

MER-SEA

N°41 - Avril 2017



Bonjour à tous !

De nombreux documents reçus, je vous laisse découvrir tout cela sur ces nombreuses pages de ce bulletin d'avril et sur la rubrique Mise à jour : <http://ecole.nav.traditions.free.fr/maj.htm>

Mes recherches se poursuivent sur les visages des commandos de la 2e guerre mondiale. Deux retrouvés le mois dernier et d'autres à venir ce mois-ci.

Amitiés marine et bonne lecture à tous

Jean-Christophe Rouxel
les Landelles 49150 La Lande Chasles

Mail : landelle@wanadoo.fr



Documents reçus



Grand MERCI à Gérard Bosch / Quelques photos prises le 6 avril 2017 à la Pointe Saint-Mathieu lors de la cérémonie "Aux Marins du Commando Kieffer"



Saint-Mathieu, "Aux Marins", le 06/04/2017.



Saint-Mathieu, "Aux Marins", le 06/04/2017.

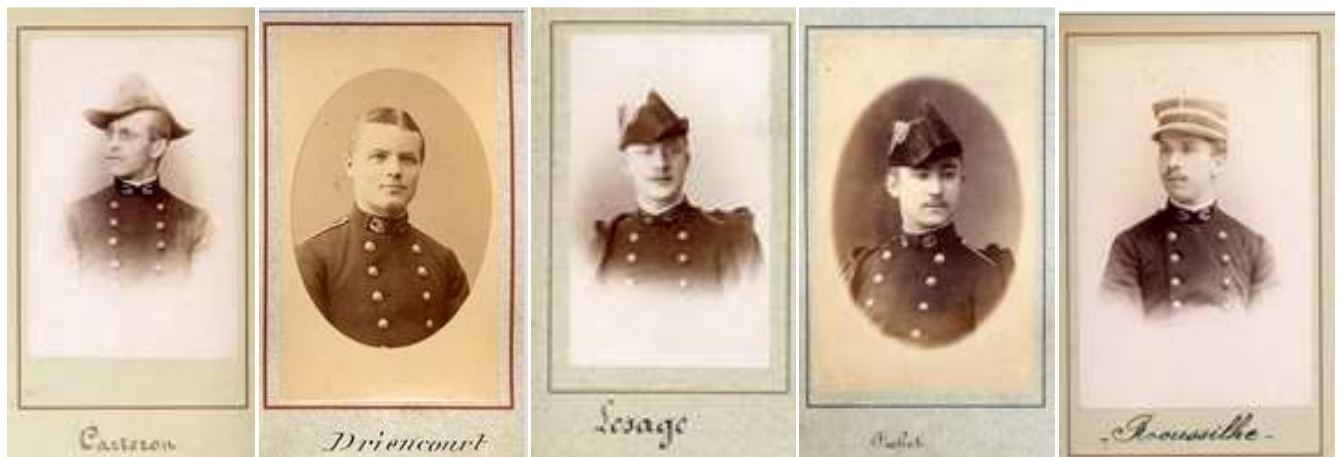


Saint-Mathieu, "Aux Marins", le 06/04/2017.



Saint-Mathieu, "Aux Marins", le 06/04/2017.

Photos anciennes reçues



1941



Collection H. Laurent, Port-Louis



Le site internet du Musée des fusiliers marins est fermé, temporairement

RAPPEL : Ouverture du musée des fusiliers marins et commandos marine au public tous les mercredis

Sur rendez-vous : Horaires : 08h30 – 12h00 / 14h00 – 16h30. Tél. : 02.97.12.67.42

Vous pouvez suivre l'actualité du Musée uniquement sur

<https://www.facebook.com/musee.fusco>



VOUS N'ETES PAS OBLIGE DE VOUS INSCRIRE POUR Y ACCEDER

Cérémonie tradition / CA Rebour - Remise de fourragère / Photo Marine Nationale





DCI

LE TRANSFERT DU SAVOIR-FAIRE
DES FORCES ARMÉES FRANÇAISES

FORMATION - CONSEIL - ASSISTANCE

www.groupedci.com

© Photos: Signal-Terr-Mer et AF - DCI

I

<http://www.groupedci.com> / Merci pour leur soutien



Amiral d'Argenlieu / Commandos

Lire les anciens numéros !! <http://site.mer.sea.free.fr>



Contact / <mailto:landelle@wanadoo.fr>



Bonjour Monsieur Tover le 3.6.69

J'espère que vous vous souvenez de moi
Je vous avais écrit il y a maintenant
8 ou 9 mois pour vous demander l'adresse de
M^r CHAUVET. Je vous envoie une bande
dessinée que j'ai malheureusement arrêtée
à PEGASUS BRIGADE. et que j'ai fait avec le
même concours de M^r CHAUVET

Pourriez-vous si cela ne sera trop vous
demander me donner l'adresse de M^r LOEB
LOVAT. Je vous remercie d'avance si
vous ne l'avez pas tant pis j'oubliais.
si vous voulez d'autres exemplaires de
la bande dessinée je peux vous en
donner.

très sincèrement

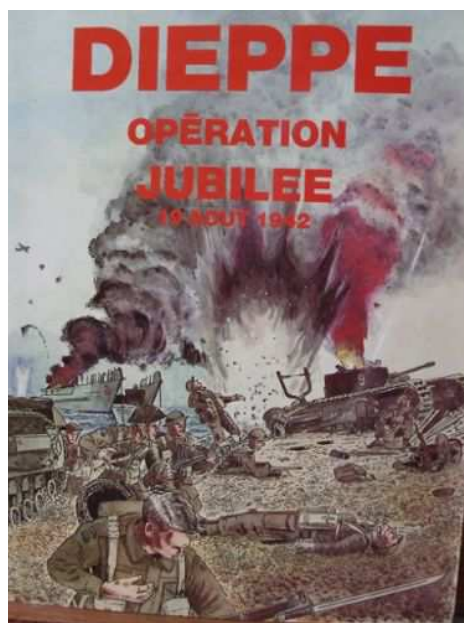
Tanter

P.S. J'espère que ma bande dessinée ne
s'écarte pas trop de la réalité car je n'étais
pas tout à fait encore arrêté là, j'en ai que 10 ans



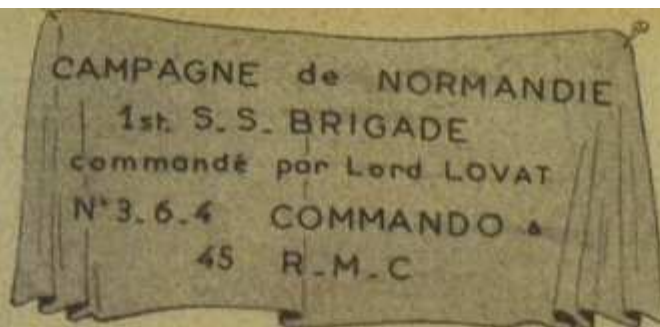
Avec l'aimable autorisation de l'auteur / Joel Tanter

Autres réalisations



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France



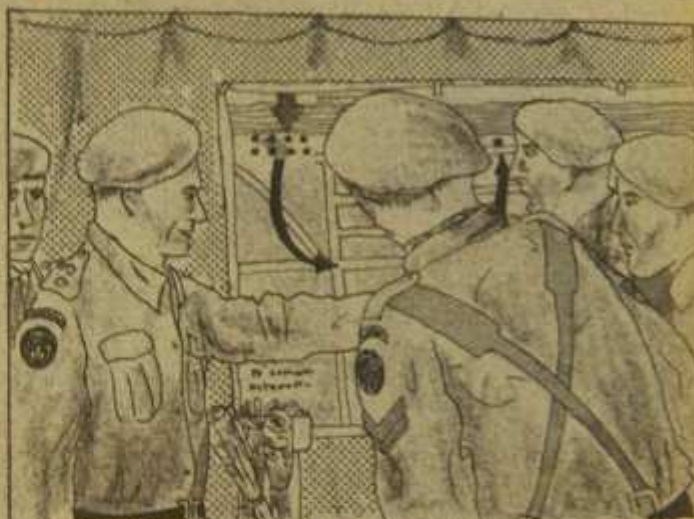


Musée Fusiliers Marins

Avec l'aimable autorisation de l'auteur / Joel Tanter



CENT SOIXANTE DIX SEPT FRANÇAIS
LIBRES VENUS DU MONDE ENTIER,
VONT ENTREPRENDRE LE VOYAGE QUI
VA LES RAMENER DANS LEUR PATRIE



PENDANT PRES DE 3 SEMAINES
ETUDIANT PHOTOGRAPHIES ET CARTES
LES COMMANDOS PREPARENT
L'OPERATION
MAIS NULLE PAR AUCUN NOM DE
LIEU, N'EST INDIQUE.
VOIR PAGE 2.



ENFIN L'ORDRE DE DEPART ET
DONNE, MAIS LE TEMPS SE GATE,
ET L'ORDRE ET REMIS A UNE
DATE ULTERIEURE



CE N'EST QUE LE 5 JUIN QUE LES
TROOPS SONT RASSEMBLES, POUR
S'EMBARQUER DANS LES PORTS
ANGLAIS.



Au camp de départ, Lord Levat rassemble une dernière fois la 1st S.S. Brigade : il terminera cette ultime réunion par une courte allocution en français. Quelques heures plus tard, ce sera l'embarquement. Lord Levat, ce jour-là, portait un pantalon de velours et un chandail blanc à col roulé, qu'il conservera le 6 juin, assortis d'un fusil de chasse qu'il préférerait aux armes réglementaires.

Pac-similé réduit (dimension réelle 21x31 cm) du plan de QUISTREHAM, remis aux hommes du N° 4 Commando, dans la nuit du 5 au 6 juin, et sur lequel ils virent pour la première fois écrit le nom du lieu d'assaut. Tiré sur stencils, ce plan fut établi d'après le plan N° 26 de l'ouvrage "THROUGH-WAY TOWN PLANS OF FRANCE", et à l'aide de détails relevés sur des photos aériennes. Signé "INT. SEC. I.S.S. 4 COM." (Intelligence Section 1st Special Service Brigade N° 4 Commando), il avait été tracé par le Sergeant Sellars et le Sapeur Brian Mullen (tué le 6 juin après-midi, alors qu'il tentait de sauver un blessé au passage de Pegasus Bridge). Certaines précisions avaient été demandées au Caporal Maurice Charvet (Section Intelligence, Troop 8), qui exécuta une partie des dessins d'étude : toutefois, il ne fut autorisé à travailler que sur des cartes sans indications de lieux. La France était alors "Terre Inconnue", en dépit des informations apportées par les photos aériennes. Dès 1941, on avait demandé au public britannique, par voie de presse, tout ce qui pouvait concerner la France : cartes Michelin, cartes postales ou photos de vacances. C'est ainsi que des détails importants sur les sables de la Baie de Seine avaient été trouvés dans un numéro de la Revue d'Archéologie de Basse-Normandie, publié vers 1898.

pour manque de place les noms sont à l'extérieur des flèches noires
H.Q. 4 cdo positions du 1er B.F.M.C

debarquement initial
troop 8 section k-gum
troop 1

sheet No 4016 NW

O U I S T R E H A M



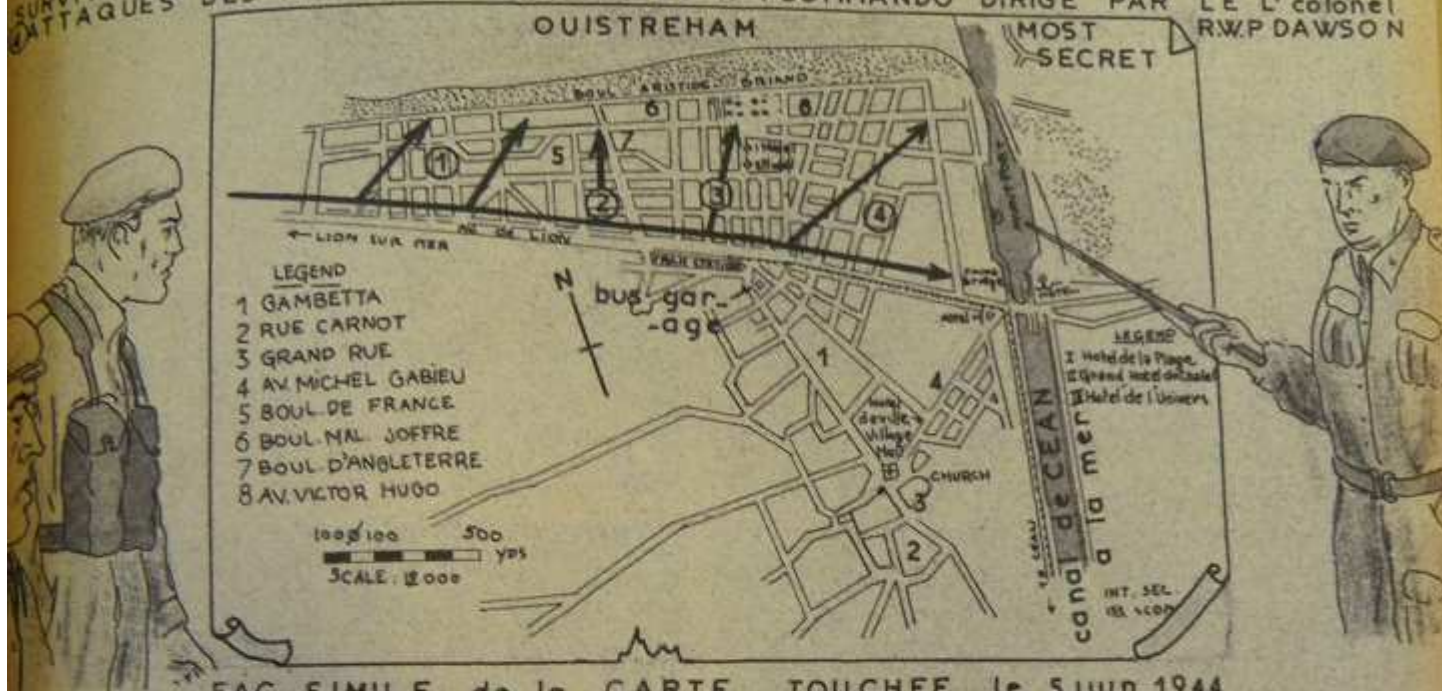
LA PROGRESSION
DU N° 4 COMMANDO
FRANCO-BRITANNIQUE
LE 6 JUIN 1944

Extrait du plan au 1/25 000 utilisé le 6 juin 1944 par le sergent (depuis lieutenant de vaisseau) Guy de MONTLAUR Troop 1. Sur cette édition de 1944 où 2,53 inches égalent 1 mile, le carroyage est kilométrique : le côté des carrés tracés représente donc 1000 m, quelle que soit l'échelle de reproduction.

Avec l'aimable autorisation de l'auteur / Joel Tanter

LE DEBARQUEMENT INITIAL, EUT LIEU SUR LA ROUTE DE LION S/MER, A 1200m DE LA VILLE DE OUISTREHAM

① ATTAQUES DE LA TROUPE 8, DIRIGE PAR LE LT LOFI. ② ATTAQUE DE LA SECTION K GUN, DU LT AMAURY. ③ ATTAQUE DU CASINO, EXECUTEE PAR LES SURVIVANTS DE LA PREMIERE TROUPE, TRES EPROUVEE SUR LA PLAGE. ④ ATTAQUES DES TROOPS ANGLAISES, DU N°4 COMMANDO DIRIGE PAR LE LT colonel R.W.P DAWSON



FAC-SIMILE de la CARTE TOUCHEE le 5 juin 1944

LE N°4 COMMANDO, DOIT DEBARQUER A L'AUBE, ET PAR UNE MANOEUVRE « EN PEIGNE », NETTOYER UNE DES PREMIERES VILLES A LIBERER EN FRANCE. L'ACTION DOIT ETRE TOTALEMENT TERMINEE A MIDI, ET DES OBJECTIFS SITUES A UNE QUINZAINE DE KILOMETRES DE LA COTE, ATTEINTS LE SOIR MEME.



LA 1st SPECIAL SERVICE BRIGADE BRITANNIQUE, COMMANDEE PAR LORD LOVAT, GROUPE LES N° 3, 4, 6, ET 45 ROYAL MARINE, COMMANDOS. TOUS PRENNENT PLACE DANS LES BARGES QUI VONT LES MENER EN NOR-MANDIE



LE SLOGAN « EST CE QUE VOTRE VOYAGE EST REELLEMENT NECESSAIRE ? » FUT REPETE BIEN SOUVENT PAR LES HOMMES QUI S'EMBARQUAIENT LE 5 JUIN APRES-MIDI



LE NOUVEL INSIGNE DU BATAILLON FUSILIER MARIN COMMANDO FRANCAIS EST REMIS AUX HOMMES. C'EST LE SEUL DETAIL QUI LES DIFFERENCIE DE LEURS CAMARADES BRITANNIQUES



TOUTE LA NUIT L'ENORME ARMADA
FAIT ROUTE VERS LA NORMANDIE



LES HOMMES TENDUS, ESPERENT,
L'AUBE QUI, POUR BEAUCOUP, SERA
LA DERNIERE.



DANS LA NUIT, LE CONVOI EST
SURVILLE PAR LES PLANEURS
DE LA 6th AIR BORNE DIVISION



ILS SERONT LARGUES EN FRANCE,
QUELQUES MINUTES PLUS TARD



C'EST
L'HEURE

5 heures



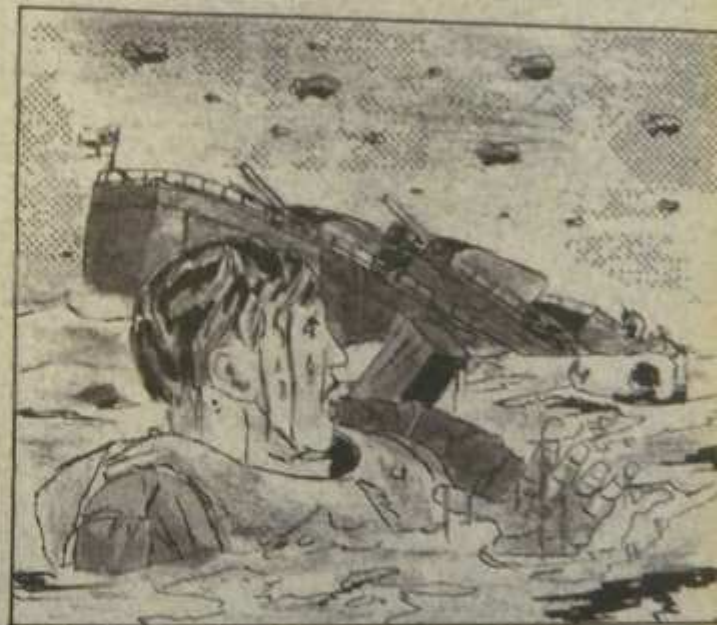
LES MOTEURS SE SONT TUS



LES L.C.P., L.C.A., L.C.I. ECT. DÉPASSENT
LES GROS NAVIRES



A QUELQUE ENCABLURES. A BABORD,
UN DESTROYER NORVEGIEN COULE



LES CROISEURS ET ESCORTEURS
A 7008 MILES DE LA COTE, OUVRONT
LE FEU



LA COTE RIPOSTE



NOUS FONÇONS VERS RIVA BELLA



QUELQUE GERBES D'EAU NOUS ENCADRENT



D'AUTRES TOUCHENT AU BUT



NOUS LAISSONS LE GROS DE LA FLOTTE DERRIERE NOUS



secheurs GOLD JUNG SWORD

13th SS BRIGADE brig. gén. lord. LOVAT

n.º 3 commando, col. Rêta, 10/11/1964

n:4 commando/col BWR B...

66 COMMAND COL WILL

ROBERTS

1145 R.M. Commando cap. R.M.N. CRIES

4th SS BRIGADE brig. BWI EIGEST

n41 R.M. command Lt Col T.M. GRAY

n 46 R.M. commando col. C.B. HARRY

n° 47R. M. commandant col. C. F. PHILLIPS

n:48 R.M. commando lvd J. J. MOULTON

E PORT

N°4 COMMANDO



SOLDAT

OFFICER

K.GUN SECTION



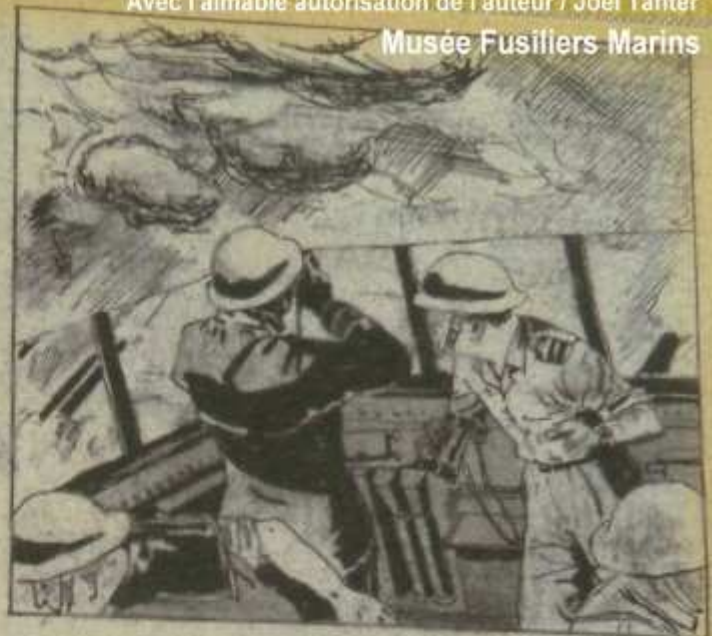
WSS 38MK 2

WALKIE
TALKIE

RADIOS



FLAMME THROWER



QUISTREHAM EST LOURDEMENT PILONNE



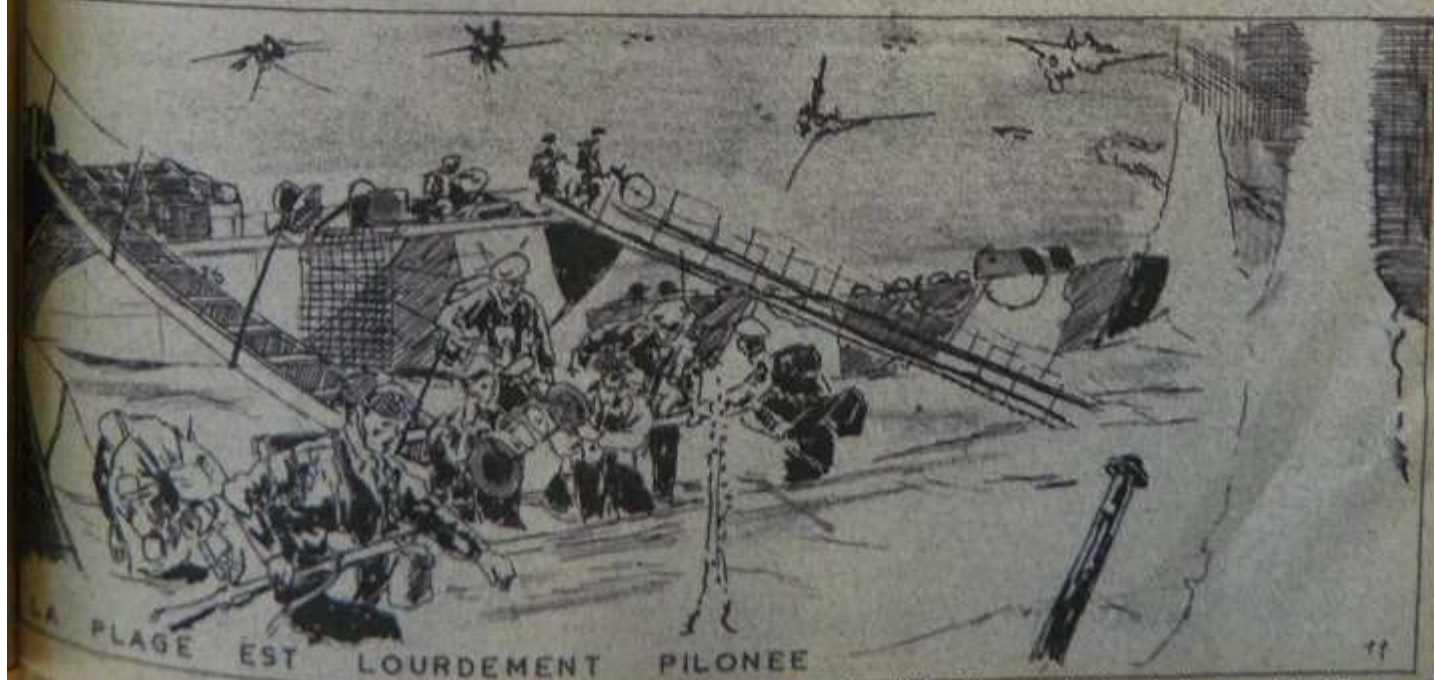
DANS D'AUTRES SECTEURS, LES BARGES LANCE FUSEES ARROSENT AUSSI COPIEUSEMENT LA COTE



LES BARGES ANGLAISES NOUS LAISSENT PRENDRE PLUSIEURS METRES D'AVANCE



AINSI LA VOULU LE COLONEL DAWSON

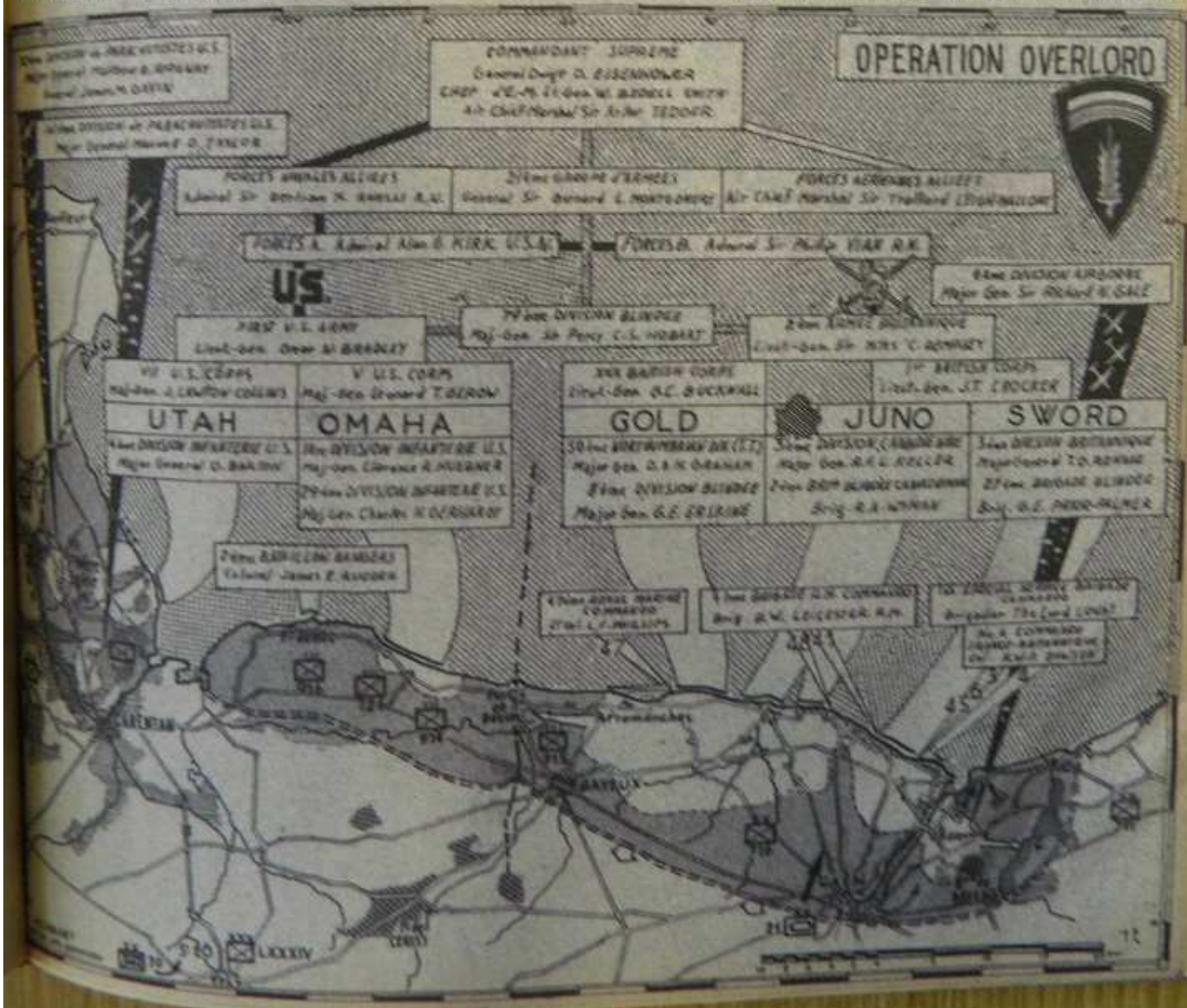




COMMANDOS ANGLAIS EN ACTION LE 6 juin

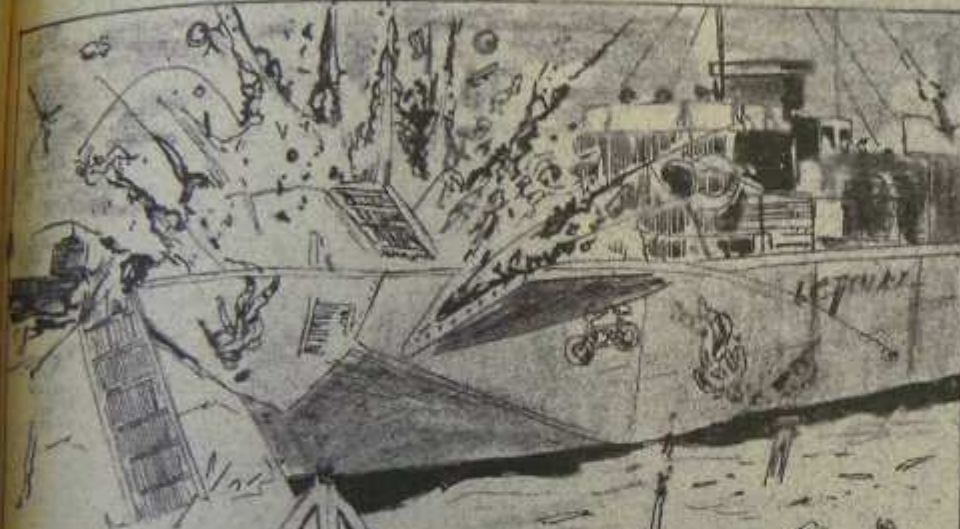
Musée Fusiliers Marins

Avec l'aimable autorisation de l'auteur / Joel Tanter





LES TIRS SE FONT PLUS PRECIS



UN L.C.I. A LES PASSERELLES LITERALEMENT PULVERISEES



ACCOSTER L'AUTRE NAVIRE NOUS N'AVONS PLUS DE PASSERELLE



HA



LE MUR DE L'ATLANTIQUE CRAQUE

Musée Fusiliers Marins

Avec l'aimable autorisation de l'auteur / Joel Tanter



LA TROOP 8 DU CAPITAINE LOFI
PREND LES DEFENSES ALLEMANDES
A REVERS.



IL FAUT SE BATTRE MAISON PAR
MAISON



UN CHAR D.D. A REUSSI A PRENDRE
PIED. NOUS LUI EMBOITONS LE PAS.



NOUS PENETRONS DANS OUISTREHAM



LE LIEUTENANT HUBERT EST TUE
MAIS LES FORTINS SONT CONQUIS



LA TROOP I SANS OFFICIER DEPUIS LA
PLAGE ATTEINT LA PLACE PRINCIPALE
ET OBLIQUE VERS LE CASINO



LA TROOP EST BLOQUE PAR UN TIR
DE MITRAILLEUSE LOURDE VENANT
DU CASINO



LE COMBAT FAIT RAGE



LES ALLEMANDS RESISTENT AVEC
ACHARNEMENT

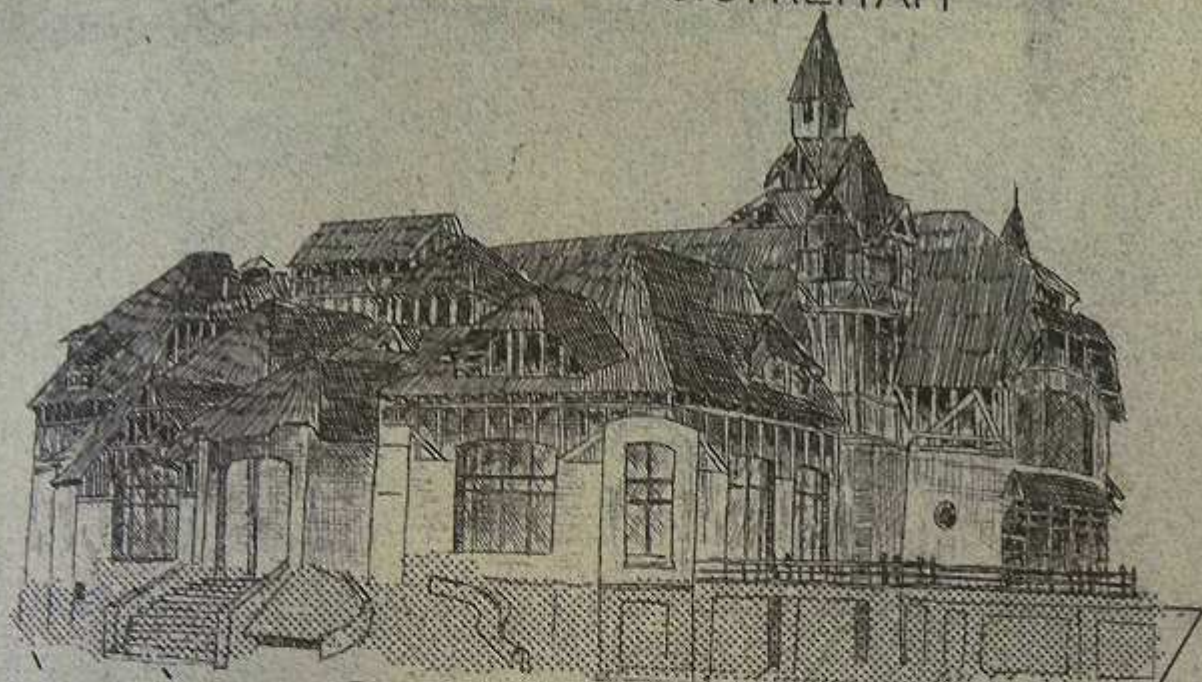


LE COLONEL DAWSON, DRAPE DANS
UNE COUVERTURE, BLESSE ET TREM-
BLANT DE FIEVRE, DIRIGE LE COMBAT



UN ANCIEN COMBATTANT DE 14-18, NOUS
DONNE DE PRECIEUX RENSEIGNEMENTS
LE CABLE TELEPHONIQUE RELIANT
LE CASINO EST SECTIONNE A LAIDE
DE QUATRE KILOS DE PLASTIC

CASINO DE OUISTREHAM



CASINO DE OUISTREHAM AVANT SEPTEMBRE 1942

SANS DOUTE RESTE D'UN
AFFUT DE CANON



L'OUVRAGE ALLEMAND ETAT EN 1945

Le casino à l'origine était un petit bâtiment de style anglo-normand. Il fut rasé par les Allemands peu après Dieppe (19 août 1942) seule la partie en pointillés subsista. En juin 1944 existait un ouvrage de deux canons, sans doute de 90, un seul était en place lors du débarquement. Le 6 juin l'ouvrage n'était pas terminé et les marches du casino d'origine existaient encore, mais les ailes étaient recouvertes de plaques de béton de 2,80 m environ couvrant un ouvrage sous-terrain. Par les ouvertures, les Allemands tiraient aux mausers, et F.M. (M.G. 34).





LE CASINO EST UN OUVRAGE TRES
FORTIFIE ET ASSEZ BAS RECOUVERT
SUR SES AILES DE PLAQUES DE
BETON DE 2.80M. ENVIRON DE HAUT.
-VOIR PLANCHE CASINO-



L'OUVRAGE SEMBLE TOUJOURS IMPRENABLE
L'AIDE DE CHARS ET DEMANDEE PAR RADIO



HOLLINGER ET LE MEDECIN CAPITAINE
LION PORTENT SECOURS A UN BLESSE
LE CAPITAINE LION EST TUE NET, D'UNE
RAFALE



UN TANK D.D. ARRIVE



IL TIRE UNE DIZAINE D'OBUS SUR
LE CASINO



ET VERS 10h30 UNE QUINZAINE
DE DEFENSEURS SE RENDENT



LE CASINO TOMBE MAIS N'EST PAS
INVESTI. LA MISSION CONFIEE AUX
FREE FRENCH EST REMPLIE



LES 8 ET 9 JUIN LES DERNIERS
DEFENSEURS DU CASINO CAPITULERONT



PENDANT CE TEMPS OUISTREHAM EST
CONQUIS PAR LES COMMANDOS



LES TROOPS BRIT. N°4 COMMANDO
REVIENNENT DU PORT AVEC UNE
LONGUE COLONNE DE PRISONNIERS



LES CIVILS RASSURES SORTENT DES
TRANCHES



NOUS REDESCENDONS ENSUITE VERS
LA PLAGE CHERCHER NOS PAQUETAGES



Après un bref réconfort aux blessés nous repartons vers le canal de CEAN



La colonne précédée d'une jeep s'enfonce rapidement vers l'intérieur des terres



COLLEVILLE l'ennemi oppose une sérieuse résistance



Nous arrivons enfin en vue de PEGASUS BRIDGE



Malgré la protection des fumigènes le passage sur le pont est un enfer, BRIAN MULLEN trouve une mort héroïque en essayant de sauver un blessé



Le brigadier général Lord Lovat passe le pont au pas précédé de son piper

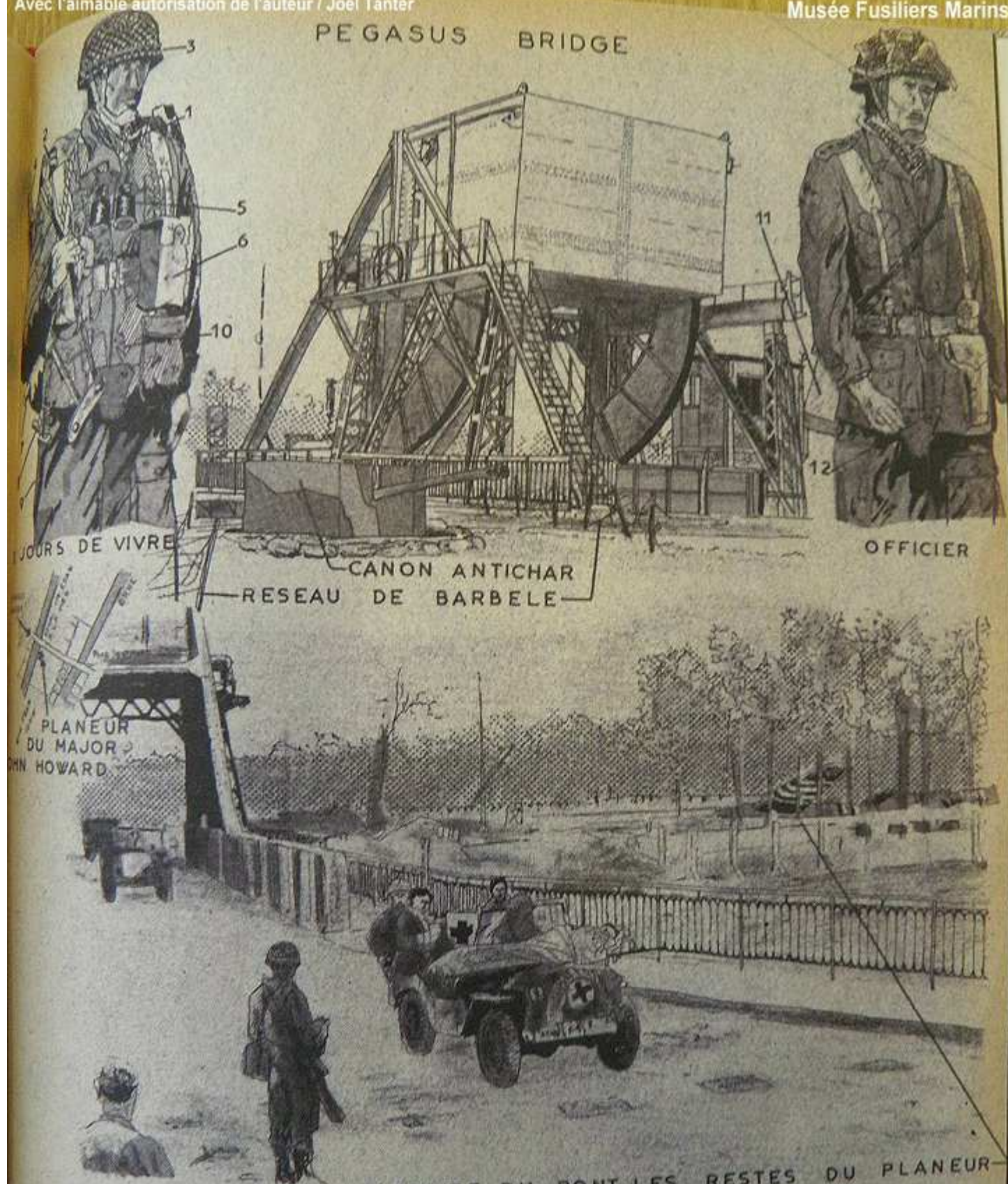


excusez moi cher WINDY je suis en retard

Les commandos n'avaient en réalité que 2 minutes de retard sur l'horaire prévu

FIN

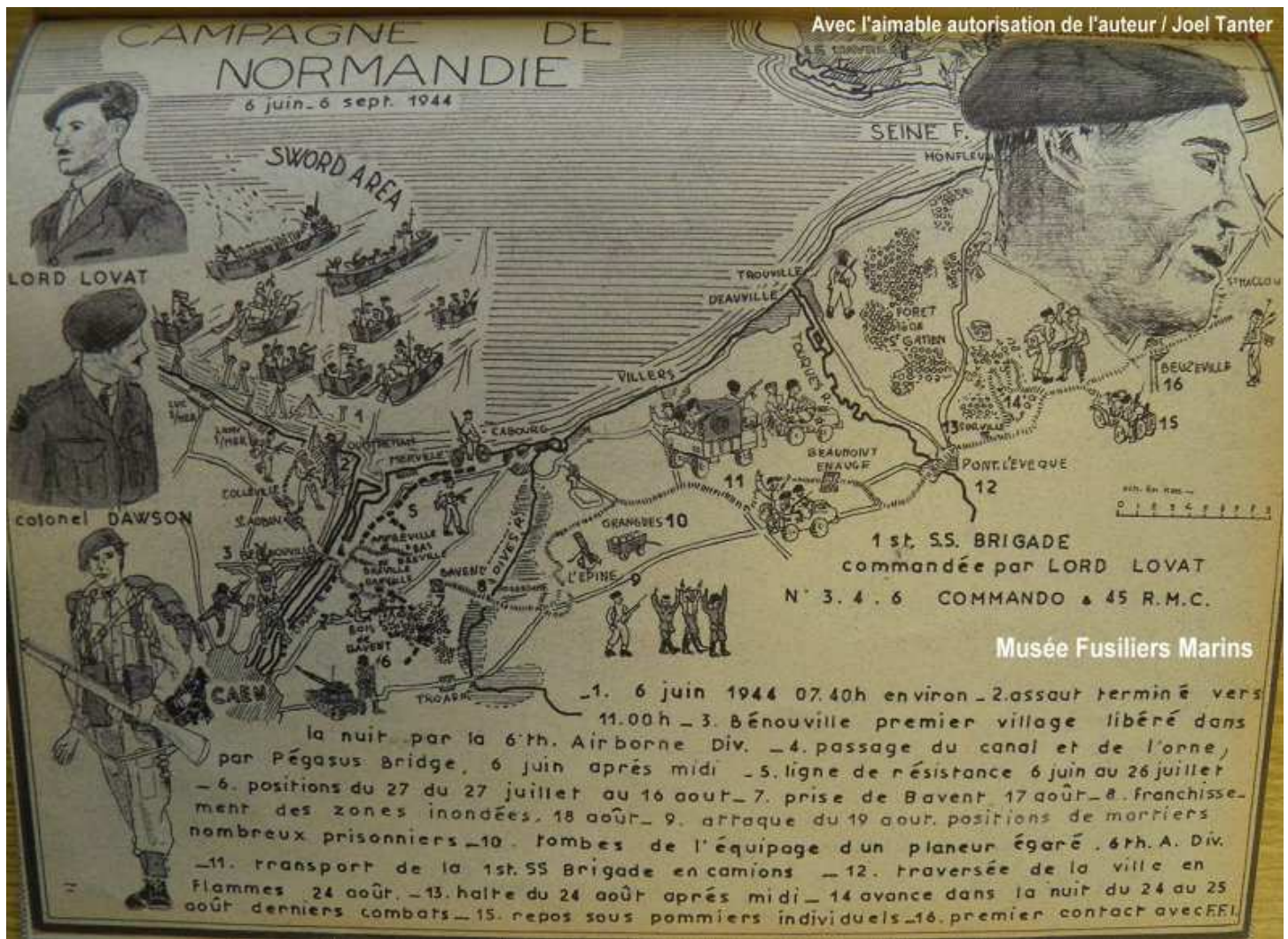
PEGASUS BRIDGE



A DROITE DU PONT LES RESTES DU PLANEUR
DU MAJOR JOHN HOWARD

LEGENDE

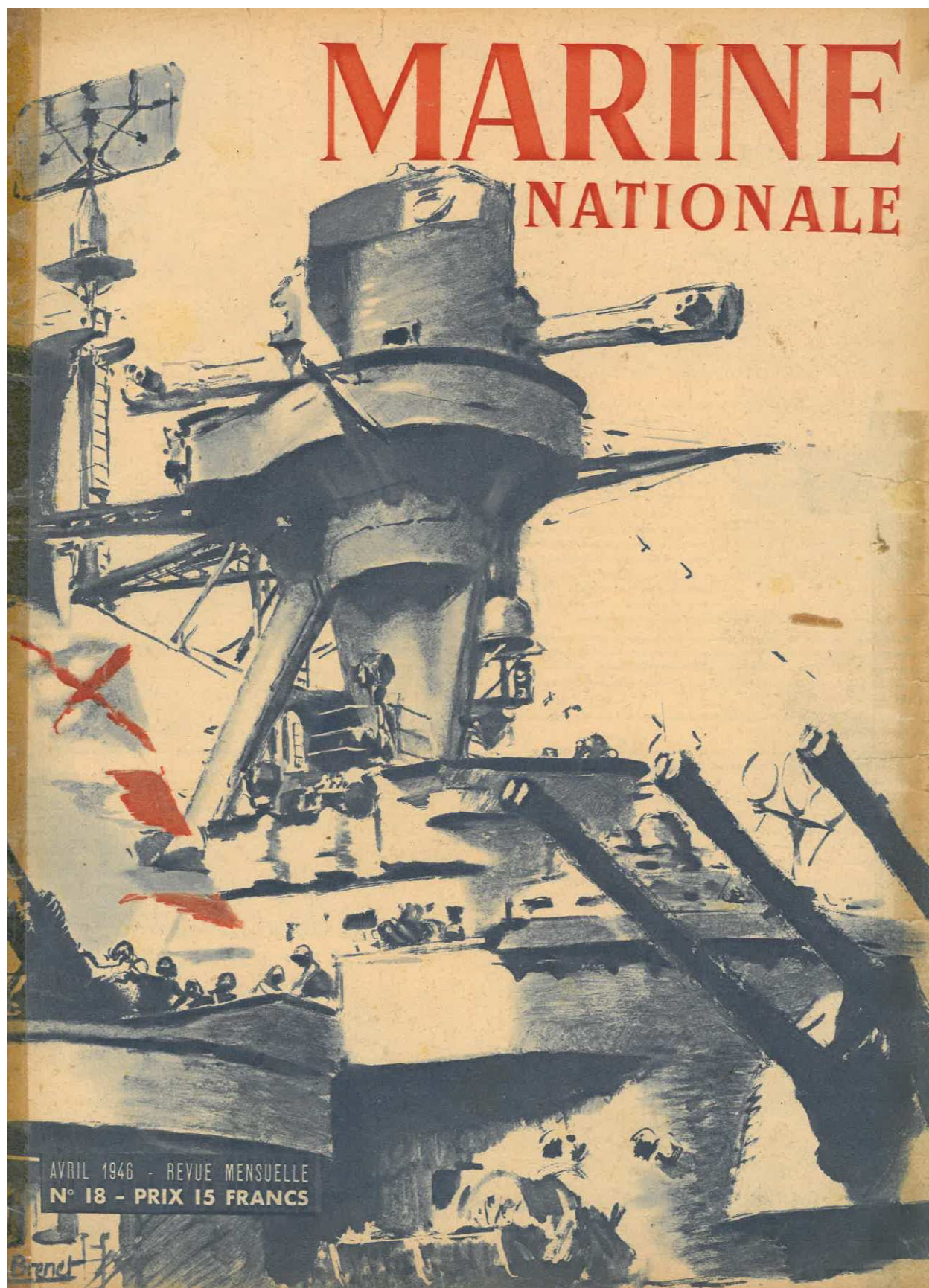
1. ECHARPE CAMOUFLEE 2. MORTIER DE 55 mm. 3. CASQUE EN ACIER AVEC
4. FOURRELET CAOUTCHOUE ET MENTONNIERE 5. MITRAILLETTE STEN AVEC
6. PROTECTEUR 7. JUMELLE (OFFICIER OU CHEF DE SECTION) 8. ETUIS A OBUS DE
9. MORTIER 10. PELLE DE TRANCHEE 11. CORDE D'ESCALADE 12. POIGNARD DE
13. COMBAT 14. VESTE A 6 POCHE POUR CHARGEURS DE STEN 15. CARTES
16. REVOLVER



Juin 2004



Retour dans le passé / Revue Marine Nationale - Avril 1946





COMMUNIQUÉ

Lundi 18 MARS, à la fin de l'après-midi, a été lancé à Lorient le premier des quatre chalutiers de 48 mètres que l'arsenal de ce port construit pour le compte de la Marine Marchande.

Ce chalutier présente les caractéristiques suivantes :

LONGUEUR ENTRE PERPENDICULAIRES : 48 m. 25.
LARGEUR MAXIMUM : 8 m. 25.
TIRANT D'EAU : 3 m. 20.
VOLUME DE LA CALE À POISSONS : 100 m.
APPAREILS ÉVAPORATOIRES : 1 chaudière cylindrique.
MOTEUR : 1 machine alternative.
VITESSE : 11 nœuds.
LONGUEUR : 35 mètres.

Reportage PAROT.



Le dimanche 17 mars a eu lieu, à Paris, l'assemblée générale de la Fédération des Anciens Marins et Marins Anciens Combattants, la F.A.M.M.A.C., qui comprend actuellement quelque soixante-dix « amicales » métropolitaines et africaines.

Au cours de la séance, qui se tint dans la matinée sous la présidence du commandant de Fourcaud, président fédéral, un important ordre du jour fut examiné, et il fut décidé en particulier que le congrès annuel, au mois d'octobre 1946, se tiendrait à Amoy, en souvenir des nombreux membres de l'amicale de cette ville tuillés sous l'occupation.

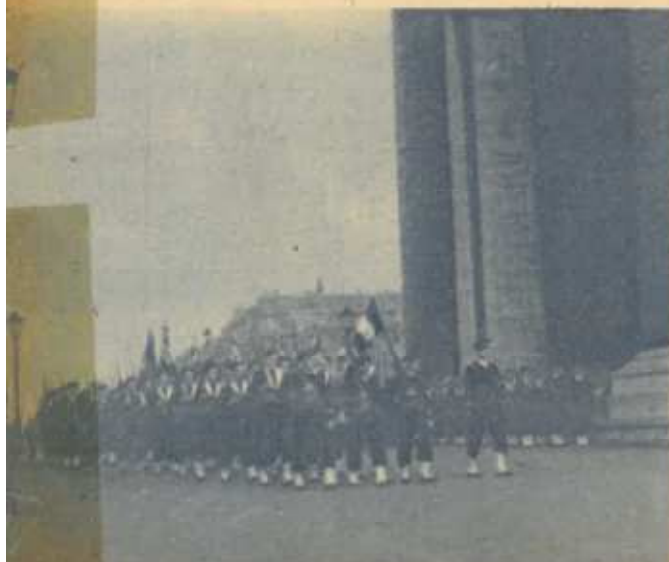
Au déjeuner qui suivit assistaient de nombreuses personnalités, parmi lesquelles le vice-amiral Sablé, représentant M. Michélet, ministre des Armées, M. Anduze-Farin, secrétaire général de la Marine Marchande, représentant M. le Ministre des Transports, le contre-amiral Desormes, représentant M. le vice-amiral Lemannier, chef d'Etat-Major Général de la Marine.

Plusieurs discours exaltèrent la solidarité des anciens marins unis par l'amour de la Patrie et de la Mer.

L'après-midi, place Fontenoy, au Ministère de la Marine Marchande, une cérémonie eut lieu devant les plaques commémoratives, à la mémoire des marins de la flotte de commerce morts pour la France.

A 17 h. 45, les délégations de la F.A.M.M.A.C. se rassemblaient avenue George-V, avec leurs drapeaux et, précédées de la musique des Equipages de la Flotte et d'une compagnie de débarquement du « Richelieu », montaient vers l'Arc de Triomphe en présence d'une foule nombreuse massée dans les Champs-Élysées et autour de la place de l'Étoile.

En présence de l'amiral Sablé, le commandant de Fourcaud revênit le flamant avec le cérémonial traditionnel, puis le cortège défila devant les personnalités, en direction des Champs-Élysées où se fit la dédicace.



Arrivée du « Montcalm » à Port-de-France.

L'amiral jure sur la passerelle du « Montcalm ».



Au cours de son dernier voyage qui l'a mené jusqu'aux Antilles, le « Montcalm » a fait escale à Dakar pour y rapatrier nos Sénégalais. Voici nos soldats par beau temps sur la plage avant du croiseur.

LE DREADNOUGHT

40^e ANNIVERSAIRE DU NAVIRE DE LIGNE MODERNE



Lord Fisher.

Le 3 octobre 1906 — il y aura bientôt quarante ans — les promeneurs et badauds déambulant sur le Parade Pier de Portsmouth durent regarder, avec une attention particulière et sans doute quelque étonnement, un grand navire de combat dont l'apparence différait sensiblement de celle des cuirassés qu'ils avaient l'habitude de voir dans le Solent ou sur la rade de Spithead et qui sortait pour la première fois de l'arsenal. Depuis plus de dix ans, ceux-ci présentaient à peu de chose près la même silhouette basse et régulière et leurs courtes superstructures, flanquées à chaque bout par deux grosses tourelles; ils étaient uniformément surmontés par deux grandes cheminées et par des mâts-gaules assez grêles avec des hunes peu chargées. Le nouveau venu tranchait, au contraire, sur ses prédécesseurs, par une silhouette dissymétrique. Il avait une plage avant très longue et surtout très haute : 9 mètres de franc-bord à l'étrave contre 6 mètres 50 pour les cuirassés précédents. Au tiers avant de la coque s'élevaient une première cheminée assez trapue puis un mât tripode — une nouveauté — et une seconde cheminée. Sur le pont, cinq grosses tourelles doubles armées de canons de 305 étaient disposées, trois dans l'axe, une de chaque bord, surmontées chacune d'une paire de canons de 76 à tir rapide.

Le nouveau bâtiment qui attirait ainsi les regards s'appelait « Dreadnought » et nous avons voulu en rappeler le souvenir parce que, si les navires de ligne ont pour ancêtre la frégate cuirassée française « Gloire », construite en 1859 par Dupuy de Lôme, le « Dreadnought » est le père de la génération actuelle des cuirassés et le véritable prototype d'une lignée déjà longue de ces navires de ligne que certains fervents de l'aviation voient à une disparition prochaine.

Les cuirassés pré-Dreadnought — c'est ainsi qu'on

avait désormais désigné les bâtiments de ligne antérieurs — étaient des navires déplaçant douze à quinze mille tonnes, propulsés par des machines alternatives et ayant une vitesse de 17 à 18 nœuds. Leur artillerie comprenait à peu près uniformément quatre canons de 305 disposés en deux tourelles, une douzaine de canons de 152 répartis par moitié de chaque bord dans des casemates et une vingtaine de pièces de 76 et de 47 sur les passerelles et dans les hunes.

Le « Dreadnought » déplaçait 17.900 tonnes : 1.400 de plus que le dernier cuirassé anglais mis sur cale avant lui, mais qui devait pourtant être terminé bien après lui. Dix canons de 305, vingt-quatre de 76 constituaient son armement et l'on nota la disparition de toute artillerie de calibre moyen. L'adoption de la turbine, qui sortait à peine du stade expérimental et qui n'avait encore reçu que peu d'applications marines, avait permis de lui assurer une vitesse de 21 nœuds, supérieure de trois ou quatre nœuds à celle des bâtiments antérieurs. Contrairement à ces derniers dont les extrémités étaient peu ou pas cuirassées, il avait une ceinture complète atteignant 280 mm. d'épaisseur au centre; un compartimentage spécial très poussé contre les explosions sous-marines (mines et torpilles) le protégeait également dans toute sa longueur. Le « Dreadnought » innovait encore par bien d'autres détails; citons celui-ci seulement : à l'inverse de ce qui s'était toujours fait jusque-là dans la marine, on avait installé les postes d'équipage à l'arrière, tan-

dis que les chambres des officiers, le carré et l'appartement de l'amiral se trouvaient sous la plage avant ou à l'aplomb de la passerelle.

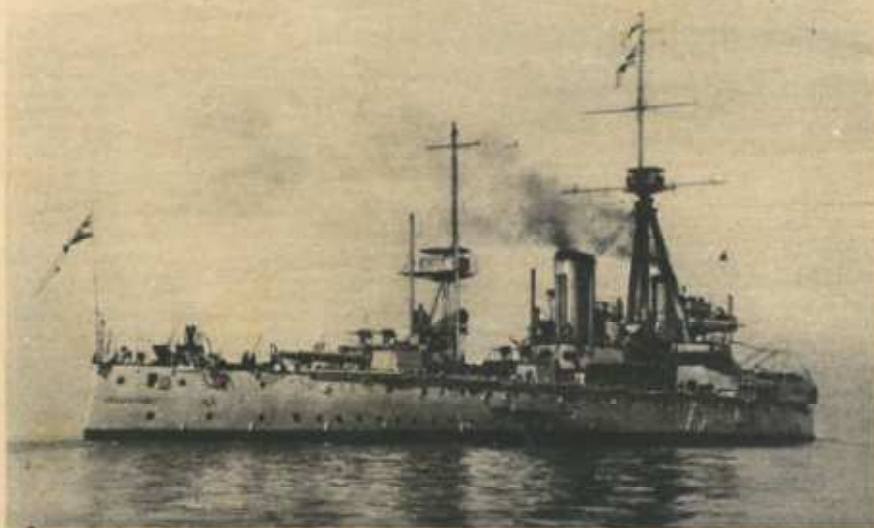
18.000 tonnes nous paraissent, aujourd'hui, un déplacement modeste, mais, en 1906, le tonnage des cuirassés venait de passer en quelques années de 10-11.000 tonnes à quinze mille. Ce nouveau bond de trois mille tonnes semblait donc considérable et il l'était effectivement en valeur relative. Le « Dreadnought », enfin, venait d'être construit dans un temps record : en un an et un jour exactement. La première tôle ayant été posée le 2 octobre 1905, il avait été lancé moins de quatre mois et demi plus tard, le 10 février 1906, et cette rapidité de montage accentuait encore l'intérêt que l'on pouvait porter au nouveau bâtiment car les cuirassés contemporains restaient habituellement trois à quatre ans sur cale et en achèvement. Le temps n'était pas très éloigné où sept à huit années s'écoulaient entre le commencement des travaux et le premier appareillage pour essais.

Le « Dreadnought » concrétisait les idées d'un novateur hardi qui était alors Premier Lord de la Mer à

l'Amirauté britannique, le futur Amiral de la Flotte, Sir John Fisher. Fisher occupait ce poste depuis le 21 octobre 1904. C'était une personnalité extraordinaire qui se vantait de toujours agir « ruthless, relentless, remorseless », c'est-à-dire... sans trêve, sans pitié et sans remord... et ses réformes souvent radicales devaient soulever contre lui l'animosité des esprits traditionnalistes et conservateurs et ils étaient nombreux, à cette époque, dans la marine anglaise. Né en 1841, il avait derrière lui une carrière aussi active que brillante. Commandant en chef l'escadre de la Méditerranée (1899-1902), second Lord de la Mer, directeur du personnel (1902-1903), Préfet Maritime et Commandant en chef à Portsmouth (1903-1904), Fisher était arrivé à l'apogée de sa carrière. Symboliquement, il avait voulu prendre ses fonctions de Premier Lord de la Mer le jour anniversaire de Trafalgar et son zèle véritablement démoniaque allait donner toute sa mesure pendant les cinq années qui le virent au poste le plus élevé auquel peut prétendre un marin britannique.

A vrai dire, l'idée du « Dreadnought » était dans l'air, nous le verrons plus loin, et elle aurait certainement vu le jour sans Fisher, mais elle impliquait une révolution si profonde dans les conceptions alors en honneur qu'il fallait un caractère comme celui de Fisher pour la réaliser dans les conditions de rapidité où elle le fut et passer outre aux objections et aux impossibilités soulevées par ses détracteurs qui étaient

H.M.S. « Dreadnought ».

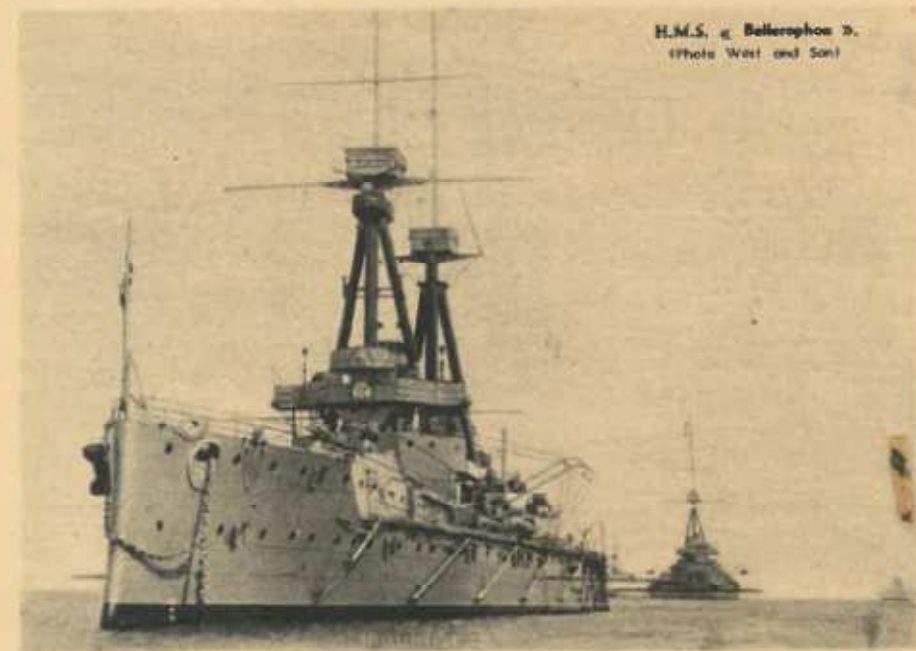


souvent des personnalités de premier plan. C'est pour cette raison que les noms de Fisher et du « Dreadnought » demeureront toujours accolés.

Au début du XIX^e siècle, la marine anglaise venait d'effectuer un redressement considérable. Le « Naval Defence Act », voté par le Parlement en mars 1889 et les programmes ultérieurs lui avaient permis de réaffirmer une maîtrise qui avait pu paraître menacée. Mais, si elle disposait de nombreux bâtiments neufs, la flotte britannique n'avait perfectionné ni ses procédés tactiques, ni le canonage. Il suffit de lire les nombreux souvenirs que nous ont laissés des officiers de marine sur cette période pour en être convaincu : « ...l'état de la peinture était toujours la saute et unique préoccupation, l'idée dominante pour chacun était d'être sur le navire le plus propre; le reste n'avait pas d'importance. Il fallait bien, cependant, dépenser les munitions accordées pour un trimestre et nous étions habitués à voir envoyer le signal « liberté de » manœuvre pour écouler les munitions » du trimestre et rallier son pavillon à tel moment... » voilà ce qu'écrivait dans ses mémoires le Commandant du croiseur « Scylla » de l'escadre de la Méditerranée (1896-99), le futur Amiral Sir Percy Scott qui fut un des principaux rénovateurs du canonage dans la Marine anglaise. En 1900, beaucoup d'officiers anglais pensaient qu'une bataille entre escadres se livre-

rait à courte distance : « ...à bord, écrit encore Percy Scott, nous ne tirions jamais à plus de 1.500 mètres, portée peu supérieure à celle employée au temps de Nelson ».

Toutes les marines ne partageaient pourtant pas ces idées, et, dès 1897, la marine française, la première semble-t-il, effectua des écoles à feu à 5 et 6.000 mètres et essaya de mettre au point une méthode de réglage du tir. Dans la flotte anglaise, c'est Fisher qui s'intéressa, le premier, aux tirs à grande portée. En 1900, on commença, dans l'escadre de la Méditerranée qu'il commandait, à s'entraîner à des distances de 5 à 6.000 mètres. Ces essais montrèrent qu'à de telles portées, le seul moyen de régler le tir était d'observer les gerbes soulevées par une salve et, compte tenu de la dispersion inévitable des points de chute, de considérer le tir comme réglé lorsque l'objectif était encadré. L'expérience montra aussi qu'il fallait tirer avec des pièces de même calibre et de mêmes caractéristiques car les projectiles devaient tomber ensemble ce qui n'était pas réalisable avec un armement composé de pièces de deux ou trois calibres : 305, 152 et quelquefois 234.



On commençait aussi, vers 1900-1902, à se préoccuper du danger nouveau représenté par la torpille automobile qui, pendant longtemps n'avait permis que d'attaquer presque à bout portant. La portée de ces engins atteignait déjà près de trois mille mètres et il devenait indispensable de se tenir à une distance plus grande de la ligne ennemie.

Une autre conclusion à laquelle arriva Fisher fut que la plus grande vitesse possible était indispensable. La vitesse seule, soutenait-il, permet de manœuvrer l'ennemi; elle permet seule de choisir la distance de combat où il sera possible d'abattre l'adversaire sous un feu supérieur et de s'y maintenir.

Ainsi se précisait, dans l'esprit de Fisher, la conception du bâtiment cuirassé pouvant se battre loin et avec une efficacité maximum parce qu'il aurait la supériorité de vitesse et qu'il pourrait rapidement régler son tir grâce à des salves de huit gros projectiles. Lorsqu'il rentra en Angleterre, il s'employa aussitôt à mettre sur pied le projet qui devait aboutir au « Dreadnought » et il arriva à l'Amirauté en octobre 1904 avec une première ébauche des plans.

H.M.S. « Bellerophon ». (Photo West and Son)

Fisher n'ignorait pas qu'il se heurterait à une forte opposition. Quelques mois plus tôt, le célèbre annuaire naval « Jane's all the world's fighting ships » avait publié l'article d'un ingénieur du génie maritime italien de grande réputation, Cuniberti, préconisant, lui aussi, un navire de ligne armé de douze canons de 305 et d'une vitesse de 21 nœuds. L'idée, complètement nouvelle pour l'opinion anglaise ignorante des expériences de la Méditerranée, avait été accueillie avec un grand scepticisme. « ...ce type de bâtiment finira bien par exister, écrivait le 4 février 1904, l'importante revue anglaise « Engineer », mais nous croyons avec peine que le moment en soit arrivé. Il déclinerait trop de beaux bâtiments en service et aucune nation ne se résoudra à le construire sans y avoir longuement réfléchi. » Du côté des Lords de l'Amirauté, ses collègues, Fisher pouvait compter être mieux accueilli car les enseignements de la guerre russo-japonaise, commencée en février 1904, n'infirmèrent en rien ses théories. Bien au contraire, les premiers rapports de l'observateur britannique, détaché auprès de l'escadre japonaise et qui arrivèrent en Angleterre en juin, indiquaient que l'on s'était battu, dès les premiers engagements à plus de huit mille mètres de distance et qu'à côté des projectiles de 305 « ceux de 152 et même de 203 n'avaient pas produit beaucoup plus d'effet que le petit pois lancé par un sarbacane ».

Fisher voulut, cependant, que ses conceptions fussent sanctionnées par des autorités d'une notoriété inattaquable. Il provoqua (22 décembre 1904) la réunion d'une commission groupant les experts civils et maritimes les plus qualifiés en matière de construction navale et de canonage, chargés de conseiller les Lords de l'Amirauté sur cinq projets de bâtiments : un cuirassé, un croiseur de bataille, un conducteur de flottille, deux types de destroyers. Sous sa présidence effective, quoique non officielle, les travaux commencés le 3 janvier 1905 avancèrent rapidement. Ils aboutirent le 22 février à des conclusions qui firent décider la mise en chantier du « Dreadnought » et, pour donner à la marine anglaise une avance certaine

sur toutes les autres, on décida également que ce bâtiment serait construit dans le plus grand secret et avec la plus grande rapidité. On attribua au « Dreadnought » des matériaux déjà approvisionnés pour d'autres cuirassés en construction, notamment leurs tourelles de 305 dont l'usinage était déjà bien avancé, et c'est ainsi que le montage sur cale du « Dreadnought » et son achèvement à flot purent être effectués dans le temps exceptionnel de rapidité de un an et un jour.

Le public anglais ne connut les caractéristiques du nouveau bâtiment qu'à l'occasion de son lancement et de la publication d'un memorandum destiné à indiquer aux membres du Parlement ses principales caractéristiques. Ce fut un tollé. Sir William White, l'ami-riant constructeur de la plupart des cuirassés du Naval Defence Act et des programmes ultérieurs, critiqua cette « folle politique » qui aboutissait à réunir tant d'œufs dans « d'œufs » d'œufs, d'œufs impressionnants mais aussi très vulnérables pontiers... On souligna, surtout, qu'en déclassant les cuirassés pré-dreadnoughts, l'apparition du « Dreadnought » permettait aux autres marines de s'aligner à égalité au départ avec l'Angleterre pour une nouvelle course aux armements navals. D'autres enfin, soutenaient que le « coup de théâtre » de Fisher impliquait un renversement complet de la politique navale de la Grande-Bretagne qui était une politique traditionnellement « défensive ».

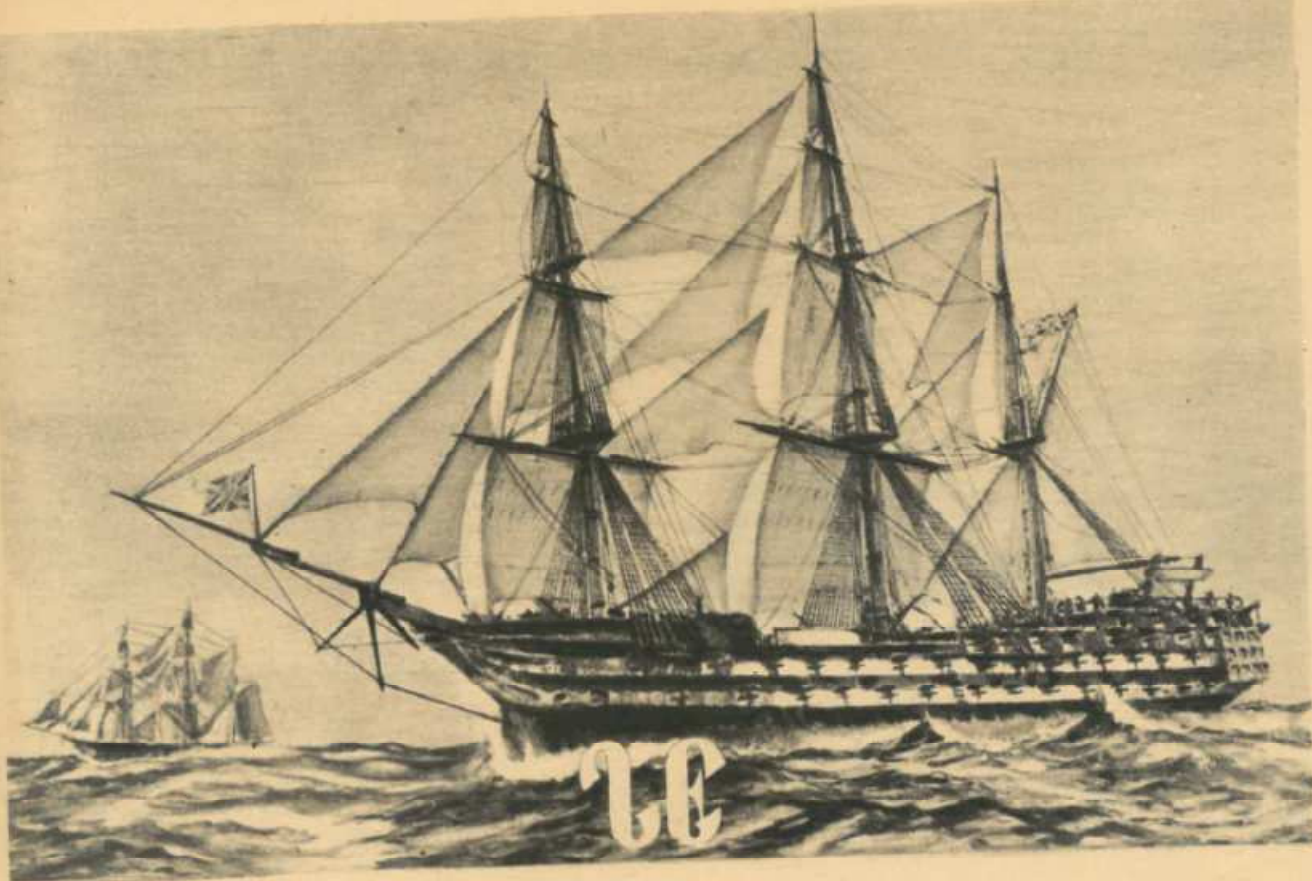
Si l'Angleterre avait toujours voulu conserver une supériorité numérique certaine sur les autres flottes, elle n'avait jamais pris, jusque-là, l'initiative d'innovations susceptibles de modifier cet équilibre; elle avait toujours laissé cette responsabilité aux autres nations, la France par exemple, dont les ingénieurs avaient créé la frégate cuirassée, puis le torpilleur, le croiseur cuirassé, le sous-marin enfin. Et voici que l'Amirauté semblait vouloir gagner les autres de vitesse et les mettre au défi de la rattraper ! Certes, il n'était pas question pour l'Angleterre d'attaquer; mais à sa politique défensive traditionnelle, elle donnait maintenant l'apparence d'une « offensive très théâtralement mise en scène »...

Ces critiques violentes n'auraient sans doute pas été soulevées par leurs auteurs si ceux-ci avaient connu en 1905 tous les éléments du problème; mais il est des enseignements, des secrets militaires dont la divulgation n'est pas toujours possible et l'Amirauté n'estimait pas alors qu'il fut possible de rendre publiques toutes les raisons qui avaient conduit à cet important changement dans sa politique de construction des navires de ligne.

Aussi bien, la cause est-elle entendue aujourd'hui. On sait maintenant que dans la marine américaine et, sans doute aussi, dans la marine allemande, des conceptions très voisines s'étaient déjà fait jour ou étaient sur le point de naître. Pour ceux qui pouvaient comprendre, le rapport publié le 28 octobre 1904 par le « Général Board » de la marine américaine était à cet égard très instructif : « La plus grande précision des pièces de gros calibre aux grandes portées, disait-il, par comparaison avec les calibres moindres, leur plus grande rapidité de tir aussi bien relative que réelle, leur efficacité supérieure contre les bâtiments cuirassés, ainsi que tous les enseignements déjà fournis par les combats de la guerre russo-japonaise qui se sont, pour la plupart, livrés à des distances considérables, tout souligne qu'il faut accroître le nombre des pièces de gros calibre aux dépens de l'artillerie moyenne. » De fait, l'Amirauté américaine décida en mars 1905 la construction de ses deux premiers cuirassés à calibre unique principal, les « South Carolina » et « Michigan », armés de huit canons de 305 en quatre tourelles axiales; il faut donc bien admettre que leurs plans avaient été étudiés, eux aussi, dès 1904.

Le premier de ces deux bâtiments ne fut achevé qu'en août 1909; le premier dreadnought allemand, le « Westfalen » ne devait l'être qu'en octobre de la même année. A cette date, l'Angleterre avait déjà en service quatre cuirassés et trois croiseurs de bataille du type Dreadnought, trois autres cuirassés du même type étaient sur le point de commencer leurs essais. Elle avait, par conséquent, pris une large avance sur les deux marines dont les flottes se classaient immédiatement derrière la sienne par le nombre des bâtiments de ligne. Il est donc bien permis d'affirmer qu'elle tira de la hardiesse des méthodes de Sir John Fisher un avantage dont l'intérêt n'est pas contestable.

Henri LE MASSON.



VANGUARD

H.M.S. « Vanguard » (1910).



LE 12 mai 1946, la Princesse Elizabeth a assisté à bord du cuirassé anglais « Vanguard » à la cérémonie d'armement officielle de ce nouveau bâtiment qui avait quitté les chantiers de John Brown, à Clydebank, dix jours plus tôt pour procéder à ses essais préliminaires.

Le « Vanguard » est le seul navire de ligne que les Anglais aient construit depuis le début de la guerre de 1939-1945. L'Amirauté britannique, en effet, n'a pas poursuivi le montage des cuirassés « Lion », « Téméraire », « Conqueror » et « Thunderer » qui avaient été commencés ou autorisés en 1939.

Le nouveau bâtiment a un déplacement standard de 42.500 tonnes et est, par conséquent, le plus grand navire de guerre qu'ait encore lancé la marine anglaise puisque le croiseur de bataille « Hood », coulé en 1941 par le « Bismark », déplaçait 400 tonnes de moins. Il n'est, cependant pas le plus grand cuirassé du monde puisque les Américains possèdent avec les « Iowa » des bâtiments de 45.000 tonnes W.

Les dimensions du « Vanguard », qui ne sont pas connues officiellement, sont voisines de : long., 237 m.; larg., 32 m.; t. d'eau, 9 m. Celles du « Richelieu » sont : 244 m., 33 m. 10 et 8 m. 10.

L'Amirauté britannique est revenue, avec le « Vanguard », à une disposition des plus classiques de l'artillerie principale : quatre tourelles doubles de 381, réparties deux par deux sur la plage avant et sur la plage arrière. Les pièces qui arment ces tourelles sont du même mo-

H.M.S. « Saint-Vincent ».
(Photo West and Son)



H.M.S. « Vanguard » (1945).
(Photo A. F. P.)



H.M.S. « Vanguard » (1945).
(Photo A. F. P.)



dèle que les 381 des cuirassés des classes « Queen Elizabeth » de 1913 et « Resolution » de 1914, ainsi que les grands croiseurs « Hood », « Repulse » et « Glorious » de la guerre de 1914-1918. L'Amirauté a, en effet, décidé d'utiliser pour le nouveau bâtiment les pièces de rechange de ce calibre dont elle disposait ou qui avaient été débarquées des croiseurs « Glorious » et « Courageous » lors de leur transformation en porte-avions. C'est une artillerie excellente qui peut paraître cependant un peu faible à côté des 406 des bâtiments américains ; mais on remarquera que les Anglais, qui soutiennent depuis si longtemps que le cuirassé bien équilibré doit comporter normalement quatre tourelles de 381 avec au moins 10.000 tonnes de déplacement par tourelle pour qu'il soit possible d'assurer au bâtiment une protection convenable, ont pleinement réalisé ce programme avec le « Vanguard ».

L'armement secondaire comprend 16 pièces de 132 semblables à celles des « King George V » et disposées de la même façon. Aucun renseignement n'a été communiqué en ce qui concerne la D.C.A. rapprochée, mais on peut admettre qu'à défaut de pièces d'un calibre plus fort, conformément à une tendance qui se précise de plus en plus, celle-ci doit comprendre au moins une centaine de pièces de 40 AA (affûts doubles, quadruples, octuples), c'est-à-dire l'armement dont on avait doté les « King George V » avant leur départ pour l'Extrême-Orient en 1944.

Le nouveau bâtiment porte un des noms les plus glorieux et les plus anciens de la flotte britannique. Un « Vanguard » figurait, en effet, dans l'escadre qui fut opposée à l'Invincible Armada, il y a quelque 350 ans, à côté d'un « Ark Royal », d'un « Repulse », d'un « Warspite » et d'un « Dreadnought ». Construit en 1586, il fut commandé quelque temps par le grand marin Sir Martin Frobisher, prit part à l'expédition de Cadix et figura dans l'escadre de lord Henry Seymour qui aida à parachever la défaite de l'escadre espagnole. C'était un bâtiment de 500 tonnes seulement, monté par 250 hommes d'équipage, dont 24 canonniers et 76 soldats et il était armé de 54 canons dont 8 demi-canons, 10 coulevrines et 14 demi-coulevrines.

Le nom de « Vanguard » ne devait jamais cesser de figurer dans les escadres anglaises : à la bataille d'Aboukir, cette victoire que les Anglais appellent la bataille du Nil, Nelson montait un « Vanguard ». Il y a cent ans, un « Vanguard » figurait encore dans les escadres britanniques : c'était alors un « puissant » vaisseau à voiles de 80 canons qui n'avait été terminé qu'en 1835 et dont nous reproduisons l'aspect en tête de cet article.

Plus récemment, le prédécesseur immédiat de l'actuel « Vanguard » fut un des tout premiers « Dreadnought » commandés aussitôt après que le prototype de ce nom eut terminé ses essais. Il fut mis sur cale en avril 1908, lancé en mars 1909 et armé en février 1910. Son existence fut malheureusement courte car il disparut tragiquement le 9 juillet 1917 dans une explosion de soutes, survenue au mouillage de la Grande Flotte à Scapa Flow, vers 10 h. 30 du soir. Du malheureux bâtiment que montaient près d'un millier d'hommes, on ne retrouva que deux survivants. Ces hommes, deux simples marins, qui dormaient dans leur hamac au moment de l'explosion, se retrouvèrent dans l'eau et furent incapables d'expliquer ce qui s'était passé !... La cause de ce sinistre ne fut jamais officiellement rendue publique : on l'attribua à une explosion interne semblable à celles qui avaient détruit quelques mois plus tôt le cuirassé « Bulwark » (26 nov. 1915) et le croiseur cuirassé « Natal » (30 déc. 1915).

Ce « Vanguard » était un cuirassé de 19.000 tonnes, dont la coque mesurait 160 mètres de longueur, c'est-à-dire les deux tiers de celle de l'actuel « Vanguard ». Il était armé de 10 canons de 305 en 5 tourelles doubles, de 18 pièces de 102 contre les torpilleurs, de 4 47 pour les saluts et de 3 tubes lance-torpilles. Il n'existait, bien entendu, aucune D.C.A. et ce n'est qu'à partir de 1917-1918 que l'on trouve sur les cuirassés anglais contemporains un embryon d'artillerie antiaérienne comprenant en général 2 canons de 76...

Le nouveau « Vanguard » est commandé par le Capitaine de Vaisseau W. G. Agnew, R.N., un des officiers de ce grade qui ont eu le plus d'occasions de se distinguer au cours de la dernière guerre, comme commandant de croiseur. Le Commandant Agnew prit au printemps 1941 le commandement du croiseur « Aurora » qui fut affecté quelque temps à la protection des convois de Mourmansk, puis envoyé en Méditerranée. Dans les parages de l'Océan Arctique, l'« Aurora » eut la bonne fortune de détruire, le 8 septembre 1941, une force d'escorte allemande comprenant la canonnière « Bremse ». En Méditerranée, il fit partie de la fameuse force K (croiseurs « Aurora » et « Penelope », destroyers « Lance » et « Lively »), basée sur Malte, merveilleux poste d'observation, d'où elle forçait sur les convois italiens descendant vers le Sud la destination de la Tripolitaine et de la Cyrénaïque. Au cours de ces opérations, l'« Aurora » eut la chance de participer à la destruction des destroyers italiens « Fulmine », « Libeccio », « De Mosto » et à celle de nombreux transports ennemis.

H. LE MASSON.

H.M.S. « Indomitable ».





LE COLOSSUS

LE 25 août 1946, le « Richelieu », les croiseurs légers ex-allemands « Hoche » et « Marcou », les sous-marins « Mars » et « Daria », une division d'escorteurs, la 1^{re} Division de chasseurs, le 1^{er} Groupe de dragueurs et la frégate « La Surprise » qui avait embarqué les correspondants de la presse, appareillaient de Cherbourg au début de la matinée, allant au-devant du porte-avions « Colossus ».

Le « Richelieu », portant le marque du Vice-Amiral Lemonnier, chef d'E.M.G. de la Marine, avait à son bord M. Michelet, Ministre des Armées, et M. Tillon, Ministre de l'Armement, et les députés membres de la Commission de la Défense nationale à l'Assemblée Constituante.

Conduits par le torpilleur « Basque », les avisos « Commandant-Delage », « Commandant-Bory », « La Moqueuse » et les corvettes « Ranuncule » et « Roselys » avaient quitté Cherbourg avant le gros des forces navales pour se porter à la rencontre du porte-avions et l'escorter pendant la traversée de la Manche.

Le « Richelieu », escorté des croiseurs légers « Hoche » et « Marcou », passa en revue les dragueurs et chasseurs, dragueurs rangés en formation, dragues à l'éou, puis des manœuvres aéro-maritimes eurent lieu au large, comprenant notamment des simulacres d'attaques aériennes du « Richelieu » par les flottilles de Seafires et de Dauntless de l'aéro-navale et des attaques de sous-marins. Le personnel de détention et les servants des matériels de D.C.A. eurent ainsi l'occasion de faire une application pratique de l'instruction reçue.

Les hydravions de grande exploration « Achéron » et « Végé » établirent bientôt le contact avec le « Colossus » qui portait le marque du Contre-Amiral Herry, Commandant l'Aéro-Navale. A 15 milles environ des côtes françaises, les deux formations se rencontrèrent et, après des évolutions exécutées impeccablement, se dirigèrent vers Cherbourg. A midi, l'escadre mouillait en rade.

Après la revue de l'escadre et la visite du « Colossus », les Ministres et les parlementaires visitèrent la Base aéro-navale de Querqueville et participèrent en revue un commando de la Marine, présenté avec ses engins amphibies.

Les exercices de la matinée ont montré le haut degré d'instruction déjà atteint par nos jeunes équipages.



Le « Vega » et l'« Achéron » en vol de groupe.



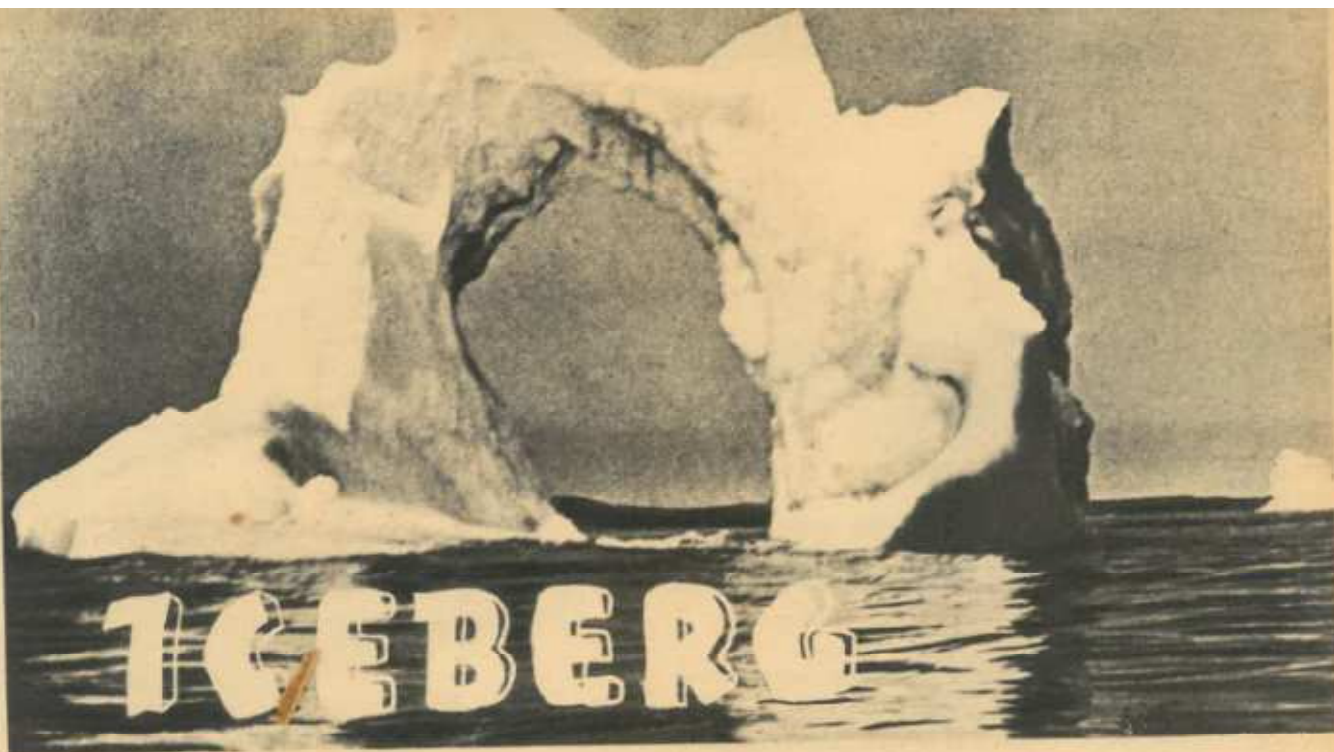
Le « Richelieu » au mouillage. (Photo Parot)



Le croiseur léger « Hoche ».



M. Michelet, Ministre des Armées, et M. Tillon, Ministre de l'Armement, inspectant la base de Querqueville. (Photo Keystone)



Les photographies de cette page sont dues à la courtoisie de l'Institut Océanographique.

CHAMP DE GLACE



DÉ même que les périodes de la vie qui profitent le plus à l'homme sont les années de lutttes, de souffrances, les traversées qui lui sont le plus profond, le plus agréable souvenir à un marin, contrairement à ce que l'on peut penser, ce ne sont pas les plus douces, les plus ensoleillées, ce sont, bien au contraire, celles hérissées d'obstacles, de tempêtes, de difficultés sans nombre, au cours desquelles il a fallu tendre ses énergies, redoubler d'efforts, souvent même risquer sa vie pour éviter la catastrophe.

Voici le récit d'une traversée palpitante « Le Havre-New-York » accomplie en plein été, sur l'un des plus grands paquebots de la Compagnie générale Transatlantique « French-Line » :

« Partis du Havre par temps clair, nous ne fîmes pas long, avec nos 24 nœuds, à sortir de la Manche.

« C'était en juillet.

« Tout nous faisait prévoir un voyage facile, une mer belle, un temps clément.

« Il en fut tout autrement...

« Dès le lendemain matin, passagers et équipage

étaient réveillés au petit jour par les rugissements lugubres, prolongés et intermittents de la corne à brume fixée à mi-hauteur du mât de misaine.

« Le brouillard qui ne faisait que commencer n'était pas encore très dense : la visibilité atteignait 1 mille environ, mais l'horizon avait totalement disparu et les épais brouillards qui, comme des nuages de fumée noire et épaisse entouraient de temps à autre le navire, n'étaient pas de bonne augure.

« Malgré cela, la vitesse du navire se maintenait favorable, facilitée et même augmentée par l'état de la mer, toujours plate par temps de brouillard.

« Personne sur le pont par ce triste temps, seules les allées et venues de l'équipage et de quelques garçons de cabines.

« Comme il fallait s'y attendre, la nuit suivante, la brume devint plus compacte, la sirène intensifia ses hurlements sinistres, les ténèbres enveloppèrent notre bâtiment, la vigie fut doublée sur le gaillard d'avant.

« Quand le jour se leva, de la passerelle on n'entrevoyait même pas le mât de misaine.

« Du noir partout, ni ciel, ni mer, ni horizon, un



simple flot d'écume blanchâtre bouillonnant le long du bord dans cette obscurité totale.

« Malgré cela, le paquebot profitait du calme de l'océan, filait à toute allure, cap à l'Ouest.

« Sur la passerelle, l'officier de quart, ses jumelles rangées jusqu'aux yeux, comme ses yeux, veillait immobile à côté du timonier, l'oreille aux aguets, juste au ras du cognard.

« Aucun bruit, si ce n'est celui de l'homme de barre tournant la roue du gouvernail et, par-dessus tout, le rugissement constant, jour et nuit, de la corne à brume jetant sa note grave dans l'espace.

« Sans astres, ni horizon, nous naviguions à l'estime.

« Les passagers renfermés dans l'entrepont, pour ne pas rompre le silence nécessaire à la veille, passaient leur temps dans leurs cabines, au salon, au fumoir ou au bar.

« Les plus obstinés, au mépris des dangers que comporte la navigation à toute vitesse dans le brouillard, dansaient le soir au son de l'orchestre.

« Les jours suivants, ce fut encore la brume, toujours la brume, la sirène, toujours la sirène.

« Après quatre jours de traversée, prenant le quart à minuit, je me rendis compte en pointant la carte, que nous devions approcher du banc de Terre-Neuve.

Aurore boréale photographiée en Suède par M. Chalange, de l'Institut d'Astro-Physique.



Aurore Boréale

« C'est l'endroit le plus fréquenté par les transatlantiques à l'aller comme au retour et souvent par les pêcheurs de morue se rendant sur les lieux de pêche ou en revenant.

« Silencieux, les timoniers et moi-même restions figés immobiles sur la passerelle, anxieux, prêts à bondir sur les signaux à la première alerte.

« Les ténèbres ne se dissipaient pas, la brume, extrêmement épaisse, réduisait la visibilité presque à néant.

« Tout à coup, comme un éclair, tout à la fois : sensation intense de froid, impression violente et désagréable d'un danger imminent et, presque en même temps, estampée dans la brume, dominant la passerelle à bâbord, vision redoutable d'une crête de montagne à nous toucher.

« Tribord toute ! » ; criai-je à l'homme de barre en me précipitant sur le transmetteur d'ordres aux machines pour stopper.

« Le paquebot se cabre, grêlé brutalement dans sa vitesse et pivote tandis que l'iceberg (car il s'agit bien d'un énorme iceberg) est déjà disparu à l'arrière dans le brouillard.

« Blême, le commandant qui se reposait tout habillé dans la chambre de veille, est près de nous.

« Les passagers terrifiés, réveillés en sursaut par les recousses, accourent de leurs cabines sur le pont.

« Personne n'ose échanger une parole.

« Seul, le bâtiment réagit terriblement en secouant les flots de ses deux hélices qui battent en arrière. Nous sommes dans un tourbillon.

« Le paquebot perd son em...

« Le danger est posé !

« Ainsi, en un instant, sans aucun indice, ni prévision d'aucune sorte, 2.000 personnes avaient frisé la mort.

« Il aurait suffi d'un rien, d'un écart de quelques mètres de notre route pour que, à 24 nœuds de vitesse, nous nous écrasions contre cette montagne de glace.

« Et tandis que sur la passerelle, dans les ténèbres, régnait un silence de mort, les musiciens et les danseurs, ignorant le danger, continuaient à jouer et à valser dans les salons flamboyants de lumière.

« Horrible vision pour un marin qui, par une asso-

ciation d'idées bien naturelle, ne peut s'empêcher, dans un bref intervalle, d'être assailli par les images atroces de naufrages identiques, comme celui du « Titanic » perdu dans les mêmes parages dans des conditions similaires.

« En avant toutes ! Route au 265 ! » et le paquebot reprend sa route, le cap sur New-York.

« Nous n'étions pas au terme de nos épreuves...

« La brume cependant se dissipa légèrement, assez pour apercevoir, au jour, à la surface de l'eau, tout autour de nous, de petites plaquettes blanches s'entrechoquant.

« Les jumelles nous permirent de distinguer qu'il s'agissait de glaces flottantes qui, en frôlant la coque, faisaient entendre le cliquetis caractéristique de verre brisé.

« Mais, plus nous avançons, plus le champ de glace s'intensifiait et ce avec une rapidité incroyable.

« Bientôt la mer n'était plus qu'une couche immense de glaçons semblant soudés les uns aux autres et ondulant à la houle.

« Péniblement, à vitesse réduite, pour ne pas briser les hélices, notre paquebot, en zigzaguant, cherchait à se faufiler parmi ces écueils, sur cet océan transformé en mer de glace.

« Soudain, l'homme de barre, cabré sur la roue du gouvernail, prévient l'officier de quart que le navire n'obéit plus, qu'il est ingouvernable.

« En même temps, une sonnerie de la machine signale une avarie.

« On stoppe, et l'on s'aperçoit qu'une hélice est endommagée, avariée vraisemblablement par un glaçon.

« La situation est tragique, mais le spectacle est grandiose.

« La mer est miroitante, sa surface mi-solide, mi-liquide, ondule dans une blancheur inaccoutumée qui rappelle les mers polaires.

« Et notre navire, à la coque noire, aux superstructures blanches et aux cheminées rouges, immobilisé sur cet immense océan de glace semble transporté subitement dans un décor de théâtre.

« En même temps, l'aiguille aimantée du compas oscille et s'agit de façon anormale pendant qu'une draperie moirée d'or et de pourpre semble tomber du ciel.

« Des prismes lumineux rosés viennent éclairer l'horizon.

« Un flux et reflux de lumière s'agitent dans les rues.

« Dans un embrasement gigantesque, des arcs lumineux vont et viennent en direction du nord, comme des jets de flamme dans un immense incendie.

« Le ciel auréolé ressemble à une coupole de feu où se jouent dans les rayons de l'aurore les plus jolis coloris qu'on puisse rêver : le rouge, le blanc, le bleu, le jaune et le vert.

« Nous sommes en présence d'une splendide aurore boréale comme on n'en voit que très rarement dans ces régions.

« Ainsi, en quelques heures, le tableau lugubre d'un navire dans le brouillard avait fait place à l'aspect féérique d'une aurore polaire sur un champ de glace.

« Contrastes frappants mais assez fréquents dans le métier du marin qui explique à la fois son amour de la mer, malgré les mauvais jours, et les impressions vigoureuses et saisissantes qu'il en garde.

« Malheureusement, ce spectacle féérique n'eût pas duré.

« Avec la levée du jour, les colorations intenses du ciel s'estompèrent pour disparaître progressivement.

« Le navire, avec sa seule hélice, difficile à gouverner, se remit en route à faible vitesse, tout bien que mal, comme un animal blessé.

« En même temps que nous pénétrions sur le banc de Terre-Neuve, les glaçons se dissipaient.

« Et la traversée se termina avec un retard inévitable sur l'horaire prévu, sans autres incidents, laissant dans nos yeux et nos cœurs des souvenirs poignants, majestueux et inoubliables. »

A. BEAUJEU.

Aurore boréale, d'après M. L. Rudeux.





Jeune Coniagui
(Guinée Française).

AU PAYS DES SACRISTAINS nus

PUISQUE vous rentrez à Dakar par Labé et Tamba-Counda, faites donc un crochet jusqu'à Youkounkoun, vous y verrez des Coniaguis et Monique de L.

Youkounkoun - Les Coniaguis - Monique de L. - Depuis notre entrée en Guinée ou tout au moins, depuis Mamou, ce refrain nous poursuit de poste en poste, et son laconisme qui suffit à exciter notre curiosité laisse le champ libre à notre imagination.

Je ne sais pas si vous avez jamais entendu parler des Coniaguis de Youkounkoun. Pour moi, jusqu'à ces jours d'avril 1946, ces mots étaient aussi mystérieux que la personnalité de cette Monique. A vrai dire, j'ignorais jusqu'à l'existence du village et de la race qui l'habite, comme

Termitières champignons dans la région de Soumbailo.

celle de la jeune fille venue pour les observer.

Nous sommes partis de Labé ce matin à 8 heures. Il faisait encore presque frais sous les allées de flamboyants. Le village baignait dans cette gloire : un tapis de pourpre sous une nef incandescente. Les flamboyants en fleurs et la jonchée de fleurs, comme un reflet au sol.

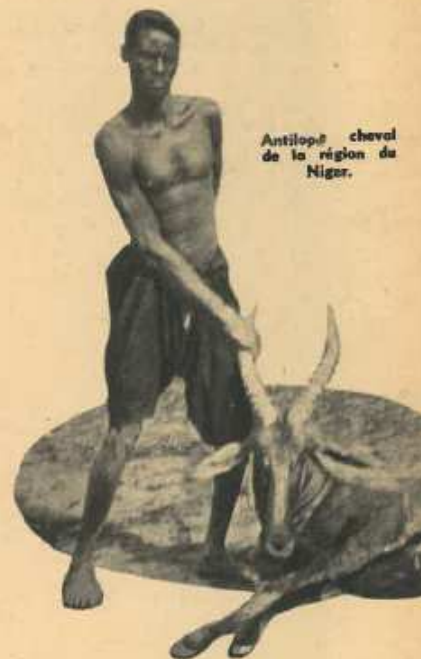
Une heure plus tard, nous entrons en pleine fournaise. C'est l'étape la plus pénible du voyage qui d'Abidjan nous ramène à Dakar. La chaleur qui vous colle aux coussins de la voiture et rend jusqu'à la chemise insupportable, la chaleur n'est qu'un petit malheur encore. Mais la poussière ! Elle entre dans les yeux, les oreilles, le nez et la bouche, et s'insinue dans les valises les plus hermétiques. La transpiration vous la plaque à la peau, vos cheveux en sont blancs, et sous vos dents crissent les grains de sable.

Les amis de Labé nous ont largement approvisionnés en oranges du Fouta et bouteilles d'orangeade. Mais seule une cabine étanche du modèle stratosphérique serait un remède efficace.

Heureusement, la nature se charge de nous distraire elle-même des maux qu'elle nous inflige. La route, très accidentée, traverse une forêt aux arbres espacés, coupée de clairières caillouteuses et torrides, brûlées, stériles et parsemées seulement de termitières grisâtres en forme de champignons. Malgré leur sinistre aspect, ces clairières font notre joie, car il s'y trouve toujours un couple de biches ou de ces grandes antilopes-cheval, appelées, je crois, Kobas, dont le galop majestueux rappelle assez celui du cheval. L'un - ou l'une - de ces Kobas suivit notre voiture, ou plutôt l'accompagna à quelques mètres par le travers, pendant un bon kilomètre. Nous eûmes

tout le temps d'admirer ses longues cornes en vrille, à la pointe homicide.

Sous bois, ce sont des singes de toutes races qui nous regardent passer avec plus de mépris que d'inquiétude et les inévitables et confiantes tourterelles qui ne s'envolent qu'à l'instant où les roues de la voiture vont les atteindre. Car, en ces lieux écartés, l'homme et ses machines semblent bénéficier, pour quelques temps encore, du préjugé favorable. A moins que la chaleur n'émousse chez les animaux l'aptitude à l'émotion.



Antilope cheval
de la région du
Niger.

De ci, de là, nous entrevoyons un grave serpenteaire à la démarche lourde ; sa dignité semble s'allier mal à la rapidité de réflexe que doit exiger son métier. Mais peut-être est-il charmeur de serpents, avant d'être assassin ?

Arrêt à Gaoual pour douche, déjeuner, sieste et re-douche. La rivière Tomine, qui traverse le poste avant de



descendre sur la Guinée portugaise, n'apporte pas d'appréciable fraîcheur. On ruisselle, à l'ombre des manguiers impassibles.

Et c'est à nouveau, la forêt, la poussière, les clairières et le gros gibier. Nous approchons de Youkounkoun. Notre curiosité ne cesse de croître. Nous quittons la route inter-coloniale pour prendre la breteille; nous sommes en pays coniagui. Quelques centaines de mètres après l'embranchement, nous croisons en effet un indigène qui, de loin, nous paraît nu des pieds à la tête; en le dépassant, nous constatons qu'il a pourtant un vêtement petit cornet de paille tressée qui cache seulement le « minimum vital », si je puis ainsi dire.

Décidément, ce pays n'a pas fini de nous étonner. Voici, sur notre droite, le plus curieux village : une agglomération de minuscules cases rondes à toit pointu ressemblant plus à des ruches qu'à des habitations. Chacune d'elles peut avoir 1 m. 50 de diamètre. Comment un être humain s'arrange-t-il pour y vivre ? Mademoiselle de L. nous renseignera peut-être tout à l'heure.

Mais le spectacle le plus inattendu de

A Youkounkoun, les femmes Coniaguis ont le nez traversé d'une épingle de bois.



cette étrange contrée me paraît être celui de la grandiose allée de fromagers géants qui nous conduit à la résidence du jeune administrateur, chef de la subdivision. Une telle ordonnance et majesté, après le dénûment des plateaux pierreux et devant la simplicité d'une case d'administrateur en brousse, voilà bien de quoi surprendre. Et quelle meilleure introduction à la dé-



couvert de ce Youkounkoun qui concilie les inconciliables ?

Car, sous les fromagers, nous entrevoyons une forme féminine. C'est « elle ». La jeune fille venue de Paris, avec une bourse du Musée de l'Homme, pour étudier les mœurs de cette race coniagui, l'une des plus arriérées qui soit. Nous faisons sa connaissance, après le dîner, chez l'administrateur. Elle nous parle, bien sûr, des Coniaguis et de leurs voisins, et ennemis, les Bassaris, de ce qu'elle a déjà découvert de leurs habitudes et des recherches qu'elle projette. Mais rien de prétentieux ni de doctoral ne vient raidir son exposé. Rien non plus de trop « garçon ». « Une grande fille toute simple », serions-nous tentés de penser, si la formule n'avait, depuis Roussin, pris un tout autre sens.

Et n'allez pas imaginer que son métier d'ethnologue se borne à recueillir de pittoresques anecdotes sur les cérémonies de l'initiation des garçons, ou des photos non moins pittoresques du sacristain nu qui préside à la messe des Pères.

Il s'agit, au contraire, de la plus minutieuse des enquêtes scientifiques et Mademoiselle de L. surpasse fort les indigènes quand elle se met à les mesurer et peser, à noter leur angle facial ou le volume de leur crâne, par exemple. Aujourd'hui, ces pratiques de « sorcellerie blanche » sont admises de tous, et Monique se promène seule, en toute sécurité, à travers les pays coniaguis et bassaris. Scorpions et moustiques, chaleur et tornades sont, à l'en croire, ses seuls ennemis.

De fait, nous avons pu constater, lors d'une visite à la Mission qu'il n'était pas de race plus douce et plus affable en apparence que celle des « sauvages » de Youkounkoun : chacun voulait nous serrer la main et nous faire admirer ses nombreux rangs de colliers dont certains faits de médailles ou de scapulaires donnés par les Pères du Saint-Esprit. Les Coniaguis, en effet, sont dociles catéchumènes et paraît-il, deviennent chrétiens sincères. La vertu qu'ils admettent, croyons-nous, le moins aisément est la charité vis-à-vis de leurs ennemis. Aussi, ne perdent-ils pas l'habitude ancestrale de s'entraîner au tir à l'arc ((je sais bien que la flèche empoisonnée peut aussi servir à tuer les biches).

Nous avons piqué des billets de 5 francs au tronc des arbres et les petits enfants coniaguis les ont bien proprement transpercés de leurs flèches à dix mètres. « Enfilé, c'est gagné », comme à la foire du Trône et nos billets ont fait le bonheur des jeunes chasseurs.

Quand Monique de L. reviendra, mission terminée, parmi les pays civilisés, vous lui demanderez de vous faire, sous les auspices de la L.M.C., le récit de ses voyages aux environs de Youkounkoun. J'ai voulu seulement vous la présenter et vous donner envie de l'entendre. Pour elle et surtout pour vous, je voudrais y avoir réussi.

François VAUCLIN.

Route de Memou à Lobe, dans les ruelles de Boulival.

Photos Agence Economique des Colonies.





Le croiseur « Georgios-Averoff »

LE 15 août 1940 dans le port de l'île de Tinos qui est une des Cyclades, l'équipage du croiseur grec « Helli », amarré à quai, regarde s'y dérouler la curieuse cérémonie du *cataclismos* ou bénédiction de la mer. Il ne voit pas un sillage de torpille pointer de l'horizon et foncer vers le navire.

Une explosion retentit, tandis que s'élève une gerbe d'eau, de flammes et de fumée. Lorsque elle retombe, quai et navire ont disparu, victimes d'un de ces sous-marins « inconnus » qui depuis la guerre d'Espagne, ont fait et feront encore parler d'eux. Mais à ce signe, après tant d'autres, le monde a compris que le conflit italo-grec était inévitable.

Depuis juin 1940, frustré d'un succès facile sur les Alpes, Mussolini cherche une compensation qui puisse justifier son entrée en guerre. La Grèce semble la proie rêvée, et d'ailleurs depuis longtemps désirée. Sur mer, l'Italie aligne six cuirassés avec 18 canons de 381 et 40 de 320, 21 croiseurs portant 26 de 203 et 115 de 150, 124 destroyers armés de 516 pièces de plus de 100, et 119 sous-marins, soit en tout 260 navires de combat jaugeant 503.000 tonnes. En face, la Grèce rassemble un vieux croiseur cuirassé, l'« Averoff » datant de 1913, dix contre-torpilleurs dont six seulement sont récents, 13 petits torpilleurs qui ne tiennent que sur la peinture, 6 sous-marins, bref 30 navires d'un total global de 29.000 tonnes soit à peine celui d'un seul cuirassé italien.

Certes, derrière la Grèce, se profile l'escadre anglaise de la Méditerranée, dont les navires italiens connaissent le mordant. Mais l'Amiral Cunningham a d'autres tâches, et Alexandrie est bien éloignée du canal d'Otrante où se localisera la seule activité maritime puisque l'opération se calquera sur celle de Norvège où le maître de la mer finalement fut battu. D'Albanie, on enfoncera une pointe aiguë jusqu'à Athènes et, le cour atteint, le guerrier grec s'effondrera. En quelques jours, on se sera assuré des ports commodes, d'où on pourra, par une manœuvre de flanc, épauler l'offensive de Cyrénaïque. Bientôt, la flotte anglaise aura disparu de la Méditerranée, le canal de Suez sera enfin italien. Alors...

Ce n'est que le 18 octobre que l'action italienne se prononce selon la tactique de Norvège. Aussitôt, la petite flotte grecque se poste à la frontière albanaise, bien qu'elle y soit très « en l'air ». Tandis que les torpilleurs assurent l'escorte des convois grecs, les sous-marins harcèlent ceux de l'ennemi, de plus en plus fréquents, à mesure que la résistance grecque inattendue, prolonge la lutte. Le sous-marin « Papa

nicola » enregistre le premier succès grec en décembre 1940 en envoyant par le fond les transports « Lombardia » (7.000 tonnes) et « Liguria » (10.000 tonnes) qui naviguaient sous forte escorte. Le 29 janvier 1941, il pénètre dans le port de Valona où vient d'entrer un convoi et, malgré un grenadage et un bombardement aérien d'une heure et demie, réussit à torpiller et à couler le transport « Carnia » (5.500 tonnes).

Le « Protefs » sera moins heureux. Après avoir coulé le « Sardegna » de 7.000 tonnes, le 29 décembre, il tombera sous les coups de l'escorte et périt corps et biens.

De leur côté, les contre-torpilleurs n'auront pas été inactifs. Du 21 octobre au 5 janvier, les « V. Olga », « V. Georgios », « Psara » et « Hydra » sous le commandement de l'amiral Cavadias forcent plus d'une demi-douzaine de fois le canal d'Otrante, harcèlent le trafic, font des incursions en Adriatique, bombardent les positions ennemies. Le 31 novembre, l'« Astor » coule un sous-marin italien.

Le 28 mars 1941, 7 torpilleurs prennent position au sud de Céphalonie pour couper la retraite aux forces italiennes engagées dans la bataille du cap Matapan. Espoir trompé, mais l'« Hydra » ramène au Pirée 112 rescapés italiens.

1941

Déjà 60.000 tonnes de transports italiens ont été envoyées par le fond ; sur terre, les troupes mussoliniennes, après un bref succès, ont été ramenées à la frontière albanaise et, maintenant, ce sont les Grecs qui menacent Valona et le prestige italien. Mussolini fait appel à son puissant allié et le 6 avril se déclenche la campagne de Yougoslavie et de Grèce. La « Luftwaffe » déferle sur les ports grecs où, en trois semaines, elle coule la moitié de la flotte hellénique. Le vieux cuirassé « Kilkis », déclassé et transformé en navire D.C.A. s'enfonce dans les eaux basses du Phalère d'où émergent encore ses curieux mâts en troïlis qui révèlent son origine américaine. Les destroyers « Psara », « Hydra », les vieux torpilleurs « Thessia » et « Chios » s'engloutissent sous les bombes. Sous ce déluge d'acier, les bâtiments survivants tentent d'accomplir quand même leurs missions d'évacuation et de sauvetage. Tout ce qui ne peut être remorqué, parce que trop gravement endommagé par les bombardements aériens, est finalement sabordé. Parmi eux, le destroyer neuf « V. Georgios » que les Allemands relèveront et qui disparaîtra deux ans plus tard sous les coups des bombes alliées à Bizerte, après avoir été rebaptisé « Hermès » par ses utilisateurs. Le dernier, le « V. Olga » quitte Salamine avec le gouvernement grec à son bord. Il gagne La Sude, en Crète, où l'on espère continuer la lutte, pour y trouver le « Leon » qui bientôt coulera lui aussi sous les coups des Shukas (15 mai 1941). Puis c'est l'attaque de la Crète...

Cependant, tout ce qui reste de la flotte (l'« Averoff », 5 sous-marins, 7 destroyers, 2 navires auxiliaires) a pu gagner Alexandrie avec environ 3.000 hommes d'équipage. Les navires sont fatigués par six mois d'opérations sans réparations. Dans le même délai, tandis que les dragueurs incroyables continuent leur tâche, les bâtiments sont remis en état, les hommes sont initiés aux méthodes modernes de combat, des équipages nouveaux partent pour armer en Angleterre quelques unités cédées par la Royal Navy. Bientôt regroupés, sous le commandement du contre-amiral Constantin Alexandris, bâtiments anciens et neufs courront sus à l'ennemi et le 10 novembre 1941 enregistrent le premier succès de la flotte grecque ressuscitée. Ce jour-là, le sous-marin « Glavkos » coule un navire italien de 3.000 tonnes dans les eaux d'Herakleion (Crète).

1942

Avec l'année 1942 s'ouvre le siège aérien de Malte que l'aviation axiale, basée en Sicile, isole du reste du monde derrière une herse de bombes. Désormais, le ravitaillement de l'île en denrées précieuses n'est plus assuré que grâce à de véritables forceurs de blocus, soit des unités de surface très rapides, soit des sous-marins, et les bâtiments grecs y prennent leur part. C'est en accomplissant cette besogne obscure que le 4 avril le « Glavkos » est coulé dans le port de La Valette au cours d'un des nombreux bombardements de Malte par la Luftwaffe (4 avril 1942). Mais le 11 mars, un sous-marin italien est endommagé par le « Psara » et le 26 mars le contre-torpilleur « V. Olga » attaque un sous-marin ennemi à quelques milles de Maras Matrouh.

L'année se passe, de concert avec la flotte anglaise,



à couvrir la côte égyptienne en prévision d'un débarquement ennemi, mais dès l'offensive d'El Alamein, les sous-marins reprennent leur activité plus lointaine. Durant tout le dernier trimestre, le « Nerofa », le « Papanicolas », le « Triton », patrouillent la mer Egée, coulent 3 cargos et 12 voiliers, entravant de leur mieux l'envoi de renforts à l'armée Rommel. Le 16 novembre le « Triton » est grenadé entre Andros et l'île d'Eubée par un chasseur de sous-marins allemand. Mais, un mois plus tard, vengeur attiré, le « V. Olga », après avoir tenu tête, du 7 au 18 décembre, à plusieurs attaques aériennes et sous-marines, grenade le sous-marin italien « Uarsciek » de concert avec le torpilleur anglais « Petard » et tous deux le contraignent à faire surface.

Durant cette année, la flotte grecque s'est enrichie des torpilleurs « Kanaris », « Miaoulis », « Pindos », « Adrias » qui sont respectivement les ex-HMS « Hatherleigh », « Modbury », « Solebrooke » et « Border » de la classe « Hunt », de la corvette « Sakhtouris » (ex-HMS « Peony »), du sous-marin « Matrosos » (ex-italien « Perla » capture par la corvette anglaise « Hyacinth », le 9 juillet et armé par les Grecs en

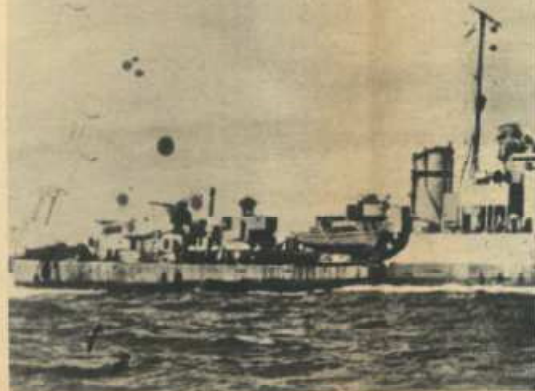
décembre). Ces additions rançonnées « l'ont vers des » de l'Hellad. Dans ce s'assurent l' le 14 mars, dont une is mais les d'ation ne p leurs et ex porés dan sort lorsq d'un secte de 1942 Atlantique

1943 ser Olga » cot « Strombo dans la ch

La corvette « Sakhtouris ».



L'« Adria » emporté de son avant, mais heureusement retenu au port.





LA MARINE MARCHANDE FRANÇAISE

L'IMPORTANCE du rôle que joue la Marine marchande dans l'économie nationale n'a d'égal que l'ignorance du public pour tout ce qui touche, de près ou de loin, aux choses de la mer. Sans doute cette ignorance est-elle due, plus qu'à une indifférence voulue, à ce que l'activité de cette industrie — car la Marine marchande n'est pas autre chose — s'exerce sur un ruban de territoire qui ne compte qu'un faible pourcentage de la population française. Et plus d'un Français serait sans doute surpris d'apprendre que la Marine marchande, en tant qu'industrie, occupe une place de choix dans l'économie nationale et que son chiffre d'affaires, pour l'année 1937, était sensiblement le même que celui de l'industrie sidérurgique, soit environ 5 milliards et demi de francs (francs 1937), et sensiblement supérieur à celui de l'industrie automobile (vente de voitures neuves, s'entend). De tels chiffres dispensent de commentaires.

Si, en temps de paix, le rôle de la Marine marchande reste obscur, il le devient plus encore en temps

de guerre où la conduite des opérations militaires auxquelles elle participe et l'état de l'économie nationale qui les conditionnent commandent le plus complet silence et la censure la plus rigoureuse. Car la Marine marchande à cette particularité, en temps de guerre, c'est qu'elle constitue, partout où elle se trouve, un « théâtre d'opération ». Chaque navire, qu'il soit paquebot, cargo, pétrolier, qu'il navigue ou long cours ou au cabotage, quelle que soit la latitude sous laquelle il se trouve, est essentiellement un objectif mobile que l'ennemi poursuit sans relâche et pour la destruction duquel il est prêt à consentir les sacrifices les plus lourds. L'acharnement qui a caractérisé la guerre sous-marine au cours des hostilités, et corollairement, l'importance accordée par les belligérants à la protection du plus humble des cargos, témoignent du caractère vital que revêt la participation de la Marine marchande au succès — ou au revers — des armes.

Il n'est donc pas étonnant, puisque la Marine marchande constitue, à proprement parler, un théâtre d'opération mouvant, qu'elle ait subi pendant toute la durée des hostilités des pertes extrêmement lourdes qui donnent la mesure et du rôle qu'elle a joué et de l'acharnement apporté par l'ennemi à en réduire la portée.

Au 1^{er} sept. 1939, la flotte de commerce française comptait — à l'exclusion de la flotte de pêche et des unités de moins de 200 tonneaux — 670 navires jaugeant 2.733.638 tonneaux et se répartissant comme suit :

1.165.577 tonneaux de paquebots et paquebots mixtes ;
1.568.071 tonneaux de cargos, dont 323.178 tonneaux de pétroliers.

Au 15 juillet 1944, la flotte marchande française accusait un pourcentage de perte de 67 %, c'est-à-dire que le tonnage à flot comptait 228 unités jaugeant 903.344 tonneaux, se répartissant comme suit : 46 paquebots et paquebots mixtes représentant 399.635 tonneaux ;

182 cargos représentant 503.709 tonneaux dont 17 pétroliers jaugeant 102.270 tonneaux.

En résumé, après cinq ans de guerre, la flotte de paquebots accusait une perte de 65,6 % de son tonnage, la flotte de cargos de 68 %, dont 31,7 % au titre de la flotte pétrolière, et 67,8 % au titre des cargos proprement dits, c'est-à-dire fruitiers, charbonniers et cargos à marchandises générales.

Ajoutons, pour compléter ce tableau, qu'entre le 15 juillet 1944 et 1946, les pertes subies par la flotte de commerce se sont élevées à 82.178 tonneaux, soit 6 paquebots jaugeant 45.411 tonneaux et 11 cargos jaugeant 36.667 tonneaux, si bien qu'en 1946, la Marine marchande française ne comptait plus que 211 unités jaugeant 821.166 tonneaux contre 670 unités jaugeant 2.733.638 tonneaux en 1939.

L'importance des dévastations apportées par la guerre à la Marine marchande française apparaît, à la lumière de ces chiffres, dans toute son étendue ; elle permet, parallèlement, de mesurer l'étendue du problème que représente la reconstitution du tonnage nécessaire à la vie économique du pays, et aussi les charges très lourdes que le recours aux pavillons étrangers imposent à nos finances.

Aussi les pouvoirs publics se sont-ils employés, par différentes mesures, dès la libération du territoire, à remédier à cet état de choses dont le caractère critique, loin de s'améliorer, ne pouvait, au contraire, que revêtir un caractère de plus en plus aigu. Le programme élaboré dans ce but par la Direction des Transports Maritimes du Ministère des Travaux Publics et des Transports comportait :

— La conclusion de contrats d'affrètement avec les puissances maritimes étrangères ; c'est là une solution de fortune que la remise en place dans les plus brefs délais de l'économie nationale dévastée impose, mais qui, par l'hémorragie de devises qu'elle provoque et qui est estimée à 270.000.000 pour l'année 1946, ne peut constituer qu'un palliatif temporaire. Citons, en particulier, l'affrètement en coque nue de trente liberty ships américains qui se traduit par l'apport de 93.445 t. à la flotte française.

— La récupération de tonnage, soit dans les ports de la métropole et des colonies (unités sabordées par les Allemands au moment de leur départ), soit dans les ports allemands ou italiens. Le tonnage ainsi récupéré dans la période 1944-1946 représente vingt-cinq unités jaugeant 96.600 t. soit :

Trois paquebots jaugeant 30.062 t., dix pétroliers jaugeant 34.490 t., 12 cargos jaugeant 32.108 t.

— La participation de la France au partage du tonnage allemand. La France a reçu, à ce titre, six unités jaugeant 59.963 t., soit :

Un paquebot (« Liberté ex-Europa ») : 49.746 t., cinq cargos : 10.217 t.

— L'achat à l'étranger de navires à flot. Ce programme comporte l'acquisition de soixante-quinze liberty (accords Blum) parmi lesquels sont compris les treize sous-affrètement coque nue soit :

75 — 13 = 62 liberty jaugeant 446.300 t., 46 unités jaugeant 188.997 t., soit :

3 paquebots jaugeant 20.945 t., 2 pétroliers jaugeant 16.218 t., 41 cargos jaugeant 151.634 t.

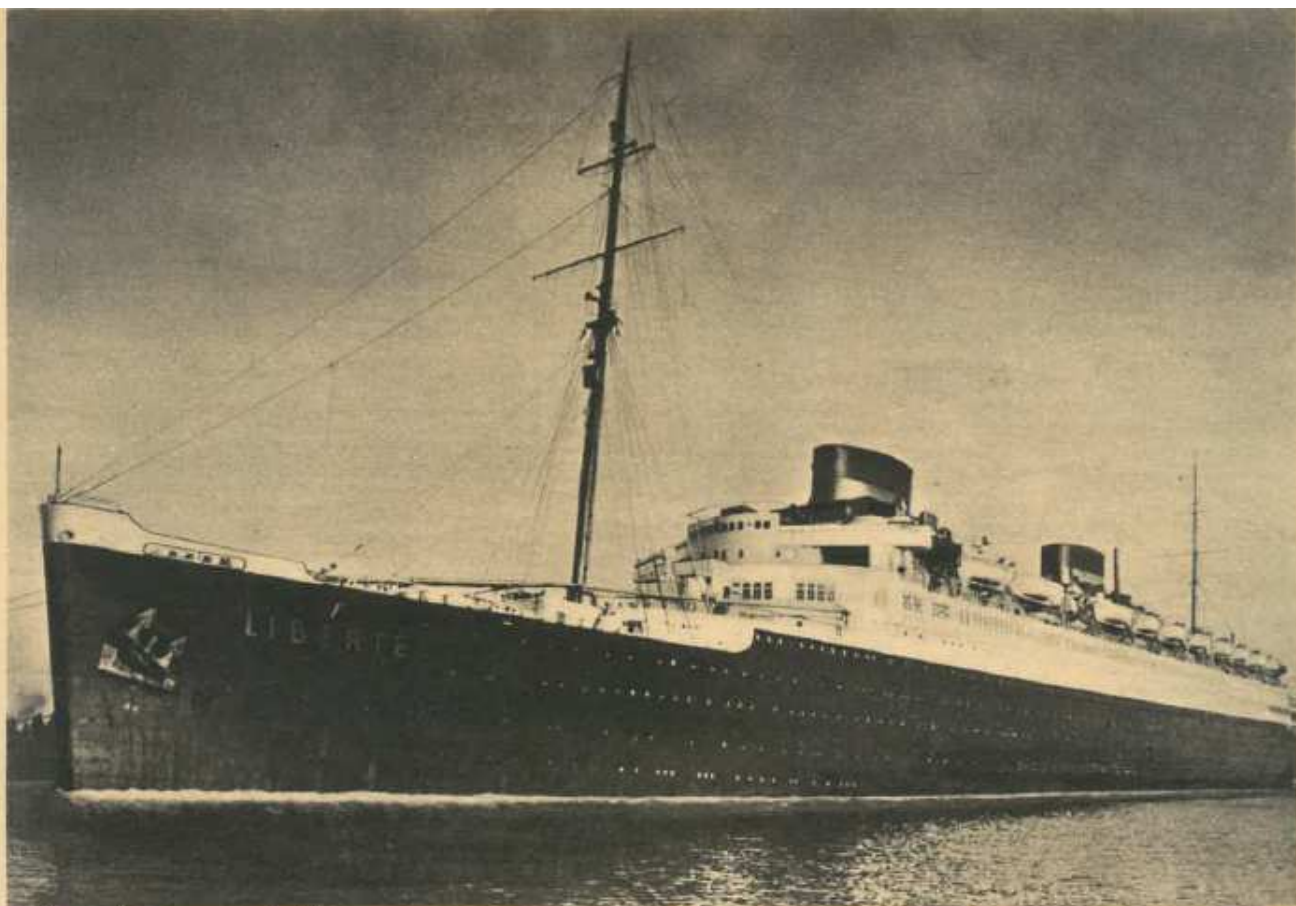
Si nous ajoutons à ce tonnage :

1 pétrolier construit en France jaugeant 620 t., 10 caboteurs achetés : 33.669 t., 4 cargos (dont 1 pétrolier) achetés et à livrer : 28.578 t., 87 unités (13 paquebots, 10 pétroliers, 74 cargos) commandés en France : 371.627 t., 69 unités (5 paquebots, 4 pé-

Un convoi de « Liberty Ships ».

Un « Liberty Ship ».





Le transatlantique « Liberté »,
ex-allemand « Europa ».

triers, 60 cargos) commandées à l'étranger ; 278.692 t., 51 unités (13 paquebots, 6 pétroliers, 32 cargos) en cours de construction : 223.571 t., nous arrivons à un total de :

584 unités jaugeant 2.606.291 t., soit 95,3 % du tonnage en service en 1939. Il est certain que la réalisation du programme de construction en France et à l'étranger s'échelonne sur plusieurs années. L'effort accompli par le Ministère des Travaux Publics depuis la libération jusqu'au premier juin 1946 n'en demeure pas moins remarquable, puisque le tonnage à flot à cette date, par rapport à celui à flot au 1^{er} septembre 1939, s'établit comme suit :

Paquebots :
46 unités, soit 34,8 % par rap. à 1939 (405.131 t.)
Pétroliers :
30 unités, soit 47,6 % par rap. à 1939 (153.798 t.)
Cargos :
229 unités, soit 51,3 % par rap. à 1939 (638.561 t.)
Au total : 305 unités, soit 43,8 % par rapport à 1939 (1.197.490 t.)

Mais il ne suffirait pas de rendre à la marine un tonnage égal, quantitativement, à celui qu'elle détenait en 1939 ; il faut aussi la doter, pour qu'elle puisse lutter victorieusement avec les marines marchandes étrangères d'un tonnage de qualité. En 1939, la flotte française avait la douteuse distinction de posséder les navires les plus vieux, puisqu'au 1^{er} janvier 1939, d'après les statistiques du B.V., la flotte de commerce se décomposait comme suit au point de vue âge :

- a) Paquebots : moins de 15 ans : 51 % ;
plus de 15 ans : 49 % ;
- b) Mixtes : moins de 15 ans : 34 % ;
plus de 15 ans : 66 % ;
- c) Cargos : moins de 15 ans : 27 % ;
plus de 15 ans : 73 %.

C'est-à-dire que la flotte tout entière demande rénovation. Tonnage de qualité, qu'est-ce à dire ?

Essentiellement des navires qui « porteront » plus et plus vite.

« Porter plus », ce n'est pas nécessairement augmenter les dimensions des navires, mais seulement, par une utilisation plus rationnelle des espaces, accroître la part du tonnage transporté qui constitue pour l'armateur le bénéfice du voyage. On peut admettre que le chargement d'un navire se compose de deux éléments : un élément *neutre*, c'est-à-dire le tonnage nécessaire et suffisant pour couvrir les frais que nous classerons schématiquement en frais de *traction* et de *péage*, et un élément *actif*, celui qui confère à l'expédition de mer sa rentabilité. Augmenter l'importance de l'élément *actif*, tel sera le souci de l'armateur. Un proverbe américain dit : « The last two packages in a dozen usually represent the margin of benefits. » Il serait tout aussi juste de dire, toutes proportions gardées, que les dernières tonnes dans la cale représentent la marge de bénéfice de l'armateur.

Augmenter la vitesse est tout aussi important. Certes, la vitesse coûte cher, et qui dit navire plus rapide dit fret plus élevé. Mais le chargeur pour qui la marchandise à bord constitue un capital immobilisé, donc improductif, acceptera sans récriminer la surprime de fret si, en contre-partie, il peut réduire sensiblement le délai pendant lequel son capital demeure improductif.

S'il faut souhaiter que la vitesse moyenne des navires de notre flotte de charge soit améliorée, nous n'entendons pas pour autant faire de cette recommandation une règle absolue. Il est bien évident que les

navires de commerce sont — ou devraient être — étudiés, tant en ce qui concerne la forme que l'appareil moteur, en fonction du trafic auquel ils sont destinés, et il serait absurde de donner à un cargo destiné au trafic des nitrates chiliens la même vitesse qu'à un banquier. Nous voulons seulement dire que la dépense supplémentaire que constitue un accroissement de vitesse ne doit être engagée que dans la mesure où elle peut être couverte par le fret habituel de la ligne desservie. En d'autres termes, telle marchandise, telle vitesse.

La France a fort à faire dans ce domaine, car un tonnage hors-âge est nécessairement peu rapide. Et il faut bien dire que le rajeunissement des marines marchandes étrangères (particulièrement la marine marchande américaine) qui a été la conséquence naturelle des pertes occasionnées par la guerre, rend plus impératif encore l'adoption de mesures radicales. Il n'entre pas dans le cadre de ce bref exposé d'établir un tableau comparatif du tonnage de concurrence, mais il n'est pas inutile de mentionner que la seule marine américaine compte aujourd'hui plus de mille cargos de quatorze nœuds et plus, et environ trois cents unités de plus de seize nœuds.

En résumé, la reconstitution de notre flotte de commerce pose un double problème : celui de la quantité, qui est en partie résolu ; celui de la qualité qui retient toute l'attention des pouvoirs publics.

De la solution que recevra le problème dépendant la prospérité — ou la faillite — d'une de nos plus grandes industries, le rayonnement de la France à l'étranger, dont la Marine marchande est un des agents les plus efficaces, et, gardons-nous de l'oublier, le sort de l'Union française.

Georges SIMON.



Le pétrolier « Bourgogne »,
de la Société Française
des Transports Pétroliers.

A 4000 mètres



SOUS LA MER

LE professeur Auguste Piccard, universellement connu pour son audacieuse ascension stratosphérique, pense être en mesure dans un an de descendre dans les profondeurs sous-marines, et même d'y évoluer à travers la faune et la flore de ce monde nouveau, pour le grand bénéfice de la Science.

Tandis que nos connaissances sur notre atmosphère s'étendent à 30 kilomètres — beaucoup à l'échelle terrestre, peu à l'échelle cosmique — des profondeurs sous-marines nous connaissons encore moins, puisqu'il semble que le record du professeur américain Beebe, avec ses 900 mètres, n'ait jamais été dépassé.

Au cours d'une conférence faite à Paris devant l'élite du monde savant, le professeur Auguste Piccard exposa en quoi consistait son projet. Avec une précision et un souci du détail qui caractérisent les travaux du grand physicien, il sut, point par point, aborder les difficultés s'opposant à une telle tentative.

Prenant pour base de comparaison l'expérience de Beebe, il rejeta le principe préconisé, c'est-à-dire la descente au bout d'un câble, le trouvant dangereux par sa rupture possible, outre l'impossibilité de se mouvoir librement.

Auguste Piccard compare volontiers la « Bathysphère » de Beebe à un ballon captif prisonnier de son câble... « Ce qu'il faut, dit-il en substance, c'est le rompre, afin de pouvoir évoluer librement... »

C'est donc sur un principe entièrement nouveau que va s'établir la prochaine expérience, et c'est sur l'idée d'un « ballon libre sous-marin » que convergent les efforts d'Auguste Piccard et de son collaborateur et ami Max Caspary.

Il est toujours plus facile de descendre que de monter, cette vérité simpliste découle des lois même de la pesanteur. Aussi les travaux s'attendent non tellement sur la descente que sur la remontée. Et le professeur Piccard d'ajouter : « On a déjà vu des bal-

lons refuser de s'élever, mais on n'a jamais vu un ballon demeurer indéfiniment dans l'air. »

La conception d'un tel appareil n'ira pas sans quelques difficultés... Nous allons en donner une description sommaire.

Le ballon sera ovale et rempli d'essence. A ce dernier sera suspendue une cabine sphérique dans laquelle deux hommes pourront tenir à l'aise.

La descente sera assurée par du lest, formé de plaques de fer, et la remontée grâce à un ingénieux régulateur de délestage ayant quelque analogie avec le « Sablier ».

Il se compose d'un réservoir cylindrique se terminant vers le bas en entonnoir et rempli de limaille de fer.

A la partie terminale est disposé un électro-aimant qui règle la sortie du lest, soit en coupant, soit en rétablissant le courant.

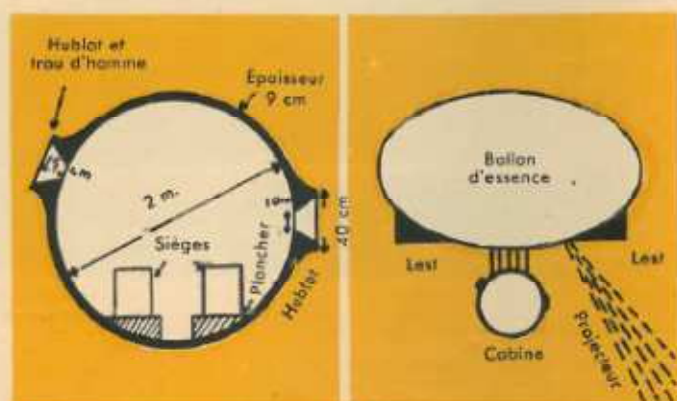
Outre ce régulateur aussi astucieux que précis, Auguste Piccard pense charger son ballon sous-marin d'un certain nombre de lingots de fer qu'une simple coupure de courant détacherait de l'ensemble de l'appareil. Un watt par 100 kilos de lest suffirait.

La question du lest semble préoccuper très sérieusement le professeur, il y revient à plusieurs reprises...

Il faut, en effet, tenir compte de la compressibilité de l'essence, qui à 4.000 mètres de profondeur est de 6 %, alors que celle de l'eau prise pour comparaison n'est que de 4 %. Aussi les hardis explorateurs devront-ils réchauffer l'essence tout au long de la descente et emporter une grande quantité de lest pour être sûr de remonter!

LA « BATHISPHERE » DE PICCARD.

A 4.000 mètres de profondeur la pression par centimètre carré est d'environ 400 kg. Aussi, outre l'étanchéité, devra-t-on réaliser une cabine aux parois suffisamment solides pour résister aux pressions extrêmes. Les essais eurent lieu sur des maquettes au 1/10^e.



Les bathysphères construites en acier résisteront parfaitement aux colonnes d'eau de plus de 20 kilomètres, ce qui équivaut à des profondeurs bien supérieures à celles ambitionnées par le professeur Auguste Piccard.

Les résultats obtenus donnent la certitude aux expérimentateurs qu'une cabine en acier d'une épaisseur de 9 cm. et de 2 mètres de diamètre résisterait parfaitement aux pressions supérieures à celles existantes à 4.000 mètres de profondeur.

Une telle cabine devra comprendre en plus de deux sièges, des instruments, tels que le stéthoscope pour les petites variations de pression, deux manomètres, l'un pour la profondeur, l'autre pour la pression, un barographe, une caméra de prise de vues enregistrant une image par seconde, enfin un certain nombre d'autres appareils pour les commandes, la dirigeabilité, le délestage, etc., etc...

Deux hublots dont l'un faisant en même temps « trou d'homme » prendront place de part et d'autre de la cabine.

Le verre, même de 15 cm. d'épaisseur, n'a pu résister aux essais, aussi Piccard a-t-il fixé son choix sur la matière synthétique transparente, celle-ci lui ayant donné entière satisfaction.

Pour l'éclairage du paysage sous-marin, on utilisera des lampes de 5.000 watts. Il n'est pas utile de vouloir percer les ténèbres au-delà de 50 mètres.

Les projecteurs prendront place sous le ballon d'essence.

Quant à la liaison avec les navires demeurés en surface, le professeur Piccard préconise plusieurs procédés :

1° La T.S.F. ; 2° Emission d'ultra-sons ; 3° Lâché de dix minutes en dix minutes de fusées à flotteur donnant des indications précises sur la marche du ballon sous-marin.

A. ANANOFF.

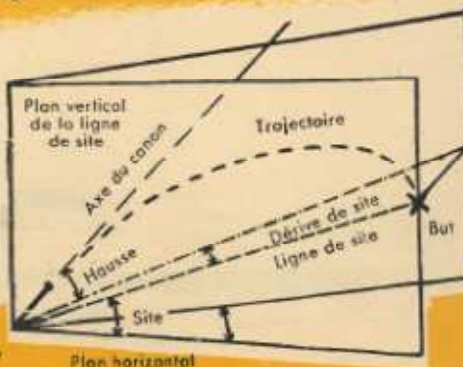
TIR A LA MER

TANT que les projectiles radio-guidés ne seront pas employés à bord des bâtiments de guerre, le problème de la direction de tir à la mer, dans son cas le plus général, c'est-à-dire quand le but est animé d'une vitesse souvent considérable, est théoriquement insoluble.

Un intervalle de temps, de l'ordre de 20 à 30 secondes, qu'on appelle la durée de trajet, s'écoule entre le moment où le projectile quitte le canon et celui où il est susceptible d'atteindre l'objectif. Suivant une expression imagée, couramment employée dans les cours de balistique les plus austères, le canonier donne rendez-vous au navire ennemi en un certain point de la mer. Il est inutile d'ajouter que le commandant de ce navire n'aura guère sa science et toute sa volonté à essayer de manquer le rendez-vous. La position de celui-ci dépend du mouvement du but et de la durée du

Fig. 1

Tireur



Plan vertical de l'axe du canon

Plan horizontal

trajectoire, à son tour, dépend de la distance de ce point. On ne peut résoudre ce problème difficile qu'en faisant une hypothèse sur les mouvements du but et par un calcul d'approximations successives. Si, de plus, on considère que le canon d'où le projectile est expulsé est porté par une plate-forme soumise à des mouvements de roulis, de tangage, de lacets et emportée à une vitesse de l'ordre de 50 kilomètres à l'heure... et que le projectile lui-même décrit une trajectoire s'élevant jusqu'au voisinage de la stratosphère en étant soumis à des vents variables en force et en direction, et à une résistance de l'air dépendant de sa densité, donc de sa pression barométrique, de sa température, de son état hygrométrique en chaque point, on a un aperçu de toute la complexité du problème.

Notons tout de suite qu'un ensemble de projectiles tirés de canons identiques dans les mêmes conditions ne suivent pas exactement les mêmes trajectoires mais simplement des trajectoires très voisines. Leurs points de chute sont répartis dans une zone qu'on appelle zone de dispersion. Le but de la direction de tir sera donc de centrer cette zone de dispersion sur l'objectif. Quand ce résultat sera atteint, et on le saura quand les gerbes marquant l'arrivée du projectile encadreront le but, la direction de tir aura accompli de jouer son rôle et il faudra compter sur la chance, de quelque nom qu'on l'appelle, pour que le but soit atteint par l'une des lourdes gouttes de la pluie d'acier du milieu de laquelle il se déplace. Il va sans dire que la probabilité de toucher le but sera d'autant plus grande que la zone de dispersion sera plus réduite. Le premier travail d'un officier canonnier est donc de réduire la dispersion de son artillerie dans toute la mesure du possible.

Nous n'entrerons pas dans le détail des appareils à calculer compliqués, de plus en plus compliqués à mesure qu'on recherche plus de précision, qui permettent le réglage du tir. Nous nous contenterons de donner un aperçu, aussi simplifié que possible, des principes qui servent à les établir.

Pour utiliser un canon, à terre comme à la mer, le premier outil de travail indispensable est la table de tir.

Une table de tir est un document établi par des ingénieurs spécialisés, dès la construction d'un canon, pour chaque espèce de munitions que celui-ci est susceptible d'employer.

Elle donne tous les renseignements permettant de connaître avec précision les trajectoires théoriques suivies par les projectiles tirés par ce canon, sous différents angles et dans différentes conditions.

Elle est établie grâce à de longs calculs, sans cesse contrôlés par des expériences effectuées dans des polygones spaciaux. Le plus connu en France est le polygone de Givors, près de Lorient.

Grâce à elle, nous savons qu'un projectile tiré avec une certaine charge, dans un modèle de canon déterminé, dans des conditions d'atmosphère définies, de vent, de pression, de température, décrira une certaine trajectoire dans l'espace. Inversement, si nous voulons atteindre un certain point dans l'espace, dans certaines conditions atmosphériques, elle nous permettra de déterminer dans quelle direction pointer le canon (figure 1). Pour définir celle-ci on utilise deux angles, l'un vertical, l'autre horizontal qu'on appelle respectivement la hausse et la dérive et qui permettent de passer de la direction du but à la direction de l'axe du canon.

Voici l'outil de travail. Il faut maintenant l'utiliser. De quel s'agit-il ?

Nous sommes sur un bâtiment de guerre. Nous disposons d'un certain nombre de pièces d'artillerie. Nous voulons centrer leur zone de dispersion sur un navire ennemi qui se déplace à notre portée.

Le premier problème qui se pose est de déterminer la position actuelle du but. Celle-ci sera fournie par sa direction et sa distance. S'il est visible, sa direction nous sera donnée par une lunette pointée sur lui en permanence. S'il est invisible, elle sera donnée par le radar. La distance sera mesurée par les télémètres et les radars.

Nous avons donc le moyen de connaître la position actuelle du but. Il est évident que ce renseignement ne sera pas immédiatement utilisable, c'est-à-dire que le coup de canon ne partira pas au moment précis où la position actuelle du but a été déterminée. Il faut cependant que les éléments utilisés pour le tir soient exacts à une fraction de seconde près.

La direction, nous l'avons vu, peut être entretenue en permanence par le pointage d'une lunette, si toutefois les mouvements du bâtiment ne sont pas trop amples. Dans le cas contraire, on n'appuiera sur le pédale de mise de feu qu'au moment précis où la lunette sera bien pointée. C'est ce qu'on appelle « faire du tir au passage ».

Pour la distance, le problème est moins simple. Il faut déterminer, aussi exactement que possible, les variations de la distance du but par seconde qu'on appelle vitesse radiale et faire varier d'une façon continue la distance utilisée pour le tir de cette quantité.

Le problème de la position du but au moment du départ du coup de canon étant résolu, il faut maintenant déterminer sa position future, après une durée de trajet. Pour cela nous supposons, s'il n'est pas en évolution, qu'il va continuer à suivre la même route, à la même vitesse.

On appelle vitesse radiale du but, la projection de sa vitesse sur la ligne tireur-but et vitesse latérale du but, la projection de sa vitesse sur la perpendiculaire à la ligne tireur-but (figure 1).

Si l'on connaissait la route et la vitesse du but, il serait facile de calculer ses vitesses radiales et latérales. En pratique, on est obligé de les apprécier et c'est là que commence à intervenir le rôle personnel du directeur de tir. Dans de bonnes conditions de visibilité, il doit être capable d'apprécier les inclinaisons du but à moins de cinq degrés près. Ce résultat n'est atteint qu'après un entraînement sérieux et

nécessite une connaissance approfondie des silhouettes des bâtiments ennemis.

L'appréciation de la vitesse, à moins de deux nœuds près, est généralement plus difficile encore. Certains postes à calculer étrangers ne font pas appel à cette appréciation subjective, mais utilisent la vitesse radiale et la vitesse latérale-but mesurées. La détermination de la vitesse radiale ne présente théoriquement pas de difficultés. Nous savons que nous pouvons mesurer la distance du but par le télémètre ou le radar. Nous pouvons donc mesurer la variation de cette distance par seconde. Comme nous connaissons la route et la vitesse du tireur nous aurons qu'à retrancher algébriquement la variation de distance due au déplacement de celui-ci de la vitesse totale pour avoir la radiale-but.

Pour la vitesse latérale le problème est plus compliqué. Si nous voulions mesurer la vitesse angulaire du but, la direction tireur-but, connaissant la distance, nous pourrions en déduire la vitesse latérale-but. Il faut, pour mesurer la vitesse angulaire d'une direction, disposer d'une direction-repère immobile dans l'espace. Celle-ci est fournie par un dispositif gyroscopique d'une haute précision.

En pratique, dans la marine française, on combine, au prix d'une légère complication, l'appréciation directe et la mesure.

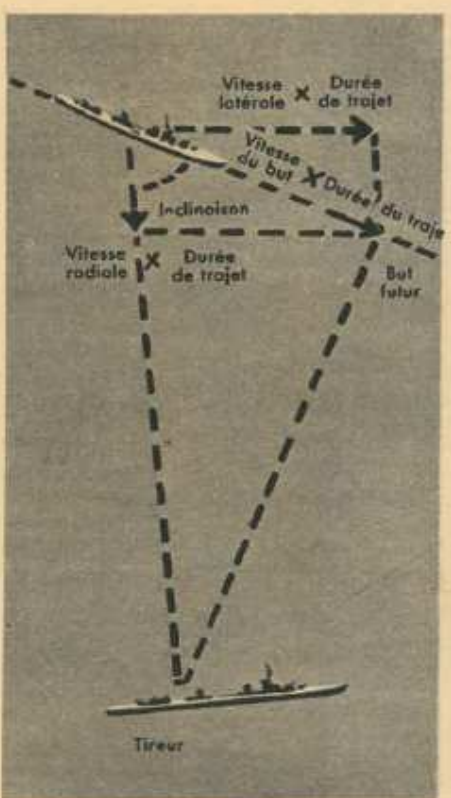


Fig. 2

La position du but futur sera donnée, comme l'indique la figure 11, par le produit de la vitesse totale du but par la durée du trajet. Il nous reste à déterminer les angles de hausse et de dérive qui permettront de pointer chaque canon de telle sorte que les projectiles arrivent le plus près possible du but futur. Pour cela nous utilisons les renseignements de la table de tir, en faisant toutes les corrections, tenant compte de la vitesse du tireur (qui modifie la vitesse initiale du projectile) et des conditions atmosphériques : vent, température, pression au niveau du sol et en altitude. Tous ces calculs ne sont pas faits avec un papier et un crayon, ce qui demanderait beaucoup trop de temps, mais sont effectués mécaniquement par des machines à calculer extrêmement compliquées, sauf pour les petits bâtiments qui, ne tirant qu'à de courtes distances, avec de faibles durées de trajet, n'ont pas besoin d'une grande précision.

Nous allons donc ouvrir le feu avec des éléments plus ou moins approchés. Il ne faut pas espérer que le but sera atteint dès la première salve, mais l'appréciation de celle-ci, soit directement, soit au radar fournira au directeur de tir des indications lui permettant de ramener les gerbes suivantes près du but. Pour cela il doit corriger les éléments de tir au moyen de « bords » : plus loin, plus près, plus à droite, plus à gauche... jusqu'à « l'encadrement ». Quand celui-ci est obtenu son travail n'est pas terminé, car l'effet matériel n'est pas immédiat. L'encadrement doit être maintenu en surveillant tous les mouvements du but, ses changements de route et de vitesse, et en réagissant, sans perdre une seconde, à toutes ses tentatives d'échapper à l'étreinte qu'il sent se resserrer sur lui. Quelquefois il y parvient. Le tir se dégage. Il faut reprendre le contact sans tarder car quelques instants de répit peuvent être mis à profit par l'ennemi pour reprendre l'avantage.

S'il est très vulnérable, un seul coup heureux pourra le mettre hors de combat : faire sauter une cargaison d'essence ou une soute à munitions. Il arrive qu'un cuirassé comme

le « Hood » soit coulé par une salve heureuse qui atteint la soute à munitions. Par contre, le « Bismark » et le « Scharnhorst », immobilisés et incendiés par le tir, durant être achevés à bout portant par une torpille, comme un cerf, harassé par la meute et servi au couteau.

Ce bref exposé n'a peut-être pas assez mis en évidence la différence fondamentale qu'il y a entre le tir à terre et le tir à la mer.

La direction de tir à terre est un travail de mathématicien. Sa préparation est longue et minutieuse. Elle s'opère dans un P.C. plus ou moins confortable suivant les circonstances, mais dans une tranquillité relative.

Le tir à la mer est un véritable sport qui demande de l'endurance, du réflexe, un cœur et des nerfs solides, et surtout de bons yeux.

À terre, l'officier qui dirige le tir est généralement éloigné du fracas de la bataille. Le but n'est pour lui qu'un point géométrique repéré sur la carte par ses coordonnées. Il se repose pour l'observation des arrivées des projectiles sur ses observateurs lointains qui communiquent avec lui par téléphone ou par radio.

À la mer, le directeur de tir est en même temps l'observateur. Il a près de lui les télémètres et les télémétristes. Il communique par téléphone avec le commandant et le poste à calculs qu'on appelle poste central. En même temps qu'il observe avec une attention soutenue les gerbes de son artillerie et les mouvements du but il doit le maintenir en union étroite avec les intentions du commandant et collaborer au travail mathématique qui s'opère sans arrêt au poste central.

Il doit tirer le premier sur un but fuyatif, parfois à peine entrevu dans les fumées, dans la brume ou dans la nuit. Quelques secondes gagnées dans le réglage décident souvent d'un combat entre deux adversaires de force sensiblement égale. Il est, au milieu des navires, au point le plus élevé, soumis à tous les mouvements imposés par la mer, aux vibrations de la marche à grande vitesse, au milieu du tonnerre des départs de salves, parfois au milieu des éclatements des projectiles ennemis, gêné par la fumée de son propre canon, parfois par celle des explosions ou des incendies. La concentration d'esprit indispensable ne s'obtient qu'après un long entraînement.

La formation des officiers de tir se faisait, avant la guerre, sur des bâtiments-école dont les plus célèbres ont été le « Gueydon » et le « Pluton ». Elle comprenait, en dehors de cours théoriques, de nombreux exercices pratiques : de mesure des inclinaisons, de tirs simulés sur inquettes, de tirs fictifs entre bâtiments à la mer et enfin d'écoles à feu sur buts remarquables. Ces exercices se complétaient mutuellement mais aucun n'est complet en lui-même. Par exemple dans le tir fictif, le but est un bâtiment réel, mais il y a pas de gerbes. Dans l'école à feu, il y a de vrais coups de canons et de vraies gerbes, mais le but est un simple anneau remorqué à vitesse toujours trop faible. L'exercice complet ne pourrait se faire qu'avec un bâtiment fortement cuirassé et télécommandé. La marine française avait un tel bâtiment en construction en 1939. Il ne put pas être utilisé.

Et, cependant si l'on doit avoir des canons pour défendre les grandes routes de l'Union Française, il faut avoir des hommes capables de les utiliser.

L'expérience de la guerre a montré qu'un officier doué de certaines qualités physiques et morales peut devenir, sans grande préparation, un bon chef de bataillon d'infanterie ; on a vu, dans les marines britanniques et américaines d'anciens yachtsmen faire, après quelques semaines d'instruction, d'excellents commandants d'escorteurs. On n'a jamais pu improviser, en quelques semaines ou même en quelques mois d'école, la formation d'un directeur de tir de grandes unités. La seule connaissance technique des appareils qu'il aura à utiliser ou qu'on doit utiliser sous ses ordres, lui impose d'occuper, au préalable, différents postes subalternes tels que chef de section, chef de poste central. Il doit combiner ces connaissances techniques avec une expérience pratique approfondie.

Les méthodes actuelles vont certainement subir de profondes modifications. L'utilisation des projectiles à réaction radio-guidés, si elle se révèle possible à bord des bâtiments, apportera une solution théorique heureuse au problème de la direction de tir, en supprimant le temps mort de la durée de trajet pendant lequel le projectile échappait, jusqu'à présent, à l'action du tireur.

Nous entrons ici dans le domaine de l'anticipation, domaine dans lequel les militaires, qu'on accuse volontiers de manquer d'imagination, n'osent guère s'aventurer.

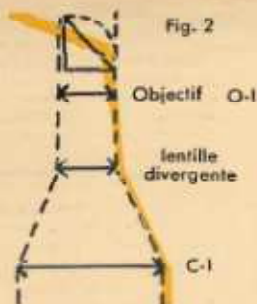
Nous arriverons sans doute un jour à utiliser des projectiles fusés avec suffisamment de précision pour atteindre un but mobile à grande distance. Ce résultat ne pourra s'obtenir qu'en employant des appareils beaucoup plus compliqués et beaucoup plus précis que ceux que nous connaissons actuellement. La rapidité du projectile ne permettra sans doute pas à une action personnelle de s'exercer mais le contrôle et le guidage devront être réalisés automatiquement par des robots dont le cerveau sera un appareil de radio-détection ou un appareil de télévision. Une fois de plus, l'homme s'effacera devant la machine.

Le savant qui, de son laboratoire, loin de la bataille, aura conçu l'instrument, sera l'heureux vainqueur du succès ou le vaincu de la défaite. L'utilisateur ne sera plus que le surveillant anonyme d'une machine plus ou moins bien réglée.

Les directeurs de tir de notre époque qui se servent de leurs yeux et de leurs réflexes dans des combats à 20.000 mètres seront les chevaliers de l'âge disparu.

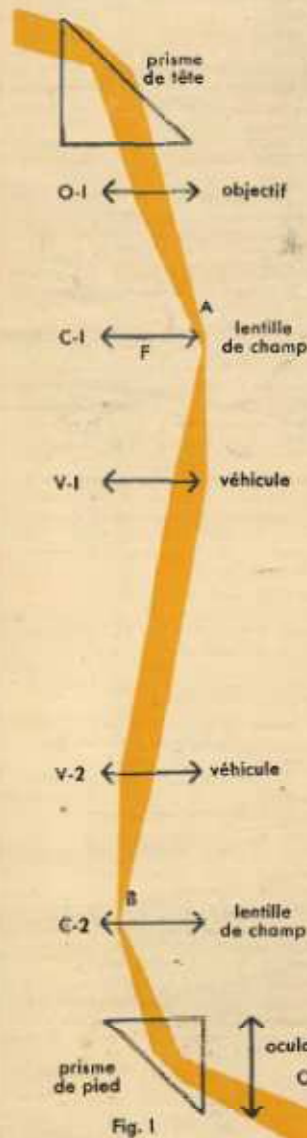
L.-V. OGIER.

PERISCOPES



UN hurlement de klaxon brutal, impétueux; le halètement sonore des Diesels arrêtés brusquement; deux bouffées de fumée dispersées par le vent; le claquement sec des purges qu'on ouvre; le sifflement de l'air chassé par l'eau hors des ballasts; le bruit sur l'échelle des bottes des hommes qui descendent; le panneau fermé avec une sourde résonance; un commandement: « Onze mètres »; en quelques instants, le sous-marin a disparu, terminant brutalement son sillage dans un cercle d'écume que la mer disperse.

En bas, tout le monde est à son poste de combat, il n'y a plus de commandant et d'équipage: il y a le sous-marin qui attaque, qui écoute de toutes ses oreilles, qui regarde de son œil unique, qui tend vers l'adversaire les tentacules de son asdic.



Corps sensible où chaque homme a sa place et sait les gestes qu'il faut faire; combattant qui sait le danger d'une bombe et d'une grenade; il n'ignore pas que là-haut l'ennemi va le prendre en chasse usant de toute son astuce, de toute son expérience. Combattant qui porte des armes de mort contre ceux qui passent à sa portée.

Tous les esprits sont tendus, le silence règne, on entend à peine le ronronnement des moteurs électriques.

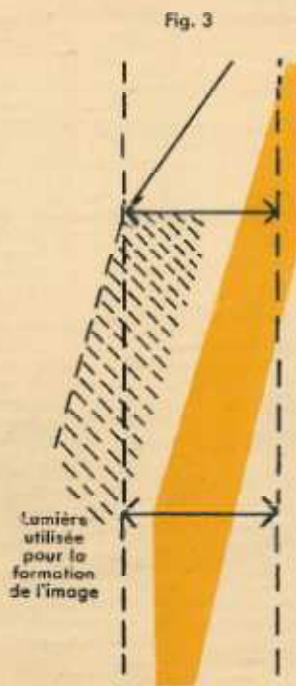
De temps en temps un ordre bref, un sillage apparaît à la surface de l'eau, le périscope émerge un instant, un reflet de soleil brille sur une glace, puis, la mer efface le sillage.

Le sous-marin attaque.

Comment se fait-il que l'on puisse voir ce qui se passe à la surface de l'eau de l'intérieur d'un bâtiment immergé à quelques mètres de la surface?

Ceci est l'affaire du périscope.

Vu de l'extérieur, cet instrument se présente comme un tube d'acier forgé de 160 à 170 millimètres de diamètre prolongé à sa partie supérieure par un tube de 50 millimètres fermé vers le haut par



une glace qui en assure l'étanchéité, vers le bas par un bloc qui porte les diverses commandes.

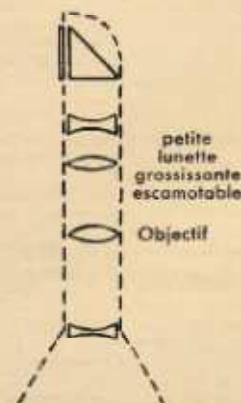
Un système de poulies et de filières manœuvré par un moteur permet de le faire rapidement monter et descendre à travers les joints étanches qui le lient à la coque épaisse.

Lorsque vous saurez que le périscope résiste à une pression de 10 kg. par cm² et qu'il peut pivoter en tous sens vous aurez une idée assez exacte de son aspect extérieur.

Pour voir l'intérieur, suivons l'un d'eux dans un atelier spécialisé des constructions navales.

Là, on démonte le bloc métallique qui en forme la partie inférieure (ou mieux son pied pour employer le terme habituel) puis on extrait avec précision un tube de laiton qui suit exactement la forme intérieure, une sorte de longue-vue sommée à ses extrémités par deux prismes à 90° mais longue de 9 mètres... proportionnellement plus fine qu'une canne légère.

Il s'agit de transmettre l'image que donne l'objectif placé dans la tête du périscope devant l'oculaire qui se trouve



au pied, sans trop de dégâts et de déformations.

Deux nouvelles espèces de lentilles interviennent, celles qui transportent l'image d'où leur nom de « véhicules », et celles qui conservent au champ une certaine dimension (environ 30°) d'où leur nom de lentilles de champ.

Regardez à travers un tube de la dimension d'une canne, une tringle à rideau creuse fera l'affaire, votre champ de vision est de 1° environ ce qui serait beaucoup trop faible pour un périscope; remarquez aussi que les objets vous semblent plus petits qu'à l'œil nu, curieuse illusion d'optique que nous retrouverons tout à l'heure.

Maintenant, suivons ensemble sur le schéma 1 un pinceau de lumière provenant d'un objet lointain. Il se réfléchit sur le prisme de tête, traverse l'objectif et converge en A.

En A se trouve donc une image du paysage. Une lentille de champ C y est aussi placée, qui ramène vers l'axe du périscope tous les pinceaux lumineux.

Le véhicule V dont le foyer se trouve en F sur la lentille de champ rend parallèle la lumière du faisceau divergeant issu de A.

Ce pinceau est peu incliné sur l'axe, ce qui lui assure un long parcours sans accident grave jusqu'en V2. Ce deuxième

véhicule forme une image en B sur la lentille de champ C2 qui rend à la lumière sa direction initiale.

L'œil regarde à travers un oculaire et le prisme de pied rend cette image en tous points semblable à celle qui a été fournie par l'objectif.

L'observateur voit le même paysage qu'en plein air mais quelques mètres de mer le protègent des incidents et accidents généralement très dangereux qui pourraient lui arriver en surface.

En fait, l'instrument est encore plus compliqué, la marine pose à l'ingénieur un problème difficile, voyons ensemble les solutions pratiques données à des conditions souvent très dures.

Le tube émergent est fin et le corps du périscope n'est pas bien gros par rapport à sa longueur : on rajoute une lentille divergente (fig. II) qui permet à la lumière de suivre le tracé de cône de raccordement et on utilise au mieux toute la place disponible du tube, rendant le plus possible les pinceaux lumineux parallèles à l'axe. Mais pour avoir un champ étendu il faut perdre tout de même une partie de la lumière et le centre de l'image sera plus lumineux que les bords (fig. III).

L'ennemi n° 1 du sous-marin est l'avion, il faut pouvoir surveiller aussi bien le ciel que la mer, le prisme de tête sera rendu mobile et sa commande viendra sous la main de l'observateur au pied du périscope.

On doit utiliser le périscope comme une jumelle, à certaines occasions deux grossissements seront nécessaires 1,5 et 5 en général, une petite lunette grossissante escamotable sera interposée devant l'objectif. Encore une manœuvre que le Commandant doit avoir à sa portée (fig. IV).

Pourquoi 1,5? Vous avez vu, à travers le tube que les objets semblent plus petits, c'est ce grossissement qui donne à l'observateur une sensation analogue à la vue directe.

Ce pauvre homme déjà borgne par nécessité désire au moins avoir des objets - s'il regarde une vision assez comparable à celle qu'il a du monde extérieur en temps normal.

Enfin, la distance du but est un élément essentiel de l'attaque, un petit télémètre peut se placer devant l'oculaire, il fournit une distance si une des dimensions du but est connue.

Regardons ensemble de plus près encore, voyez quelles curieuses couleurs ont ces lentilles, leurs reflets ne sont pas blancs ou irisés comme un bonnet marin ou de verre, mais pourpres.

C'est que leurs surfaces ont été traitées. On y a disposé une pellicule extrêmement mince (de l'ordre de quelques millièmes de millimètres) d'une substance, ce qui augmente la transparence du verre pour les longueurs d'onde auxquelles l'œil est le plus sensible. La lentille prend donc par réflexion une teinte complémentaire (le pourpre est la couleur complémentaire du vert).

Il faut se souvenir qu'un périscope comporte de nombreuses lentilles, ce qui représente une épaisseur d'une dizaine de centimètres de verre traversés (un centimètre de verre affaiblit de 2 ou 3 % la lumière qui le traverse), et une vingtaine de surfaces qui volent à l'image une bien plus grande partie de sa clarté (environ 4 % par surface), vous ne

serez pas surpris que la transparence totale soit seulement de 10 à 15 % et que l'on ait cherché à diminuer la lumière réfléchie même au prix d'un traitement difficile et coûteux.

On ne se rend pas compte de ce défaut le jour, l'œil humain est un instrument merveilleux qui s'adapte très bien à une différence de brillance, mais au crépuscule ou la nuit, le sous-marin a tendance à devenir aveugle, aussi aveugle que vous si vous portiez une paire de lunettes de soleil très foncées pour faire une promenade au clair de lune.

Remarquez encore la partie intérieure du tube conellée et noircie. Il faut éviter que la lumière non utilisée pour la formation de l'image ne vienne, après plusieurs réflexions sur les parois, se superposer à l'image elle-même, en diminuer les contrastes, rendant ainsi invisibles certains détails.

Ce sont ces détails qui ont une grande importance pour le sous-marin, un avion doit être vu alors qu'il est encore de la grosseur d'un tout petit moustique, et le commandant apprécie la route et la vitesse du but en regardant les mâts, les cheminées, la lame d'étrave et leur jeu d'ombre sur la coque et sur le ciel.

Le sous-marin attaque.

De loin en loin il sort un périscope de plus en plus discret, un dernier tour d'horizon et de ciel, puis un commandement « feu ! » auquel répond de l'extrémité du bateau « torpille partie ! ».

Le sous-marin rentre son périscope désormais inutile, et se réfugie le plus profond possible. C'est maintenant lui le gibier et la danse des chasseurs va commencer avec son accompagnement de grenades qui le secouent et le font résonner comme une cloche.

Bien heureux s'il entend un grondement lointain qui annoncera « torpille au but ! ».

Lieutenant de Vaisseau HOURST.



S. O. S.



La guerre n'a pas épargné les 105 stations de canots de sauvetage de la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés. 24 canots ont été totalement détruits, 6 canots gravement endommagés par les bombardements et les faits de guerre. Les installations qui ont été endommagées et l'ensemble, en se repliant, a fréquemment saboté les dispositifs de mise à l'eau et les abris.

Les côtes de Dunkerque à Brest ont particulièrement souffert, puisque, sur 19 canots à moteur mis en place aux points les plus dangereux de ces côtes, 4 seulement ont été retrouvés à peu près intacts.

L'effort de la Société Centrale de Sauvetage pour remplacer les canots détruits vient d'être matérialisé par la remise en service de la station de Gaury-la-Hogue, située dans une des zones les plus dangereuses du littoral français.

Le nouveau canot à moteur, baptisé « Victoire des Alliés », est long de 11 m, 90 et pèse 10 tonnes ; deux moteurs de 30 CV, approvisionnés de 400 litres de gaz oil, lui assurent 20 heures de marche à 8 nœuds. Armé de 5 hommes d'équipage, il peut recueillir une vingtaine de naufragés dans de bonnes conditions de sécurité. Les annales des sauvetages effectués par les équipes de la Société montrent tout l'intérêt de la remise en état entreprise.

RÉGATES A CONSTANCE

Au siècle du radar, de l'énergie atomique et des moteurs à réaction, il peut paraître à beaucoup arriéré de vouloir utiliser le vent comme force pour déplacer un bateau. Le yachting à voile pourtant conserve ses fidèles dont le nombre, d'ailleurs, augmente chaque année.

Il n'est plus besoin, comme par le passé, d'être un privilégié de la fortune pour connaître les joies de la voile en rivière ou en mer. Nombreuses sont les organisations qui maintenant, sous l'autorité du Ministère de l'Éducation nationale et avec l'aide de la Marine, permettent un effort à la jeunesse d'apprendre à conduire un voilier et de participer à des régates.

Les régates disputées dans la première semaine d'août, sur le lac de Constance, sous la présidence du Général de Montabert, par belle brise et ciel clair, eurent le plus vif succès.

La Ligue Maritime et Coloniale Française qui prête toujours et très chiquement son appui à toutes les manifestations maritimes, était représentée aux épreuves par son Président, M. Vatin-Pérignon.



Photo « Le Yacht ».



FANTOMES TOULONNAIS

PAR AMBROISE YXEMERRY

JE crois que je ne parle point pour les matelots des classes 1940 à 1945, en évoquant les fantômes toulonnais.

Je crains de n'être pas entendu comme je le désire par ceux qui n'ont point foulé la rue du Chevalier-Paul ou la rue des Savonnières, vers les années 1937-38 aux heures de départ de la barcasse des permissionnaires, qui éraflait son ventre paré, et dodelinait sa grosse cheminée de cuivre au quai Cronstadt. Les pas de courtes résonnaient sur les pavés inégalement enfoncés des ruelles saturées d'odeurs de cuisine et d'airs d'accordéons. Les petits « sels » bretonnaient en chœur dans les salles basses des restaurants Maos, et les Mokos dépensaient force calories en gestes illustrant les affres des dernières campagnes en pays chaud. Sous les oripeaux des séchoirs aériens, dressés devant chaque fenêtre, les venelles peuplées d'une vie intense voyaient chaque soir les matelots courir contre la montre « pour poser à temps le brodequin sur le plat bord de l'embarcation du « Jean-de-Vienne », du « Colbert », du « Foch », de l'« Algérie » et de tant d'autres, illuminés en pochoir dans le tiers point de cuivre installé au-dessus de la barre de l'embarcation, dansant comme un feu follet sur le flot houleux.

Et les hommes enjambaient la barque du « Forbin », tombaient à genoux dans celle du « Tourville », rampaient dans la « Bombardier », pour s'affaler enfin, humides et rompus dans le « Mogador ». A Brest, le pittoresque s'augmentait du volumineux fanal du patron de barque venant chercher ses hommes à la porte de l'Arsenal. Mais Brest...

Au-dessus du bruit, partie intégrante du mouvement du quai, décor vivant, éternelle présence symbolisée par une acétylénique et vacillante lueur, la marchande de sandwichs postée à l'angle de la rue d'Alger et du quai Cronstadt, décochait ses flèches à tout quidam débouchant face à la rade. « Casse-croûte pour les marins... casse-croûte pour les marins... » Il y en avait à deux francs et deux francs cinquante, des casse-croûte pour les maringes... Les gros, seulement, valaient deux francs cinquante, avec de larges tranches de mortadelle débordante, ou de gras jambon, ou de saucisson poivré. Plus loin, le bar Marius débitait les semelles de bière aidant à engloutir rapidement le repas précédant l'entrée au cinéma. Plus souvent, il s'agissait d'économies réalisées par nécessité aux environs du vingt de chaque mois... Le « Rendez-vous des Marins », bar plus spacieux prodiguait, les verres de l'heure de la séparation.

Au-dessus de la rade, la lune enluminait

plait tout cela avec attendrissement, d'un œil clair, manifestant par sa sérénité, combien elle avait l'habitude du clapotis lavant le quai, et des hommes geignant sur les bouchons lumineux s'éloignant vers les masses sombres ancrées en pleine rade.

Puis quand, à minuit, la dernière embarcation poussait de terre, les débris racrochaient leurs auvents et la lueur bleuâtre du ciel prenait possession du quai tandis que la marchande de pain et charcuterie s'engouffrait et disparaissait à l'extrémité de la rue de la Darce.

Vers une heure du matin, la patrouille nonchalante regagnait le quai d'un pas d'archers légers. La lourde embarcation d'escadre s'empressait alors d'hommes en quêtres blanches, et l'ultime écho de la pétarade dernière, mourait par delà les mâts des torpilleurs.

En ce mois de juillet 1946, j'avancai dans Toulon avec l'attitude d'un individu foulant un tapis qu'il craignait de salir. Je redoutais, non point que le sol se dérobat sous mes pas, mais craignais que des blessures ne se décelassent à chacune de mes avancées.

Ce qui existe à Rennes, à Cherbourg, à Strasbourg, à Bordeaux, à Paris, existe à Toulon : pans de murs s'élevant autour d'amas de gravats, amoncellement de pierres s'élevant au carré. La rue Peiresc ou la rue Dumont-d'Urville exposent de graves plaies. Mais elles n'atteignent point la sensibilité comme cette sorte de Champ-de-Mars aveuglant de clarté solaire et de poussière blanche qui s'est établi sur ce qui était le lieu d'aboutissement de ces venelles à la fois sombres et lumineuses, odorantes et nauséabondes. De ces venelles dont les fenêtres grillagées étaient de nombreux postes de racolage, où l'ombre propice cachait au passant les imperfections physiques des sirènes nocturnes à la voix grasseyeuse.

Plus rien du quai Cronstadt, même point le nom. Aucun vestige aux nostalgiques rappels. Du sable, des pierres, de la poussière de gravats, du soleil. Quelques barques dont le « Jean-d'Agrève », attendent toujours les visiteurs de cuirassés, comme si rien ne s'était passé. Le patron est là, dolent et pipe en bec, ventre sous le chandail. Promenade en mer, visite des bateaux ? Si... les prix, je crois, se sont modifiés... Et l'apportement du remorqueur des Sablottes invite toujours aux bains d'outre rade.

Mais que la tristesse est grande de ne plus rien pouvoir toucher de la main, ce que l'on eut familièrement indiqué à ses amis, comme un guide ou un enfant du pays. Comme c'est triste de ne plus pouvoir poser son regard sur les bâtisses, les couleurs, les

ombres de ne plus pouvoir entendre à ses oreilles les bruits familiers du quai, le ronflement des vedettes, la cacophonie de la foule qui à l'heure de l'apéritif allait et venait du quai de la Sinse à la rue de la Darce.

Bien sûr, le soleil est toujours égal à lui-même, et le boulevard de Strasbourg retentit toujours à vingt heures, de la stridulation de sonnerie du « Casino », appelant les spectateurs, non plus aux Fernandéiques Barnaberies, mais à la contemplation des charmes de Loretta Young ou de la virilité d'Humphrey Bogart...

L'arsenal ne livre point si rapidement son malheur. Il faut courir au long des bassins, s'approcher de l'eau moirée de masot sur laquelle flottent des stores de planches huileuses, issues des coques qui se désagrègent et pourrissent, immergées plus qu'à demi, à quelques brasses de la passerelle émergeante, des torpilleurs morts blanc à blanc.

Là-bas, en direction de Saint-Mandrier le « Strasbourg » apparaît, dans une trompeuse stabilité. Mais le « Jean-de-Vienne » comme une baleine échouée, offre son flanc tribord tel un monstre oublié.

Déjà, on a reconstruit sur certains quais, et les taches bleu-gris du ciment neuf comblent les vides des bombes.

Mais là, flottant, méconnaissable, dans la rouille de ses tourelles quadruples, un morceau de « Dunkerque » attend on ne sait quel usage, quelle fin. Rouille et brûlures, perforations et cisaillements, déchirures et enlase-

ment de ferraille s'accumulent sur un débris de carcasse meurtrie. Comme est triste cette contemplation d'une belle machine que l'on a vue animée par son équipage, plongeant dans le flot gris de l'Atlantique et retentissant des sonneries claironnantes de ses « binioux ».

Tronquée et démantelée, la hideuse carcasse du colosse abattu, étreint l'observateur par ce qu'elle offre de travail et de vie détruits.

Pourtant d'autres bateaux vivent, à côté des cadavres. D'autres activités suppléent aux efforts annihilés et les diffuseurs répandant au-dessus du spectacle de la mort, le tintement des clairons, redonnent à penser qu'une autre armada attend, là, en rade, à quelques milles, que les morts aient fait place aux vivants.

Et le soir, sur le boulevard de Strasbourg, attablé à la terrasse de la Régence, j'ai repris confiance et ai trouvé à mon chagrin un baume, en voyant les nouveaux midships, les nouveaux colibies qui, non alourdis par le souvenir du passé, et ne souffrant par là d'aucun handicap, ne s'émouvent point d'entendre la cloche de la moderne vedette américaine, qui a fait place aux charbonnières, mais combien émouvantes barcasses de l'époque de la marine nombreuse. Et ceux-là, qui ne souffrent point d'une blessure de cœur, arrivent neufs et ardents sur les lieux d'un passé attachant qu'il leur appartient de rendre aussi attrayant qu'avaient réussi à le faire leurs prédécesseurs.

A. Y.

Ce qui reste du « Dunkerque ».



Le « Champollion » au quai de l'Horloge.

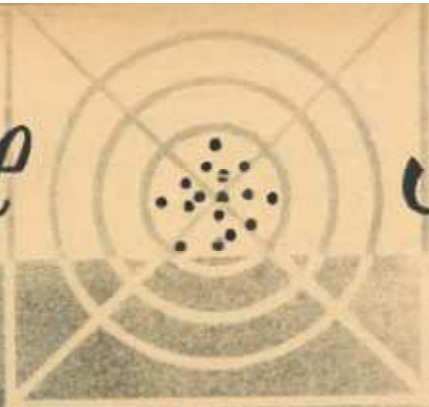


Pétrolier en bassin.



La Chasse

Sous- marine



DANS quelques années, lorsque la paix sera définitivement établie et les relations internationales reprises, des échanges de toutes sortes se produiront entre pays... économiques, sociaux, culturels, sportifs aussi.

Dans sa balance, et pour les pays méditerranéens, la France apportera la connaissance, la pratique et l'expérience du sport exceptionnel qu'est la chasse sous-marine.

Ne mésestimons pas cet apport : c'est une somme de beauté, d'aventure et d'inconnu que nous enverrons en diffusant les connaissances acquises en dix ans, depuis les essais de quelques pionniers dont le commandant Le Prieur reste le plus connu.

Qu'est la chasse sous-marine ?... C'est avec l'aide de moyens techniques d'une enfantine simplicité, la pénétration de l'homme dans un monde fluide (constituant le quatrième milieu, après la terre, le ciel et le sous-sol) la poursuite et la capture des animaux marins vivant à la surface de l'eau ou dans des profondeurs marines n'excédant pas la capacité humaine de déplacement sous l'eau par des moyens naturels.

Examinons cette passionnante question sous ses aspects purement techniques :

Nous savons que l'eau d'une mer calme et sans marées, sur des rivages non vauzeux, offre une transparence suffisante pour que la vision sous-marine soit très comparable à la vision terrestre. Comment obtenir cette vision ? Tout simplement derrière le plus quelconque verre à vitre. Plaçons ce verre dans la rainure d'une lunette ou d'un hublot en caoutchouc. Mettons-nous à l'eau sur un quelconque rivage rocheux de nos côtes méditerranéennes dans la classique position de nageur de brasse. Un tuyau passe de notre bouche à 15 cm. de la surface. Nous voilà sur la mer ; nous respirons et voyons, nous trouvons dans l'exacte situation d'un homme-oiseau survolant un paysage inconnu. La vision sous-marine s'offre dans ses moindres détails, l'horizon s'étend largement dans la profondeur progressive.

La lumière solaire, se diffusant dans un fluide dont 100 centimètres cubes pèsent 1 kilo, prend un aspect particulier. On peut parler de « lumière sous-marine », tant elle est personnelle et se révèle sous des aspects merveilleux. Nous serons chaque jour appelés à évoluer dans des éclairages dont s'inspireront beaucoup d'artistes et de décorateurs. Mais le caractère le plus notable de la visibilité marine tient dans le phénomène de la réfraction. Grossissant les objets d'un tiers au minimum, donnant à tous les angles, à toutes les formes un relief d'une saisissante netteté, cette réfraction est la base de la magie sous-marine, car ajoutant à la beauté et l'inconnu ambiants une tromperie des sens optiques à laquelle on se laisse toujours prendre.

Si le but de la chasse sous-marine reste la prise des êtres marins, la puissance, l'étrangeté, la variété du cadre dans lequel se déroulera la chasse sont trop grands pour qu'il y ait la moindre dissociation entre la passion que nous aurons à évoluer dans ce cadre et celle que



Capture d'une liche de 1 m. 90.



Lutte contre une pierre. Ci-dessous, une liche.



nous éprouverons à capturer nos proies... et c'est bien cet amalgame qui nous prendra corps et âme car s'adressant à tous nos sens.

En ce qui concerne les poissons de mer, on peut dire qu'avant leur vision dans leur élément, ils étaient semi-inconnus. Pour celui qui les a longuement observés, ils prennent une personnalité souvent remarquable.

Le chasseur sous-marin sera appelé à rencontrer une quarantaine d'espèces dont le poids variera entre 300 grammes et une trentaine de kilos, cette limite pouvant être exceptionnellement dépassée par de grands poissons voyageurs tels le thon et la liche ou encore la pastenague (trygon, famille des raies).

La plupart de ces êtres marins opposeront au chasseur soit leur intelligence, soit leur mimétisme, soit leur rapidité, soit leur force. A chaque espèce correspondra un mode de poursuite, de technique de chasse ; ce qui mènera le chasseur sous-marin à une connaissance parfaite des mœurs et constituera une admirable leçon d'histoire naturelle.

Au poisson dans son élément, l'homme oppose son bras armé. (Les différents modèles d'armes sous-marines sont suffisamment répandus pour que leur description soit superflue), sa faculté de résistance au séjour dans l'eau de mer, sa capacité de plongée et la qualité de ses réflexes.

Détailons :

La température moyenne de l'eau, en été, varie de 17 à 26 degrés environ ; on peut dire qu'un chasseur entraîné supportera un séjour de deux heures dans une eau à 22 degrés sans atteindre la fatigue ; ce séjour peut être renouvelé dans la journée avec facilité (après reprise de calories : chaleur, sucre, graisse).

Les études pratiques sur la plongée libre, faites par le Lieutenant de Vaisseau J.-Y. Cousteau ont pour conclusion qu'un homme robuste et normalement doué, peut atteindre une profondeur de 18 mètres, après un entraînement poussé et dans un essai unique pour la journée ; ceci confirmerait l'authenticité de la performance réalisée en 1941 par Robert Eonnet dont la plongée à 18 mètres, dans le golfe de Saint-Tropez avait soulevé de nombreux doutes.

Nous devons toutefois considérer de telles profondeurs comme dépassant très largement les limites permises à notre organisme dans nos plongées quotidiennes. Une descente à 18 mètres ou même à 15 mètres a le même rapport avec la chasse sous-marine que la vitesse réalisée par un pilote d'essai sur un prototype avec la vitesse de croisière de cet appareil fabriqué en série.

Répérant de la surface un poisson dans une faille rocheuse ou évoluant sur le lit de la mer, nous estimerons instinctivement la profondeur à laquelle il se trouve ; si celle-ci dépasse une dizaine de mètres, nous laisserons à ce poisson une poix absolue, à moins que par sa taille exceptionnelle (tel un beau mérou), il mérite une plongée exceptionnelle.

Les faits confirment cette théorie car

les meilleurs chasseurs sous-marins évoluent en plongée dans des profondeurs moyennes n'excédant pas 7 à 8 mètres.

La bonne qualité des réflexes est certainement la condition indispensable du vrai chasseur sous-marin. On peut dire que pour ce chasseur dès qu'il a acquis de la résistance, qu'il plonge correctement et qu'il possède un minimum de connaissance des mœurs maritimes, tout devient une question de réflexes.

Que ces réflexes soient visuels, musculaires, mentaux, c'est de leur précision, de leur spontanéité que dépendra généralement le résultat de la chasse. Prenons un exemple :

Nous nous trouvons au-dessus d'un fond rocheux, profond de 8 à 10 mètres et très accidenté. Nous longeons le rivage, nageant rapidement et nous dirigeant sur une pointe où nous savons trouver des loupes (bar commun). Soudain, nous nous retournons. Nous venons de dépasser une tache brune et ocre, immobile contre un pan de roche : un mérou de 10 kilos. Nous avions l'esprit occupé par nos loupes, nous sommes passés « sans le voir » devant, le mérou se confondant avec la roche, c'est le réflexe visuel qui nous a fait retourner.

Dès le moment où nous nous trouvons au-dessus de la bête, nous sommes en proie à une émotion, à une intense excitation des sens qui ne laissent aucune place à l'intelligence propre. Tout, dans les instants qui suivront sera conditionné par les réflexes... l'angle sous lequel nous nous placerons pour plonger, la rapidité ou la prudence avec laquelle nous descendrons sur le poisson, la manière dont nous suivrons ses mouvements lorsqu'il aura regagné sa grotte... jusqu'au réflexe final qui sera celui de tirer au bon moment, au bon endroit ; tout cela à quelques secondes et sous 10 kilos de pression au centimètre carré.

A l'heure actuelle, la chasse sous-marine connaît une crise qui va malheureusement s'aggraver du fait de la rareté progressive des poissons sur nos rivages méditerranéens. Si l'on veut rechercher les causes de cette surprenante disparition en les départageant, on doit en attribuer 60 % au dynamitage systématique pratiqué par des équipes de pêcheurs professionnels, vandales ayant repris les méthodes des petits postes côtiers italiens et allemands durant l'occupation, 40 % revient à l'exercice intense de notre sport.

On peut prêter aux poissons une intelligence collective, un sens très net du danger représenté par le chasseur sous-marin. Il devient de plus en plus difficile de réaliser de beaux tableaux de chasse, alors que les résultats antérieurs à 1942 (année où la rareté du poisson commença à se manifester) étaient vraiment surprenants.

Je pense que ce problème mérite d'être considéré dès à présent. Il serait intéressant de voir ce que donneraient les mesures suivantes : dépistage des dynamiteurs, suivi de peines sévères, interdiction de pratiquer la chasse sous-marine durant deux ans minima, dans un secteur déterminé. Cette deuxième mesure pourra paraître odieuse mais elle serait extrêmement utile. Elle permettrait de multiples observations portant sur la reproduction et le comportement des pois-



Les chasseurs en action.



Rais postenagui.



sons, la rapidité avec laquelle un fond sous-marin vivant en paix se repeuple et, d'une manière générale, s'il y aura intérêt à créer des réserves de chasse, exactement comme pour la chasse terrestre.

Y a-t-il du danger à pratiquer la chasse sous-marine ?

La nature sous-marine se défend avec une seule arme à considérer : l'oursin ; ce qui porte à dire qu'à part se piquer les pieds, on ne risque rien des êtres marins, j'ai écrit, dans « Dix mètres sous la Mer » que la murène était le seul être de nos côtes susceptible de riposter à l'attaque de l'homme. C'est toujours vrai, mais l'expérience quotidienne me prouve chaque fois davantage que cette riposte est vraiment exceptionnelle. J'ai tiré, cet été, six grosses murènes, avec diverses péripéties, telle une bête de huit livres, mal tirée dans le haut du corps, se dégageant furieusement du harpon, sortant de son trou comme un éclair pour filer à une faille voisine où je pus la reprendre sans qu'elle manifeste son hostilité autrement que par son sinistre et glacial regard.

Le danger réel de la chasse sous-marine réside plutôt en nous mêmes. Danger d'ordre psychologique d'abord ; nous pourrions être pris par la passion du fond marin à un degré incompréhensible pour les non initiés. La vie sous-marine risque de devenir le point dominant de nos pensées ; nous négligerons notre famille, nos amis et jusqu'à nos affaires. Cela est tellement exact que je pourrais citer quelques docteurs azuréens, figures de la chasse sous-marine, qui doivent lutter sérieusement pour continuer à pratiquer régulièrement l'exercice de la médecine.

Danger physiologique, et le seul : excès dans la plongée.

La chasse sous-marine implique une vie saine, constamment de plein air, comportant des heures de bateau et de soleil. Une chasse de deux heures, dans une eau tempérée, représentera environ 2 kilomètres de nage lente et souple dans une position excellente. Rien jusqu'ici malgré une grande qualité sportive n'apparaît redoutable et la plongée ne le sera pas davantage tant qu'elle demeurera dans des profondeurs raisonnables. Le chasseur sous-marin se faisant une règle de plonger profond sans tenir compte de ses propres difficultés à descendre au delà d'une limite qu'il connaît trop bien, prend des risques sérieux. Ces risques méritent une étude médicale approfondie. Il serait intéressant de connaître à ce sujet les opinions de médecins tels que les docteurs Djord, Ricoux, Piroux, grands as de notre sport et admirablement placés pour une telle étude.

Bernard GORSKY.

(Photos Cousteau, Taillez, Dumas)

•

Nous recommandons à nos lecteurs qu'intéresse la chasse sous-marine les ouvrages suivants : « Dix mètres sous la mer », de B. Gorsky, illustré de photos de J.-Y. Cousteau et « Par dix-huit mètres de fond », du Lt de Vaisseau J.-Y. Cousteau, illustré de photos prises par l'auteur avec ses équipiers Ph. Taillez et P. Dumas.

Ces ouvrages sont édités par Durel, éditeur, 103, quai Branly - Paris (15^e).



L'EXPORTATEUR FRANÇAIS

LE GRAND ORGANE
DU COMMERCE
ET DE L'INDUSTRIE

19, rue des Pyramides (1^{re})

Tél. OPE. 96-66

BIBLIOGRAPHIE

LES TRANSPORTS MARITIMES DE LA FRANCE EN GUERRE, par J. Roullier, secrétaire général de la Direction des Transports maritimes en temps de guerre. Comment furent réglés, de septembre 1939 à juin 1940, les difficiles problèmes de transport par mer de toutes les matières premières et produits divers, indispensables à la France en guerre. Les difficultés intérieures et internationales de ce problème, le travail et les résultats obtenus par l'équipe chargée de le résoudre. Société d'Éditions Géographiques, Maritimes et Coloniales, 17, rue Jacob, PARIS. 1 volume de 150 pages : 200 fr.

MARINE ET RESISTANCE, par l'amiral Muselier, (Flammarion et C^{ie}, éditeurs.) Livre très intéressant et bien documenté dans lequel l'Amiral Muselier, qui fut l'organisateur et le premier chef des Forces Navales Françaises Libres, relate très objectivement les difficultés qu'il a rencontrées dans l'accomplissement de sa lourde tâche.

VISAGES DANS LA TOURMENTE, par M.-L.-J.-P. Mozeaud. (Édit. Albin Michel.) Ce livre n'est ni un roman, ni une histoire de guerre. En rassemblant leurs souvenirs, les auteurs n'ont pas voulu retracer les événements qu'ils ont vécus avec tout d'autres de 1940 à 1945, mais quelques-uns des visages qu'ils ont rencontrés. C'est l'histoire des hommes qu'ils ont voulu dire, de ces hommes qui pendant des années ont combattu dans la même souffrance, les uns contemplant les richesses du ciel, les autres s'attachant aux misères de la terre.

LA VICTOIRE VINT DE LA MER, par le capitaine de vaisseau A. Lepotier. Histoire de la guerre navale de 1939 à la capitulation du Japon, ce livre très documenté se place dans les bibliothèques de tous ceux qui s'intéressent à l'histoire encore mal connue des luttes gigantesques qui se déroulèrent sur toutes les mers du globe. La participation de la marine française y est relatée avec la plus grande précision. Nos espoirs furent toujours présents et contribuaient ardemment aux succès des forces alliées d'où est née la Victoire finale. 1 volume 256 pages : 85 fr. Aux Éditions Mémorandum, 15, rue Talbot, Paris.

MER CONTRE TERRE, par le capitaine de Vaisseau A. Lepotier. Rappelant opportunément les doctrines des amiraux Mahan et Cortes sur le duel historique entre puissance maritime et terrestre, l'auteur nous apprend une foule de précisions inédites sur la guerre de Sécession et nous voyons comment, porteur de faits vieux de 80 ans, il est arrivé à prédire dès 1939 le rôle des forces navales et de débarquement dans la dernière guerre où elles ont encore triomphé. 1 volume 16 x 25, 360 pages : 185 francs. Éditions Mémorandum, 15, rue Talbot, Paris.

ON NOUS COMMUNIQUE. Le prix de vente de ZIDZOU, Melchior Melchiorin, de A. Yermery, Éditions Arane, 19, rue Racine, Paris, primitivement fixé à 100 francs, a été homologué à 135 francs.

Société d'Applications Générales d'Electricité et de Mécanique



Société anonyme au capital de 75.000.000 de francs

Siège social : 6, avenue d'Iéna - Paris

USINES :

Argenteuil (Seine-et-Oise) - Montluçon (Allier)



MAQUETTISTES

DEMANDEZ NOS PLANS DE MAQUETTES

permettant, en tenant compte des indications données dans les articles que nous publions chaque mois, de construire des maquettes très exactes navigantes ou non navigantes.

RICHELIEU

Plan au 1/200^e - 2 feuilles - tous détails : Frs 120

LE MALIN

Plan au 1/125^e - 2 feuilles - tous détails : Frs 80

Envoi franco contre mandat ou virement à notre C.C.P. 4127-65 Paris.

Nombreux autres plans en préparation.

Partout...

les techniciens capables sont très recherchés.
les grandes entreprises réclament des praticiens entraînés.

James Jones, jeunes filles, nous plus de 70 des candidats reçus aux examens officiels sont des élèves de l'E.C.T.S.F.

IL N'EXISTE PAS D'AUTRE ÉCOLE POUVANT VOUS DONNER LA GARANTIE D'UN PARFAIT COEFFICIENT DE RÉUSSITE.

Demandez le Guide des Carrières gratuites

ECOLE CENTRALE DE TSF

12, RUE DE LA LUNE - PARIS
COURS DU JOUR, DU SOIR OU PAR CORRESPONDANCE

ABONNEMENTS

Les abonnements sont reçus à
MARINE NATIONALE
15, rue Talbot, PARIS (9^e)
C. C. P. 4.127-65 Paris

TARIF en six mois 150 fr.
en douze mois 250 fr.

Toute demande de changement d'adresse doit être accompagnée de la dernière bande-adresse et de 5 francs en timbres-poste ou mandat.

AVIS IMPORTANT

Nous recevons fréquemment des mandats sur lesquels le nom et l'adresse de l'abonné sont incomplètement mentionnés, difficilement lisibles, ou sans indication d'utilisation (Abonnement - renouvellement - achat de livres, de plans, etc.). Nous prions nos lecteurs, pour éviter toute erreur de vouloir bien indiquer soigneusement et complètement leurs noms et adresses et d'indiquer la destination de leur mandat dans la partie réservée à la correspondance.

RENOUVELLEMENTS

Afin de nous permettre de continuer sans interruption le service de notre revue aux abonnés dont l'abonnement vient à expiration, nous prions ceux-ci de vouloir bien nous adresser le montant de leur renouvellement avant le 10 du dernier mois de leur abonnement. Ce mois est indiqué sur la première ligne de nos bandes-adresses.

REVUE OFFICIELLE

DE LA
SECTION MARINE

du Service Presse-Informations du Ministère des Armées

Rédaction-Administration :
15, rue Talbot, PARIS (9^e)
Téléphone : Provence 09-67



Remerciements

LA TIMONERIE *Antiquités de Marine* Expertises - Ventes - Achats



29200 BREST timonerie.antik@club-internet.fr téléphone: 02.98.41.79.11 - portable: 06.59.62.67.24
visitez notre site: <http://www.la-timonerie-antiquites.com>

<http://www.la-timonerie-antiquites.com>



<http://www.asso-gve.fr/-Grand-Voilier-Ecole-.html>

 *Association des anciens marins des bâtiments écoles*
Jeanne d'Arc
Siège social : 14 rue du Pont-Coeur 93390 Grand-champ. Déclaration d'association en date du 9 mai 1956 à la préfecture de Paris et ses modifications.



<http://anciens-marins-jeannedarc.blogspot.fr>

