

Le cas du sous-marin *Curie*, ex-U.14, ex-Curie

Gérard GARIER

Le *Curie* est un sous-marin de 2ème classe du type « Brumaire ». Ce type est à quelque chose près un « Pluviose » (type précédent marchant à la vapeur en surface) à moteur Diesel. Leurs formes de coque sont plus effilées, ce qui améliore la vitesse d'un nœud et augmente les qualités nautiques en surface.

- Les sous-marins du type « Brumaire » sont : Q60 *Brumaire*, Q62 *Frimaire*, Q63 *Nivose*, Q70 *Foucault*, Q72 *Franklin*, Q71 *Euler*, Q78 *Faraday*, Q79 *Volta*, Q80 *Newton*, Q81 *Montgolfier*, Q83 *Bernoulli*, Q84 *Joule*, Q85 *Coulomb*, Q86 *Arago*, Q87 *Curie*, Q88 *Le Verrier*. Nota : seuls les *Bernoulli*, *Joule* et *Coulomb*, ne seront pas de vrais « Brumaire », mais des « Pluviose » avec moteur Diesel

à cause d'une mauvaise coordination entre les arsenaux de Cherbourg et de Toulon.

Les plans ont été établis par le célèbre ingénieur Maxime Laubeuf, père des submersibles français. Le n° Q est logiquement un numéro de construction dans l'ordre chronologique des mises en chantiers, mais ce n'est pas toujours le cas et certains sous-marins n'en auront pas.

Caractéristiques

Déplacement : en surface : 410 tonnes - en plongée : 552 tonnes

Dimensions : longueur : 52,15 m - largeur : 5,42 m - tirant d'eau : 3,13 m

Appareil moteur :

- 2 moteurs de surface diesel (constructeur : Augustin Normand) : puissance normale maximum 840 ch

- 2 moteurs électriques (constructeur : Compagnie Générale Electrique: à Nancy) puissance maximum totale 660 ch

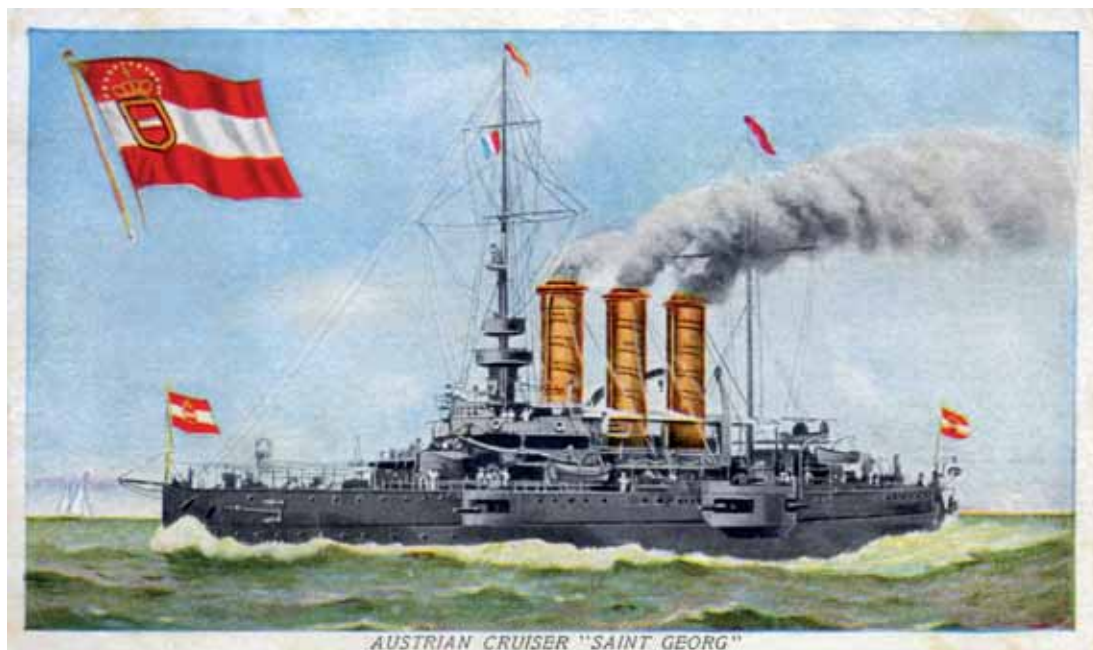
- batteries d'accumulateurs marque Tudor

Vitesse : en surface : 12,6 nœuds - en plongée : 9 nœuds

Propulseur : 2 hélices à 3 ailes (diamètre : 1,500 m)

Rayon d'action : 1500 milles à 9 nœuds en surface et 85 milles à 4,5 nœuds en plongée.

Le plus puissant croiseur-cuirassé de 7 420 t de la Marine de la double-monarchie, le *Sankt-Georg*. (Photo DR. collection Gérard Garier)



couler et qui se trouvaient mouillés à seulement 400 m du barrage qui venait d'être mis en place deux jours auparavant.

A ce même moment, le croiseur-cuirassé *Jules Michelet* se trouvait au rendez-vous pour reprendre en remorque le *Curie*. Il attendit vainement jusqu'au 22 décembre ; sur ordre du CEC, il explore la zone comprise entre Pelagosa et la côte italienne jusqu'à 18h. A ce moment, n'ayant rien rencontré et comprenant que le *Curie* ne reviendrait plus, il fait route au Sud.

Le 21, le reste de l'équipage sera conduit à la prison de Grätz (en régime de droit commun). Sur le chemin, ils seront insultés par la populace. Ils y resteront dix semaines dans des conditions déplorables, puis en juin sont envoyés au camp de prisonniers de Deutsch-Gabel. Quelques marins réussirent à s'évader, et après des péripéties nombreuses, arrivèrent à Paris en juillet 1918, via

l'Ukraine, Kiev, et Mourmansk. Les autres furent relâchés à l'Armistice.

Pendant deux ans, le Lieutenant de Vaisseau O'Byrne (un éclat lui avait traversé un poumon) luttera contre la mort, dans les hôpitaux autrichiens. D'abord interné à Graetz, puis en décembre 1916 envoyé au sanatorium de Leysin (Suisse). Il céda le 21 mars 1917 à Montaviv (Isère) des suites de ses blessures.

Selon Paul Chack l'enseigne Chailley « s'éloigne du bord à la nage, tête nue ». Chailley, que nul ne reverra vivant, et dont le cadavre « percé de balles sera retrouvé trois jours plus tard, pris dans le barrage ». Cependant, et d'après le « Dictionnaire des marins » d'Etienne Taillemite, l'enseigne de vaisseau Chailley, grièvement blessé en assurant l'évacuation du bâtiment, mourut à l'hôpital de Pola le 20 décembre 1914.

Le Dreadnought *Viribus-Unitis* de 20 014 t qui, avec ses quatre sister-ships, étaient les cuirassés les plus puissants de la Marine austro-hongroise, supérieur à nos « Courbet ». (Photo DR. collection Gérard Garier)





1694 sur mer, l'année Jean Bart ?

Patrick Villiers

En cette année 2014, la célébration du début de la guerre 14-18 va occulter beaucoup d'autres anniversaires particulièrement dans le domaine maritime et notamment deux des plus célèbres exploits de Jean Bart : la victoire du Texel et la défense victorieuse de Dunkerque face aux forces combinées anglo-hollandaises. L'étude de ces deux victoires bien différentes peut être l'occasion de revenir sur une confusion trop souvent faite : Jean Bart est-il corsaire ou officier au service du Roi-Soleil ?

Jean Bart est-il corsaire ou officier au service du Roi-Soleil ?

De son arrivée au pouvoir à la mort de Mazarin (1661) à la guerre de Hollande (1672-1678), Louis XIV réorganise complètement la marine de guerre française qui devient permanente et lance un gigantesque plan d'achats et de constructions de vaisseaux de ligne. Alliée des Provinces-Unies pendant la guerre de Dévolution encore appelée la deuxième guerre anglo-hollandaise, la marine française joue un rôle marginal tandis que les Hollandais sous la direction de l'amiral de Ruyter inflige à l'Angleterre la défaite navale la plus humiliante de son histoire. Le 21 juin 1667, à la tête de sa flotte, il remonte la Tamise sur plus de 20 milles, jusqu'à la Medway et l'arsenal de Chatham. Ruyter s'empare du navire amiral *Royal Charles* qui est ramené triomphalement en

Hollande. De nombreux vaisseaux anglais sont également brûlés. Jamais la marine britannique ne connaîtra pire humiliation. Jean Bart affirme avoir été à bord du navire amiral les *Sept-Provinces* dans un mémoire qu'il adressera au roi le 26 avril 1690 en proposant de rééditer le même exploit. Jean Bart est né le 21 octobre 1650 dans une Dunkerque déjà française et qui le redeviendra en 1661. Pourquoi est-il à bord d'un navire hollandais dans cette guerre contre l'Angleterre ?

La réponse est complexe. On ne sait presque rien de l'enfance et de la formation maritime de Jean Bart. Avant d'accorder au Dunkerquois des lettres d'anoblissement, Louis XIV lui fera fabriquer une généalogie truquée selon laquelle il aurait descendu d'un chevalier teutonique. La réalité est plus prosaïque, son père n'a probablement jamais dépassé le grade de capitaine en second sur un corsaire, le fondateur de la dynastie Antoine Bart



Gravé par Y. Le Gouaz.

Au mois de Mai 1677, Jean-Bart montant la Palme de 18 canons, prend une Frégate de 24 canons et seize bâtiments marchands qu'elle convoyoit de Hollande en Angleterre.

Gravure montrant la *Palme* de Jean Bart portant 18 canons qui combat puis s'empare d'une frégate de 24 canons en mai 1677.

navigation, il a été confirmé dans son grade par Louis XIV. Panetié s'est illustré dans les principaux combats contre Ruyter puis aux Antilles. En août 1677, Louis XIV lui a confié le vaisseau le *Palmier* armé en course par l'armateur Omaer, le même que celui de Jean Bart. Sous le pavillon corsaire, Panetié avait mission d'attaquer le commerce hollandais sans entrer en conflit avec les Anglais. Panetié se plaignit à de nombreuses reprises du manque de combativité des capitaines corsaires de Dunkerque. Quelques jours plus tard, Panetié s'empare seul de deux flûtes de Lubeck après avoir combattu les deux frégates d'escorte. Elles sont richement chargées et leurs ventes payent largement la campagne. A son retour, Panetié,

écrivant à Colbert, laisse éclater sa fureur et tire le bilan de ces campagnes et de la valeur des capitaines dunkerquois : « Il ne faut pas s'attendre que ces sortes de Flamands fassent aucune action d'éclat; il n'y en a que deux à Dunkerque qui vailent quelque chose, et le commandant doit rendre justice à l'un (Michel Mesmacker) qui était avec lui, qui a assez bien fait son devoir, et qui a gardé le poste qu'il lui avait donné.

Il ne faut regarder ces gens-là que pour incommoder le commerce des ennemis, en leur prenant leurs marchands; car il est vrai qu'ils sont plus propres à faire la course que les Français et meilleurs matelots, étant nés dans ce métier».



Une vue de Dunkerque au XVIIe siècle

Cette signature Jean Baert montre que notre héros n'était pas illettré.

des gardes de la marine de Toulon. Comment Jean Bart n'aurait-il pas profité de son enseignement ? A peine de retour à Dunkerque, Jean Bart se voit confier une nouvelle mission, la seconde le 27 décembre 1679 : « De par le roy, il est ordonné au sieur Jean Baert, lieutenant de marine, de commander la frégate la Sorcière qu'elle a accordé aux marchands de Lille pour servir au transport des marchandises qu'ils voudront envoyer ou faire venir de Cadix et ce, pendant le temps qu'elle sera armée ». Colbert, pour procurer des recettes à la marine a autorisé les particuliers à louer les vaisseaux du roi. En l'occurrence, il s'agit ici de marchands de Lille qui veulent commercer avec Cadix et qui affrètent les frégates la *Serpente* et la *Sorcière*. La *Serpente* est commandée par La Preille. La *Sorcière* est dotée d'un second pont en mars 1680 et est affrétée pour 1000 livres par mois. Comme les frégates ont été frêtées au commerce, les capitaines sont payés par le roi et ne reçoivent pas de pourcentage sur la vente de la cargaison. Dans ce cas l'armateur place un subrécargue qui s'occupe exclusivement de la gestion de la cargaison.

Jean Bart, payé à la tête de turc

Jean Bart se fait à nouveau remarquer, au cours de ce retour, Jean Bart a été attaqué par un corsaire de Salé qu'il a repoussé : « Etant à trois lieues du cap de Finisterre, il rencontra un saletin de 24 pièces de canon, ayant reviré sur lui sa bonne contenance fit que le saletin remit à l'autre bord et se retira. Il évita par ce moyen un combat et sauva

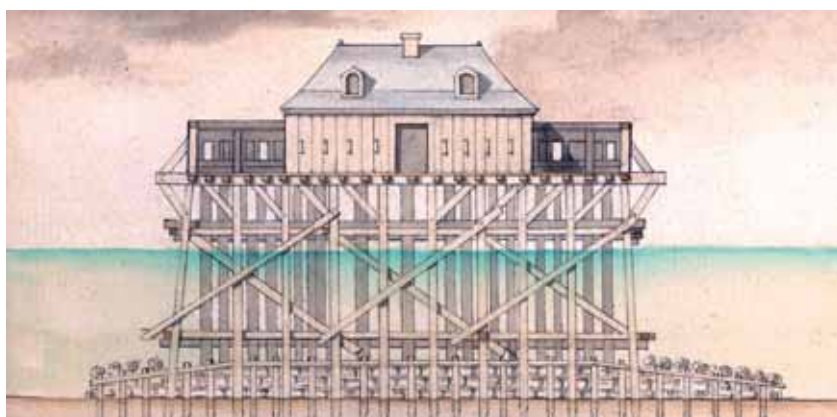


Coupe d'un gaillard.



un petit bâtiment de la Rochelle qui s'était mis de sa compagnie...». Rappelons que les Barbaresques sont des « corsaires de la foi » défenseur de la religion musulmane comme les chevaliers de l'ordre de Malte le sont pour la foi catholique, cependant les Français traditionnellement alliés de la Sublime Porte sont en théorie protégés. Mais les sultans marocains ne respectent pas toujours l'obéissance à Constantinople. La France négocie alors, moyennant finance, la protection de ses sujets. En 1678-1680, la situation se dégrade entre la France et les Barbaresques du Maroc. L'ancien armateur corsaire de Jean Bart, Omaer imagine une expédition de représailles contre les corsaires de Salé si le Roi lui prête une frégate royale. Les discussions financières sont âpres. Jean Omaer demande 10 000 en plus de la frégate et « demande aussi que la frégate la *Mignonne* soit montée par le sr Baërt, lieutenant de vaisseau entretenu en ce port, qui est de cette ville, qui commandera les trois vaisseaux et que ses appointements soient payés par le roi. ». L'armateur obtient « la frégate la Vipère de 70 tx et

Aquarelle présentant un élément du système des fortifications de Dunkerque.





Le croiseur auxiliaire *Seeadler*. (Peinture de Willy Stöwer)

Le *Seeadler*

René Alloin

En 1916, les Alliés exercent un blocus naval de plus en plus efficace sur l'Allemagne, réduisant en conséquence l'approvisionnement en matières premières. Les raiders qui, depuis le début de la guerre, parvenaient à forcer le blocus, ne possédaient pas de bases outremer pour se réapprovisionner en charbon et devaient compter sur la chance pour arraisonner des navires en transportant. C'est pourquoi est née l'idée d'armer un voilier en croiseur auxiliaire qui ne dépendrait pas de ce rarissime combustible.

Le voilier *Seeadler*

Construit au chantier R. Duncan & Co à Port Glasgow sous le nom de *Pass of Balmaha*, il est lancé le 9 août 1888 et mis en service le mois suivant. Ce voilier de 1 570 tonnes de jauge brute mesure 74,68 m de long entre perpendiculaires (83,45 m hors tout), 11,80 m de large et possède un tirant d'eau en pleine charge de 5,49 m. Ce beau trois-mâts carré, doté d'une coque en acier et d'une surface de voilure de 2 600 m², appartient

à l'armateur américain Harby Steamship Company à Boston et est exploité par MM. Harriss, Irby et Vose, des courtiers en coton.

Le 24 juin 1915, le voilier navigue de New York à destination d'Arkhangelsk en Russie, avec un chargement de balles de coton du Texas, sous le commandement du capitaine John Lenard. Le 23 juillet, il est arraisonné par le croiseur auxiliaire britannique *HMS Victorian* au large du nord-ouest du cap Wrath (Écosse) et conduit à Kirkwall (Orcades), sous le contrôle d'une équipe de prise comprenant un lieutenant et quatre hommes. Les Anglais justifient cette capture en suspectant le bateau de se rendre en Allemagne. Alors qu'il fait route vers les Orcades, le *Pass of Balmaha* est de nouveau arraisonné mais par le sous-marin allemand *U.36* et conduit à Cuxhaven où il arrive le 3 août 1915. Après quelques mois d'immobilisation, la *Kaiserliche Marine* décide de transformer le voilier en croiseur auxiliaire. Sous le nom de code de *Walter*, le bâtiment est modifié par le chantier Johann Carl Tecklenborg AG à Geestemünde dans le plus grand secret. Il reçoit des cloisons transversales étanches, des réservoirs d'huile, des chambres pour l'hébergement des détenus,

Le voilier américain *Pass of Balmaha* est capturé par les Allemands et devient le *Seeadler*. (Collection A. D. Edwardes)





L'ancien chaland de débarquement LCT 1337, devenu le *Salvor* dès 1945, est vu en cale sèche à Marseille, en juillet 1964. (Collection Erwan Guéguéniat)

Les LCT de travaux maritimes (fin)

Par Jean-Yves Brouard

De nombreux chalands type LCT (4), d'origine britannique, ont été utilisés sous pavillon français comme bâtiments de travaux maritimes (voir une première présentation dans N&H89). Pour clore le sujet, en voici d'autres dont principalement les *Salvor* et *Térébel*.

Une autre vue du *Salvor* en cale sèche à Marseille en juillet 1964. Il porte les couleurs de l'entreprise de travaux publics Dumez (on lit le Z de la fin du nom, sur la cheminée). (Collection Erwan Guéguéniat)



Le *Salvor*

Le *Salvor* a été lancé le 28 août 1945 par Stockton à Thornaby en tant que LCT 1337. Commandé le 13 janvier 1944, mis sur cale le 28 mars de l'année suivante, ce sera le dernier des 169 LCT(4) construits dans ce chantier. La guerre terminée, il est vendu, inachevé, à la société de Travaux publics Dumez qui le baptise *Salvor* et qui l'utilisera pendant une petite vingtaine d'années. Le bateau se voit doté d'un radar ; son roof est étendu. Dumez (aujourd'hui Vinci) n'ayant pas répondu à nos demandes, nous ne pouvons rien préciser de la carrière du chaland au sein de la société dans les années 40 et 50.

En 1961, le chaland est envoyé en Algérie pour participer, sous la direction de Gaz de France, à la pose d'un gazoduc reliant la côte algérienne à l'Espagne. Les premiers travaux, à partir de fin 1960, de pose et de raboutage de tronçons de tuyaux, entraînent de gros problèmes. La pose ne se pratique pas encore en continu ; les tronçons sont reliés entre eux à l'aide d'un chaland embossé dans les petits fonds, sur lesquels se trouve une machine à visser, et d'un ponton-derrick dont la grue effectue les manœuvres. Mais à partir de



Le *Salvor* vu également en cale sèche ne semble pas avoir été photographié à Marseille, ni à Toulon, ni à Cherbourg. Nous ne connaissons ni le lieu, ni la date de la prise de cette photo. On note toutefois le grand désordre sur le pont en pleins travaux, et la lettre M sur la cheminée. (Collection Maurice Lanlard/Yvon Perchoc)

l'année suivante, toutes les opérations d'aboutage vont se pratiquer avec l'ancien LCT *Salvor*, un bâtiment spécialisé à ancrage dynamique. Il avait été aménagé pour l'occasion aux chantiers Duchesne & Bossière du Havre : installation d'un Schottels (système de propulsion orientable) au tiers avant, d'une machine à visser, d'un treuil de grand fond, etc. Il a d'abord rallié Mostaganem, sur la côte algérienne, pour effectuer au préalable des exercices d'aboutage à la mer – parfaitement réussis. Pour poser la conduite, l'extrémité de la portion déjà immergée est virée et posée sur la machine à visser du *Salvor*. On y pose ensuite la partie arrière d'un nouvel élément (la partie avant de celui-ci étant tenue en surface par la traction d'un remorqueur). Après le vissage, on mouille la conduite qui commence à s'immerger par le point de jonction. La conduite s'enfonçant prend, en raison de sa longueur et de sa flexibilité, la forme d'une courbe en S. Les opérations se déroulent avec la gabare *Tarentule* et un remorqueur, pendant les bons mois (de mars à octobre) ; le départ de la conduite et sa remise entre les coffres se font toujours de nuit.

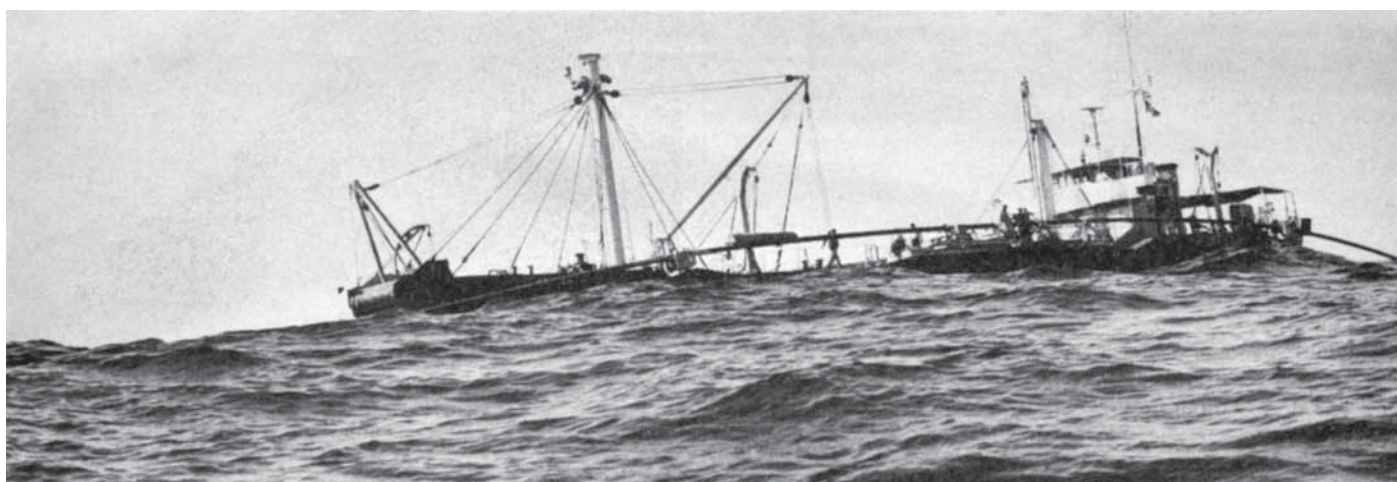
Le 19 septembre 1961, au cours de la mise en surface, le treuil du *Salvor* casse alors qu'il lui reste 1900 mètres de câble à remonter. L'officier qui commande les opérations ordonne qu'on

continue de virer avec le treuil avant, mais, à 20 heures, le rouleau de retour se coince au moment du passage d'une poire de jonction des câbles. Le câble de relevage casse à son tour, fauchant sur l'avant du *Salvor* les deux marins qui venaient de mettre en place deux griffes sur le câble. Gravement blessés, ils sont conduits à terre par le bâtiment hydrographe *Grand Du* et hospitalisés. Ne pouvant plus remonter la conduite, le *Salvor* doit être remorqué par l'arrière par le remorqueur *Saint Louis* (de la compagnie marchande Schiaffino), basé à Alger.

En 1963, le mauvais temps fréquent gênera fortement la campagne. L'année suivante, le projet de pose de conduite de gaz est abandonné et en juillet, on verra le *Salvor* en cale sèche à Marseille. La société Dumez-Citra participant à la création du Centre d'Expérimentations du Pacifique (en 1965 en particulier) et le *Salvor* restant sa propriété, elle l'envoie dans le Pacifique sud. C'est la marine nationale qui le transporte là-bas.

Le 21 janvier 1965 le LSD *Foudre* enradie à Cherbourg deux bâtiments civils à destination de Mururoa : le remorqueur *Minotaure* et le chaland de Dumez. Le LSD mouille sur coffre à Brest du 22 au 25 janvier suivant, y enradie une vedette rapide pour Fort-de-France et met le cap sur Toulon où

Le *Salvor* en plein travail d'aboutage de tuyaux de gaz pour le projet de gazoduc transméditerranéen, entre l'Algérie et l'Espagne en 1962. Photo Gaz de France.





Le kit du LST tout juste sorti de sa boîte d'origine.



Quelques heures de travail après, la bête prend forme.



La plage avant avec l'intérieur des cales détaillées. La même zone après l'ajout des pièces en résine et photodécoupe, la coque a été regravée.



Le résultat final, rien à voir avec le kit d'origine !



Le Liberty Ship une fois terminé, patiné et vieilli à souhait.



1 : Une barge Rhino Ferry construite en Evergreen chargée de véhicules L'Arsenal.
2 : La même en situation sur le diorama.
3 : Ponton SPUD pour déchargement de caboteurs ou Liberty Ships
4 : Ponton SPUD pour déchargements de LST, les rampes articulées servaient au transbordement du pont supérieur du chaland.





Mise en place des différents éléments du port sur la base du diorama.



Montage direct à partir la boîte pour ces petits navires, la photodécoupe apporte déjà un grand plus au niveau des détails.



Tous les ensembles du Port artificiel sont d'origine L'Arsenal de même que la totalité des véhicules et personnages. Les ensembles sont utilisés tels quels, les pontons et piliers voient leur épaisseur réduite pour une configuration marée haute. Les remorqueurs se sont montés sans grande difficulté, le petit plus destiné à donner plus de vie à ces petites unités à simplement consisté à ouvrir les portes.

Le même ensemble après peinture, la teinte de base est le gris anglais 57 de la marque Prince August, éclairci pour tenir compte de l'effet d'échelle. La patine et les traces d'usure sont légères, ces éléments viennent juste d'arriver et son pratiquement neufs.



Après passage à l'atelier de peinture! Uniforme gris bleuté (Navy Blue 5N) pour tout le monde, pas de jaloux ! Très sollicités, les petits remorqueurs ont une livrée assez fatiguée, avec salissures et traces de rouille un peu partout. Le petit plus final est apporté par les divers objets et cordages qui traînent ça et là sur le pont.



Char Sherman à différents stades de finition, tout juste sorti du sachet d'origine, après ajout des détails en photodécoupe , et enfin patiné comme il se doit. Au 1/350, c'est vraiment pas bien gros...

