* accomplit des tirs sur cibles remorquées à des distances de 11 100 mètres pour les pièces de 381 mm et de 10 630 à 8 240 mètres pour les 152 mm. Des tirs antiaériens furent également menés à bien et les bâtiments rentrèrent à bon port à 18h50 sans être inquiétés.

Trois jours plus tard, cent soixante-treize Lancaster et six Halifax vinrent une nouvelle fois larguer leurs bombes sur la base navale italienne. De 01h36 à 02h40, l'ensemble des navires présents participa à la défense antiaérienne de l'arsenal et, sur les trois cuirassés, seul le *Littorio* fut légèrement endommagé par une bombe incendiaire. Par contre, le contre-torpilleur *Alpino* fut détruit durant ce raid. Après cette attaque, le *Roma* resta inactif jusqu'au 15 mai, date à laquelle il appareilla à 12h02 avec le *Littorio* ainsi que les contre-torpilleurs *Mitragliere*, *Carabiniere*, *Fuciliere*

(XII<sup>e</sup> flottille), *Carnica Nera*, *Oriani* et *Gioberti* (XIV<sup>e</sup> flottille). Des tirs furent effectués, dans le golfe de Gênes, mais autant le service télémétrie et l'efficacité du tir étaient satisfaisants pour le *Littorio*, autant elle était médiocre à bord du *Roma*. Pourtant, les distances ne dépassaient guère 20 000 à 25 000 mètres. Ces bâtiments furent de retour à leur point de départ à 16h11. Aux vues de l'efficacité plus que discutable des écoles à feu du *Roma*, surtout concernant l'artillerie principale et secondaire, il fut décidé de reprendre le large pour de nouveaux exercices le 26 du même mois. À 12h00, la 9<sup>e</sup> division au complet largua les amarres avec les XII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> flottilles de contre-torpilleurs. À cette occasion, des lancements de torpilles furent effectués par neuf bombardiers torpilleurs Savoia Marchetti SM 79. La distance de tir était de 1 400 mètres contre le *Littorio* et 1 000 mètres

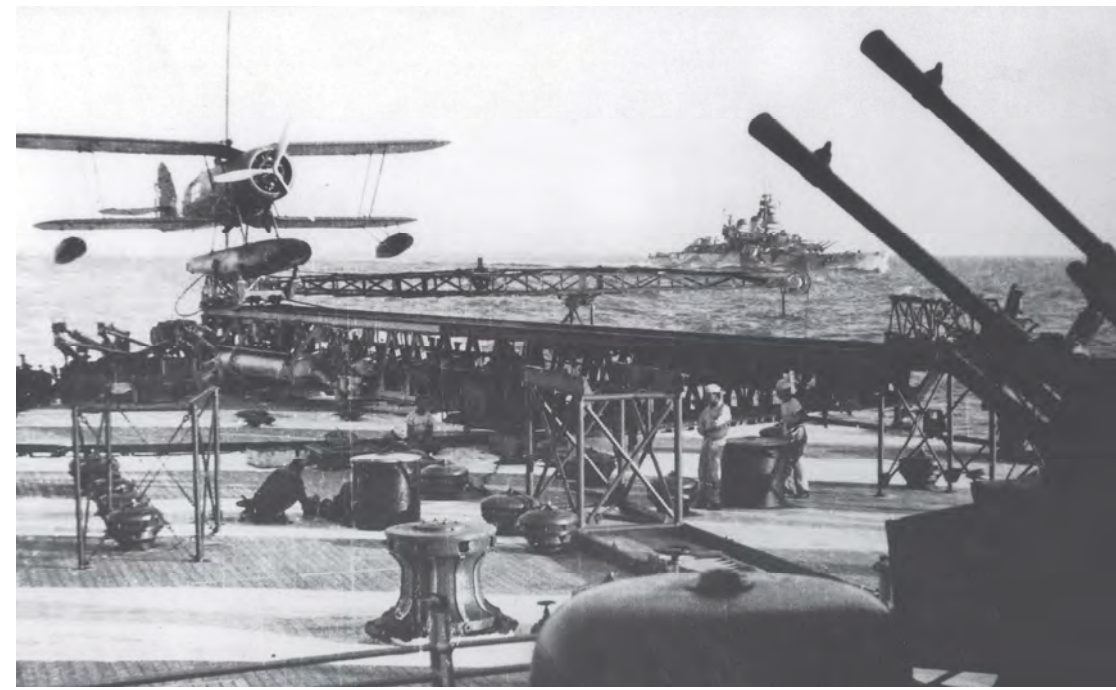
La superbe silhouette du Roma lors d'une sortie avec ses similaires. (DR)

Le Roma, vu de la plage arrière du Vittorio Veneto en fin d'année 1942. (DR)



contre le *Roma*. Les cuirassés effectuèrent de bonnes manœuvres d'évitement et, peu de temps après, les pièces de 381 mm et de 152 mm eurent encore l'opportunité de parfaire leur mise au point. À 17h04, les cuirassés et leur escorte avaient repris leurs postes dans le port de La Spezia. Restait à l'amiral Bergamini à faire le point sur le degré d'efficacité au combat de sa flotte : le peu de

coups au but pour les pièces de 381 mm était tous à imputer au *Roma*. Il fallait que celui-ci intensifie son entraînement, que les défections de matériel soient résolues et qu'il effectue de nombreuses sorties afin de devenir réellement opérationnel. Cependant, la pénurie de mazout qui frappait la flotte ne permettait pas d'effectuer les instructions nécessaires.



# LA SAGA DES SAVANTS

Par Jean-Yves Brouard



À l'arrière des paquebots mixtes de la famille des « Savants », comme ici le Claude Bernard, une écoutille à plat pont ferme la cale arrière ; sur cette écoutille, peut à l'occasion s'improviser une piste de danse. On note aussi les mâts de charge et les six mâtereaux sur un tel navire doté de cales à marchandises. Photo Skyfotos.

Remerciements particuliers à Alain Spohr pour sa documentation. Avec Yvon Perchoc, Yvan Letellier, Éric Conquer. Avec aussi l'ouvrage de L'histoire maritime des Chargeurs Réunis par Jean Beaugé et René-Pierre Cogan (Barré & Dayez éditeurs), et les hebdomadaires *Le Marin* et *Le Journal de la marine marchande*.

La France a mis en service au lendemain de la guerre une série de beaux paquebots mixtes surnommés les « Savants ».

\*\*\*

Dans le cadre de la reconstruction de la marine marchande française, après les terribles années de la guerre, la compagnie des Chargeurs réunis a lancé divers cargos et paquebots neufs. Il fallait remplacer le cargo *Baoulé* et le paquebot *Brazza* (premier du nom), tous deux coulés vers le début du conflit mondial. Et remplacer d'autres navires ayant subi divers sorts : 5 ont été saisis par les Anglais en juillet 1940, 3 retenus à Buenos Aires par les Argentins, et 2 passés dans les rangs des Forces navales de la

France libre. Par ailleurs, les Chargeurs ayant pris le contrôle d'une autre compagnie, la Sud-Atlantique, ils auraient dû avoir en charge les paquebots *Massilia* et *Pasteur*. Mais le premier a été perdu par sabordage en 1944, et le second, s'il a échappé à tous les dangers de la guerre, reste réquisitionné depuis 1945 par le Gouvernement français pour effectuer d'intenses transports de troupes sur la ligne d'Indochine.

Finalement, en 1945, il ne reste qu'une quinzaine de navires des CR, et encore, certains vont demander de lourds travaux de réparations et de transformations. En 1949, le PDG des Chargeurs décide de créer une filiale, la CMCR (Compagnie maritime des Chargeurs réunis), qui, dans le cadre du programme de reconstruction navale, va choisir pour les cargos et les paquebots deux types de coque : les B pour les cargos, les « Savants » pour les paquebots. Pourquoi « Savants » ? Car ces futurs paquebots vont porter les noms de scientifiques et d'inventeurs français au rayonnement international : Charles Tellier, Laënnec, Clément Ader, etc. (un troisième type de coque a été prévu ; les paquebots correspondants seront construits à seulement trois exemplaires : les sisterships *Brazza* et *Foucauld*, suivis du *Général Leclerc*).

Le Claude Bernard désarmé pendant de longs mois au Havre, au bassin Roger Meunier, est photographié sans doute le 9 ou le 10 novembre 1961. Le petit cargo sur son avant est le norvégien Johan Collett. Photo : Port Autonome du Havre, via Roland Gard.

## Les huit savants éponymes

Voici, par ordre alphabétique, la liste des noms des ingénieurs, chimistes et savants français dont les inventions et découvertes ont rayonné à l'international, et dont les noms ont été attribués aux huit paquebots de la famille dite des « Savants ».

Claude Bernard (1813-1878) évoque le physiologiste adepte du déterminisme, qui s'est penché sur les mécanismes complexes régissant l'être vivant.

Clément Ader (1841-1925), ingénieur et inventeur, réalisa entre autres un appareil plus lourd que l'air, baptisé avion, qui vola en 1890.

Édouard Branly (1844-1940), physicien, est connu pour son invention de l'organe principal des appareils de réception de la télégraphie sans fil.

Henri Poincaré (1854-1912), mathématicien, membre de l'Académie des Sciences, s'intéressa à tous les domaines mathématiques et physiques connus à son époque.

René Laënnec (1781-1826), médecin et fondateur de l'anatomoclinique, inventa le stéthoscope.

Antoine Lavoisier (1743-1794), père de la chimie moderne, révéla la nature exacte de l'eau, de l'air, de la terre et du feu.

Louis Lumière (1864-1948) fut chimiste et industriel ; avec son frère Auguste, il inventa le cinématographe.

Charles Tellier (1828-1913) inventa la machine frigorifique à compression, pour la conservation des denrées périssables, et aménagea le premier navire à cales réfrigérées, le *Frigorifique*.

À noter que les paquebots porteront le nom et le prénom des savants, sauf deux : le *Laënnec* et le *Lavoisier*. À signaler aussi que certains paquebots de la série des Savants, revendus dans les années 1960 à l'Italie, ont eu de nouveaux noms de savants également, des savants italiens bien sûr : le *Lavoisier* est devenu l'*Alessandro Volta*, l'*Édouard Branly* l'*Antonio Panocetti*, et l'*Henri Poincaré* le *Galileo Ferraris*.

CLAUDE  
BERNARD



COMPAGNIE MARITIME  
DES  
CHARGEURS RÉUNIS

La couverture de la brochure de présentation du Claude Bernard (le paquebot), publiée par les Chargeurs Réunis en 1950, est ornée d'un portrait de Claude Bernard (l'homme). Coll. Alain Spohr.

En ce temps-là, les paquebots rejoignant les colonies et divers pays exotiques lointains étaient ce qu'on appelle des « mixtes » : outre quelques centaines de passagers de diverses classes, ils transportaient aussi des cargaisons. La CMCR fait donc construire de telles unités. Quasi-sisterships,

ils mesurent tous 163,60 mètres de long. Les deux premiers, de 12 000 tonnes, les *Claude Bernard* et *Lavoisier*, destinés à la ligne d'Amérique du Sud, entrent en service en 1950, suivis deux ans plus tard par le *Louis Lumière*. Le confort et l'agrément des passagers sont particulièrement soignés.

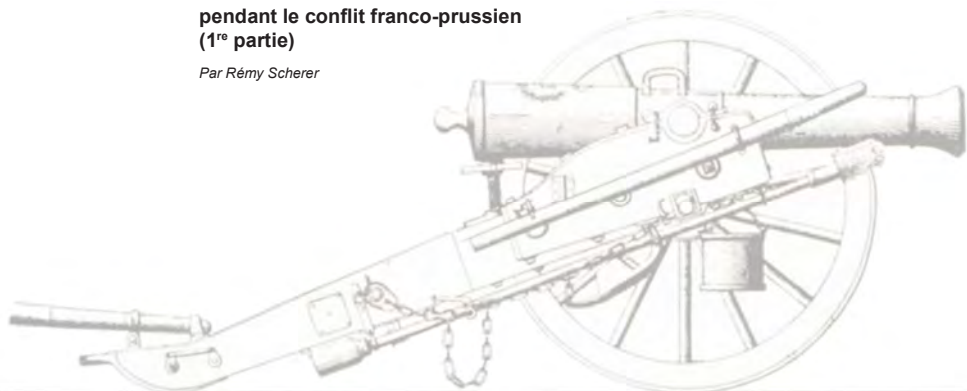


Aux Ateliers et Chantiers de la Loire à Saint-Nazaire, fin 1949, les sisterships Claude Bernard et Lavoisier sont en cours de construction en même temps. Coll DR.

## LE CONFLIT FRANCO-PRUSSIEN DE 1870-1871 : LES ARTILLEURS ET CANONNIERS DE LA MARINE

La contribution de l'artillerie de Marine pendant le conflit franco-prussien (1<sup>re</sup> partie)

Par Rémy Scherer



La guerre franco-allemande, aussi dénommée guerre franco-prussienne ou guerre de 1870, oppose, du 19 juillet 1870 au 29 janvier 1871, la France aux États allemands coalisés sous l'égide de la Prusse.

La défaite de Sedan et la capitulation de Napoléon III provoquent, le 4 septembre 1870, la chute du Second Empire. Napoléon III part en exil. La France se dote d'un régime républicain avec la création de la Troisième République. Ce nouveau gouvernement décide de continuer les hostilités. Malgré la mise sur pied de nouvelles armées à Paris et en province, les troupes allemandes ne sont pas défaites. Paris, investie depuis le 19 septembre 1870, ne peut être secourue.

Le 26 janvier 1871, l'armistice est signé et il est aussitôt appliqué. Le 28 janvier 1871 sont signées les conventions militaires.

Au cours de ce conflit, le régiment d'artillerie de la Marine et les canonnières marines sont largement mis à contribution pour renforcer l'artillerie de l'armée de Terre, amoindrie suite aux défaites des armées impériales.

Au début des hostilités, 4 batteries d'artillerie du régiment d'artillerie de la Marine sont destinées à faire partie de la division que le Général Trochu doit commander au Danemark.

Après nos premiers revers, cette expédition dans la mer baltique est abandonnée. Trois des batteries prévues sont alors affectées à l'armée de Châlons. Suite au désastre de Sedan avec la capitulation de l'armée de Châlons le 2 septembre 1870, et l'investissement de Metz depuis le 20 août (capitulation le 26 octobre), Paris est menacée. Les ressources disponibles de la Marine sont dirigées sur Paris avant son investissement le 19 septembre 1870. Ces renforts permettent le renforcement de la place de Paris avec la création de nombreuses unités d'artillerie, formées autant par les artilleurs du régiment

d'artillerie de la Marine que par les matelots-canonnières de la flotte. La place de Paris reçoit 210 pièces de fort calibre. La Marine fournit aussi un grand nombre d'officiers à l'artillerie de terre, en manque de ressources pour la création de nouvelles unités.

Le gouvernement de défense nationale doit aussi équiper rapidement les armées de province. Les directions d'Artillerie de Marine fournissent aussi un effort considérable grâce aux ateliers et aux compagnies d'ouvriers. Au fur et à mesure de l'avance ennemie dans le territoire, le Département de la Guerre adresse de nouveau à celui de la Marine des demandes pressantes pour le renforcement des places menacées, ainsi que pour la reconstitution du personnel et du matériel perdu. Ainsi, 868 pièces de mer de gros calibre, avec affûts et munitions, sont dirigées sur Carentan, Besançon, Lyon, Belfort, Grenoble, Bourges, Nantes, Orléans, Dunkerque, Conlie, Le Havre, etc. Ces pièces sont servies par des marins-canonnières ou des artilleurs de la Marine. Un nombre important de ces pièces est construit pendant le conflit.

Pour satisfaire ces demandes et comme la Marine allemande n'est pas un danger, le département de la Marine donne l'ordre aux ports et aux stations navales de réduire le nombre de bâtiments en service. Le désarmement de 4 corvettes cuirassées, de 13 béliers et batteries cuirassées, de 3 frégates et corvettes à hélice, de 12 avisos ou bâtiments de flottille ainsi que de plusieurs transports permet la création d'unités pour renforcer l'armée de terre.

En même temps, les ateliers des ports militaires adaptent leurs fabrications pour le département de la Guerre. À la fin de l'année 1870, les arsenaux sont tellement occupés que des réparations pour les navires sont retardées, voire ajournées.

Du 17 juillet 1870 au 15 février 1871, la contribution de la Marine à la défense nationale représente, hors l'armement de la flotte et la mise en défense des colonies :

- 28 157 canonnières ou fusiliers marins ;
- 563 officiers de vaisseau (d'aspirant à vice-amiral) ;
- 20 ingénieurs hydrographes employés aux travaux de reconnaissance autour de Paris ;
- 23 420 hommes d'infanterie de Marine ;
- 5 087 hommes de l'artillerie de Marine (régiment d'artillerie de la Marine et des Colonies) ;
- 1 032 pièces de Marine armées et munitionnées ;
- 29 300 fusils et carabines ;
- 100 batteries complètes de 4 et de 12 (600 pièces) ;
- 16 batteries de mitrailleuses (environ 100 pièces) ;
- 130 affûts de place et de siège ;
- 700 canons lisses de guerre transformés en canons rayés.

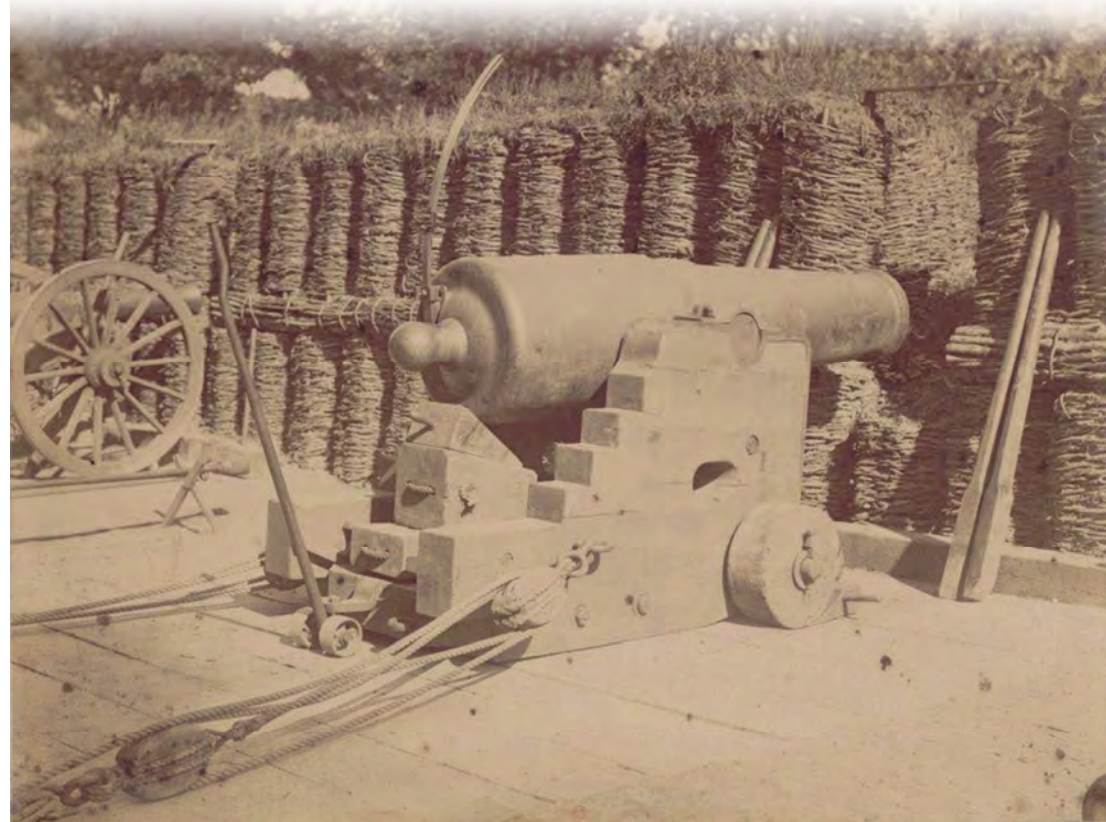
Cela représente environ 2 400 pièces d'artillerie et 57 000 hommes. Par exemple, il est à noter la contribution de l'arsenal de Brest avec 436 bouches à feu et 532 affûts complets. Aussi, l'école de pyrotechnie de Toulon, grâce à un mode de fabrication plus expéditif, peut livrer un nombre considérable de cartouches aux armées.

Le régiment d'artillerie de la Marine et des Colonies mobilise environ 5 100 hommes ce qui permet la mise sur pied plus d'une quarantaine de batteries et détachements.

Pour la garnison de Paris, le régiment d'artillerie de la Marine fournit environ 2 600 artilleurs pour le service de 16 batteries (11 à pied et 5 montées), dont 98 officiers et 18 gardes d'artillerie. La Marine met aussi à la disposition de la place de Paris de nombreux canonnières-marins dont en particulier ceux du 11<sup>e</sup> bataillon de la Marine (commandant Krantz) du *Louis XIV*, vaisseau-école des canonnières de la Marine. En annexe 1 sont présentées les caractéristiques de ce bâtiment, en 2<sup>e</sup> partie de l'article. Cette unité est composée de 8 compagnies de matelots-canonnières regroupant 722 hommes. Ces hommes assureront la défense des 6 forts gérés par la Marine pendant le siège et géreront de nombreuses batteries, dont celles de la butte Montmartre et de Saint-Ouen, pour les plus emblématiques. En outre, les canonnières marines, issus des autres bataillons de la Marine, peuvent être estimés à environ 800. D'autre part, il faut mentionner la flottille de la Seine qui est armée avec 560 marins et 33 pièces d'artillerie ; et dont une partie des effectifs sera mise à terre pour le service de pièces d'artillerie. Pour la défense de Paris, la Marine mobilise donc environ 4 700 hommes, artilleurs de Marine comme matelots-canonnières.

Pour les armées de province, le régiment d'artillerie de la Marine met sur pied près d'une trentaine de batteries ou détachements. L'ensemble est servi par 49 officiers et 2 376 hommes, parmi lesquels environ 600 ouvriers, sans compter les

Obusier de 22 en fonte sur affût marin (Matériel de l'artillerie et des équipages militaires par V. Roger, 1877).



# LES PORTE-AVIONS DANS LA BATAILLE DE L'ATLANTIQUE

Par Jean Moulin



Le *Courageous* pendant la revue navale de la Flotte de réserve en baie de Weymouth le 9 août 1939. (L'illustration)

La bataille de l'Atlantique a été la plus longue de la Seconde Guerre mondiale. Les porte-avions ont été engagés dans la chasse aux sous-marins allemands dès le début des hostilités, mais leur action ne sera efficace qu'à partir de 1943.

Il faut distinguer deux temps. Schématiquement, la période de septembre 1939 à mai 1941 voit l'engagement ponctuel de porte-avions d'escadre britanniques. Ce n'est qu'à partir d'avril 1943 que les premiers porte-avions d'escorte participent, avec une efficacité certaine.

Cet article ne couvre pas les actions des porte-avions en Arctique et au large de la Norvège (traité dans un article précédent) ni en Méditerranée (article à venir).

Il n'est pas possible de citer les très nombreuses sources utilisées pour cet article, mais le site «uboat.net», bien tenu à jour, est la meilleure référence et corrige beaucoup de choses. Il est souvent impossible de déterminer la cause exacte de la perte d'un sous-marin, notamment quand des avions interviennent avec des escortes, ce qui peut expliquer certaines contradictions ou imprécisions dans la désignation des «vainqueurs».

Un chasseur-bombardier en piqué embarqué Blackburn Skua. (DR)



## UNE AFFAIRE QUI COMMENCE MAL

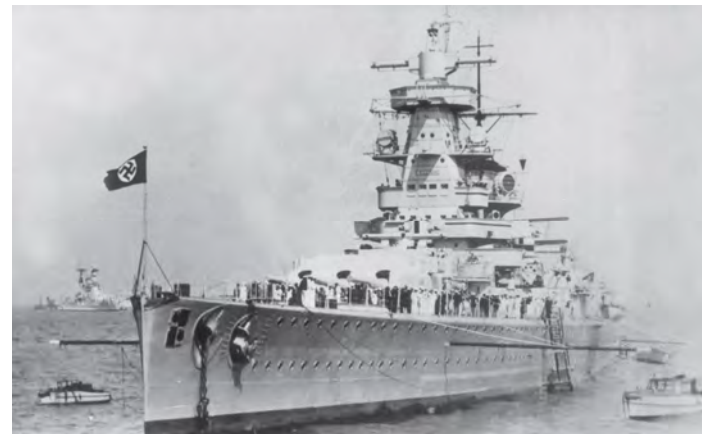
Le 3 septembre 1939, les Alliés redoutent plus les corsaires de surface que les sous-marins. Ils disposent de sept porte-avions britanniques (*Argus*, *Furious*, *Hermes*, *Eagle*, *Courageous*, *Glorious*, *Ark Royal*). L'unique porte-avions français, le *Béarn*, est en travaux et sera utilisé pour des entraînements en Méditerranée et des transports d'avions jusqu'à son immobilisation aux Antilles fin juin 1940.

La volonté de Churchill, alors Premier Lord de l'Amirauté, voulant agir offensivement, fait envoyer les porte-avions disponibles à la chasse aux sous-marins dans les Western Approaches. Dans les premiers jours de septembre, l'*Hermes*, le *Courageous* et l'*Ark Royal* participent à la couverture du transfert en France du British Expeditionary Force (BEF)<sup>1</sup>. Ils

<sup>1</sup>- Les premiers éléments du BEF débarquent en France le 10 septembre. 4 divisions d'infanterie sont en France au 12 octobre.

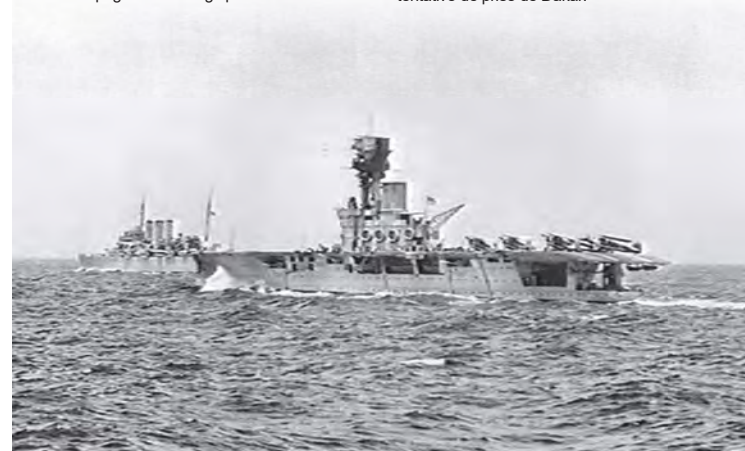
Le « cuirassé de poche » allemand Admiral Graf Spee pendant la revue navale du 20 mai 1937 à Spithead, après le couronnement de George VI. (Musée national de la Marine)

forment des groupes de chasse avec trois ou quatre destroyers. Le 14 septembre, l'*Ark Royal* est attaqué dans l'ouest des Hébrides par l'*U 39* qui lance deux torpilles qui ratent et est coulé par les destroyers *Faulknor*, *Firedrake* et *Foxhound*. C'est le premier sous-marin perdu pour les Allemands. Le même jour, deux avions Blackburn Skua du squadron 803 du même porte-avions attaquent l'*U 30* mais sont abattus par les éclats de leurs propres bombes et les aviateurs faits prisonniers par le sous-marin.



Le 17 septembre, le *Courageous* est torpillé et coulé par l'*U 29* dans l'ouest de l'Irlande. Il y a 518 morts. Deux de ses quatre destroyers avaient été détachés au secours d'un bâtiment marchand. Les Britanniques renoncent alors à envoyer des porte-avions chasser le sous-marin, mais ils vont être engagés dans la chasse aux raiders de surface lancée début octobre après la découverte du *Graf Spee* en Atlantique Sud et du *Deutschland* en Atlantique Nord. Des groupes sont constitués avec un porte-avions et un cuirassé ou croiseur de bataille. Le *Furious* opère en Atlantique Nord et participe notamment, avec le *Repulse* et le *Resolution*, à l'escorte du convoi TC 1 parti d'Halifax le 10 décembre avec une partie de la 1<sup>re</sup> division canadienne. L'*Ark Royal* et le *Renown*, se précipitent vers le Rio de la Plata, mais le *Graf Spee* se saborde devant Montevideo, le 17 décembre, avant leur arrivée. L'*Hermes* fait partie de la Force X du 7 octobre au 24 décembre, basée à Dakar, avec le *Strasbourg* remplacé par les croiseurs *Dupleix* et *Foch* le 18 novembre. Le *Glorious* et l'*Eagle* sont en océan Indien.

Les porte-avions britanniques sont ensuite engagés dans la campagne de Norvège puis en Méditerranée.



L'*Ark Royal* arrive à Gibraltar le 28 juin 1940. Il va y être basé, incorporé à la Force H qui peut rapidement opérer en Méditerranée occidentale comme en Atlantique.

Deux porte-avions britanniques, en marge de la bataille de l'Atlantique, sont engagés à Dakar. Un bombardier-torpilleur Fairey Swordfish de l'*Hermes* torpille le *Richelieu* à Dakar le 8 juillet 1940 puis l'*Ark Royal* participe du 23 au 25 septembre 1940 à la tentative de prise de Dakar.

Le *Furious* en juillet 1942. Il sera désarmé le 15 septembre 1944. (IWM)

L'*Hermes* avec le croiseur Dorsetshire en juin 1940. Ces deux bâtiments seront coulés par les Japonais en océan Indien le 9 et le 5 avril 1942. (Australian War Memorial)



# LA FRÉGATE TYPE 82 HMS BRISTOL

Par Jacques Druel

Belle vue trois-quarts bâbord du HMS Bristol lors de ses essais à la mer en 1972. Non réceptionné par la Royal Navy, il ne possède pas de matricule de coque, et c'est toujours le Red Ensign qui flotte à la poupe. DR – Collection Jacques Druel

Au début des années soixante, la Royal Navy comptait dans ses rangs quatre porte-avions ; deux lourds de la classe des cinquante mille tonnes, les HMS *ARK Royal* et HMS *Eagle*, ainsi que deux plus légers jaugeant environ trente mille tonnes, les HMS *Victorious* et HMS *Hermes*. La conception de ces quatre bâtiments, même modernisés à grands frais, remontait aux années de guerre et ils n'avaient que la capacité d'embarquer un groupe aérien allant de trente à cinquante appareils suivant les déplacements. On était donc loin des possibilités des nouveaux *Kitty Hawk* de quatre-vingt mille tonnes de l'US Navy qui emportaient plus du double d'avions.

En 1962, l'état major de la Royal Navy lança donc l'étude d'un nouveau porte-avions déplaçant environ cinquante-quatre mille tonnes au maximum, ce qui permettait de loger une cinquantaine des tout récents *Buccaneer* ou *Sea Vixen*. Plus gros n'était pas dans les capacités financières ou techniques des chantiers navals de la Grande-Bretagne de l'époque. L'énormité des budgets à consacrer à ces nouvelles constructions, les difficultés de mise au point et d'entretien à prévoir, ainsi qu'une lutte féroce entre les trois branches de la Défense pour l'attribution des fonds nécessaires aux nombreux programmes en cours, firent que des quatre porte-avions initialement prévus (CVA-01 à CVA-04), on passa très vite à un en 1963, pour enterrer définitivement le projet en 1966 lors de la parution du *Defense White Paper* du Travailleur Harold Wilson, qui mettait au pain sec et à l'eau les Forces armées du pays.

De nouveaux porte-avions, c'est bien, encore faut-il pouvoir les protéger de l'ennemi, on ajouta donc à la liste de jouets pas moins de quatre grands destroyers de défense de zone de Type 82,

et quatre en option si le Père Noël était généreux. Comme on pouvait s'en douter, c'est plutôt le Père Fouettard qui gagna la partie, l'ensemble de la commande passant à la trappe, à l'exception d'un destroyer qui deviendra le HMS *Bristol*.

Les études commencèrent en 1961, la commande fut passée le 4 octobre 1966 et la quille posée le 15 novembre 1967 aux chantiers Hebburn Yard de la compagnie Swan Hunter & Tyne Shipbuilders Ltd.

Lancé le 2 juin 1969, le HMS *Bristol* voyait son rôle initial évoluer vers celui d'un navire destiné à tester les nouveaux systèmes d'armes et de détection dont la Royal Navy voulait se doter pour les années à venir.

Pas moins de quatre années vont s'écouler entre la mise à l'eau et l'entrée en service du destroyer le 31 mars 1973 !

## CONCEPTION

Destiné à la protection du groupe aéronaval CVA-01 contre toute forme de menace qu'elle soit, sous-marine ou aérienne, le destroyer de Type 82 se devait d'être d'une taille suffisante afin de pouvoir embarquer tous les systèmes d'armes prévus. On arrive donc à une coque de pratiquement cent cinquante-cinq mètres de long, pour un déplacement estimé de sept mille cent tonnes en charge. Ces caractéristiques sont à rapprocher de celles de la frégate *Suffren* avec une longueur de cent cinquante-huit mètres, et un tonnage de six mille huit cents tonnes en lourd.

Les deux navires étaient contemporains et globalement chargés de la même mission.

## CARACTÉRISTIQUES COMPARÉES DES BRISTOL ET SUFFREN

	<i>HMS Bristol</i>	<i>Suffren</i>
<b>Longueur totale</b>	155 m	158 m
<b>Largeur</b>	17,00 m	15,50 m
<b>Tirant d'eau</b>	7,50 m pleine charge	7,25 m pleine charge
<b>Déplacement</b>	6 400 t standard 7 100 t pleine charge	5 335 t standard 6 780 t pleine charge
<b>Machinerie</b>	Système COSAG 2 chaudières Babcock & Wilcox 2 turbines à vapeur de 30 000 cv 2 réacteurs Olympus TM1A de 30 000 cv	4 chaudières à vapeur (chauffe au mazout) 2 groupes de turbines Rateau
<b>Puissance</b>	60 000 CV sur deux lignes d'arbres	72 500 CV sur deux lignes d'arbres
<b>Vitesse max.</b>	28 nœuds en moyenne	34 nœuds en moyenne
<b>Autonomie en 1945</b>	5 750 miles à 18nds	5 800 miles à 12nds
<b>Équipage</b>	397 marins, dont 27 officiers	23 officiers et 337 matelots
<b>Armement</b>	Un canon de 4.5in Mk. 8 (114 mm). Un lanceur double pour missiles AA Sea Dart. Un système ASM Ikara. Un mortier grenadeur Limbo Mk. 10. Deux canons de 30 mm. Quatre canons de 20 mm.	Deux canons de 100 mm 64 CADAM. Un système Masurca (48 engins). Un système ASM Malafox. Quatre catapultes pour torpilles ASM L3 puis L5. Deux canons de 30 mm puis quatre canons Oerlikon de 20 mm. Quatre mitrailleuses de 12,7 mm. Quatre missiles Exocet MM38.
<b>Système de détection</b>	Un radar Type 965M de surveillance aérienne à longue distance. Un radar Type 992Q de désignation d'objectifs, pouvant aussi faire fonction de radar de recherche air/surface à moyenne portée. Un radar Type 909 pour le guidage du système AA Sea Dart, avec deux antennes avant et arrière. Un sonar Type 170 associé au mortier Limbo. Un sonar de coque Type 184M pour la recherche et l'attaque de sous-marins.	Un DRBI 23 de conduite des missions aériennes. Un DRBV 50 de veille combinée, puis un DRBV 15. Un radar de navigation Decca 32 puis Decca 1226. Un télépointeur pour 100 mm DRBC 32 A deux radars DRBR 51 pour guidage des missiles Masurca. Un sonar DUBV 23 d'étrave. Un sonar DUBV 43 remorqué.

## MOTORISATION

La silhouette particulière du bâtiment, avec ses trois cheminées, une grande à mi-coque, et deux plus petites en arrière du mât arrière est due au choix d'une motorisation de type COSAG (Combined Steam and Gas Turbine).

Deux chaudières Babcock and Wilcox timbrées à 49,2 kg/cm<sup>2</sup> pour une température de chauffe de 510 °C voient leurs conduits déboucher sur la première, et entraînent deux turbines AEI (Associated Electrical Industries) d'une puissance de 15 000 cv chaque.

Les cheminées arrière correspondent aux sorties des deux turbines Rolls-Royce Olympus TM1A développant pas moins de 22 300 cv chaque.

La puissance totale de 74 600 cv est communiquée à deux lignes d'arbres. Le système COSAG permet une navigation économique en utilisant uniquement les chaudières classiques, la puissance de combat et la vitesse étant fournies par la combinaison des deux modes propulsion.

Revers de la médaille, la consommation de carburant et le bruit généré par les turbines Rolls-Royce rendent la traque des sous-marins quelquefois problématique.