

ACTUALITÉS

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

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

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

Les frégates de types Horizon qui doivent être modernisées. (Raymond REBOUL)

Par Jean-Luc Fouquet (sauf mention contraire)

Quelques informations, plus ou moins nouvelles, mais importantes à notre modeste avis. Vos réactions à ce sujet sont les bienvenues, n'hésitez pas à écrire à la Rédaction, jl.lela.presse@gmail.com. Place aux nouvelles!

JUIN 2023 : MODERNISATION DE FRÉGATES par Raymond Reboul

En juin 2023, la DGA et la Direzione Nazionale degli Armamenti ont signé un accord pour la modernisation des 4 frégates Horizon. Ces navires sont issus d'un projet commun entre la France et l'Italie. Elles ont été mises en service en 2010 et 2011, chaque pays recevant deux unités.

Ces frégates qui arrivent à mi-vie sont les *Andrea Doria* et *Caio Duilio* pour la Marina Militare italienne et les *Forbin*, et *Chevalier Paul* pour la Marine nationale.

Elles seront rénovées entre 2027 et 2030.



Ci-dessus : Les frégates Horizon. La plus proche est le Caio Duilio. (Raymond REBOUL)



SEPTEMBRE 2023 : PAUSE TECHNIQUE POUR UN AVISO par Raymond Reboul

En septembre, arrêt technique majeur pour l'avis *Commandant Bouan*.

Dernier de la série de 17 Avisos, il vient de fêter ses 40 ans de service et devrait tenir encore quelques années avant son remplacement par les nouveaux Patrouilleurs Hauturiers dont le premier devrait être réceptionné fin 2026.

Ce navire appartient à la classe d'Estienne d'Orves. Il a été lancé en 1983. Affecté au départ à la lutte anti-sous-marine avant d'être qualifié de patrouilleur de haute mer. Long de 80,5 mètres, avec un maître-bau de 10,30 mètres, il est mené par un équipage de 89 hommes.

Il a participé à la mission Corymbe, au large de la Guinée. L'objectif, en 1990, était d'assurer la présence d'un bâtiment dans le golfe de Guinée. Il a, dans le même secteur, participé aux opérations contre les pirates.

6. SEPTEMBRE 2023.: LA CORÉE DU NORD ANNONCE LE LANCEMENT D'UN SOUS-MARIN NUCLÉAIRE

C'est avec tout le faste et la couverture médiatique habituelle pour ce régime que le dirigeant nord-coréen Kim Jong-un a présidé la cérémonie de lancement du premier sous-marin nucléaire d'attaque de son pays.

Le bâtiment porte le numéro de coque 841 et il a été baptisé *Hero Kim Gun-ok* (김군옥영웅). Le leader a déclaré que ce sous-marin « accomplirait

sa mission de combat » et qu'il serait « l'un des principaux moyens offensifs sous-marins des forces navales de la République populaire démocratique de Corée ». Nous sommes bien loin d'un discours défensif, l'objectif semble très clair. D'ailleurs, Kim Jong-un a bien précisé que l'armement nucléaire de la flotte sous-marine constituait une priorité.

Sur le plan technique, qu'en est-il? Les photos montrent qu'il ne s'agit pas à l'évidence d'une nouvelle construction, mais bien d'une conversion.

Remontons à 2019. Cette année-là, Kim Jong-un inspecte à Sinpo un nouveau sous-marin, le *Sinpo-C*, nouvelle construction. Il s'agissait en

L'avis
Commandant Bouan.
(Raymond REBOUL)

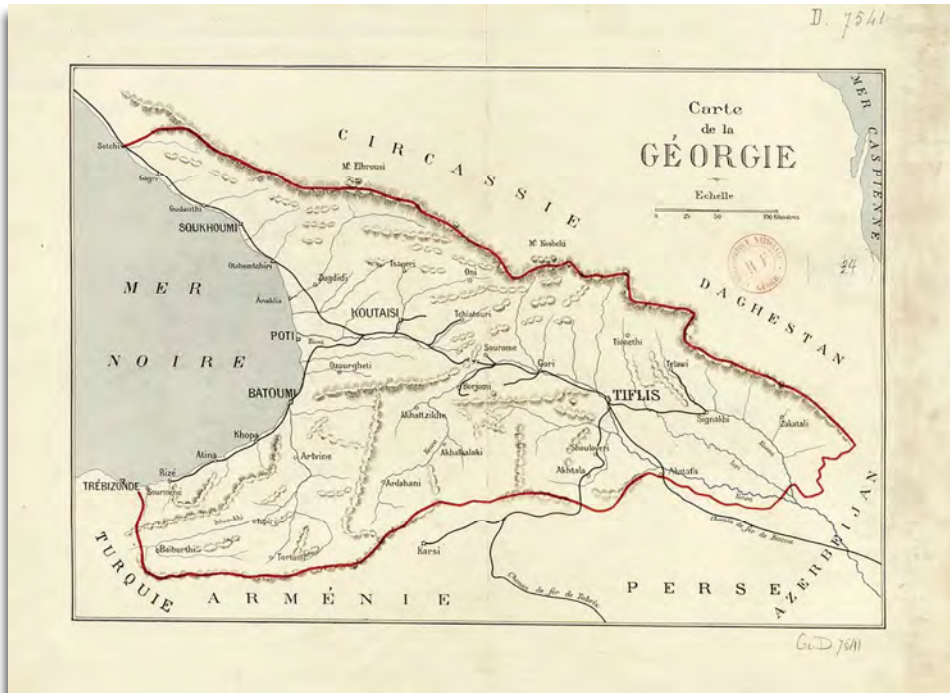
Kim Jong-un
devant le sous-marin
avant son lancement.
(KCNA)



1921 EN MER NOIRE

UNE ESCADRE FRANÇAISE AU SECOURS DE LA GÉORGIE INDÉPENDANTE

Par Marc Saibène



Carte de la Géorgie en 1921.
(Photo Gallica)

L'Armistice de novembre 1918 fut précédé de quelques jours par la capitulation des forces turques. De ce fait, la porte des détroits vers la mer Noire est enfin ouverte aux Alliés.

Cet objectif, tant convoité au cours du conflit, garde encore tout son intérêt stratégique :

- Il va permettre d'intervenir en Russie méridionale afin de s'opposer au chaos bolchévique ;
- Il donne accès au terminal pétrolier de Batoum en Géorgie - ;
- Il facilitera le contrôle des côtes turques, le pays étant au bord de la guerre civile.

Or, le partage de la mer Noire, en secteurs d'influence, avait été effectué bien avant la défaite des Empires Centraux. La Russie du Sud fut alors attribuée à la France ; la Géorgie et le Caucase à la Grande-Bretagne.

Mais, comme nous allons le voir, les événements révolutionnaires successifs vont changer les donnees.

Finalement, après l'évacuation des Forces blanches de Crimée et de son célèbre dirigeant, le général Wrangel, la dernière intervention

armée des forces occidentales, face aux troupes bolchéviques victorieuses sera le fait d'une petite escadre française qui, après quelques brefs combats, assurera l'évacuation du gouvernement géorgien.

La Géorgie entre l'indépendance et le bolchevisme

La Géorgie avait goûté à l'indépendance dès le mois de septembre 1917 au sein d'une union transcaucasienne qui la réunissait à l'Arménie et à l'Azerbaïdjan. Elle profitait ainsi, et dans l'enthousiasme, des généreuses propositions de Lénine qui offrait l'indépendance aux régions pour autant qu'elles se soumettent au nouvel ordre social.

La Géorgie se dotait alors d'un drapeau national : rouge — évidemment — avec jack noir et blanc.

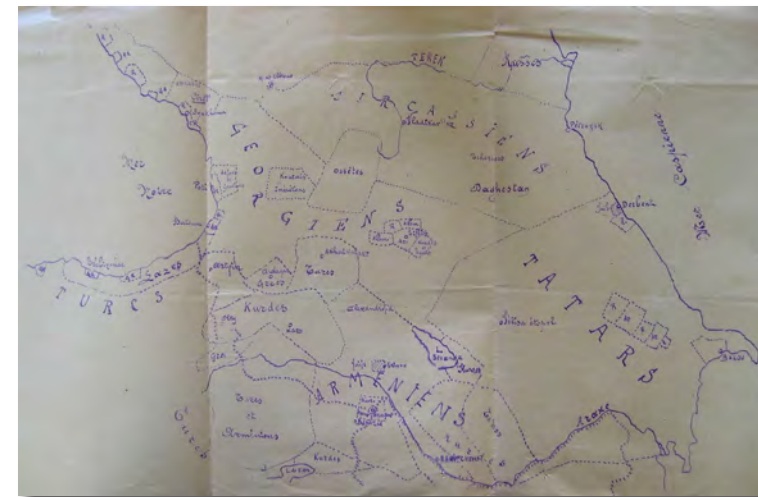
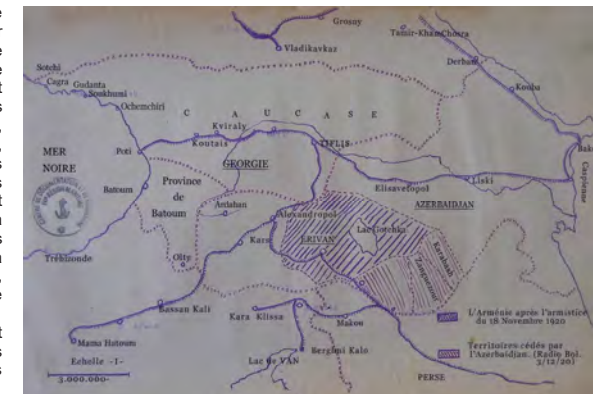
L'Arménie sera perdue en mars 1918, des suites du traité russo-allemand de Brest-litovsk qui restitue le territoire aux Turcs. La fédération ne put y survivre, mais la République démocratique de Géorgie parvint toutefois à se maintenir



Vue panoramique de Constantinople vers 1920. Les escadres alliées sont mouillées sur coffres au milieu du Bosphore. On reconnaît les bâtiments français : dans la première ligne les torpilleurs Bambara et Kabyle, plus loin le Commandant Bory et l'Algérien. Les cuirassés du second plan sont britanniques. Parmi cette multitude, on trouvera également des Italiens, des Américains et des Grecs... tous susceptibles d'intervenir en mer Noire contre les troupes bolchéviques, suivant les directives de leur gouvernement. Mais en réalité, seuls les Français et les Anglais seront impliqués militairement. (Photo DR)

autonome, forte d'un Parlement élu et d'une direction socialiste suffisamment modérée pour sauvegarder un semblant d'union au sein d'une singulière population multiethnique, véritable « patchwork » d'identité régionale et raciale, faisant cohabiter à quelques kilomètres les uns des autres des populations d'origine turques, grecques, arméniennes, tatars etc. En équilibre précaire, la fédération sera contrainte à se défendre des prétentions bolchéviques autant que des pressions des gouvernements antirévolutionnaires blancs et des Turcs. Le contexte conduira inévitablement à radicaliser la politique intérieure avec parfois des mesures discutables, tel ce décret proscrivant la langue russe, universellement parlée dans le pays, pour rendre officiel le Géorgien, que beaucoup ne connaissent plus...

La paix sociale sera ainsi difficile à établir et plus difficile encore à maintenir. De nombreuses activités subversives, menées par les éléments bolchéviques locaux, perdureront avec vigueur.



Ci-dessus : Ce document, tracé par le 2^e bureau de l'état-major de Constantinople, figure l'enclave arménienne confortée en 1920. L'Azerbaïdjan est tracé à l'est du territoire. (Document SHD Toulon)

Ci-contre : Le 2^e Bureau localise les différentes ethnies implantées dans le territoire géorgien en 1920. Rassemblées par région, mais également autour de simples localités, on imagine facilement les difficultés qu'un pouvoir politique central peut rencontrer pour fédérer ce patchwork. Un siècle plus tard, les dissensions seront encore vives. (Document SHD Toulon)

UNE SORTIE AVEC LA SNSM DE BOULOGNE-SUR-MER

Par Philippe Caresse



L'un des premiers fanions de la station. (Photo Ph. Caresse)

La Société Humaine et des Naufrages de Boulogne-sur-Mer a été fondée le 30 novembre 1825. Cet été-là, les adeptes des bains de mer avaient payé un cher tribut relatif à leurs loisirs, car plusieurs cas de noyade avaient été enregistrés. Par ailleurs, 150 chalutiers de tout type appartenant au plus important port de pêche français, avaient une activité soutenue, principalement durant les saisons du hareng et du maquereau et il ne se passait pas une année sans qu'il y ait plusieurs naufrages. À cette époque, le premier président n'était autre que le maire de la ville, Monsieur Jean-Pierre Vasseur. Ce dernier proposa au Conseil municipal de doter

annuellement la Société Humaine de 500 frs de subvention, montant qui ne fit qu'augmenter au fil des ans pour atteindre la somme honorable de 3500 frs en 1871.

La ville de Boulogne-sur-Mer peut se targuer d'avoir donné l'impulsion des secours maritime en France et elle fut bientôt suivie par Dunkerque, Calais, Rouen, Bayonne, etc. Elle avait pris modèle sur la Grande-Bretagne qui avait créé, un an auparavant, les bases de « Life-Boats ».

Dès 1826, le poste de secours fut pourvu d'un canot à rame de petite dimension, d'une efficacité douteuse et qui ne pouvait pas intervenir dans le large. En désespoir de cause, les sauveteurs reportaient les efforts dans la surveillance des plages.

Le 22 octobre 1829 eut lieu le premier sauvetage d'un équipage, car les bateaux de pêche n° 7, 118 et 137 avaient été jetés à la côte par une forte tempête. Le canot dirigé par le pilote Delpierre parvint à sauver des eaux les matelots et inaugura ainsi la longue série des sorties d'assistances aux marins en détresse.

Le 31 août 1833, un événement dramatique mit en avant la nécessité de posséder un canot moderne et insubmersible à la station de Boulogne. En effet, le vapeur anglais *Amphytrite*, ayant à son bord 18 marins, 106 femmes et 12 enfants fit naufrage à l'est de l'entrée du port. Le canot présent sur les lieux fut impuissant à secourir les naufragés et fut submergé par les flots sans avoir la possibilité de sauver de la moindre personne. Seuls 3 marins survécurent à ce drame qui marqua profondément la mémoire des boulonnais.

Enfin, en octobre 1834, un véritable canot de sauvetage digne de ce nom, baptisé *L'amiral de Rosamel*, arriva dans le port de Boulogne. Construit



Le magasin général de la Société Humaine et des Naufrages de Boulogne-sur-Mer. (DR)

dans l'arsenal de Cherbourg et inspiré d'un modèle anglais, il eut une longue carrière de 35 ans durant laquelle il eut l'occasion de sauver 250 personnes. Cette chaloupe fut détruite le 19 octobre 1869 lors d'une tempête, mais nous pouvons noter qu'en 1850 le canot *Georges Mandy* et la baleinière *Richard Wallace* étaient entrés en service.

Entre-temps, cette dernière fut légalement reconnue par une lettre du ministre de la Marine en date du 26 novembre 1846. En 1854, Napoléon III accepta le titre de protecteur de la station. Dix ans plus tard, il fut construit un slip way, qui permettait, grâce à un chariot automoteur, de mettre en œuvre les embarcations de leur hangar jusqu'à la mer, via un dénivelé de sept à dix mètres selon la marée. Durant les années 1870, les canots, *Louis*, *Fontaine* et *Frédéric Sauvage* vinrent renforcer la flottille.

Pour mémoire, nous savons qu'à cette époque le patron recevait une gratification de 100 frs par an, le sous-patron 50 frs et les matelots 5 frs pour une sortie de jour et 8 frs pour une sortie de nuit.

À la déclaration de guerre de 1914, les autorités militaires réquisitionnèrent tous les canons porte-amarres de la Société Humaine. Dans l'immédiate après-guerre, il restait à entrer dans la modernité avec l'arrivée des navires insubmersibles, inchavirables, munis d'un moteur robuste donnant à l'embarcation une vitesse de 7 nœuds, avec des dispositions prises pour soustraire le moteur à l'action de l'eau de mer et une hélice accessible de l'intérieur pour la dégager des cordages. Vu le prix d'achat en 1919, soit 55 000 frs, il fut décidé de surseoir à l'acquisition. Le dossier fut de nouveau étudié en 1923 suite aux essais au Havre d'un canot à moteur construit par le chantier Augustin Normand, celui-là même qui avait acquis une renommée internationale pour la réalisation de torpilleurs et contre-torpilleurs. Le président de la Société Humaine, Roger Lesage, le capitaine du port de Boulogne et diverses personnalités approuvèrent l'achat d'un canot semblable ayant comme caractéristiques une longueur de 10,50 m, une largeur de 2,80 m pour un creux sous quille de un mètre. Deux moteurs à essence Renault de 11 CV actionnaient chacun une hélice de 40 cm de diamètre assurant une vitesse de 6,6 nœuds sur deux moteurs et 5,6 nœuds

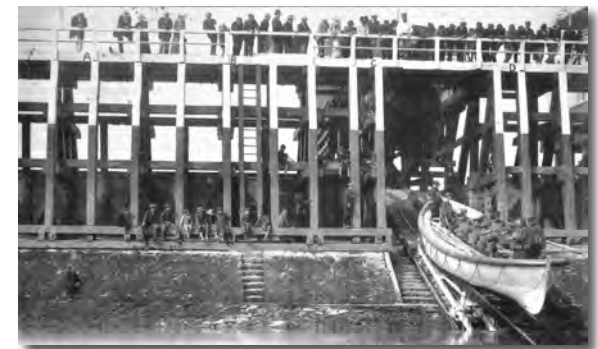


Les Frères Ployer, premier canot équipé de deux moteurs à essence Renault de 11 CV. (E. Dejonghe)



Intervention à la force des bras d'un canot à rame de Société Humaine. (L.L.)

Impressionnante mise à l'eau du canot à rames insubmersible la Providence par le slip way. Document pris entre 1920 et 1930. (L.L.)





L'Oberleutnant zur See puis Kapitänleutnant Otto Hersing, commandant le U-21. Il coula 40 navires, dont deux cuirassés, et survécut à la guerre pour devenir agriculteur — DR

SEPTEMBRE 1914. HÉCATOMBE POUR LES CROISEURS DE LA ROYAL NAVY

Par Jean-Luc FOUQUET

À août 1914, l'Europe plonge dans la guerre. Pour les nations maritimes, il est évident que la mer va jouer un rôle important dans la résolution du conflit. Il en a toujours été ainsi, la domination maritime est essentielle. Au nord, aussi bien pour la Home Fleet que pour la Hochseeflotte, il va sans dire que les grosses unités, la puissance de l'artillerie et la tactique, bien entendu, feront la différence. Les techniques ont peu évolué. L'aviation n'est qu'un balbutiement inopérant, quant aux sous-marins, le manque d'expérience et de recul entretient la croyance qu'ils ne sont pas à craindre. Leur manque de fiabilité et leur faible autonomie semblent minimiser la menace qu'ils peuvent représenter. Les faits vont vite démentir ces espérances.

LA PERTE DU HMS PATHFINDER

Le 5 septembre 1914, moins d'un mois après le début de la guerre, le U-Boot U-21 patrouille près de la côte orientale écossaise, à l'embouchure du Firth of Forth, soit l'estuaire du fleuve Forth. Commandé par l'Oberleutnant zur See Otto Hersing, il s'est précédemment aventuré à l'intérieur jusqu'au pont sur le Forth, son périscope étant alors repéré par la batterie

de Carlingnose. Celle-ci ouvre le feu, sans résultat et le U-21 se retire.

Le 5 septembre, il se trouve donc près de la côte, en surface, utilisant son moteur diesel pour recharger ses batteries. Un veilleur repère une panache de fumée qui s'avère être un croiseur léger de la Royal Navy. C'est le HMS *Pathfinder* qui patrouille devant l'estuaire accompagné par des bâtiments de la 8^{ème} flottille de destroyers.

HMS PATHFINDER

Le croiseur HMS *Pathfinder* est mis sur cale aux chantiers Cammell Laird, à Birkenhead en août 1903 et lancé en juillet 1904 pour une mise en service un an plus tard. Le navire a une carrière banale, hormis une collision avec un vieux croiseur en 1907 et la recherche infructueuse du pilote Gustav Wilhelm Hamel en mai 1914.

Caractéristiques :

Longueur	112,8 m
Maître-bau	11,8 m
Déplacement	2987 tonnes
Vitesse	25 nœuds
Équipage	289 hommes
Armement	10 canons de 76 mm à tir rapide 8 canons de 47 mm 2 tubes lance-torpilles de 450 mm



le HMS Pathfinder vu en 1904 — IWM

Le U-21 plonge et envisage d'attaquer, mais le croiseur change de route, passe en zigzags. Plus tard, les destroyers mettent le cap vers la côte, le HMS *Pathfinder* poursuivant sa patrouille.

Dans l'après-midi, à 15 h 30, le U-21, à profondeur périscopique, repère le croiseur durant son trajet retour. Les positions sont propices à une attaque.



Les U-Boote de type U-19 à Kiel en 1914. Le U-21 est le premier à droite — Library of Congress

LE SOUS-MARIN U-21

Le U-21 est un sous-marin de classe U-19, construit aux chantiers Kaiserliche Werft, à Danzig. C'est un bâtiment moderne, mis en service en octobre 1913. Il a un temps, en 1916, servi sous pavillon austro-hongrois, baptisé U-36, pour effectuer des opérations contre l'Italie, l'Allemagne n'étant pas en guerre contre ce pays. Sous le commandement de Otto Hersing, il a obtenu un palmarès impressionnant avec quatre navires de guerre et 36 navires marchands coulés. Il a traversé toute la guerre et a coulé accidentellement en février 1919.

Caractéristiques :

Longueur	64,15 m
Maître-bau	6,10 m
Déplacement	837 tonnes en plongée
Vitesse	15,4 nœuds en surface 9,5 nœuds en plongée
Profondeur	50m
Équipage	35 hommes
Armement	2 tubes lance-torpilles de 450 mm à l'avant et à l'arrière, avec six torpilles 1 canon de 88 mm, un second ajouté en 1916

Treize minutes plus tard, les conditions sont réunies. Otto Hersing ordonne le lancement d'une torpille, projectile de 500 mm de type G/6, à une distance de 1,2 mille. Sur le croiseur anglais, l'atmosphère est probablement plutôt détendue, une patrouille sans histoire par beau temps y étant favorable. Mais à 15 h 45, des veilleurs signalent le sillage d'une torpille se dirigeant vers le navire sur le flanc tribord. L'officier de quart ordonne alors de mettre la machine

tribord en arrière toute, et celle de bâbord en avant toute, afin de virer pour présenter l'étrave vers la torpille. La manœuvre s'avère inutile et, à 15 h 50, cette dernière frappe le flanc tribord au niveau de la passerelle. Le navire est ébranlé, mais, presque immédiatement, une seconde explosion, bien plus puissante, détruit toute la proue jusqu'à la passerelle. Elle provient des magasins, des stocks de cordite qui se sont enflammés. Le *Pathfinder*, littéralement

LES SOUS-MARINS TYPE ARGONAUTE

Schneider, budgets 1926, 1927, 1929

Par Jean MOULIN



L'Argonaute, fin 1935 ou début 1936, devant Toulon.
© collection Jean Moulin

34 sous-marins côtiers désignés à l'époque sous-marins de 2^e classe sont mis en service dans la Marine nationale entre 1927 et 1939. Ils sont répartis entre huit modèles et construits dans six chantiers. Schneider, à Chalon-sur-Saône, construit ainsi les cinq sous-marins de type Argonaute des budgets de 1926, 1927 et 1929.

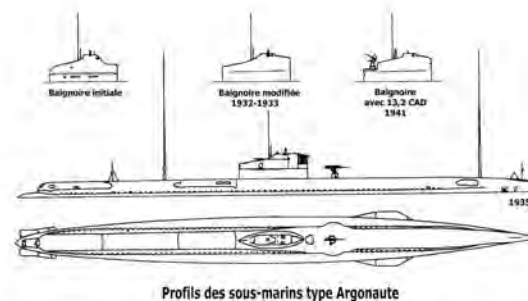
Nom	Argonaute	Aréthuse	Atalante	La Vestale	La Sultane
Programme	Contingent 1926		Contingent 1927	Contingent 1929	
Numéro Q	Sans	sans	Q 162	Q 176	Q 177
Chantier	Schneider, Chalon-sur-Saône				
Mise en chantier	14/04/1927	14/04/1927	09/01/1928	17/01/1930	17/01/1930
Mise sur cale	19/12/1927	06/01/1928	17/08/1928	30/01/1931	03/02/1931
Lancement	23/05/1929	08/08/1929	05/08/1930	26/05/1932	04/08/1932
Armement pour essais	01/07/1930	15/11/1930	21/06/1931	15/06/1933	20/08/1933
Présentation en recette	16/09/1930	24/06/1931	31/08/1931	29/08/1933	19/12/1933
Armement définitif	16/06/1931	01/05/1932	31/12/1932	05/05/1934	14/12/1934
Clôture d'armement	19/10/1931	25/04/1933	05/07/1934	25/05/1934	14/12/1934
Admission en service	01/06/1932	14/07/1933	18/09/1934	18/09/1934	20/05/1935
Perte/condamnations	08/11/1942	25/03/1946	25/03/1946	14/08/1946	25/12/1946

L'Argonaute, les mâts radios dressés vers la fin de 1935.
© collection Jean Moulin



Description

Les sous-marins de type Argonaute sont proches des Diane et des autres sous-marins de 2^e classe issus des programmes depuis 1922.



La coque épaisse est divisée par six cloisons résistantes, quatre pour les caisses d'assiette avant et arrière et les cloisons des couples 96 et 31, la double cloison de ces dernières constituant aussi une soute à pétrole. Le volume total des six ballasts est de 166 m³.

La baignoire est modifiée à plusieurs reprises. Les plans initiaux prévoyaient une baignoire comme celle des Sirène et Circé. Les bâtiments sont achevés avec une baignoire caractérisée par un avant avec la partie supérieure inclinée. Cette solution n'est pas satisfaisante et la baignoire est modifiée en 1932 et 1933 avec une forme avant verticale classique. Elle est encore modifiée vers 1940 avec un arrondi dans le haut de la face avant.

Une autre modification est le remplacement vers 1939 des mitrailleuses de 8 mm d'origine par un affût double contre avion de 13,2 mm posé à l'arrière de la baignoire puis, en 1943, par un canon de 20 mm.

Caractéristiques	Argonaute
Plans	Schneider-Laubeuf
Déplacement surface	630 t
Déplacement plongée	798 t
Longueur	63,40 m
Largeur (coque)	6,40 m
Tirant d'eau lège	4,24 m
Propulsion surface	2 diesels Schneider
Puissance	1300 ch
Distance franchissable	2500 M/13 nd
Vitesse maxi	14 nd
Soutes	59 m3
Propulsion plongée	2 électriques
Puissance	1000 ch
Distance franchissable	85 M/5 nd
Vitesse maxi	9 nd
Épaisseur coque	13 mm
Profondeur maxi	80 m
Tubes lance-torpilles	6 T 550, 2 T 400
Artillerie	1/75, 1/8 puis 2/13, 2
Endurance	21 jours
Équipage	41



La proue de la Sultane avec la sortie du tube lance-torpilles fixe avant tribord. © DR



La Sultane sur cale en 1931. © DR

La Sultane dans le chaland Porteur au départ de Chalon pour Toulon. © DR



LES FORCEURS DE BLOCUS ALLEMANDS

4^e partie – Année 1941 - janvier à mai

Par René Alloin



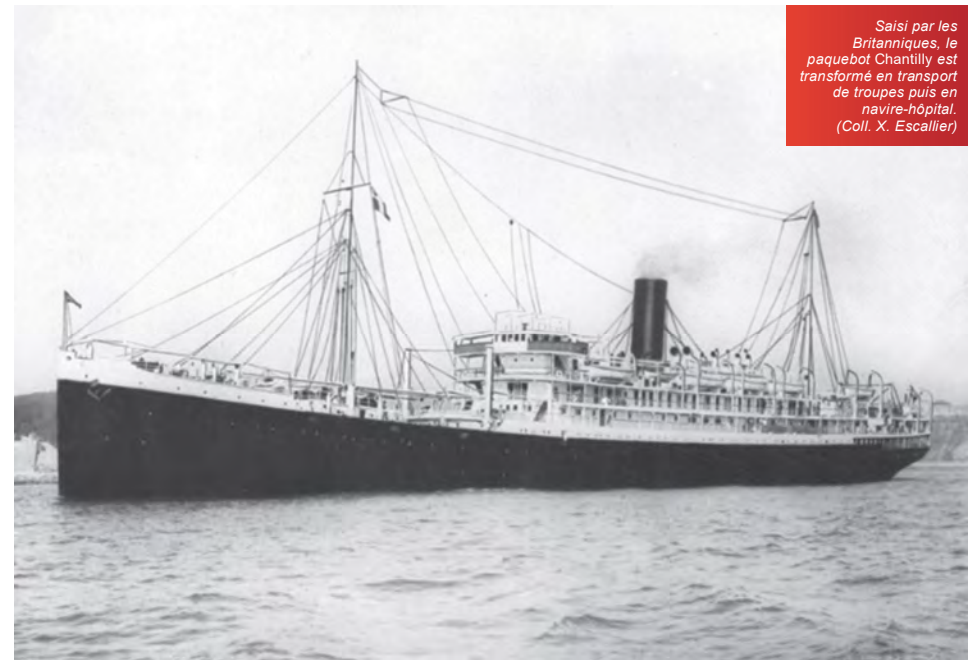
Au cours de son raid en Atlantique et en océan Indien, l'Admiral Scheer va couler quatorze navires et en capturer trois, Duquesa, Sandefjord et British Advocate. (Site heritagedaily.com)

Les premiers mois de 1941 voient l'accroissement des échanges entre l'Europe et l'Extrême-Orient avec des forceurs de blocus qui profitent encore du manque de navires de guerre britanniques trop dispersés sur toutes les mers du globe pour être totalement efficaces dans leurs interceptions. Pourtant, les tactiques mises en place commencent à porter leurs fruits. Au printemps 1941, la marine allemande monte sa première campagne d'échanges entre les deux continents. Il s'agit d'exporter des matériaux et des équipements dont le Japon a besoin pour son économie de guerre et de les échanger contre des matières premières indispensables et introuvables en Allemagne. Économiquement, un flux financera l'autre.

Un convoi français

La première interception de l'année effectuée par les Britanniques ne se rapporte pas à un bâtiment allemand, mais à un convoi français qui a appareillé le 30 décembre 1940 de Casablanca à destination de Marseille. Certes, on ne peut affubler ces bateaux du vocable de forceurs de blocus, mais une importante part des marchandises transportées sont remises à l'Allemagne en conformité avec les exigences des conditions d'armistice. Ce convoi se compose du paquebot *Chantilly* (10 065 tjb, 1923) sur lequel se trouvent bon nombre de passagers ainsi que des militaires français, le cargo *Sally Mærsk* (3 252 tjb, 1923), un navire danois francisé, le pétrolier *Suroit* (554 tjb, 1938) et le pétrolier *Octane* (2 034 tjb, 1939) parti de Féda. Ces quatre bâtiments sont escortés à partir du 31 décembre par le patrouilleur *La Toulonnaise*. Le 1^{er} janvier, vers onze heures, cinq destroyers, les HMS *Duncan*, *Firedrake*, *Foxhound*, *Hero* et *Jaguar*, arrivent en ligne de

file et s'approchent des navires français. Sous le prétexte d'une remise de lettre, le *Suroit* et l'*Octane* font descendre une échelle de coupée et sont immédiatement investis par des équipes de prise du HMS *Foxhound* pour le *Suroit* et du HMS *Hero* pour l'*Octane*. Le *Sally Mærsk*, commandé par un capitaine français, mais avec un équipage danois et quelques marins d'État, est arraisonné de la même manière par le HMS *Firedrake*. Les trois navires sont conduits à Gibraltar où ils parviennent le 3 décembre. Tout ne se passe pas aussi bien avec le *Chantilly* alors que la vedette du *Jaguar* tourne autour du paquebot dont le commandant Corenwinder refuse d'accorder l'accès à son navire. Après de longs palabres, une échelle de coupée tribord est descendue et le commandant y prend place pour recevoir la lettre, mais l'officier anglais refuse de la lui remettre en dehors de la passerelle et en présence des officiers. Alors qu'Anglais et Français remontent quelques marches, une rafale de mitrailleuse est tirée du *Jaguar*. La rafale éclabousse l'eau et huit cartouches ricochent vers le haut, tuant Monsieur Tart, Chef de cabinet du Gouverneur de Madagascar et sa fille de douze ans. Une femme perd l'œil gauche et trois hommes sont blessés aux jambes ou aux bras. La version anglaise indique que nombre de passagers sont équipés de brassières de sauvetage, ce qui laisse supposer un prochain sabordage, et que le navire se rapproche des eaux territoriales espagnoles. Un vent de panique est rapidement maîtrisé par les officiers du *Chantilly* tandis que les Anglais s'efforcent de rechercher d'éventuelles charges de démolition. Le paquebot est également dirigé vers Gibraltar qu'il atteint le 2 janvier à seize heures. Pendant toute l'opération, le destroyer HMS *Duncan* surveille le patrouilleur français qui poursuivra



Saisi par les Britanniques, le paquebot *Chantilly* est transformé en transport de troupes puis en navire-hôpital. (Coll. X. Escallier)

sa route sans être menacé. Le 17 janvier, les passagers et les équipages seront transférés sur le cargo mixte *San Francisco* (6 013 tjb, 1930) de la Compagnie Générale Transatlantique qui partira le lendemain à destination de Marseille.

Le capitaine du *Sally Mærsk* et les marins d'État seront conduits à Casablanca par des navires portugais. Les quatre bateaux arraisonnés vont être mis en service pour le compte du Ministry of War Transport (MoWT).



Capturé par le HMS *Hero*, le pétrolier *Octane* navigue sous pavillon britannique jusqu'à sa restitution en 1944 à la Compagnie Navale des Pétroles. (Site marine-marchande.net)



LE NAUFRAGE DU TROIS-MÂTS TAMARIS EN 1887

Par Dominique CHARVIN

Trois-mâts de l'armement Bordes (DR)

Le *Tamaris* est un petit trois-mâts français, coque en fer, à voiles, sans moteur auxiliaire, de 670 tjb et 48 m de long. Destiné à transporter du fret sur de longs parcours, il appartient à l'Armement Bordes de Bordeaux. Le bâtiment a été construit en 1867 par la Société Nouvelle des Forges et Chantiers de la Méditerranée (S.N.F.C.M) à La Seyne-sur-Mer (Var).

Aidé à se déhaler du quai par le remorqueur *Athlète*, le *Tamaris* quitte Bordeaux le 28 novembre 1886, pour rejoindre la Nouvelle-Calédonie, sa destination finale, ou il doit transporter un chargement de matériaux de construction. Normalement, le bâtiment doit mettre 4 ou 5 mois pour atteindre Nouméa. Le retour devant s'effectuer par le cap Horn. À son bord, 13 hommes y compris le capitaine JP. Majou et un novice de 18 ans qui était mousse auparavant.

Le naufrage sur l'île des Pingouins

Les premiers jours de navigation sont apparemment calmes et sans incident. Le *Tamaris* est identifié le 14 janvier 1887 par un navire qui croise en Atlantique Sud, à proximité de l'île Tristan da Cunha. Du 21 au 24 février, le *Tamaris* fait une escale de 3 jours au Cap, pour ravitailler. Puis pour traverser l'océan Indien, le capitaine Majou décide de prendre la route du sud de Madagascar, plus courte que celle qui contourne la grande île, mais fâcheusement connue pour ses tempêtes.

Il y a désormais plus de 13 semaines que le bâtiment a quitté Bordeaux. Il a maintenant atteint le cœur de l'océan Indien et l'estime le situe à peu de distance du nord de l'archipel Crozet. Pourtant, dans la nuit du 8 au 9 mars, la coque en fer du *Tamaris* heurte les brisants de l'île des Pingouins; trois quarts d'heure plus tard, il coule

à 3 milles des côtes. L'équipage n'a que le temps de se réfugier dans les 2 chaloupes. Au lever du jour, on reconnaît l'île des Pingouins, forteresse volcanique abrupte et inabordable.

En route pour l'île aux Cochons

Avec les chaloupes, le capitaine Majou décide de poursuivre vers le nord en direction de l'île aux Cochons, éloignée d'une bonne vingtaine de milles, mais plus accessible que l'île des Pingouins.

Ce n'est que le 11 mars que les embarcations, emportant l'équipage rescapé, atteignent l'île aux Cochons, la seule accessible des 3 îles occidentales de l'archipel. Les naufragés n'ont sauvé que 150 kg de biscuits de mer et un peu d'eau, mais ils ont la chance de trouver des vivres et des vêtements laissés dans une hutte en 1880, par le navire américain *Comus*; dépôts faits sur plusieurs îles de l'archipel par le navire américain, à l'attention des éventuels naufragés. La décision de laisser des dépôts de vivres et autres équipements pour la survie des naufragés sur plusieurs îles de l'archipel Crozet avait été prise auparavant suite aux nombreux naufrages dans ces parages.

L'équipage du *Tamaris* prend possession du lieu, consommant les vivres du dépôt puis, comme tous les naufragés de cette époque, améliorent l'ordinaire en se nourrissant d'éléphants de mer et de manchots.

Après 4 mois de séjour sur l'île aux Cochons, la lassitude s'empare progressivement du petit groupe, les réserves du *Comus* sont épuisées, la nourriture locale, toujours identique, lasse et s'épuise également. Surtout, ils n'aperçoivent aucun navire venu à leur recherche ou à la chasse aux mammifères marins. La faim et le sentiment d'abandon les conduisent à prendre des initiatives.



Ci-dessus : Le *Tamaris* se brisant sur les récifs de l'île des Pingouins (DR)

L'inquiétude sur le sort du Tamaris

À Nouméa, les mois passent et le *Tamaris* n'apparaît toujours pas dans la passe où le bâtiment devait arriver la première quinzaine de mai. Le 16 juillet 1887, toujours sans nouvelles, l'armateur de Bordeaux fait part de ses craintes sur le sort du bâtiment. Des 2 bords, l'inquiétude se transforme bientôt en certitude, quelque chose de grave est arrivé au clipper. En août, sa compagnie d'assurance la Llyod's le considère comme perdu.

Cette disparition est d'autant plus incompréhensible, que le *Tamaris* avait déjà fait plusieurs fois le voyage aller et retour vers la Nouvelle-Calédonie, et que le capitaine Majou a la réputation d'être un très bon marin.

Les oiseaux marins comme messagers

La présence des albatros nidifiant dans l'île leur donne alors une idée. Ces oiseaux seront les messagers de leur détresse, mais les marins ignorent tout du trajet des oiseaux et de leurs capacités. Cherchant ainsi un moyen d'être sauvés, ils gravent le message « 13 naufragés français sont réfugiés aux îles Crozet, 4 août 1887 » sur des couvercles de boîtes de conserve qu'ils attachent au cou d'oiseaux marins.

Ci-contre : Timbre poste des TAAF de 1995 — L'aventure du *Tamaris* (Philatélie des TAAF)

