

112 NAVIRES & Histoire

BIMESTRIEL
FÉVRIER
MARS 2019

LE MAGAZINE
D'HISTOIRE MARITIME

BRUS : 13€ - ESPAGNE : 13€ - CH : 19 CHF - DAN : 18,80€ CAD - TUR : 35 TRY - DORIS : 12€
RUS : 19€ - POL : 14,90€

DU RICHELIEU AU REDOUTABLE :

LA RENAISSANCE DE LA MARINE FRANÇAISE

X - POSTFACE 1969-1981 : LA MARINE CHANGE DE REGISTRE



- COURRIER DES LECTEURS
- LES DÉBARQUEMENTS CLANDESTINS
SUR LES CÔTES NORD ET OUEST DE LA FRANCE
8^e PARTIE : JANVIER À MARS 1944
- LES LCI(L) EN INDOCHINE, 1946-1955 (III)
- ACTUALITÉS

Éditions Tallandier

L 19282 - 112 - F: 12,00 € - RD



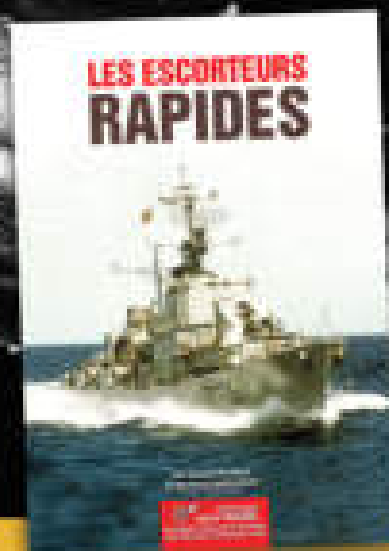
• PRINTED IN SPAIN •

Nouveau aux Éditions LELA PRESSE...

LES ESCORTEURS RAPIDES

Par Robert DUMAS
& Bertrand MAGUEUR

ÉDITIONS
LELA PRESSE
Collection Navires & Histoire
des Marines du Monde n°30



Prix 59,00€ + port
club 1 an 53,10€ + port
2 ans 50,15€ + port

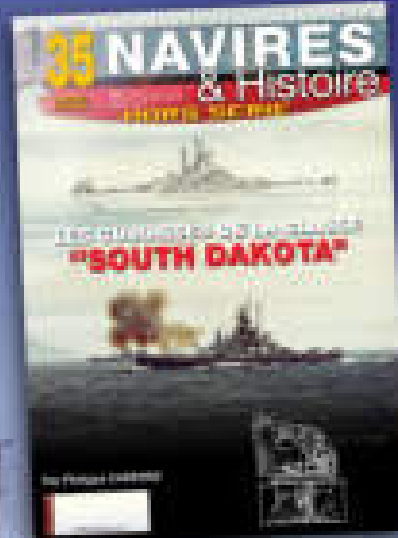
PARU!

Dispo aux Éditions LELA PRESSE

NAVIRES & Histoire

HORS SERIE N°35

LES CUIRASSÉS DE LA CLASSE "SOUTH DAKOTA"



La deuxième génération des nouveaux cuirassés de l'US Navy allait se révéler être une redoutable machine de guerre. Les South Dakota, Indiana, Massachusetts et Alabama seront vus dans pratiquement tous les engagements et débarquements réalisés par la Marine de l'Orléans Saint.

Bien sûr, amélioration de leurs prédécesseurs, les "North Carolina", ils avaient une silhouette plus élégante, mais souffraient encore d'une vitesse relativement modeste, ce qui ne les empêcha pas de tenir une place d'honneur dans les différentes opérations de la guerre du Pacifique.

Ce nouveau hors-série aborde les différents aspects techniques de ces quatre navires de ligne ainsi que leurs histoires : il est illustré par 240 photos, 11 plans et 3 profils couleur.

Par Philippe CARESSE

Prix : 17,50€ + port
Club 1 an 15,75€ + port
2 ans 14,87€ + port

Bon de commande en page 08 de l'encart situé à la fin de votre magazine

Commandez par courrier ou sur

www.avions-bateaux.com

Plus de 3200 titres vous sont proposés sur notre site !
Le Catalogue 2018 peut vous être adressé gratuitement sur simple demande

PARU!

Éditions Lela Presse
Les Fargues
15 rue des Ligures
07110 LE VIGEN - FR.
Tel : (00.33) 05.55.31.08.28

Mail : contact@avions-bateaux.com

**A l'ère du numérique,
du buzz, de Facebook,
des tweets
et autres hashtags...**

*« Ne serait-il pas
Plus simple alors pour le gouvernement
De Dissoudre le peuple
Et d'en élire un autre ? »*

(Bertolt Brecht – Die Lösung/La solution – 1953)



4 COURRIER DES LECTEURS

8 **DU RICHELIEU AU REDOUTABLE :
LA RENAISSANCE DE LA MARINE FRANÇAISE**
X – POSTFACE 1969-1981 :
LA MARINE CHANGE DE REGISTRE

50 **LES DÉBARQUEMENTS CLANDESTINS
SUR LES CÔTES NORD ET OUEST
DE LA FRANCE**
6^E PARTIE : JANVIER À MARS 1944

66 **LES LCI(L) EN INDOCHINE, 1946-1955 (III)**

76 **QUELQUES ACTUALITÉS**

**VOTRE N°113 CHEZ VOTRE
MARCHAND DE JOURNAUX
LE 22 MARS 2019 !**

Les Farges - 15 rue des Ligures - 87110 LE VIGEN
Tel : (00.33) 05.55.31.08.28
E-mail : contact@avions-bateaux.com
Site-internet : www.avions-bateaux.com
Revue bimestrielle éditée par
S.A.R.L. LELA PRESSE
RCS LIMOGES - 387 641 202

RESPONSABLE DE CLIENTÈLE :
Sylvie BROQUET
DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :
Michel LEDET
REDACTEUR EN CHEF :
Frédéric STAHL
COMITE DE REDACTION :
Frédéric STAHL, Michel LEDET

COLLABORATEURS ET CORRESPONDANTS :
Henry ALAIN, Alexandre ALATI, René ALLOIN,
Corinne ANCIÓN, Antony ANGRAND, Jean-Marie
AUBIN, André AZAI, Roberto BARAZZUTI, Séverine
BARDON, Michel BARTHE, Jérôme BILLARD,
Gildas BOREL, Stephan BOSHNIKOV, Jean-Yves
BROUARD, Mario CANONGIN LOPES, Emmanuel
CAPPE, Philippe CARESSE, Jean-Marc CASSOU,
Matthieu COMAS, Roberto CONVENEVOLE, Cristian
CRACIUNOIU, Bernard CROCHET, Ct Alain DEMER-
LIAC, Robert DUMAS, Nicolas DUPONT, Jean-Luc
FOUQUET, Alain FINET, Sylvie FRANCOISE, Zvonimir
FREIVOGEL, Dionisio GARCIA FLOREZ, Serge GER-
NETT, Jean-Pierre GILLET, Henri-pierre GRÖLLEAU,
Jean-Marie GUILLOU, Pierre HERVIEUX, Thierry

HONDEMARCK, Jean-Marie KRAUSENER, Viktor
KULIKOV, Wojciech LUCZAK, Bertrand MAGUEUR,
Salvador MAFE HUERTAS, CC Daniel MAURICE,
Guy MERCIER (†), Jean-Jacques MICHAUD, Vernon
J. MILLER, Jürg MEISTER, Thierry NICOLO, Jorge
F. NUNEZ PADIN, Cesar O'DONNELL, George PA-
RIS, Lionel PASTRE, Alain PIGEARD, Gérard PRE-
VOTEUX (†), Michel PUYO, Achille RASTELLI,
Raymond REBOUL, Richard ROUSSEL, Guillaume
RUEDA, Edward C. RUMPF, Charles SALOU, Guy
SCHAEFFER, Guy TOREMANS, Pierre TOUZIN, Si-
mon WATSON...

ILLUSTRATIONS :
Pierre BOUCHEIX, Lionel LABEYRIE, Henri SIMONI
(†), Julien GIMELLO, Frédéric STAHL ...

REDACTION :
Frédéric STAHL - Marjoleit -12560 Saint-Laurent d'Olt
Tel. : 05.65.47.52.33 / f.lela.presse@wanadoo.fr

PUBLICITE à l'adresse de la rédaction

COMPOSITION – MONTAGE :
Jean-Baptiste DELCAMPRE
Sylvain BELLENGUEZ (†)
PHOTOGRAPHIE : LELA PRESSE

IMPRESSION : Graphics Monterreina - Espagne
N° COMMISSION PARITAIRE : 0122K79233
N° ISSN 1280-4290

Diffusé par MLP
Parc d'Activité de Chesnes - 55 bld de la Noirée
38070 ST QUENTIN FALLAVIER
04.74.82.14.14 / www.mlp.fr

Vente en messagerie
I- PRESS.
Dominique BELLEVRAT.
5 rue du Colonel Fabien - 95 390 SAINT PRIX
01.39.59.76.42 / dominique.bellevrat@incentivepress.fr

Distribution en Belgique
TONDEUR DIFFUSION
Avenue Fr. Van Kalken, 9 – B1070 BRUXELLES
Tel : 00.32.02.555.02.18
Fax : 00.32.02.555.02.19

La reproduction, même partielle, des articles et des
illustrations de ce magazine est soumise à autorisation
préalable de l'éditeur et des auteurs. All contents copy-
rights LELA PRESSE

PRINTED IN SPAIN

Pour en savoir plus et commander nos produits
www.avions-bateaux.com

*« CE QUI REND SALE, IMMORAL, ET BÊTE LA VIE PUBLIQUE,
EST-IL UNE PRESSE MAUVAISE PLUTÔT QU'UNE PRESSE STUPIDE ? »*

(Karl Kraus 1913 - Die Katastrophe der Phrasen)

Au sujet du CIOA d'Arzew

Bonjour. Vous avez publié dans le numéro 109 page 82 une photo montrant des LCM du Cioa Arzew sur la plage de Port aux Poules près de Mostaganem en novembre 1961. Il s'agit d'un exercice dénommé Tarpon mettant en œuvre l'escadre et l'armée de terre couvert par un journaliste du Bled J.Y. Moreau. J'ai conservé l'article et je peux vous scanner les pages si cela vous intéresse. Pour la petite histoire, le CIOA avait une vingtaine de LCM numérotés en 1000 ou 10 000, 18 ont participé à l'exercice ce qui constitue un exploit. Il était prévu de prendre les compagnies de débarquement des navires dans la baie. Nous devons faire 3 navettes par quatre. Seulement 4 LCM ont pu accomplir la totalité de la mission... La photo montre un LCM la porte levée contrairement aux autres. J'étais sur barge comme mécano. L'embrayage de commande de la porte était HS. Il fallait arrêter le moteur, l'enjamber si possible sans se brûler, manœuvrer l'embrayage, repasser entre les deux moteurs, ouvrir le couvercle de la pompe à eau, remplir le circuit d'huile (le joint était HS), taper avec un marteau au plafond pour que le bosco relance le moteur, les gabiers étaient chargés de vérifier le retour à la mer de l'eau du circuit de refroidissement. Le bosco pouvait alors baisser la porte, pour la remonter l'opération est identique. Au second voyage n'ayant plus d'huile il a fallu remplir les casques d'eau de mer à plat-ventre sur le pont, les descendre aux moteurs et faire «fissa» car l'eau n'a pas la viscosité de l'huile et le résultat n'est pas certain. Ce qui fait que le courant nous a entraînés en travers et nous avons failli ne pas pouvoir repartir. Le dernier voyage, j'ai averti les gars, vous escaladerez la porte, ce qui fut fait.

Voyez qu'une opération amphibie à cette époque n'était pas simple pour les matelots, le seul

avantage, nous avions droit à deux tranches de pain (dur bien sûr) deux sardines à l'huile, un oignon et un quart de vin. Compte tenu des conditions de vie à la base, cela nous motivait. Au CIOA, c'est la quatrième compagnie qui armait les LCM sous les ordres de l'EV 1 Deranty (un brave type). Nous avions également deux vedettes du Rhin dont j'ai des photos. J'ai réussi à me faire embarquer sur la VC P 758 et j'ai aussi quelques photos. Elles sont disponibles si cela vous intéresse. Cordialement
M. Gérard Pouyanné

Merci pour cette anecdote qui vient redonner vie au CIOA d'Arzew. La photo de la page 82 du N°109, prise en 1961, aurait donc dû se trouver dans le N°110. Pour les photos des vedettes du Rhin et de la VC P 758, c'est avec plaisir que nous les publierons. Les LCM présents au CIA d'Arzew ou rattachés administrativement à ce dernier en 1961 étaient, si nos informations sont exactes, les L 1004, 1005 (détaché à Philippeville), 1006, 1008, 1009, 1011, 1013, 1014 (détaché à Philippeville), 1015, 1016, 1026, 1029, 1050, 1051, 1052 (détaché à Philippeville), 1058, 1076, 1080, 1081, 1082 (détaché à Bône), 1083, 1084, 1085, 1086, 1087, 1088, 1089, les L 9367, 9424, 9428 utilisés comme unités de service, les L 10007, 10052, 10053, 10054, 10055, 10064, 10065, 10066, 10069, 10070, 10071, 10074, 10075, 10076, 10078 ... Les deux vedettes du Rhin dont vous parlez sont les P 9786 et P 9787.

La rédaction

Au sujet du N°111

Bien reçu le n° 111 hier matin et je l'ai dévoré de suite car il correspond à la période où j'ai servi (de 1967 à 1972) à bord de 3 unités présentes dans vos lignes, à savoir le **Forbin**, le **Duperré** et enfin le **De Grasse**, dans leur configuration représentée

Un M29C Weasel, le fameux «Crabe» de l'Indo, en train d'embarquer sur le LCM L 10078 lors d'un exercice au CIOA d'Arzew. (DR)





Rassemblement de LCM à Arzew avec, à droite le bâtiment de commandement (ex-DE) Somali et, au fond, le BDC Trieux. (DR)

et lors de cette période, dont la campagne de tirs de 1968, très bien documentée comme d'habitude ! Pour votre information, les noms des 2 tirs thermonucléaires étaient précédés du préfixe Boum, donc on a vu **Boum Canopus** et **Boum Procyon**... (voir la PJ)

Merci aussi d'avoir apporté ces précisions au niveau des errata en page de la table des matières, même si mon nom est hispanisé (!!), je dois saluer votre rigueur et votre honnêteté !

Trois petites choses sur l'article du Richelieu au Redoutable :

- La date du retour de la **Force Alfa** est bien le 12 décembre, il se disait à bord que nous aurions dû rentrer le 4, mais plutôt le 9 (la veille de mes 20 ans!), mais nous avons fait des ronds dans l'eau pour montrer nos muscles au large de l'Afrique, et rentrer à grande vitesse dans une mer formée...
- Page 30 : il y a confusion, la **Minerve** n'a jamais été localisée de manière précise, ce que vous mentionnez concerne l'**Eurydice**, sans doute éperonnée lors d'une reprise de vue, nous avons participé aux recherches avec le **Duperré**...
- Enfin page 46 : en 1968 ce n'est pas **John F.**

Kennedy qui a été assassiné, mais son frère **Robert (Bob) Kennedy**.

Ceci n'enlevant en rien à ce que j'ai dit en bien plus haut ! Bien cordialement

M. Jacques Marquet

Merci pour ces remarques et ces corrections. Pour la **Minerve** vous avez complètement raison, l'épave du sous-marin n'a pas été officiellement trouvée et c'est celle de l'**Eurydice** qui a été localisée par 750 m de fond le 22 avril 1970 (voir article du présent numéro). Le relevé d'explosion de 07 h 59', 23" effectué par le laboratoire de géophysique de Nice, quatre minutes après que le sous-marin ait plongé à 07 h 55, tend à prouver que la **Minerve** a implosé par 550-575 m de fond au sud-est du secteur T-65 (Dernière position connue à 07 h 55 = Latitude 42°40,8N, Longitude 05°57,7E). Les restes du sous-marin se trouvent donc probablement à plus de 2 000 m de fond, 12 milles au large du cap Sicié. Une épave disloquée va être repérée dans ce secteur au cours des années 1980, mais les recherches ne seront pas poussées plus avant. Il faut noter que, le 8 décembre 2018, M^e Florence

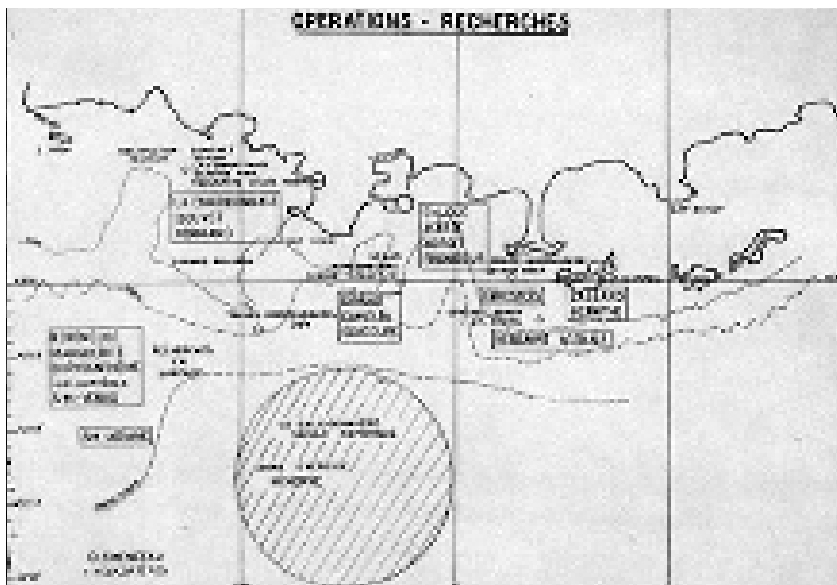


Le sous-marin **Minerve** lors de sa dernière escale à Nice du 5 au 7 janvier, une vingtaine de jours avant sa disparition le 28 janvier 1968. (Photo Pierre Vals)



L'équipage de la *Minerve*. Requiem, et ici le monde du silence rejoint la « Grande muette » ! ... Voici la liste des 52 marins de la *Minerve* disparus le 28 janvier 1968 (source AGASM Minerve – Ministère de la défense) :

AGNUS, lieutenant de vaisseau, marié, deux enfants. **ALLIX**, second maître électricien, marié, un enfant. **AMPEN**, matelot mécanicien, célibataire. **BUHLER**, quartier-maître électricien, célibataire. **CAILLAU**, lieutenant de vaisseau, marié deux enfants. **CLEREN**, maître mécanicien, célibataire. **COUSTAL**, matelot électricien, célibataire. **DANNAY**, maître détecteur, marié, un enfant. **DESCAMPS**, second maître mécanicien, marié, deux enfants. **DORE**, premier maître, chef de quart, marié, trois enfants. **DUMONT**, quartier-maître 1, cuisinier, marié, un enfant. **FAURE**, quartier-maître électricien, célibataire. **FORT**, quartier-maître 2, radio, célibataire. **FAUVE**, lieutenant de vaisseau, marié, deux enfants. **GADONNET**, lieutenant de vaisseau, marié, deux enfants. **GOMEZ**, quartier-maître 2, détecteur ASM, célibataire. **GOUTORBE**, matelot sans spécialité, célibataire. **GUERIN**, quartier-maître 1, maître d'hôtel, célibataire. **GUICHERD**, second maître mécanicien, célibataire. **NELIES**, quartier-maître mécanicien. Célibataire. **HELMER**, quartier-maître 1, radio, marié. **JEAN - DIT - PRUGNAUD**, enseigne de vaisseau 1, célibataire. **LAMBERT**, quartier-maître 2, mécanicien, célibataire. **LE BLOIS**, maître missilier, marié, deux enfants. **LE MENS**, maître électricien, marié, deux enfants. **LEPORQ**, quartier-maître 2, timonier, célibataire. **LEPRETRE**, quartier-maître 1, électricien, célibataire. **LOICHET**, matelot électricien, célibataire. **MALARNE**, second maître 2, mécanicien, célibataire. **MESSIAEN**, matelot mécanicien, célibataire. **MEUNIER**, quartier-maître 2, missilier, célibataire. **MOAL**, quartier-maître 1. Missilier, célibataire. **MICHEL**, matelot timonier, célibataire. **MIGLIACCIO**, second maître 1, radio, célibataire. **MOUTON**, quartier-maître électro, célibataire. **NAUDIN**, second maître 2, missilier, célibataire. **NICOLAS**, quartier-maître 2, mécanicien, célibataire. **OBRENOVITCH**, second maître 1, détecteur ASM, marié, un enfant. **NAAS**, second maître 2, mécanicien, marié, un enfant. **PAILLARD**, matelot missilier, célibataire. **PLOTTIN**, quartier-maître 2, missilier, célibataire. **POTIER**, maître mécanicien, marié, deux enfants. **PRIARD**, matelot mécanicien, célibataire. **RABUSSIER**, matelot mécanicien, célibataire. **RENARD**, enseigne de vaisseau 1, célibataire. **RICH**, premier maître détecteur ASM, marié, trois enfants. **ROPART**, quartier-maître missilier, célibataire. **SAUSSAYE**, second maître 1, électricien, marié, un enfant. **SCHULTZ**, quartier-maître 2, missilier, célibataire. **TEYSSANDIER**, quartier-maître électricien, célibataire. **VAUGELADE**, quartier-maître 1, détecteur ASM, célibataire. **VIGNERON**, quartier-maître 1, détecteur ASM, célibataire... Quatre autres membres de l'équipage - **LEMORVAN**, second-maitre mécanicien, **KRINTZ** quartier-maitre chef mécanicien, **LAINÉ**, quartier-maître électricien, **GANGLOF**, quartier-maitre commis aux vivres, vont être les seuls survivants car ils n'ont pas été embarqués le 27 janvier 1968. (Source AGASM Minerve)



Parly a annoncé qu'une reprise des recherches était envisagée.

Avoir écrit John Fitzgerald Kennedy à la place de Robert Francis Kennedy, c'est une coquille rageante, d'autant plus que la bonne information était déjà donnée dans le N°110 « Pour résumer ; pour une belle « connerie », c'est une belle « connerie » !... Il nous a visiblement manqué le temps d'une énième relecture. Pour mémoire, frère du président JFK assassiné le 22 novembre 1963 à Dallas, le sénateur Robert Kennedy opposé à la politique guerrière de Lyndon B. Johnson au Vietnam et candidat à la primaire du parti démocrate en vue de l'élection présidentielle, est assassiné dans le courant de la nuit du 5 au 6 juin 1968 à Los Angeles. Comme proche conseiller personnel de son frère, il a joué un rôle important dans le dénouement favorable de la « crise des missiles de Cuba » de 1962.

La rédaction



Robert Francis « Bob » Kennedy à gauche à côté de son frère JFK. (DR)

Au sujet des sigles et acronymes

Abonné depuis trois ans à votre revue, je n'ai que du bien à en dire. J'éprouve beaucoup de plaisir à la lire. Mais un point de détail : quand y aura-t-il un index pour les acronymes, sigles, etc. au moins une fois par an ! Tout le monde n'a pas fait carrière dans la Royale ou la Marchande. LCI, LCT, LCH, LCQ, LST, LCM, SSBN, DD, CAG, CVS, CVP, LSD, LPH, CLC... etc. c'est pour moi, une vraie gêne de lecture. Et encore, dans votre N°110, page 80, article sur les LCI, j'ai trouvé la traduction : LCI = Landing Craft Infantry, heureux j'étais ! Je vous taquine mais je vois qu'il y a un réel besoin dans ce domaine (cf le texte joint de « Faits et Documents »). Je vous remercie par avance soit pour me dire que cet index existe déjà, dans ce cas je fais amende honorable, soit va exister. Bien cordialement.

M. Jean Pierre Leroy

Nous avons souvent pensé intégrer dans nos pages une rubrique sur les acronymes et sigles

mais nous nous sommes très vite heurtés à un mur car, les articles de la revue couvrant de longues périodes historiques, sans parler des actualités, les combinaisons de lettres et de chiffres sont des centaines, voire beaucoup, beaucoup plus. Ce qui est possible dans un ouvrage traitant d'un sujet précis, c'est-à-dire sur un modèle, une classe de bateaux ou une période limitée, est beaucoup plus difficile pour un magazine, d'autant plus que les sujets ne manquant pas, sa mise en page est souvent effectuée au chausse-pied. Néanmoins, votre remarque est intéressante et justifiée. A ce stade, nous pouvons seulement nous engager à, article par article, faire attention à ce que les acronymes et sigles utilisés soient décryptés à leur première utilisation dans le texte (exemple Bâtiment de Débarquement de Chars = BDC = *Landing Ship Tank* = LST). Nous essayerons également que les articles traitant d'une série d'opérations ou de navires à une période historique donnée, soient accompagnés, si possible, d'un index.

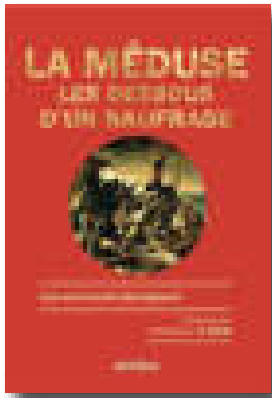
La rédaction



De nombreux Américains viennent saluer le passage de la dépouille de « Bobby » et en particulier les membres de la communauté noire.

Il faut se souvenir que Martin Luther King Jr a été assassiné, un mois plus tôt, le 4 avril 1968... « *I have a dream* ! ». (DR)

Librairie...



Un croiseur (grand destroyer) chinois de 11 000 tonnes type « 055 » (Renhai). Quatre unités ont été mises à l'eau (dont une au stade des essais) et quatre autres sont programmées. (DR)



La Méduse

Les dessous d'un naufrage

Les survivants témoignent

Dominique Lebrun

Editions Omnibus - ISBN : 978-2-258-15182-6

Le 2 juillet 1816, la frégate la *Méduse* s'échoue sur un banc de sable connu aujourd'hui sous le nom de Banc d'Arguin au large de la Mauritanie à la suite d'une erreur de navigation. Le drame va être rendu célèbre par le tableau de Géricault exposé au Louvre. En 367 pages, Dominique Lebrun, revient sur cet événement à travers les témoignages des survivants présents, soit sur les trois chaloupes comme Sander Rang, Charlotte Dard ou Charles Brédif, soit sur le radeau comme Alexandre Corréard, Henri Savigny ou Daniel Dupont. La lecture de ces témoignages est édifiante. L'ouvrage est complété par un glossaire et par un tableau donnant les repères chronologiques. **Prix public observé : 22 €**

Flottes de Combat 2018

Combat Fleet of the World

Stéphane Gallois, Alexandre Sheldon Duplex

Editions Ouest France/Editions Maritimes et d'Outre-Mer

ISBN : 978-2-7373-7728-0

Prix public observé : 240 €

En premier lieu, il faut vraiment saluer la performance de Stéphane Gallois et Alexandre Sheldon-Dupleix. Sortir une nouvelle édition de l'ouvrage référence deux ans après la précédente, c'est-à-dire en renouant avec la tradition d'une publication bisannuelle, cela n'est vraiment pas évident. Il suffit de comparer une édition des années 1970-1980 avec celle d'aujourd'hui sous nos yeux pour comprendre quelle masse de travail cela représente... Bernard Prézelin qui a rédigé la préface de la présente édition, a bien su transmettre le flambeau et nous tenons à le saluer très amicalement.

Toujours (et heureusement) au format 21 x 27 cm, le très gros et très lourd ouvrage de 1 496 pages est complété par un cahier séparé de 14 pages pour la partie analyse des évolutions notées

La voile & le canon

Le monde des marines de guerre à voile 1745-1815

Ismaël Bélise

Editions Ancre de Marine - ISBN : 978-2-84141-392-8

Ce livre de 270 pages s'ouvre sur un panorama de l'environnement politique, économique, scientifique, international, de la période 1745-1815, avant de broser un vivant tableau de la marine de cette période. Parmi les sujets abordés, nous retrouvons les navires et leurs évolutions, les manœuvres, la composition des équipages, l'organisation administrative et logistique, et l'engagement des navires au combat. Le texte, très documenté est agréable à lire. L'ouvrage bénéficie d'une très riche iconographie de qualité composée des 269 reproductions de tableaux, dessins à l'encre, photos d'objets de l'époque, cartes, schémas et figures... **Prix public observé : 25€**

depuis la précédente édition. Il faut noter que son volume a atteint un sommet car la reliure du « Flottes de Combat 2016 » que nous utilisons il est vrai journalièrement, n'a pas tenu la distance. Il est donc plus prudent de consulter Flottes de Combat sur une surface bien plane et non encombrée. Une proposition pour l'édition 2020 : pourquoi ne pas commercialiser l'ouvrage sous la forme de deux ou trois volumes à couverture souple réunis dans un boîtier ? L'iconographie riche de plusieurs milliers de photos a quasiment été entièrement renouvelée ce qui représente un travail colossal surtout lorsqu'il s'agit d'illustrer les petites marines.

Par rapport à l'édition 2016, nous notons, sans surprise, la confirmation des évolutions notées ces dernières années comme la montée en puissance de la Flotte chinoise avec, par exemple, l'arrivée d'un deuxième porte-avions, le N°17 de « type 001A », actuellement au stade des essais et dont le nom (*Shandong*) n'est, notons-le, pas encore confirmé. Autre grande nouveauté, l'arrivée des premiers croiseurs (grands destroyers) de 11 000 t type « 055 ». La production en série des destroyers type « 052D » (*Lujang III*) continue alors que celle des frégates « 054A » (*Jiankai II*) et des corvettes « 056/056A » (*Jiangdao*) semble approcher de leur terme. La flotte des SNLE type « Jin » (09-IVA), des SNA type « Shang » (09-IIIB) et des SS type « Yuan » (039A/B) se renforce lentement mais sûrement. Un septième transport de chalands de débarquement type « Yuzhao » (071) a été mis à l'eau même si nous attendons toujours de trouver une trace de vie des porte-hélicoptères d'assaut dont la construction est annoncée. La Flotte chinoise est maintenant capable d'opérer très loin de ses bases grâce à ses pétroliers-ravitailleurs 903B type « Fuchi », dont huit exemplaires sont en service (un neuvième étant en construction), et aux nouveaux très grands pétroliers-ravitailleurs polyvalents de 45 000 t type 901. Les nouvelles sur les deux porte-avions de 60 000 t « type 002 » devant être construits par les chantiers Jiangnan SY sur l'île de Jiangxi (Shanghai) manquent toujours même s'il semble confirmé qu'une unité serait sur cale...

L'US Navy s'est un peu pris les pieds dans le tapis avec les porte-avions géants (100 000 tpc) type CVN 21 de la classe « Ford », mais surtout avec les grands destroyers « fer à repasser » de 10 000 t classe « Zumwalt ». Dans un tel contexte, la production en série des très réussis destroyers de la classe « Arleigh Burke » est poursuivie et devrait battre tous les records connus.

La Marine indienne poursuit sa croissance surtout marquée par l'entrée en service du SNLE S 2 (S 73) *Arihant* et la mise à l'eau du S 3 *Arighat* (ex-*Aridhaman*). L'arrivée de ces deux sous-marins lance-engins à propulsion nucléaire confirme que l'Inde disposera dans quelques années d'une force océanique stratégique assez convaincante puisque deux autres unités sont programmées. Quatre des six sous-marins type « Scorpène » (75A) sont en service, deux autres devant les rejoindre en 2019 et 2020. La période 2016-2018 a également été marquée par la mise sur cale de quatre destroyers type « Visakhapatnam » (15B) de 7 400 t et de la première frégate type 17A (il faut noter que l'Inde vient de commander en octobre deux frégates type « Admiral Grigorovich » à la Russie)... En face, la Marine pakistanaise attend avec impatience l'arrivée de quatre frégates « 054AP » et de huit sous-marins type « Yuan » commandés à la Chine ainsi que des corvettes MilGem classe « Ada » construites en Turquie...

Du côté des marines de tailles intermédiaires, ça bouge beaucoup. Ainsi, la Marine turque qui, non contente d'avoir mis sur cale le porte-aéronefs L 408 *Anadolu*, vient d'annoncer qu'elle comptait commander une deuxième unité... La marine algérienne deux frégates « Meko 200 » (une troisième venant d'être commandée avec option pour une quatrième) sont venues rejoindre les « C28A » construites en Chine. Le nombre de sous-marins type « Kilo » est porté à six avec l'entrée en commission des 031 *Ouassenis* et 032 *Hoggar* le 9 janvier 2019. De plus, quatre corvettes « Vasilily Bykov » viennent d'être commandées à la Russie avec le projet de pouvoir, à terme, disposer de quatorze unités de ce type... La Marine égyptienne, après l'arrivée fracassante des deux porte-hélicoptères type « Dixmude » et de la frégate FREMM *Tahya Misr* en 2015-2016, se dote maintenant de corvettes « Gowind » et de sous-marins « Type 209/1400 »... La Marine vietnamienne renforce avec régularité et constance sa flotte de frégates « Gepard », de sous-marins « Kilo » et de corvettes lance-missiles « Tarentul V » pour faire face au « grand frère chinois »...

Le format de notre Marine nationale n'a guère changé entre 2016 et 2018 même si le programme des huit frégates FREMM est maintenant très avancé avec la mise sur cale des D 657 *L'Alsace* et D 658 *Lorraine* en configuration AA (FREMM DA ex-FREDA). En attendant l'arrivée des SNA type « Barracuda », c'est du côté des unités polyvalentes que des évolutions notables sont observées avec l'entrée en service du patrouilleur polaire P 800 *L'Astrolabe* et des A 621 *D'Entrecasteaux*, A 622 *Bougainville*, A 623 *Champlain* et A 624 *Dumont d'Urville*. C'est incontestablement du côté des pétroliers-ravitailleurs que le bât blesse car les trois derniers « Durance » très utilisés, sont au bout du rouleau alors que le programme « flotlog » tarde à venir... Du côté des Marines européennes, l'arrivée du porte-avions *HMS Queen Elizabeth* et l'annonce des premiers essais à la mer du *HMS Prince*

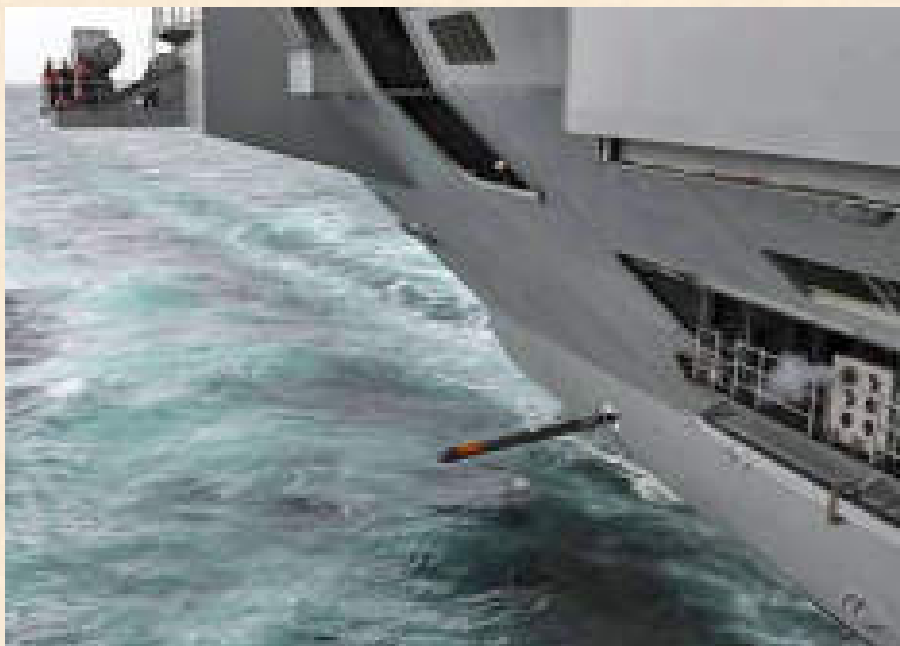
of Wales en 2019, permet à la Royal Navy de retrouver son rang dans le classement des marines mondiales. Si la flotte des pétroliers-ravitailleurs est en voie de totale rénovation avec l'entrée en service des unités type « MARS », les programmes de frégates (types 26 et 31) ont pris beaucoup de retard et les seuls ajouts en matière d'unités de tailles intermédiaires sont les patrouilleurs océaniques type « Forth »... La Marine italienne tient son rang avec son programme de frégates FREMM maintenant très avancé, la construction du porte-hélicoptères d'assaut *Trieste* et le lancement de la production en série des frégates de patrouille PPA...

En Amérique du Sud, la Marine brésilienne trouve un nouveau souffle avec l'arrivée du porte-hélicoptères A 140 *Atlantico*, qui n'est autre que l'*HMS Ocean* acheté d'occasion à la Royal Navy, avec la mise à l'eau du premier « Scorpène » et la relance de la production des corvettes de 1 785 t type « Barroso »... En Amérique du Nord, le Canada tourne ses regards vers le grand nord avec les patrouilleurs océaniques polaires type « De Wolf ». La Marine vient de recevoir le pétrolier-ravitailleur *Asterix* réalisé à partir d'un porte-conteneurs en attendant l'arrivée de deux ravitailleurs type 702 dérivés des « Berlin » de la Bundesmarine en 2021 et 2022...

En Extrême-Orient et sur la façade du Pacifique, la Marine japonaise est de plus en plus impressionnante et moderne avec le projet de transformer les *Izumo* et *Kaga* en véritables unités porte-avions dotées de F-35B... La marine sud-coréenne vient de recevoir le *Marado*, son second porte-hélicoptères, et de mettre à l'eau son premier sous-marin DSX 300 (KS-III). L'avenir est du côté d'une deuxième série de grands destroyers KDX-3 et d'une série de frégates FFX II... La Marine australienne qui doit absorber le saut qualitatif et quantitatif que représente la mise en service de ses deux porte-aéronefs *Adelaide* et *Canberra* et des destroyers AWD classe « Hobart », donne maintenant priorité à un programme *Sea 1000 SFP* de renouvellement de ses sous-marins... Le sujet est vaste et la sortie de l'ouvrage nous ayant pris un peu au dépourvu, d'autant plus qu'il s'est retrouvé bloqué à Limoges pendant quelques jours, et qu'il n'a été transmis à la rédaction que le 7 janvier, soit trois jours avant la remise du présent numéro à l'imprimeur, nous reviendrons sur le contenu de cette « bible » très prochainement.

« **Flottes de combat** » est un outil de travail indispensable pour toute personne faisant des recherches sur les marines d'aujourd'hui et la qualité du travail documentaire de Stéphane Gallois et Alexandre Sheldon-Dupleix justifie un prix qui ne le met malheureusement pas à la portée de toutes les bourses. Un seul regret, c'est que, faute de place, un index des MODEX ne soit pas joint... mais là, nous poussons peut-être le bouchon un peu loin !

Suite à quelques rencontres surprenantes avec des sous-marins chinois, les porte-avions américains commencent à être dotés d'un système de lancement de mini torpilles anti-torpilles ATTDs/ CAT (Countermeasures Anti-Torpedo) pour assurer leur autoprotection. (US Navy)





Du Richelieu au Redoutable : la renaissance de la Marine française

Le SNLE S 611 *Le Redoutable* avant qu'il n'opère à partir de l'île Longue.... Notre saga sur la « Renaissance de la Marine française » se termine avec l'entrée en service des SNLE type « Le Redoutable » avec leur puissance de feu égale à 400 fois Hiroshima. En 1981, il y a cinq « Boomer » français en service au sein de la FOST et un sixième est en construction. (MN)

X – Postface 1969-1981 : la Marine change de registre

Frédéric Stahl (remerciements à M. Jacques Marquet, Jacques Pradignac, Alain Teinturier, à tous les « cols bleus », « pompons rouges » et à tous ceux qui œuvrent pour transmettre). Cet article est plus spécialement dédié à M. Simon Jaleme et aux anciens du « Foch »...

Au cours de la période 1969-1981, la Marine française change profondément. Elle commence à dire adieu à ses croiseurs, escorteurs d'escadre, escorteurs rapides, escorteurs côtiers, dragueurs de mines des programmes de l'après-guerre pour entrer dans l'ère de la modernité faite d'électronique et de missiles. La fonction première de la Flotte de surface est dorénavant, surtout sur la façade ouest, d'assurer la sûreté des SNLE, les autres missions devenant secondaires...

1969-1981 : la constitution de la FOST

Au cours de la période 1969-1974, les essais nucléaires atmosphériques dans le Pacifique continuent :

15 mai 1970	N°32	Andromède	Mururoa - à partir d'un ballon
22 mai 1970	N°33	Cassiopee	Mururoa - une bombe TN 60 à partir d'un ballon
30 mai 1970	N°34	Dragon	Fangataufa - à partir d'un ballon
24 juin 1970	N°35	Eridan	Mururoa - à partir d'un ballon
3 juillet 1970	N°36	Licorne	Mururoa - une bombe TN 60 à partir d'un ballon
27 juillet 1970	N°37	Pégase	Mururoa - à partir d'un ballon
2 août 1970	N°38	Orion	Fangataufa - à partir d'un ballon
6 août 1970	N°39	Toucan	Mururoa - à partir d'un ballon
5 juin 1971	N°40	Dioné	Mururoa - une bombe AN 51 à partir d'un ballon
12 juin 1971	N°41	Encelade	Mururoa - à partir d'un ballon
4 juillet 1971	N°42	Japet	Mururoa - une bombe TN 60 à partir d'un ballon
8 août 1971	N°43	Phoebe	Mururoa - une bombe TN 60 à partir d'un ballon
14 août 1971	N°44	Rhéa	Mururoa - une bombe TN 60 à partir d'un ballon
25 juin 1972	N°45	Umbriel	Mururoa - une bombe TN 60 à partir d'un ballon
30 juin 1972	N°46	Titania	Mururoa - une bombe TN 60 à partir d'un ballon
29 juillet 1972	N°47	Oberon	Mururoa - une bombe TN 60 à partir d'un ballon

**Télécharger les derniers
Romans, Magazines,
Journaux, Livres et bien
plus encore Gratuitement
sur :**

<https://www.bookys-gratuit.com>

31 juillet 1972	N°48	Ariel	Mururoa - une bombe TN 60 sans charge à partir d'une tour
21 juillet 1973	N°49	Euterpe	Mururoa - une bombe TN 60 à partir d'un ballon
28 juillet 1973	N°50	Melpomène	Mururoa - une bombe TN 60 à partir d'un ballon
18 août 1973	N°51	Pallas	Mururoa - une bombe TN 60 à partir d'un ballon
24 août 1973	N°52	Parthénope	Mururoa - une bombe TN 60 à partir d'un ballon
28 août 1973	N°53	Tamara	Mururoa - une bombe AN 52 lancée par un <i>Mirage III</i>
13 sept. 1973	N°54	Vesta	Mururoa - essais de sécurité
16 juin 1974	N°55	Capricorne	Mururoa - une bombe TN 70 à partir d'un ballon
1 ^{er} juillet 1974	N°56	Bélier	Mururoa - essais de sécurité
7 juillet 1974	N°57	Gémeaux	Mururoa - une bombe TN 70 à partir d'un ballon
17 juillet 1974	N°58	Centaure	Mururoa - une bombe TN 80 à partir d'un ballon
25 juillet 1974	N°59	Maquis	Mururoa - bombe nucléaire tactique AN 52 larguée depuis un <i>Jaguar A</i>
28 juillet 1974	N°60	Persée	Mururoa - essais de sécurité
15 août 1974	N°61	Scorpion	Mururoa - à partir d'un ballon
24 août 1974	N°62	Taureau	Mururoa - à partir d'un ballon
14 sept. 1974	N°63	Verseau	Mururoa - une bombe TN 60 (?) depuis un ballon

En 1975, les essais nucléaires atmosphériques sont abandonnés et le premier essai sous-terrain, désigné sous le nom d'« Achille », est effectué le 5 juin 1975 à Fangataufa (1).

Le dispositif naval et aéronaval du CEP va peu changer au cours de la période 1969-1974 mais il va être réduit par étapes au cours de la période 1975-1981. Certaines unités anciennes sont retirées et remplacées par des plus récentes comme les pétroliers A 625 *Papeeno* (ex-*Bow Queen*) et A 632 *Punaruu* (ex-*Bow Cecil*) en 1971, la gabare A 731 *Tianée* en 1975, le chaland releveur d'ancrage Y 667 *Tupa* en 1980, le bâtiment de soutien de région A 779 *Tapatai* (ex-*Silver Fish*) en 1981.

En métropole, le sous-marin à propulsion nucléaire lance-engins (SNLE) S 611 *Le Redoutable* (CF Bernard Louzeau) débute ses essais à la mer le 25 juin 1969 et effectue des tirs d'essais de missiles stratégiques en 1970-1971... Le couple missiles/sous-marin entre officiellement en service le 1^{er} décembre 1971 et il effectue une première patrouille opérationnelle avec les 135 membres de son équipage, entre le 28 janvier et le 21 mars 1972. Ce premier SNLE est rejoint par le S 612 *Le Terrible* mis en service le 1^{er} décembre 1972, par le S 610 *Le Foudroyant* opérationnel le 6 juin 1974, puis par le S 613 *L'Indomptable* qui entre en service le 31 décembre 1976 et le S 614 *Le Tonnant* admis au service actif le 3 avril 1980. En 1981, avec ses cinq

SNLE, la FOST devient « crédible » c'est-à-dire théoriquement « dissuasive » car la France peut maintenant maintenir en permanence un SNLE tapi sous la mer et prêt à frapper, les autres étant soit en transit, soit en entretien. Une unité améliorée, le S 615 *L'Inflexible*, est mise sur cale le 23 mars 1980. Il sera le premier SNLE prévu, dès sa construction, pour opérer avec des missiles M 4...

Le sous-marin d'essais S 655 *Gymnote* basé à Lorient depuis le 2 juillet 1968 (il était préalablement basé à Toulon) participe à la mise au point du missile M-20. Après quelques travaux d'adaptation effectués au cours d'un grand carénage en 1977-1978, puis des mesures d'adaptation sur les tubes lance-missiles entre août 1980 et janvier 1981 à Cherbourg, il se prépare à expérimenter le M 4 au cours de l'année 1982...

Le 25 septembre 1970, le S 5111 *Le Redoutable* est transféré de son quai provisoire dans l'arsenal de Brest à la nouvelle base de l'île Longue. Cette dernière ne devient néanmoins réellement opérationnelle qu'en 1972 comme base de l'Escadrille des SNLE (ESNLE)... Le 1^{er} mars 1972, la FOST est officiellement créée. En dehors de l'escadrille des SNLE et de la base de l'île Longue, elle intègre les centres de transmissions de Rosnay dans l'Indre, de Sainte-Assise dans la Seine-et-Marne, Kerlouan dans le Finistère et La Régine dans l'Aude.



1 - Entre 1975 et 1981, soixante essais souterrains soit : Achille le 5 juin 1975, Hector le 26 novembre 1975, Patrocle le 3 avril 1976, Ménélas le 11 juillet 1976, Calypso le 22 juillet 1976, Ulysse A le 30 octobre 1976, Astyanax le 5 décembre 1976, Ulysse B le 19 février 1977, Nestor le 19 mars 1977, CEdipe le 2 avril 1977, Andromaque le 28 juin 1977, Ajax le 6 juillet 1977, Clytemnestre le 12 juillet 1977, Oreste le 12 novembre 1977, Enée le 24 novembre 1977, Laocoon le 17 décembre 1977, Polyphème le 27 février 1978, Pylade le 22 mars 1978, essais n°82 le 25 mars 1978, Xanthos le 1^{er} juillet 1978, Arès le 19 juillet 1978, Idoménee le 26 juillet 1978, Schedios le 2 novembre 1978, Aphrodite le 14 novembre 1978, Priam le 30 novembre 1978, Etéocle le 17 décembre 1978, Eumée le 19 décembre 1978, Penthésilée le 1^{er} mars 1979, Philoctète le 9 mars 1979, Agapenor le 24 mars 1979, Polydore le 4 avril 1979, Pyrrhos le 18 juin 1979, Egisthe le 29 juin 1979, Tydée le 25 juillet 1979, Palamède le 28 juillet 1979, Chrysostemis le 19 novembre 1979, Atrée le 22 novembre 1979 qui est le centième essai nucléaire français, Thyeste le 23 février 1980, Adraste le 3 mars 1980, Thésée le 23 mars 1980, Boros le 1^{er} avril 1980, Pelops le 4 avril 1980, Eurypyle le 16 juin 1980, Ilus le 21 juin 1980, Chryses le 6 juillet 1980, Leda le 9 juillet 1980, Asios le 19 juillet 1980, Laërte le 25 novembre 1980, Diomède le 3 décembre 1980, Broteas le 27 février 1981, Tyro le 6 mars 1981, Iphiclès le 28 mars 1981, Clyménée le 10 avril 1981, Lyncée le 8 juillet 1981, Eryx le 11 juillet 1981, Théras le 18 juillet 1981, Agénor le 3 août 1981, Léto le 6 novembre 1981, Proclès le 11 novembre 1981, Clilix le 5 décembre 1981, Cadmos, qui est le 124^e essai, le 8 décembre 1981... Les campagnes vont se poursuivre jusqu'en 1991 puis reprendre en 1995 et 1996.

Le croiseur C 610 *De Grasse* termine sa carrière au sein du CEP. Il va être désarmé en 1973. (CEP)

Le bâtiment-base A 612 *Médoc* au mouillage à Dindon en 1971. (CEP)



Le BDC L 9008 *Dives* à Raiatea en octobre 1974. (CEP)





Les vedettes de service
VTP 42 et 45 affectées à la
surveillance du lagon de
Mururoa devant le bâtiment
de soutien logistique A 618
Rance et le bâtiment-base
A 612 Médoc ou A 613
Morvan. (CEP)



Le BDC L 9009 Blavet à
Papeete. Il embarque la
vedette de service VTP 44.
(MN)



Une autre vue du BPC
L 9009 Blavet à quai avec
la VTP 44 en pontée. (MN)

Le remorqueur A 660
Hippopotame photographié
depuis le BDC L 9009
Blavet en 1981. (CEP)



Le SNLE S 611 *Le Redoutable*
au cours de ses essais
en 1969. (MN)



Le SNLE S 611 *Le Redoutable*
au cours de ses essais en 1969. Il est
aménagé pour procéder à
des tirs d'essais du missile
M 20. Le 2 février 1971,
le SNLE va entrer en
collision avec un bateau
de pêche au large de Brest.
(MN)





Le porte-avions R 98 *Clémenceau* est très actif au cours des années 1970. Il est photographié ici en 1977 au cours de « la mission « Saphir II ». (MN)

1969-1981, la Marine nationale continue à payer le prix du « nucléaire », mais elle entre dans sa période « Exocet »

Les porte-aéronefs

En 1969, les porte-avions R 98 *Clémenceau* et R 99 *Foch* sont pleinement opérationnels avec des groupes aériens au complet et pleinement opérationnels et il n'y a donc pas le feu au lac pour leur trouver un successeur, d'autant plus qu'au début des années 1970, les moyens consacrés à la FOST et à la dissuasion nucléaire en général ne permettent plus à notre Marine nationale d'envisager réellement la construction d'un nouveau modèle de porte-avions de combat pouvant les rejoindre puis les remplacer à brève échéance. Par contre, la question de trouver un successeur au R 95 *Arromanches* devient urgente car celui-ci commence à manifester des signes de fatigue malgré sa dernière refonte. C'est donc dans ce contexte qu'apparaît le projet de porte-hélicoptères de 16 000 t « PH-75 ». Le 27 novembre 1973, en application du « Plan bleu 1971-1975 », le Conseil supérieur de la Marine

visait la construction de deux unités équipées d'une propulsion nucléaire de ce type (noms possibles *Bretagne* et *Provence*). C'est dans ce contexte que, les 13 et 14 novembre 1973, un prototype du VTOL *Harrier* est testé à bord du *Foch*, il est en effet maintenant envisagé que le « PH-75 » puisse devenir finalement « PA 75 » avec un déplacement porté à 16 400 tonnes. La décision est prise de commander une première unité devant porter le MODEX R 75 pour remplacer le R 95 *Arromanches*. Plusieurs configurations d'armement sont proposées :

- avec deux montages octuples *Crotale* et quatre montages doubles Breda de 40 mm ;
- avec deux montages *Crotale* et deux tourelles de 100 mm Mle 68.

Le navire doit être mis sur cale à Brest en 1976, mais, le 23 septembre 1980, des raisons budgétaires vont repousser le projet de cinq ans soit pour l'année 1981. Comme nous le savons aujourd'hui, il ne sera jamais mené à bien même si une version « PA-76 » de 18 400 t



Le porte-avions R 98 *Clémenceau* à la fin des années 1970... Pour des raisons économiques depuis 1972, les *Clémenceau* et *Foch* sont à tour de rôle armés en :

- configuration PA 1 (porte-avions de combat) avec les deux catapultes opérationnelles ;
- configuration PA 2 (porte-hélicoptères) avec une seule catapulte en état de marche.

Il faut noter que les deux unités basées à Brest vont être à nouveau affectées à Toulon par décision présidentielle du 18 septembre 1975. (MN)

Le porte-avions R 99 *Foch* va être le premier porte-avions à recevoir un système de transmission SENIT au cours de son IPER de 1980-1981. (MN)



Des HSS-1 à bord du R 95 *Arromanches* qui termine sa carrière comme porte-hélicoptères. (DR)

Le porte-avions R 95 *Arromanches* refondu en 1968 reste actif jusqu'à la fin, mais usé jusqu'à la corde, il doit tirer sa révérence le 5 septembre 1974. (MN)



avec piste oblique, va même être envisagée. Il est vrai que le programme « PH-75 » paraissait assez incongru avec une propulsion nucléaire pour une unité de taille relativement réduite. En 1980, c'est un projet en vue de la réalisation de deux porte-avions à propulsion nucléaire qui va être mis à l'étude.

Après son dernier grand carénage en 1968, le R 95 *Arromanches* reprend sa vie opérationnelle comme porte-hélicoptères. Il est retiré du service le 5 septembre 1974 (Q525). Le navire, mis en vente le 5 mai 1976, est acheté par la Société de métaux Alexandrian Frères d'Alger en décembre 1977. Il est alors livré à la démolition en 1978 et dépecé à Toulon....

Le R 98 *Clémenceau* est actif entre 1969 et 1981, sa vie opérationnelle étant seulement

interrompue par des IPER. Au cours d'une de celles-ci, effectuée entre le 13 juillet 1977 et le 22 novembre 1978, il reçoit un système d'exploitation naval des informations tactiques (SENIT)... En juillet 1976, le R 99 *Foch* rencontre un problème sur un axe d'hélice et va devoir passer en cale sèche. Il ne sera à nouveau disponible que le 3 juin 1977. En 1980-1981, il subit une IPER au cours de laquelle il reçoit son SENIT, une centrale à inertie et des soutes à munitions pour missiles AM-39 *Exocet* et bombes nucléaires tactiques AN-52. Le *Clémenceau* sera ainsi modifié en 1982.



Maquette du « PH 75 ». (DCN)



Des Sikorsky/Sud-Aviation HSS-1 sur le pont du R98 *Clémenceau* qui est ici utilisé comme porte-hélicoptères en configuration « PA-2 » après le retrait du R 95 *Arromanches* (MN)



Vue aérienne montrant la fin de l'*Arromanches* sous les chalumeaux à Toulon, probablement en 1979. (MN)

Une autre vue de la démolition du porte-avions *Arromanches*. (MN)



Le croiseur C 611 *Colbert* modernisé et transformé en unité lance-missiles est, en 1972, la première unité de la Marine nationale à recevoir un système SENIT. (MN)



Le croiseur-école R 97 *Jeanne d'Arc*, vu ici au début des années 1970, va recevoir six rampes-conteneurs pour missiles MM-38 *Exocet* en 1975. (MN)





Au cours des années 1970, le croiseur-école R 97 *Jeanne d'Arc* opère souvent avec des Sikorsky/Sud Aviation HSS-1. (MN)



Il faut noter qu'en octobre 1973, un *Harrier GR 1* britannique va venir fréquenter le pont d'envol du croiseur R 97 *Jeanne d'Arc* au cours d'une campagne d'essais. (DR)

Les croiseurs

La refonte du croiseur C 611 *Colbert* en unité lance-missiles est terminée en octobre 1972 et le navire rejoint les frégates D 602 *Suffren* et D 603 *Duquesne* pour assurer la protection longue portée des porte-avions. Il est maintenant équipé d'un SENIT 1 et, en 1980, il va recevoir quatre conteneurs lanceurs de missiles MM-38 *Exocet* ce qui va renforcer sa crédibilité en tant qu'unité de combat.

Le C 610 *De Grasse* continue à œuvrer comme unité de commandement du CEP jusqu'en 1972. Si le navire conserve sur le papier un certain potentiel, il est d'une conception dépassée et aucune refonte pour le transformer en unité de combat ne peut être envisagée. Aussi, son rôle dans le Pacifique arrivant à son terme, le C 110 *De Grasse*

rentre de son déploiement au sein du CEP le 9 décembre 1972 pour être placé en réserve spéciale B le 20 mars 1973. Il est placé en gardiennage à Brest avant d'être condamné le 25 janvier 1974 (Q 521), ce qui va permettre d'attribuer son nom à une des nouvelles frégates « F67 » en construction.

Au cours de la période 1969-1981, le croiseur-école porte-hélicoptères R 97 *Jeanne d'Arc* poursuit sa carrière et en 1975, il reçoit six rampes-conteneurs pour missiles MM-38 *Exocet*.

Les escorteurs

Les frégates « F67 » (ex-C67) D 610 *Tourville*, D 611 *Duguay Trouin*, D 612 *De Grasse*, entrent respectivement en service le 21 juin 1974, le 17 août 1975 et le 1^{er} octobre 1977. Les deux pre-

La corvette D 609 *Aconit* est une unité réussie mais elle est pénalisée par l'absence d'une plateforme et d'un hangar pour hélicoptère. Elle ne sera donc pas reproduite. (MN)



La frégate D 610 *Tourville*, la première « F 67 », a reçu son système *Crotale* en 1980. Cette unité, comme quasiment toutes les frégates françaises, souffre d'un manque de rigidité. Cette faiblesse sera ultérieurement rectifiée par des renforts sur les flancs. (MN)



La corvette D 640 *Georges Leygues*, la première unité type « C 70 » mise en service, sera rapidement reclassée frégate. (MN)





La frégate antiaérienne
D 603 *Duquesne* après
qu'elle ait reçu ses *Exocet*.
(MN)

mières disposent de trois tourelles de 100 mm Mle 68, la dernière de seulement deux car elle est va être la première directement conçue pour recevoir un système *Crotale-Naval*. Ces unités sont réussies mais apparaissent trop grandes et trop coûteuses. De plus, avant l'installation du système *Crotale*, qui sera effective en 1979 sur la *Duguay Trouin*, en 1980 sur la *Tourville* et en 1981 sur la *De Grasse*, la défense AA face à des avions modernes apparaît dérisoire et même l'installation de ce système ne permet pas de justifier de telles unités... Pour mémoire, conçu initialement pour répondre à un besoin de la défense antiaérienne sud-africaine sous le nom de *Cactus*, ce système de défense à courte portée va équiper les batteries de l'Armée de l'air et ainsi prendre le nom de *Crotale*. Il va donner naissance à une version navale étudiée pour assurer l'autoprotection des frégates ASM qui ont une DCA trop faible. Associé à un radar DRBV 51B ou C, il a une portée de 6 000

m. Ce système va être exporté en Chine où il va devenir le HQ-7. Avant d'être mis en place sur les « F 67 », il va être testé à partir du navire d'expérimentation A 610 *Ile d'Oléron*.

Une version réduite des « F 67 » est mise à l'étude. La suppression du système *Malafon* et d'une tourelle de 100 mm Mle 68 permet de concevoir une unité de 3 800 tonnes pour une longueur de 139 m. Le projet ainsi défini débouche sur la corvette « C70 ». Il faut noter qu'il est apparu que le système *Malafon*, bien que performant, fait maintenant quasiment double usage avec la torpille portée par hélicoptère... La première unité de ce type, la D 640 *Georges Leygues*, est mise sur cale en juin 1974 suivie par la D 641 *Dupleix* et la D 643 *Montcalm* en septembre 1975. Quatre autres unités sont commandées entre 1977 et 1982 dans le cadre de la loi de programmation militaire 1975-1980 ; mais la quatrième ne sera jamais réalisée



L'escorteur d'escadre
D 633 *Duperré* est le seul
« T53 » à qui une seconde
vie est offerte comme le
montre cette photo prise
le 2 novembre 1978 alors
que sa refonte arrive à son
terme. (MN)



L'escorteur rapide F 761 *Le Corse* est utilisé comme bâtiment cible. Ici, son état après qu'il ait été touché par un missile MM-38 *Exocet* tiré depuis le croiseur R 97 *Jeanne d'Arc*. Il sera achevé par une torpille du S 650 *Psyché*. (MN)

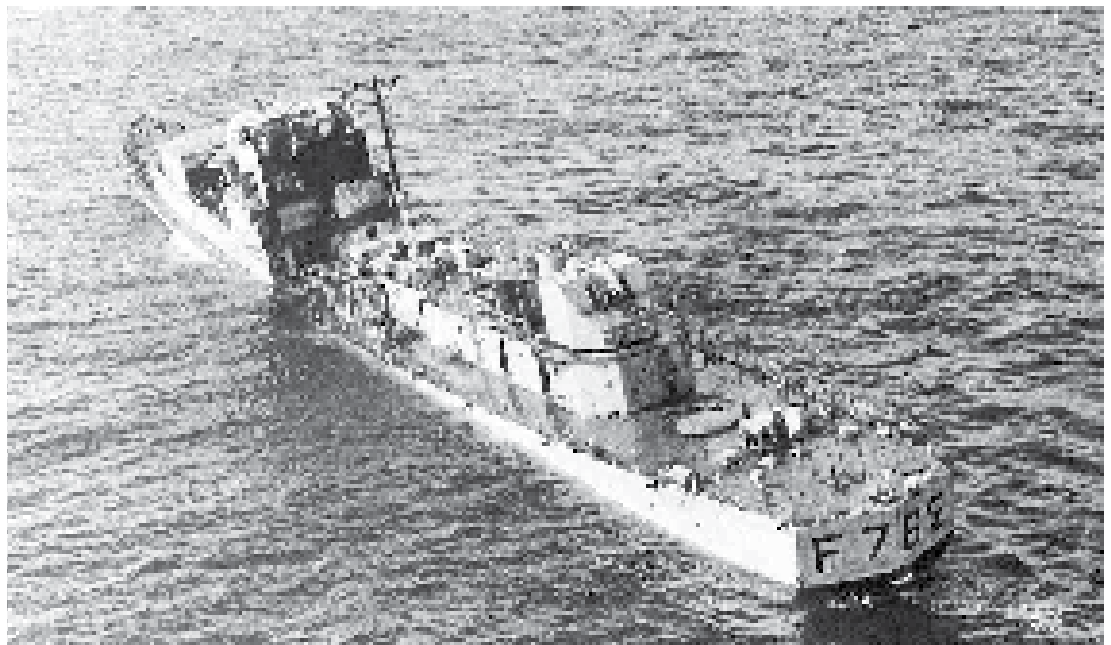
Situation des programmes de corvettes et frégates fin 1981

AA	D 602	<i>Suffren</i>	« C60 »	En service
AA	D 603	<i>Duquesne</i>	« C60 »	En service
ASM	D 609	<i>Aconit</i>	« C65 »	En service
ASM	D 610	<i>Tourville</i>	« F67 »	En service
ASM	D 611	<i>Duguay Trouin</i>	« F67 »	En service
ASM	D 612	<i>De Grasse</i>	« F67 »	En service
ASM	D 640	<i>Georges Leygues</i>	« C70 ASM »	En service
ASM	D 641	<i>Dupleix</i>	« C70 ASM »	En service
ASM	D 642	<i>Montcalm</i>	« C70 ASM »	Au stade des essais à la mer, entrera en service en 1982
ASM	D 643	<i>Jean de Vienne</i>	« C70 ASM »	Mise à l'eau le 17 novembre 1981
ASM	D 644	<i>Primauguet</i>	« C70 ASM »	LPM 1975-80 - Mise sur cale le 19 novembre 1981
ASM	D 645	<i>La Motte-Picquet</i>	« C70 ASM »	LPM 1975-80 - Va être mise sur cale en 1982
AA	D 614	<i>Cassard</i>	« C70 AA »	LPM 1975-80 - Budget 78 - Va être mise sur cale en 1982
AA	D 615	<i>Jean Bart</i>	« C70 AA »	LPM 1975-80 - Budget 79 - Va être mise sur cale en 1984
ASM	D 646	<i>Latouche-Tréville</i>	« C70 ASM »	LPM 1975-80 - Construction reportée - Sera mise sur cale en 1985
ASM	D 647	-	« C70 ASM »	LPM 1975-80 - Ne sera jamais réalisée faute de budget
AA	D 6XX	-	« C70 AA »	LPM 1975-80 - Ne sera jamais réalisée faute de budget
AA	D 6XX	-	« C70 AA »	LPM 1975-80 - Ne sera jamais réalisée faute de budget

faute de budget (voir tableau)... La D 640 va être admise au service actif le 10 décembre 1979 et la D 641 le 13 juin 1981... Les escorteurs d'escadre refondus « Tartar » devant arriver en fin de vie au début des années 1980, une version antiaérienne, dite « C70 AA », est mise à l'étude puis quatre navires sont programmés dans le cadre des budgets de 1978 et 1979. En fait, comme nous le savons maintenant, seuls les D 614 *Cassard* et D 615 *Jean Bart* seront construits.

Les frégates antiaériennes D 602 *Suffren* et D 603 *Duquesne* reçoivent deux Oerlikon de 20 mm supplémentaires mais surtout quatre missiles MM-38 *Exocet* et (*Duquesne* en 1977 et *Suffren* en 1979), ce qui leur donne une capacité de combat antisurface.

L'escorteur-rapide F 762 *Le Brestois* désarmé le 30 septembre 1975 et coulé comme cible le 7 mai 1976. Il faut noter que la tourelle de 100 mm n'est plus présente sur la plage arrière car elle a été démontée pour être montée sur l'avisos F 782 *Amyot d'Inville*. (MN)



Les escorteurs d'escadre « T53 », qui disposent d'un armement complètement dépassé, sont déjà trop anciens pour mériter une grande refonte et seul le *Duperré* utilisé comme unité d'expérimentation (sans armement avec les marques d'identification A 633) va être modernisé entre janvier 1972 et novembre 1973 et retrouver son MODEX D 633 d'escorteur d'escadre. Il va être équipé d'une

plate-forme et d'un large hangar pouvant abriter un hélicoptère WG-13 *Lynx*. Son armement sera formé d'une tourelle Mle 68 de 100 mm, de deux Oerlikon de 20 mm, de deux catapultes pour torpilles L5 (8 torpilles) et de quatre MM-38 *Exocet*. Il faut noter qu'il restera le seul escorteur d'escadre à être équipé de missiles mer-mer. Le D 634 *La Bourdonnais* est condamné en 1976, le D 637 *Jau-*



L'avisos « A69 » F 790
Lieutenant de Vaisseau
Lavallée. (MN)

réguiberry en 1977, D 636 *Tartu* est désarmé en décembre 1979 alors que le D 635 *Forbin*, équipé d'une plate-forme pour hélicoptère à la place de la tourelle arrière de 127 mm en 1973, est utilisé comme conserve de la *Jeanne d'Arc* pendant huit campagnes de l'école d'application entre 1973 et 1981. Il est à son tour désarmé le 1^{er} juin 1981. Il deviendra Q628 en mars 1982 et sera utilisé pendant plus de dix ans comme brise-lames à Lanvéoc-Poulmic.

Du côté des « T 47 », si les unités modifiées « Tartar » et « ASM » forment le gros du contingent, les trois exemplaires modifiés en conducteurs de flottille n'ont plus réellement d'usage car le temps des escadres et des flottilles homogènes est terminé, d'autant plus que, le 6 juin 1971, le D 621 *Surcouf* est abordé et coupé en deux par le pétrolier soviétique *Général Boucharov* au large de Carthage. Des HSS du R 98 *Clémenceau* se portent au secours du navire mais neuf marins disparaissent et un autre est blessé gravement et

décèdera quelques jours plus tard. Après une tentative de remorquage par le D 636 *Tartu*, la proue se détache, chavire et coule. Seule la partie arrière du navire peut être ramenée à Toulon. Le *Surcouf*, ou plus exactement ce qu'il en reste, est officiellement désarmé. Il est condamné et devient Q 495 le 5 mai 1972 pour être coulé comme cible par un missile *Exocet*... Le D 626 *Chevalier Paul* a déjà été désarmé le 1^{er} juillet 1971 et le D 623 *Cassard* le sera le 1^{er} juin 1976.

Le contingent des escorteurs rapides ne trouve plus sa place au sein d'une marine en pleine modernisation. Les « E 50 » F 761 *Le Corse* et F 762 *Le Brestois* sont rayés des listes en 1975 suivis en 1976 par le F 763 *Le Boulonnais* (en réserve depuis novembre 1964) et F 764 *Le Bordelais* (en réserve à Brest depuis 1966). Du côté des « E 52 » et « E52B » : le F 770 *Le Champenois* est rayé en 1975, les F 768 *Le Lorrain* et F 772 *Le Breton* en 1976, le F 767 *Le Gascon* en 1977, les F 766 *Le Picard*, F 773 *Le Basque*, F 775 *Le Béarnais*

L'avisos-escorteur F 728
Doudard de Lagrée en
1979. Si une des trois
tourelles de 100 mm a été
débarquée, l'armement a
été renforcé avec quatre
conteneurs pour missiles
MM-38 *Exocet*. (Photo
Marc Champenois)



Le destroyer pakistanais type « Battle » *Khaiber*. En 1971, la guerre indo-pakistanaise a confirmé le danger que représentent les missiles mer-mer, lorsque des vedettes « Osa I » indiennes réussissent à couler le destroyer *Khaiber* (Khaibar), le dragueur *Muhafiz* et le MV *Venus Challenger* et à endommager le destroyer *Shah Jahan*. Il faut noter qu'au cours de cette même guerre, la frégate indienne INS *Khukri* va être coulée par le sous-marin PNS *Bangor* de type « Daphné ». (DR)



en 1979, le F 771 *Le Savoyard* en 1980, les F 776 *L'Alsacien* et F 777 *Le Provençal* en 1981. Le F 778 *Le Vendéen* est retiré du service et sera définitivement désarmé en 1983. Il faut noter que le F 761 *Le Corse* (Q541) va être utilisé comme cible d'un *Exocet* du croiseur R 97 *Jeanne d'Arc* le 31 octobre 1975, et il sera finalement coulé, un an plus tard, le 30 octobre 1976 par une torpille du sous-marin S 650 *Psyché*. Le F 762 *Le Brestois* est, quant-à-lui, coulé comme cible le 7 mai 1976 en Méditerranée, le F 770 *Le Champenois* par des unités de l'US Navy dans l'Atlantique en novembre 1978 et le F 766 *Le Picard*, dans les mêmes conditions, en juin 1981.

Le programme des avisos « A 69 » évolue peu à peu et débouche sur le lancement d'une première série de quatorze unités : les F 781 *D'Estienne d'Orves*, F 782 *Amyot d'Inville*, F 783 *Drogou*, M 784 *Détroyat*, M 785 *Jean Moulin*, F 786 *Quartier Maître Anquetil*, F 787 *Commandant de Pimodan*, F 788, *Second Maître le Bihan*, F 789 *Lieutenant de Vaisseau Le Henaff*, F 790 *Lieutenant de Vaisseau Lavallée*, F 791 *Commandant L'Herminier*, F 792 *Premier Maître L'Her*, F 793 *Commandant Blaison* et F 794 *Enseigne de Vaisseau Jacobet* qui vont tous entrer en service entre 1976 et 1981 à l'exception du *Commandant L'Herminier* dont la construction est retardée par la priorité accordée à la livraison du *Guerrico*, un A 69 commandé par l'Argentine. Trois autres unités, les F 795 *Com-*

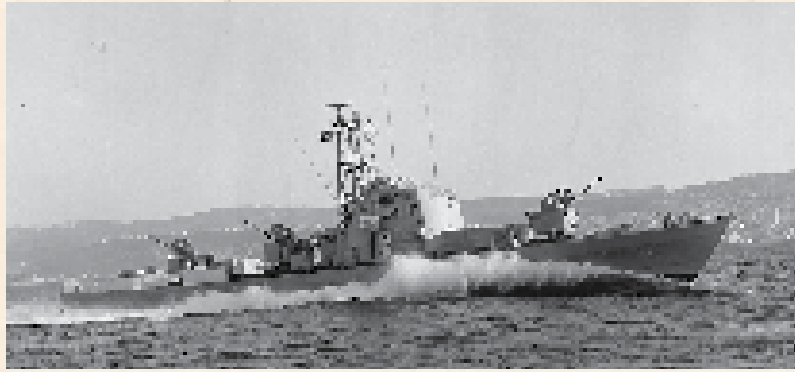
mandant Ducuing, F 796 *Commandant Birot* et F 797 *Commandant Bouan*, sont commandées ultérieurement ce qui va porter la dotation de la marine nationale à 17 unités, la commande d'une 18^e étant abandonnée. Il faut noter que les cinq derniers « A 69 » français auraient dû être équipés d'une plateforme et d'un hangar pour hélicoptère léger mais que le projet sera abandonné. Il faut noter également que deux autres unités commandées pour équiper la marine sud-africaine vont être finalement livrées à la Marine argentine, les PA 1 *Drummond* (ex F 432 *Good Hope*) et PA 2 *Guerrico* (ex-F 602 *Transvaal*). Elle recevra aussi un troisième « A 69 », le P 3 *Granville* directement acheté à la France. Les trois « A69 » argentins présentent une configuration légèrement modifiée avec un passavant des deux côtés du roof arrière, une tourelle double de 40 mm à la place du lance-roquettes et une dotation de quatre missiles *Exocet* contre deux pour les unités françaises... En France, l'arrivée du missile *Exocet* va transformer ces petits bâtiments à vocation ASM en unités de combat crédibles et permettre le retrait des escorteurs côtiers. Certains A 69 vont ultérieurement recevoir quatre MM 40 à la place des deux MM-38...

Au cours de la période 1969-1981, les avisos-escorteurs type « Commandant Rivière » qui sont très réussis et qui conservent un bon potentiel reçoivent chacun quatre missiles *Exocet*.

Avisos A 69 - Charge de travail de l'Arsenal de Lorient – Situation fin 1981

A 1	MN A 1	F 781	<i>D'Estienne d'Orves</i>	En service le 10 septembre 1976
A 2	MN A 2	F 782	<i>Amyot d'Inville</i>	En service le 13 octobre 1976 - Pas d' <i>Exocet</i>
A 3	MN A 3	F 783	<i>Drogou</i>	En service le 30 septembre 1976
A 4	MN A 4	F 784	<i>Détroyat</i>	En service le 4 mai 1977
A 5	MN A 5	F 785	<i>Jean Moulin</i>	En service le 11 mai 1977
A 6	MN A 6	F 786	<i>Quartier Maître Anquetil</i>	En service le 4 février 1978
A 7	NN A 7	F 787	<i>Commandant de Pimodan</i>	En service le 20 mai 1978
A 8	Export Afr. du Sud	F 742	<i>Good Hope</i>	Revendu à l'Argentine en 1978 = P 1 <i>Drummond</i> 10/78
A 9	MN ersatz A 8	F 788	<i>Second Maître Le Bihan</i>	En service le 7 juillet 1979
A 10	Export Afr. du Sud	F 602	<i>Transvall</i>	Revendu à l'Argentine en 1978 = P 2 <i>Guerrico</i> 10/78
A 11	MN ersatz A 9	F 789	<i>Lieutenant de Vaisseau Le Henaff</i>	En service le 13 février 1980 - Pas d' <i>Exocet</i>
A 12	NN A 10	F 790	<i>Lieutenant de Vaisseau Lavallée</i>	En service le 8 octobre 1980
A 13	Export Argentine	P 3	<i>Granville</i>	Vendu directement à l'Argentine. En service le 22 juin 1981
A 14	MN A 11	F 791	<i>Commandant L'Herminier</i>	Mis à l'eau le 7 mars 1981. Entrée en service repoussée en 1985
A 15	NN A 12	F 792	<i>Premier Maître L'Her</i>	En service le 5 décembre 1981
A 16	MN A 13	F 793	<i>Commandant Blaison</i>	Mis à l'eau le 7 mars 1981
A 17	MN A 14	F 794	<i>Enseigne de Vaisseau Jacobet</i>	Mis à l'eau le 26 septembre 1981
A 18	MN A 15	F 795	<i>Commandant Ducuing</i>	Mis à l'eau le 26 septembre 1981
A 19	MN A 16	F 796	<i>Commandant Birot</i>	Mis sur cale le 23 mars 1981
A 20	MN A 17	F 797	<i>Commandant Bouan</i>	Mis sur cale le 12 octobre 1981

La « vedette de Cherbourg » (patrouilleur) N°313 *Mizgav* en 1970 avant qu'elle ne soit dotée de missiles *Gabriel* en 1974. En octobre 1973, dans le cadre de la « guerre du Yom Kippour », pour la première fois, deux formations navales équipées de missiles vont s'affronter au cours de la bataille de Lattaquié dans la nuit du 6 au 7 octobre. Celui-ci va voir l'affrontement entre d'un côté, une « Osa I » et deux « Komar » syriennes équipées de missiles *Styx* et de l'autre, cinq patrouilleurs israéliens *Reshef* de type « Sa'ar IV », N°333 *Ga'ash*, N°342 *Hanit* de type « Sa'ar III » et N°312 *Miznak* de type « Sa'ar I/II » et N°311 *Mivtach* de type « Sa'ar I ». Les unités israéliennes vont montrer l'efficacité des moyens de contre mesure électronique utilisés pour la première fois dans le cadre d'un combat naval en détournant les missiles *Styx* syriens qui vont toucher deux navires marchands au mouillage. L'« Osa I » et une « Komar » sont coulées et la deuxième « Komar » est détruite alors qu'elle s'est échouée. Au cours de



cette bataille deux autres unités syriennes, une vedette lance-torpille P-6 et un dragueur de mine T-43, seront également coulées. Ce succès va être confirmé le 9 octobre lors d'un nouveau combat entre six unités israéliennes, les « Sa'ar IV » *Reshef* et *Keshet*, « Sa'ar III » N°341 *Herev* et N°332 *Sufa*, « Sa'ar I » N°313 *Mifgav*, « Sa'ar II » N°321 *Eilat* s et quatre « Osa I » égyptiennes lors de la bataille de Damiette. Trois des quatre « Osa » sont coulées par des missiles *Gabriel* ou par des avions israéliens. Seul le *Herev* est victime d'un coup au but alors que le *Keshet* est plus légèrement endommagé par des éclats. Si le missile P-15 *Termit* (SS-N-2 *Styx*) peut relativement facilement être leurré du fait de sa trajectoire, le *Gabriel*, plus petit et qui vole au ras de l'eau, est très difficile à intercepter. (DR)



L'escorteur d'escadre D 621 *Surcouf* quelques heures après, qu'à 4 h du matin, il ait été (accidentellement) percuté par le pétrolier soviétique *Général Boucharov*. Le choc va ouvrir une brèche de 7 à 8 m dans le flanc tribord du navire français. Neuf marins français sont tués et un dixième, grièvement brûlé, décèdera quelques jours plus tard dans un hôpital de Lyon. (MN)



Deux hélicoptères HSS-1 du porte-avions R 95 *Arromanches* viennent porter secours au *Surcouf*. (MN)



La partie avant du *Surcouf* qui s'est désolidarisée bascule sur bâbord et coule. (MN)



Le P 640 *Le Fringuant* est le seul escorteur côtier maintenu en service en 1981. Il est affecté à la surveillance des pêches. (MN)



Les petites unités

Du côté des petites unités, la période 1969-1981 est assez agitée...

... Les escorteurs côtiers sont mis à la retraite puis livrés à la démolition les uns après les autres : le P 641 *Le Fougueux*, le P 642 *L'Opiniâtre* et le P 643 *L'Agile* restitués à l'US Navy en 1975, le P 639 *Le Frondeur* rayé des listes en 1977, les P 637 *L'Etourdi*, P 638 *L'Effronté*, P 646 *L'Attentif*, P 647 *L'Enjoué* en 1978, les P 630 *L'Intrépide*, P 648 *Le Hardi* en 1979, les P 635 *L'Ardent*, P 644 *L'Adroit*, P 645 *l'Alerte* en 1980... Seul le P 640 *Le Fringuant* sera maintenu en service jusqu'en 1983 comme unité garde-pêche.

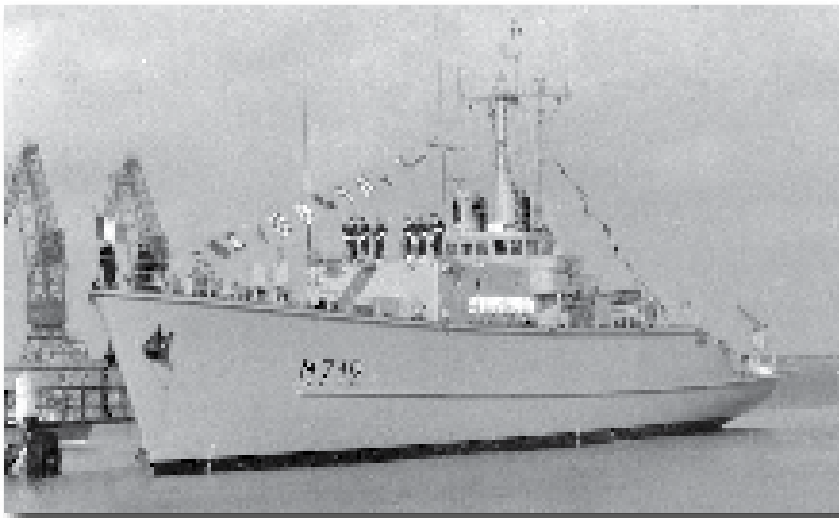
... Cinq chasseurs de mines type « Circé », les M 712 *Cybèle*, M 713 *Calliope*, M 714 *Clio*, M 715 *Circé*, M 716 *Cérès* entrent en service en 1972-1973. Ils sont affectés à la base de Brest où ils forment la 25^e DICHAM chargée de sécuriser les routes d'approches des SNLE... Cinq dragueurs océaniques MSO, les M 616 *Dompaire*, M 617 *Garigliano*, M 618 *Mytho*, M 615 *Cantho*, M 619 *Vinh-Long*, sont reconvertis en chasseurs de

mines entre 1976 et 1979. Par contre le nombre des dragueurs de mines décroît rapidement.

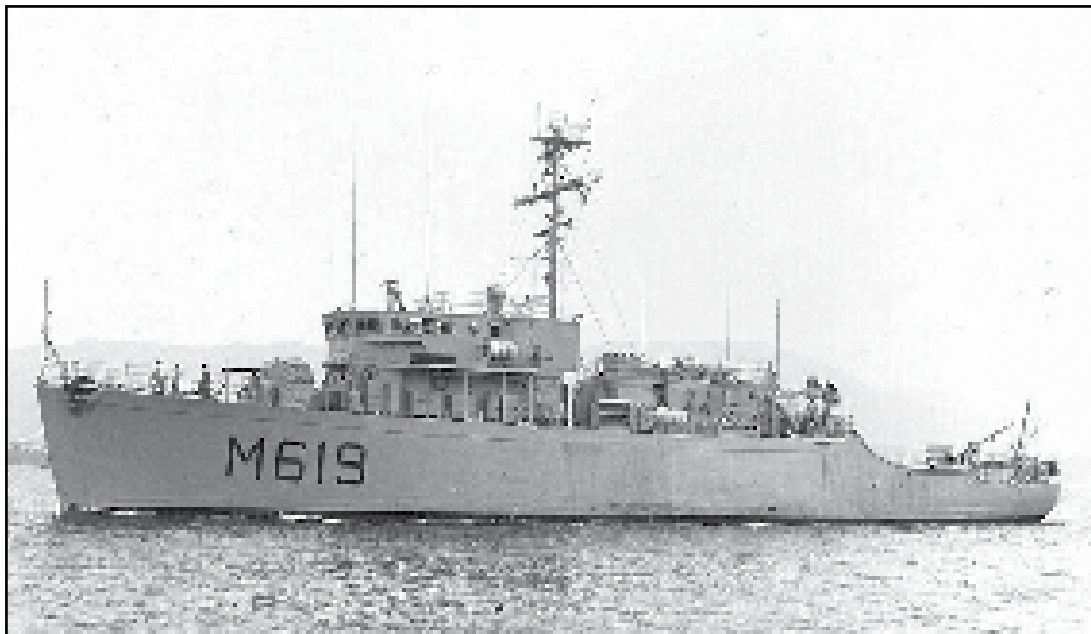
... En 1974, un programme dit « Tripartite » (France, Pays-Bas, Belgique) est lancé et donne naissance aux chasseurs de mines type « Eridan » : le M 641 *Eridan* est mis à l'eau le 2 février 1979 suivi par le M 642 *Cassiopee* le 28 septembre 1981. Huit autres unités sont à divers stades de construction ou programmés.

... Quatre patrouilleurs « PATRA » rejoignent les rangs de la marine nationale en 1976-1977 pour remplacer les vedettes VC, les P 670 *Trident* (à Fort de France), P 671 *Glaive* (à Cherbourg), P 672 *Epée* (à Mayotte) et P 673 *Pertuisane* (à Cherbourg). Ils sont dotés d'un Bofors de 40mm, d'une mitrailleuse de 12,7 mm et de six missiles SS-12M, mais en fait l'armement sera réduit au seul 40 mm complété par une mitrailleuse de 7,5 mm puis deux mitrailleuses de 7,62 mm ANF1. Quatre autres, un peu plus grands, sont prévus mais le projet ne sera pas mené à son terme et va être remplacé en 1981 par la commande d'une série de dix patrouilleurs de 422 tonnes « P 400 », dits « SUPER PATRA », qui seront mis sur cale entre 1983 et 1985...

Mise à l'eau du chasseur de mines M 712 *Cybèle*. Les « Circé » peuvent opérer jusqu'à des fonds de 60 m avec leurs deux petits engins submersibles PAP 104 et six plongeurs-démineurs qui disposent d'un local de décompression. Par contre, ils ne disposent d'aucun moyen de dragage. (MN)



... Un autre patrouilleur, le P 680 *Sterne*, mis sur cale le 18 mai 1979 aux chantiers La Perrière de Lorient et mis à l'eau le 31 octobre 1979, est d'abord armé par les Affaires Maritimes (PM 41) avec du personnel de la Marine nationale à partir du 1^{er} novembre 1980. Il est basé à Brest... Une vedette, l'A 714 *Tourmaline*, est livrée en 1974 pour remplacer les P 753 et P 757 au Centre d'Essais de la Méditerranée (CEM) implanté sur l'île du Levant. Elle va être basée à Port-Pothuau sur la commune d'Hyères... La Marine nationale se dote également de quatre petites vedettes de surveillance côtière « Tecimar » (P 770, P 771, P 772 et P 773). Ces unités de 10 tonnes pour une longueur de 13,30 m seront transférées à la Gendarmerie maritime au début des années 1990...



Le chasseur de mines M 619 *Vinh-Long* est un MSO transformé pour opérer en utilisant deux PAP 04. (Photo Pradignac & Léo)



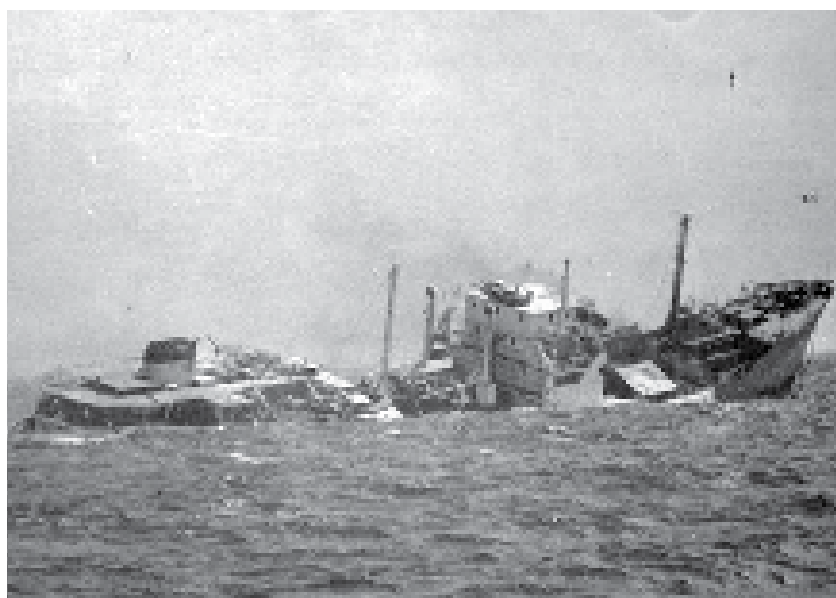
Le petit patrouilleur *Trident* au cours de ses essais à la mer. Il ne porte pas encore sa marque d'identification P 670. (MN)

Le pétrolier A 634 *Verdon* coulé comme cible le 24 août 1972. (MN)

Les unités diverses

L'A 641 *Gustave Zédé* qui a subi un dernier petit carénage en 1968, continue à œuvrer une courte période comme bâtiment-base des sous-marins de la Méditerranée. A bout de souffle, il est placé en réserve spéciale B en février 1971 avant d'être désarmé en juin (Q481). Il va être utilisé comme bâtiment-cible de 1972 à 1975 au profit des appareils de l'Aéronautique navale avant d'être coulé par une torpille du sous-marin S 643 *Doris* en février 1976.

Le A 759 *Marcel le Bihan* qui met en œuvre le bathyscaphe *Archimède* et qui a participé aux recherches du sous-marin S 644 *Eurydice* perdu le 4 mars 1970, est affecté au GISMER (Groupe d'intervention sous la mer) qui succède au GERS en 1975. Il est rebaptisé *Gustave Zédé* le 1^{er} janvier 1978 avant d'être modernisé en 1981 pour



Sur cette photo prise en 1977 à Djibouti, nous apercevons le pétrolier-ravitailleur A 626 *La Charente* utilisé comme navire de commandement, le navire-atelier polyvalent A 620 *Jules Verne*, l'avisos-escorteur F 728 *Doudard de Lagrée* et le BATRAL L 9030 *Champlain*. (MN)



L'A 629 *Durance*, le premier d'une petite série de pétroliers-ravitailleurs dont les derniers exemplaires sont encore en service aujourd'hui. Mis sur cale le 10 décembre 1973 à Brest, il est lancé le 11 septembre 1975 et admis au service actif le 1^{er} décembre 1976. Il apparaît rapidement que le pont pétrolier principal, largement ouvert sur chaque bord, est impraticable dans une mer formée, tout particulièrement dans l'Atlantique. Aussi les ouvertures sont rapidement refermées et le navire ainsi modifié est remis en service le 12 avril 1977. Il navigue ici en compagnie de la corvette D 609 *Aconit* fin avril 1977. (MN)

mettre en œuvre le petit sous-marin d'intervention *Licorne*. Sa grue de 13 tonnes est débarquée et remplacée par un portique de mise à l'eau placé à l'arrière. Il reprend son service le 13 octobre de cette même année.

La construction du transport de munitions A 620 *Achéron* est arrêtée pendant presque trois années après la mise à l'eau de sa coque le 30 mai 1970. Cette dernière est utilisée un temps comme ponton à Brest avant que la construction ne reprenne le 9 juillet 1973 pour terminer le navire comme navire atelier polyvalent sous le nom de *Jules Verne*. Il entre en service le 17 septembre 1976 et va être principalement utilisé dans l'océan Indien et être basé à Djibouti.

Les pétroliers ravitailleurs A 627 *La Seine* et A 628 *La Saône* étant vieillissants, une unité d'un nouveau modèle, l'A 629 *Durance*, est commandée. Le navire, mis sur cale le 10 décembre 1973, est mis à l'eau le 6 septembre 1975 et entre en service le 1^{er} décembre 1976. Cette unité donnant pleine satisfaction, à part les galeries latérales du pont pétrolier principal qui devront être fermées par des plaques de métal, deux autres unités sont mises sur cale : le A 607 *Meuse* le 2 juin 1977 et l'A 608 *Var* le 8 mai 1979. Un quatrième PR de la même série, l'A 630 *Marne*, est également programmé.

Pétroliers de la Marine nationale au cours de la période 1969-1981

	MODEX	Nom	Observations
1	A 629	<i>Lac Chambon</i>	Type YOG affecté au CEP. Condamné le 1 ^{er} avril 1974. Coulé comme cible le 14 juin 1974
2	A 630	<i>Lac Tchad</i>	Type YOG affecté au CEP. Condamné le 27 juin 1972.
3	A 631	<i>Lac Tonle Sap</i>	Type YOG affecté au CEP Désarmé le 20 février 1981. Condamné le 11 août 1981 (Q618)
4	A 627	<i>La Seine</i>	Pétrolier-ravitailleur (PR) - Retiré du service le 13 octobre 1976
5	A 628	<i>La Saône</i>	Pétrolier-ravitailleur (PR) - Désarmé en novembre 1981
6	A 634	<i>Verdon</i>	CEP - Coulé comme cible par l' <i>Enseigne de Vaisseau Henry</i> et l' <i>Amiral Chamer</i> le 28 avril 1972
7	A 619	<i>Aber Wrach</i>	Transport de carburant pour avions et hélicoptères
8	A 675	<i>Isère</i>	CEP - PR - (va être retiré du service en 1982)
9	A 626	<i>La Charente</i>	CEP puis ALINDIEN
10	A 625	<i>Papenoo</i>	CEP - Ex-Bow <i>Queen</i> , acheté à la Norvège en 1969 et incorporé en 1971
11	A 632	<i>Punaruu</i>	CEP - Ex-Bow <i>Cecil</i> , acheté à la Norvège en 1969 et incorporé en 1971
12	A 629	<i>Durance</i>	PR - Mis en service le 1 ^{er} décembre 1976 12 avril 1977 - Remplace <i>La Seine</i>
13	A 607	<i>Meuse</i>	PR - Mis en service le 2 août 1980 - Remplace <i>La Saône</i>
14	A 608	<i>Var</i>	PR - Mis à l'eau le 1 ^{er} juin 1981 Doit remplacer l' <i>Isère</i> (en 1983)
(15)	A 630	<i>Marne</i>	PR - Unité programmée qui sera mise sur cale en 1982. Doit remplacer <i>La Charente</i> .



Le pétrolier-ravitailleur A 628 *La Saône* en 1979. Il sera désarmé en novembre 1981. (MN)



Le pétrolier A 628 *La Saône* ravitaille le porte-avions R 98 *Clémenceau* et l'escorteur d'escadre D 636 *Tartu* le 19 mai 1979. Il faut noter que le *Tartu* sera désarmé à la fin de l'année. (MN)

Le LCT L 9061 (ex-HMS *Buttress*) acheté en 1965 est vu ici dans les passes de Diego Suarez au cours des années 1970. Il est le seul Mark.8 utilisé par la Marine nationale. (DR)

Le L 9031 *Francis Garnier*... Le BATRAL est une unité extrêmement polyvalente même si elle ne sera jamais engagée en première ligne comme unité de combat amphibie. (MN)



Le remorqueur océanique A 664 *Malabar*. (Photo Gilbert Cailler)



Le remorqueur côtier de 500 tonnes A 695 *Bélier* entre en service mai 1980. Avec ses frères A 696 *Buffle* et A 697 *Bison*, il va être basé à Toulon. (MN)



Le transport *Aunis* (ex- *Regina Pacis*) est transformé entre 1972 et 1974 pour servir d'unité d'expérimentation du sonar à grande profondeur du projet « Cormoran » en conservant le MODEX A 643.

La composante amphibie évolue peu, mais la Marine nationale reçoit néanmoins au cours de cette période les EDIC L 9072, L 9073 et L 9074, mais surtout deux bâtiments de transports légers équipés d'une étrave ouvrante, les bâtiments de transport léger BATRAL L 9030 *Champlain* qui entre en service le 5 octobre 1974 suivi par le L 9031 *Francis Garnier* le 21 juin 1974. Ces deux premiers bâtiments se révélant bien adaptés, deux autres vont être mis sur cale pour devenir les L9032 *Dumont d'Urville*, qui va être mis à l'eau le 27 novembre 1981, et L 9033 *Jacques Cartier* qui va suivre le 28 avril 1982. Elle reçoit également le CTM 16 série 1(CTM1). D'autres petites unités de ce type seront commandées en 1982 et deviendront les CTM 17, CTM18, les CTM série 2 (CTM2) CTM 19 *Do Ha*, CTM 20 *Nekegrav*, CTM 21 *Guereo*, CTM 22 *Kien An*, CTM 23 *Song Can*, CTM 24 *Han*, CTM 25 *Muriqui*, CTM 26 *Icarai*, CTM 27 *Indochine*, CTM 28 *Tonkin*, CTM 29 *Nui Dho*, CTM 30 *Khoan Bo* ou *Tchibanan* + le CTM 31 *Phu Doan* ou *Koutio* qui sera commandé le 14 novembre 1991. Elles seront livrées entre 1982 et 1999...

La flotte des unités de service est peu à peu renouvelée avec l'arrivée :

- des trois remorqueurs de haute-mer construits en Allemagne, les A 664 *Malabar*, A 669 *Tenace*, A 674 *Centaure*, qui entrent en service entre 1972 et 1976 ;
- des trois remorqueurs côtiers A 695 *Bélier*, A 696 *Buffle*, A 697 *Bison* en 1980-1981 ;
- des trois gabares Y 749 *La Prudente*, Y 750 *La Persévérante*, Y 751 *La Fidèle* en 1969 ;
- de la gabare A 731 *Tianée* en 1975 ;
- des cinq bâtiments de soutien de région (gabares) type « Chamois » A 767 *Chamois*, A 768 *Elan*, A 774 *Chevreuil*, A 775 *Gazelle*, A 776 *Isard*, entre 1976 et 1978, rejoints par la A 779 *Tapataï* (ex-*Silver Fish*) acheté d'occasion en 1981,
- des petits bâtiments d'instruction Y 706 *Chimère* et Y 711 *Farfadet* en 1971 ;



La vedette P 730 *La Combattante* effectue un tir d'essai de MM-38 *Exocet*. (MN)

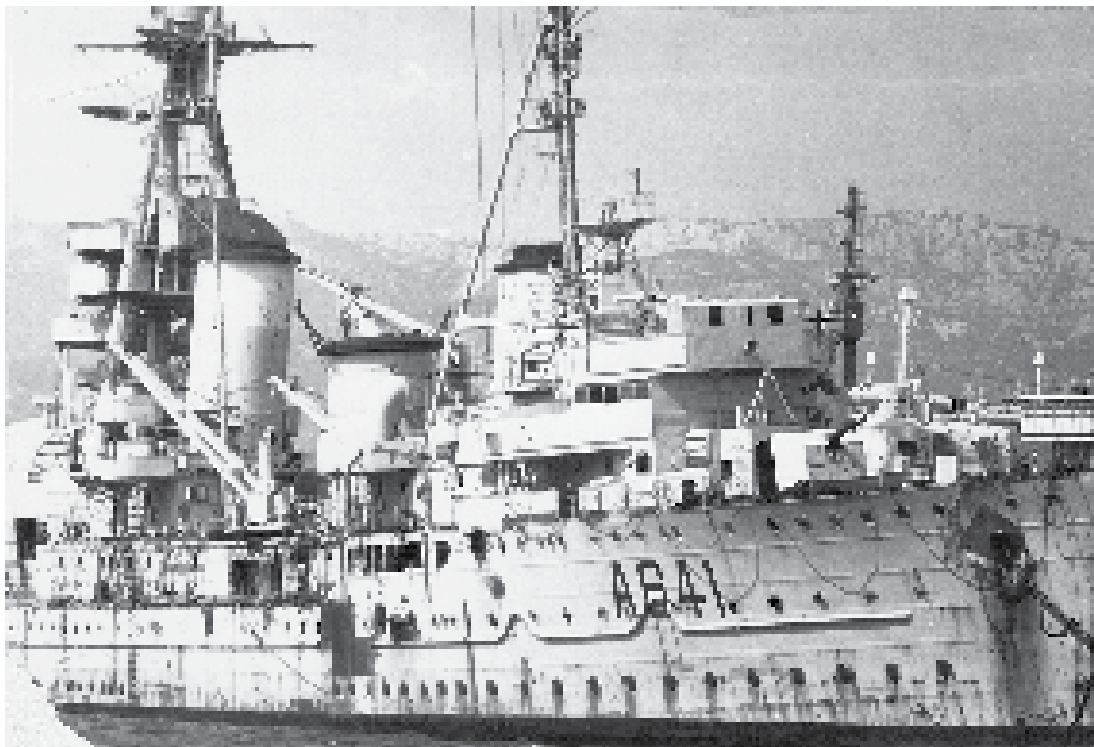


Sur cette photo aérienne du port de Toulon nous pouvons apercevoir des unités désarmées soit, de haut en bas : le bâtiment base A 613 *Morvan*, l'escorteur d'escadre conducteur de flottille D 626 *Chevalier Paul*, la partie arrière du D 621 *Surcouf*, cinq dragueurs de mines MSC sous cocon, deux vedettes VP et un ancien US-SC. (MN)



Le BSL A 615 *Loire* avec trois chasseurs de mines type « *Circé* », un MSI, trois MSC et un dragueur allemand... (MN)

Le ravitailleur de sous-marins A 641 *Gustave Zédé*, photographié ici le 2 avril 1975, termine sa carrière comme bâtiment-cible Q481. Le « Tatave » est ici à couple du ponton *Océan* (ex-croiseur *Suffren*). (Patrick Du Cheyron)



Le sous-marin S 651 *Sirène* remis à flot après qu'il ait accidentellement coulé suite à un essai de remplissage d'un tube lance-torpilles à la fin de son grand carénage dans une alvéole de la BSM de Lorient le 11 octobre 1972. (DCN)



- des transports de personnel type « Ariel » Y 613 *Faune*, Y 662 *Dryade*, Y 696 *Alphée*, T 700 *Néréide*, Y 701 *Ondine*, Y 702 *Naiade*, Y 741 *Elfe* entre 1969 et 1979 et qui viennent compléter les Y 604 *Ariel*, et Y 661 *Korrigan* de 1964 ;

- des chalands releveurs d'ancrages Y 667 *Tupa*, Y 698 *Calmar*...

... En 1981, la Marine nationale commande huit petits bâtiments-école pour remplacer les dragueurs « MSC » des 20^e et 22^e didra qui vont reprendre les noms des contre-torpilleurs des programmes d'avant-guerre soit : A 748 *Léopard*, A 749 *Panthère*, A 750 *Jaguar*, A 751 *Lynx*, A 752 *Guépard*, A 753 *Chacal*, A 754 *Tigre*, A 755 *Lion*...

Les sous-marins

Après les « Narval », ce sont les « Daphné » qui sont modernisés entre 1971 et 1974. La forme de la proue est profondément modifiée par l'installation d'un sonar DUUA 2B plus volumineux et plus performant que le DUUA 2A.

Les petits sous-marins de chasse de 400 t classe « Aréthuse » sont au bout du rouleau et doivent être désarmés les uns après les autres (voir tableau)...

Le programme des SNA, prenant du retard, faute de budget, quatre unités diesel-électrique océaniques, dites de type « Agosta », sont inscrites à la loi programme 1970-75 et leur construction est lancée entre 1972 et 1974. Le S 620 *Agosta* mis sur cale le 10 novembre 1972 puis mis à l'eau le 19 octobre 1974 est admis au service actif le 28 juillet 1977. Il est suivi le 27 juin 1977 par le S 621 *Béveziers* lancé le 14 juin 1975 puis par le S 622 *La Praya* mis à l'eau le 15 mai 1976 et admis au service actif le 9 mars 1978 et le S 623 *Ouessant* lancé le 23 octobre 1976 et mis en service le 27 juillet 1978. Ces unités sont surtout destinées à entretenir le savoir-faire en matière d'unités diesel-électrique et montrer celui-ci auprès de clients étrangers. Ils ont également pour fonction de parer au désarmement des « Narval » qui s'annonce entre 1982 et 1986. Deux sous-marins type « Agosta » vont être rapidement achetés par le Pakistan, suivis par quatre autres par l'Espagne.

Il faut attendre 1976 et la loi de programmation 1977-1982 » pour qu'un premier SNA, le S 601 *Provence*, soit mis sur cale le 11 décembre 1976. Il est suivi par deux autres unités : le S 602 *Bretagne* dont la construction commence le 1^{er} septembre 1979 et le S 603 *Bourgogne* mis sur cale le 1^{er} septembre 1981. Ces trois unités vont rapidement être renommées *Rubis*, *Saphir* et *Casabianca*. Un quatrième SNA, le S 604 *Emeraude*, est inscrit au budget 1981, et quatre autres, les S 605 *Améthyste*, S 606 *Perle*, S 607 *Turquoise*, S 608 *Dia-*

mant, sont programmés, mais la commande des deux derniers sera annulée en 1992. Pour équiper ces SNA, une version spéciale du missile *Exocet*, dite SM-39, est mise au point. C'est le sous-marin diesel-électrique « Agosta » S 621 *Béveziers* qui, après quelques modifications, sera chargé d'expérimenter le missile.

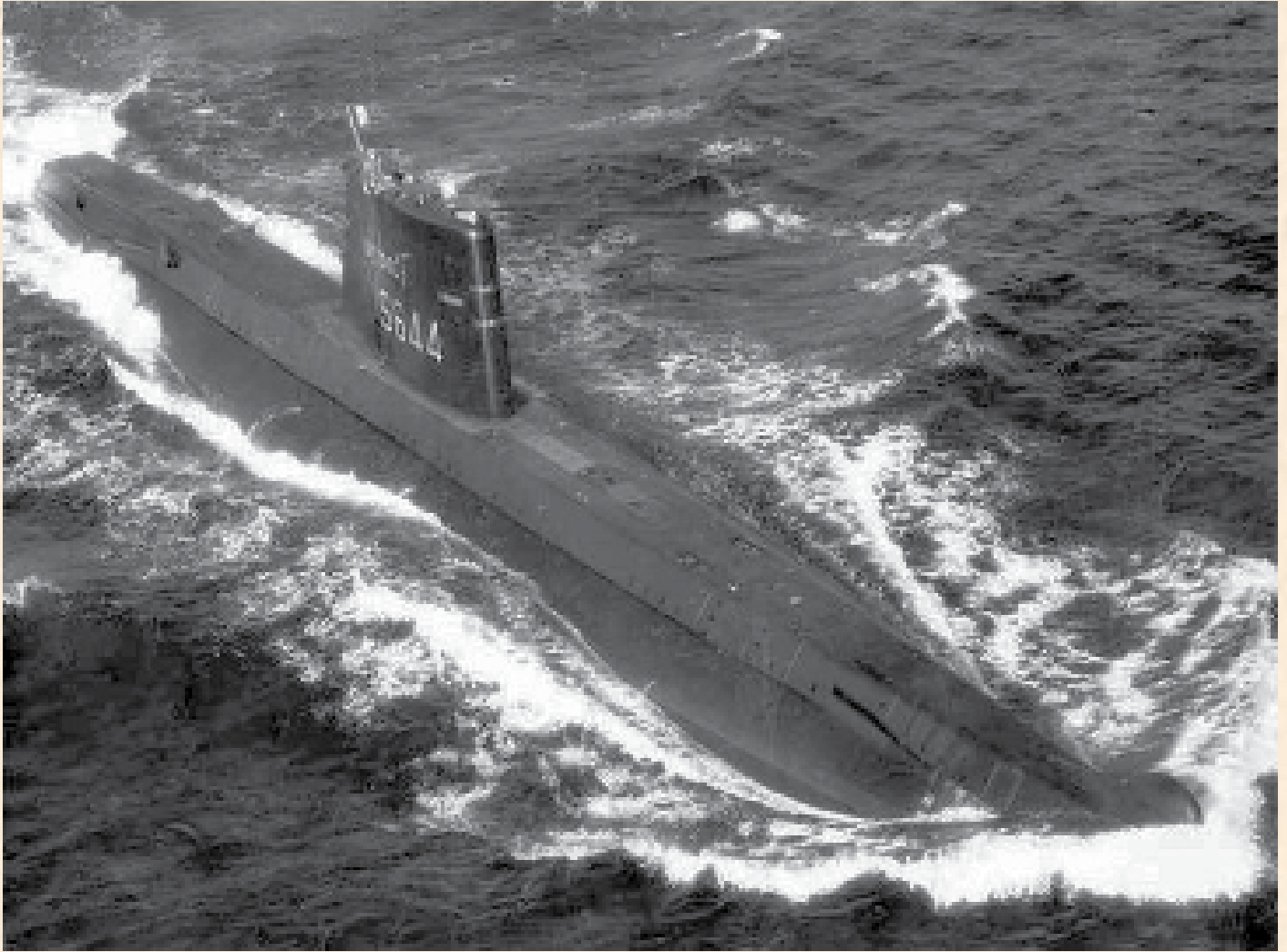
Globalement le coût des SNA, couplé à des restrictions budgétaires, va faire que le format de la flotte sous-marine française va décroître.

Situation générale des sous-marins de la Marine nationale à la fin de l'année 1981

N°ch.	MODEX	Nom	Type	Affectation ou situation
Q 231	S 631	<i>Narval</i>	« Narval »	Escadrille des sous-marins de l'Atlantique (ex-2 ^e ESM) à Lorient
Q 232	S 632	<i>Marsouin</i>	« Narval »	Escadrille des sous-marins de l'Atlantique (ex-2 ^e ESM) à Lorient
Q 233	S 633	<i>Dauphin</i>	« Narval »	Escadrille des sous-marins de l'Atlantique (ex-2 ^e ESM) à Lorient
Q 234	S 634	<i>Requin</i>	« Narval »	Escadrille des sous-marins de l'Atlantique (ex-2 ^e ESM) à Lorient. Utilisé comme unité d'expérimentation pour certains équipements des SNLE
Q 235	S 635	<i>Aréthuse</i>	« Aréthuse »	Désarmé le 3 avril 1979 - Condamné le 23 octobre 1980 (Q608)
Q 236	S 636	<i>Argonaute</i>	« Aréthuse »	Escadrille des sous-marins de la Méditerranée (ex-1 ^{re} ESM) à Toulon
Q 237	S 637	<i>Espadon</i>	« Narval »	Escadrille des sous-marins de l'Atlantique (ex-2 ^e ESM) à Lorient
Q 238	S 638	<i>Morse</i>	« Narval »	Escadrille des sous-marins de l'Atlantique (ex-2 ^e ESM) à Lorient
Q 239	S 639	<i>Amazone</i>	« Aréthuse »	Désarmé le 2 juin 1980 - Condamné le 17 août 1981 (Q616)
Q 240	S 640	<i>Ariane</i>	« Aréthuse »	Désarmé le 31 mars 1981 - Condamné le 17 août 1981 (Q617)
Q 241	S 641	<i>Daphné</i>	« Daphné »	2 ^e ESM puis Escadrille des sous-marins de la Méditerranée de Toulon
Q 242	S 642	<i>Diane</i>	« Daphné »	Escadrille des sous-marins de la Méditerranée (ex-1 ^{re} ESM) à Toulon
Q 243	S 643	<i>Doris</i>	« Daphné »	Escadrille des sous-marins de la Méditerranée (ex-1 ^{re} ESM) à Toulon
Q 246	S 645	<i>Flore</i>	« Daphné »	Escadrille des sous-marins de la Méditerranée (ex-1 ^{re} ESM) à Toulon
Q 247	S 646	<i>Galatée</i>	« Daphné »	Escadrille des sous-marins de la Méditerranée (ex-1 ^{re} ESM) à Toulon
Q 249	S 648	<i>Junon</i>	« Daphné »	Escadrille des sous-marins de la Méditerranée (ex-1 ^{re} ESM) à Toulon
Q 250	S 649	<i>Vénus</i>	« Daphné »	Escadrille des sous-marins de la Méditerranée (ex-1 ^{re} ESM) à Toulon
Q 251	S 655	<i>Gymnote</i>	« Gymnote »	Affecté au CEL - Basé à Lorient
Q 252	S 611	<i>Le Redoutable</i>	« Redoutable »	Escadrille des SNLE de la FOST - île Longue
Q 253	S 650	<i>Psyché</i>	« Daphné »	Escadrille des sous-marins de l'Atlantique (ex-2 ^e ESM) à Lorient
Q 254	S 651	<i>Sirène</i>	« Daphné »	Escadrille des sous-marins de l'Atlantique (ex-2 ^e ESM) à Lorient
Q 255	S 612	<i>Le Terrible</i>	« Redoutable »	Escadrille des SNLE de la FOST - île Longue
Q 257	S 610	<i>Le Foudroyant</i>	« Redoutable »	Escadrille des SNLE de la FOST - île Longue
Q 258	S 613	<i>L'Indomptable</i>	« Redoutable »	Escadrille des SNLE de la FOST - île Longue
Q 259	S 620	<i>Agosta</i>	« Agosta »	Escadrille des sous-marins de la Méditerranée (ex-1 ^{re} ESM) à Toulon
Q 260	S 621	<i>Béveziers</i>	« Agosta »	Escadrille des sous-marins de la Méditerranée (ex-1 ^{re} ESM) à Toulon
Q 261	S 622	<i>La Praya</i>	« Agosta »	Escadrille des sous-marins de la Méditerranée (ex-1 ^{re} ESM) à Toulon
Q 262	S 623	<i>Ouessant</i>	« Agosta »	Escadrille des sous-marins de la Méditerranée (ex-1 ^{re} ESM) à Toulon
Q 263	S 614	<i>Le Tonnant</i>	« Redoutable »	Escadrille des SNLE de la FOST - île Longue
Q 264	S 615	<i>L'Inflexible</i>	« Redoutable »	Mis sur cale le 27 mars 1980
Q 265	S 601	<i>Provence</i>	« Provence »	Mis à l'eau le 7 juillet 1979, il va être rebaptisé <i>Rubis</i>
Q 266	S 602	<i>Bretagne</i>	« Provence »	Mis à l'eau le 1 ^{er} septembre 1981 sous le nom de <i>Saphir</i>
Q 267	S 603	<i>Bourgogne</i>	« Provence »	Mis sur cale le 19 septembre 1981 sous le nom de <i>Casabianca</i>



Deux sous-marins type « Daphné » à couple du BSL A 622 *Rhône*. (MN)

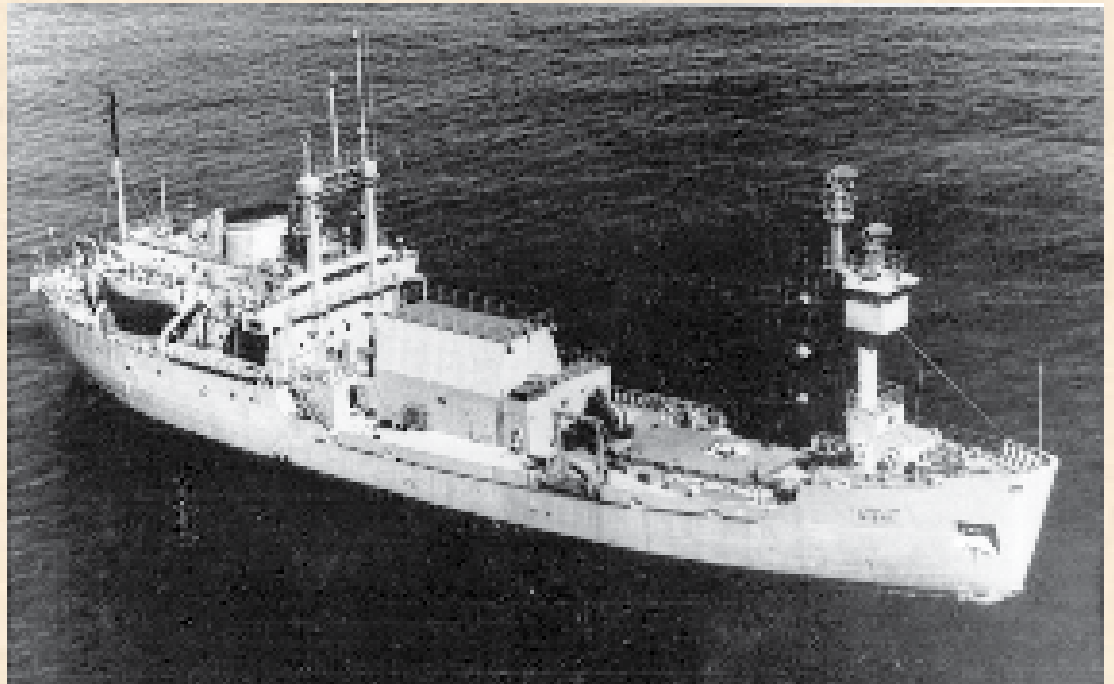


Le sous-marin S 644
Eurydice de type
« Daphné ». (MN)

Le naufrage de l'*Eurydice*

Deux ans après le drame du S 647 *Minerve* le 27 janvier 1968, le S 644 *Eurydice* qui croise pour un exercice à une dizaine de milles au large du cap Camarat, disparaît avec les 57 membres de son équipage. Nous sommes le 4 mars 1970 et le sous-marin coule par 43°16N et 6°E. Comme dans le cas de la *Minerve*, une implosion est ressentie ce qui veut dire que le sous-marin s'est disloqué à 500-600 m de profondeur. Deux avions Breguet Br-1150 *Atlantic* sont envoyés sur les lieux, suivis par les escorteurs d'escadre D 621 *Surcouf*, D 633 *Duperré*, les escorteurs rapides F 766 *Le Picard*, F 778 *Le Vendéen*, F 762 *Le Brestois*, l'escorteur côtier P 645 *L'Alerte*, le navire d'expérimentation A 607 *Arago*, la gabare A 762 *Fourmi*, les sous-marins S 641

Le T-AGOR-11 USNS
Mizar. Ce navire spécialisé
va retrouver les restes du
USS Thresher et participer
à la recherche des épaves
des S 647 *Minerve* et S 644
Eurydice. (US Navy)





Le navire océanographique *Jean Charcot* de la COMEXO. (COMEXO)

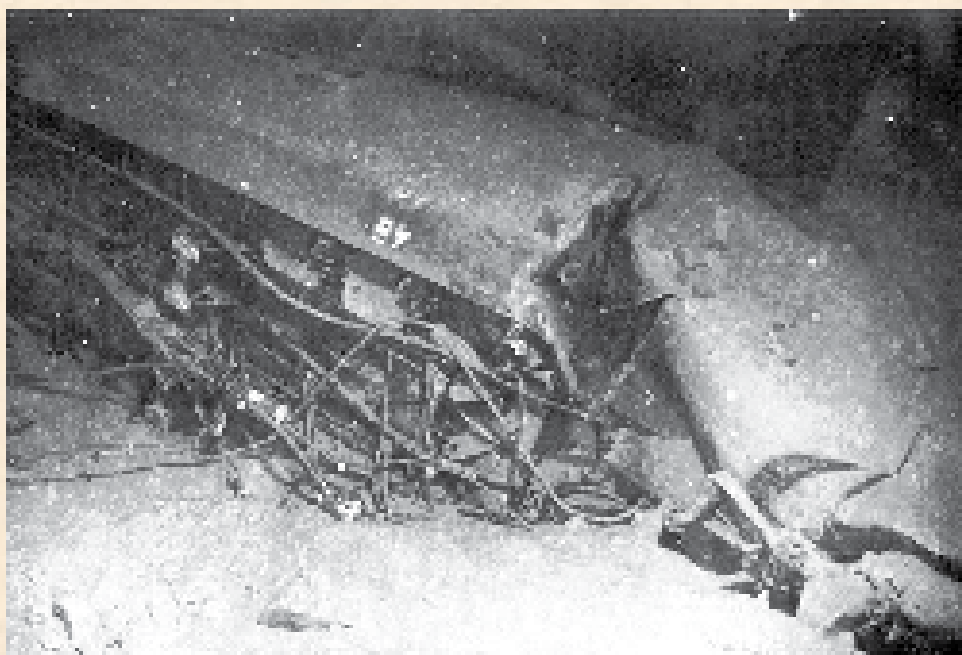


Le bathyscaphe *Archimède* et le bâtiment A 759 *Marcel Le Bihan*. Le 22 avril 1970, le petit submersible va découvrir les restes du S 644 *Eurydice* par 750 mètres de fond. Le *Marcel Le Bihan* va être rebaptisé *Gustave Zédé* en 1978. (MN)

Daphné et S 643 *Doris*, six dragueurs de mines qui vont recevoir le renfort de quatre de leurs homologues italiens. Le navire océanographique de la COMEXO *Jean Charcot* complète le dispositif. Les recherches ne donnent rien. Le 22 avril 1970, le bâtiment de recherche américain T-AGOR-11 (ex-T-AK-272) *USNS Mizar* et le bathyscaphe *Archimède* mis en œuvre à partir du A 759 *Marcel Le Bihan* découvrent les restes de l'épave par 750 m de profondeur...

... Un navire marchand tunisien, le *Tabarka* va être un temps suspecté et examiné car il porte des traces sur sa coque, mais la thèse d'une collision va être finalement écartée.

Un morceau de l'épave du S 644 *Eurydice* par 750 m de fond. Le submersible a implosé à 585 m de profondeur ne laissant aucune chance aux 57 hommes de son équipage. (MN)





Le sous-marin S 620
Agosta au large de Toulon.
(DR)

1969-1981 : l'Aéronautique navale

Le premier vol du prototype *Jaguar* M05 (F-ZWRJ), version navale du *Jaguar A* qui va équiper l'Armée de l'air, est effectué à Melun-Villaroche le 14 novembre 1969. L'avion se montre instable et deux quilles ventrales sont rajoutées en 1970. Le 20 avril de cette même année, l'appareil effectue des essais d'appontage sur piste ASSP (Appontage Simulé Sur Piste) à Bedford (RAE) en Grande-Bretagne. Le 8 juillet, au large de Lorient, il réalise un premier « touch and go » sur le *Clémenceau* avant de réaliser plusieurs campagnes d'essais sur ce même porte-avions (première campagne d'appontages et de catapultages du 13 au 17 juillet 1970, la seconde du 20 au 27 octobre 1971). Les essais sont très concluants même si l'appareil ne peut que difficilement apponter avec un seul de ses deux réacteurs. Il est néanmoins mis en concurrence avec deux appareils américains, le

Mc Donnell Douglas A4M *Skyhawk II* testé sur le R 99 *Foch* du 21 septembre au 22 octobre 1972 et le Ling-Temco-Vought A 7 *Corsair II*...

... En Janvier 1973, le projet du *Jaguar-Marine* est annulé car, sous pression de l'amiral Sanguinetti de l'état-major de la Marine, Michel Debré a choisi d'équiper l'Aéronautique navale d'une version très améliorée de l'*Etendard IVM* dont l'exemplaire n°68 est ainsi modifié pour devenir le *Super Etendard* n°01. En 1975, ce premier appareil est suivi par les 02 et 03 (ex-*Etendard IVM* n°18 et n°13). La production en série débute en 1978 avec la livraison de douze appareils (n°1 à 12), douze autres suivent en 1979 (n°13 à 24), douze autres en 1980 (n°25 à 36) et douze en 1981 (37 à 48). Ils seront suivis en 1982 par les n°49 à 61 puis par les 62 à 71 en 1983). En 1979, l'Argentine commande quatorze exemplaires de l'appareil dont cinq seront livrés avant le déclenchement de la « Guerre des Malouines » (sujet qui sera abordé dans le prochain numéro de N&H) ...



Mise à l'eau du SNA S 601
Provence qui va être rapi-
dement rebaptisé *Rubis*.
(DCN)



Comme le montre cette photo d'un Breguet Br-1150 *Atlantic* néerlandais, l'appareil a de bonnes qualités de flottabilité. Trois appareils néerlandais vont ainsi être repêchés après des atterrissages trop longs le 15 août 1973, le 14 septembre 1978 et le 15 janvier 1981. (Photo Lazarus Starkweater)

L'Aéronautique navale a réceptionné le reliquat de ses premiers SNIAS *Super Frelon* 321Gb entre 1969 et 1974, des SNIAS *Alouette III* A 319B équipés d'un kit ASM en 1974, et ses premiers Westland-SNIAS WG-13 *Lynx* en 1979. Ceci permet de retirer par étapes les Sikorsky/Sud-Aviation HSS-1 qui vont définitivement disparaître des registres en 1979. En 1981, le Sud-Aviation SA 321 *Super Frelon* perd sa vocation ASM et la configuration de tous les Ga et Gb commence à être harmonisée sur le même modèle...

En 1978, pour remplacer les Lockheed P2V7 *Neptune*, les études d'une version améliorée du Breguet Br-1150 *Atlantic* sont lancées. Elle est désignée sous l'appellation « Atlantic Nouvelle Génération » (ANG). Ce programme va donner naissance à notre actuel *Atlantique* ATL 2 en utilisant les Br-1150 N°42 et 69 modifiés comme pro-

totypes. Le premier vol d'un appareil ainsi modifié est effectué le 8 mai 1981 mais la production en série ne sera lancée qu'en 1984...

A partir de 1973, l'Aéronautique navale reçoit douze avions bimoteurs Piper PA-31 *Navajo* d'occasion reconditionnés pour les missions de liaison... En 1975, la Marine nationale se dote de six petits biréacteurs Falcon 10 *Mer* qui vont être répartis entre les escadrilles 57S de Landivisiau et 3S de Hyères-Le Palyvestre...

Pour répondre au cahier des charges d'un appel d'offre de l'*US Coast Guard*, une version patrouille maritime du biréacteur Falcon 20 est mise au point. L'appareil baptisé HU-25A *Guardian* est livré à 41 exemplaires à partir de 1979 intéresse également notre Marine nationale qui en commande cinq exemplaires désigné Falcon 20 *Gardian*. Cet



Le Breguet *Jaguar* M5 est un appareil réussi dont le développement aurait pu être poursuivi, mais il est jugé trop coûteux. (MN)



Le prototype 01 du *Super Etendard*. Cet avion bénéficie des mêmes qualités que l'*Etendard IVM* mais avec des équipements nouveaux et des capacités d'emport plus importantes. Cet appareil aura une longue carrière puisque les derniers exemplaires ne seront retirés du service qu'en 2016. Le *Super Etendard* va connaître son heure de gloire sous couleurs argentines lors de la Guerre des Malouines. Plusieurs participeront à la guerre Iran-Irak en portant les cocardes triangulaires irakiennes tout en restant la propriété de la France. (MN)



Tests d'un A4M *Skyhawk II* américain sur le R 99 *Foch* en septembre-octobre 1972. La version francisée, si elle avait été réalisée, aurait dû être identifiée comme A-4T. (MN)



appareil peut être engagé dans des missions de surveillance qui ne nécessitent pas l'engagement là où les Breguet *Atlantic* ne sont pas nécessaires. Le premier (N°48) est livré le 13 mai 1981...

L'Aéronautique navale n'échappe pas à la « mode Exocet » avec la mise au point d'une version spécifique pour usage à partir d'aéronefs dite AM-38, construite à seulement cinq exemplaires et uniquement utilisée à partir de *Super Frelon* en 1977, rapidement suivie en 1979 par une version améliorée AM-39 qui va équiper les *Super Etendard* puis les ATL-2 *Atlantique* et connaître un grand succès à l'exportation.

Le proto ANG 01 du Breguet *Atlantique* ATL 2. (Rick Burgess - MN)

L'unique Nord 2504 *Noratl*, affecté toute sa carrière à l'escadrille 10S de Fréjus-Saint-Raphaël. Il a effectué son premier vol le 17 novembre 1958 avant d'être livré à l'Aéronautique navale. Il va être utilisé comme appareil d'instruction pour former les radaristes et les navigateurs et comme avion d'expérimentation au profit du CEPA. Il terminera sa carrière en 1987. Sauvé des chalumeaux des ferrailleurs, il est toujours visible à Aix-Les-Milles. (Photo Francis Matthieu)



I – les flottilles de l’Aéronautique navale en 1981

4F	Lann-Bihoué	Breguet Br 1050 <i>Alizé</i>
6F	Nîmes-Garons	Breguet Br 1050 <i>Alizé</i>
11F	Landivisiau	Dassault <i>Super Etendard</i>
12F	Landivisiau	Vought F-8E(FN) <i>Crusader</i>
14F	Landivisiau	Vought F-8E(FN) <i>Crusader</i>
16F	Landivisiau	Dassault <i>Etendard-IVP</i>
17F	Hyères	Dassault <i>Super Etendard</i>
21F	Nîmes-Garons	Breguet Br 1150 <i>Atlantic</i>
22F	Nîmes-Garons	Breguet Br 1150 <i>Atlantic</i>
23F	Lann-Bihoué	Lockheed P2V-7 <i>Neptune</i>
24F	Lann-Bihoué	Breguet Br 1150 <i>Atlantic</i> qui a remplacé le Lockheed P2V-7 <i>Neptune</i>
25F	Lann-Bihoué	Lockheed P2V-7 <i>Neptune</i>
31F	Saint-Mandrier	Westland-SNIAS WG-13 <i>Lynx</i>
32F	Lanvéoc-Poulmic	Hélicoptères SA 321 <i>Super Frelon</i>
33F	Saint-Mandrier	Hélicoptères SA 321 <i>Super Frelon</i>
34F	Lanvéoc-Poulmic	Westland-SNIAS WG-13 <i>Lynx</i>
35F	Saint-Mandrier	SA-319 B <i>Alouette III</i> et WG-13 <i>Lynx</i>

II – les escadrilles de l’aéronautique navale en 1981

2S	Lann-Bihoué	Aérospatiale Nord 262E <i>Frégate</i> PA-31 <i>Navajo</i>
3S	Hyères	Piper PA-31 <i>Navajo</i> , Nord 262 <i>Frégate</i> , Falcon 10 <i>Mer</i>
9S	Toutouta	Le Douglas DC-4 (C 54) n°48
12S	Faa’a	Lockheed P2V-7 <i>Neptune</i>
SES	Saint-Raphaël	Breguet Br 1050 <i>Alizé</i> , Nord 2504 N°1, Dassault <i>Etendard IVM</i> , un Piper PA-31 <i>Navajo</i>
SSD	Dugny	Douglas DC-6AC, MS 760 <i>Paris</i> et un Nord 262A <i>Frégate</i>
20S	Saint-Raphaël	Hélicoptères SE 3130 <i>Alouette II</i> , SA 316B <i>Alouette III</i>
22S	Lanvéoc-Poulmic	Hélicoptères SE 3130 <i>Alouette II</i> et SA 316B <i>Alouette III</i>
23S	Saint-Mandrier	Hélicoptères SE 3130 <i>Alouette II</i> et SA 316B <i>Alouette III</i>
27S	Saint-Raphaël	SA 321 Ga et Gb <i>Super Frelon</i> dont quatre appareils détachés à Hao
55S	Aspretto	Nord 262 <i>Frégate</i>
56S	Nîmes-Garons	Douglas C-47D <i>Dakota</i> , Piper PA-31 <i>Navajo</i>
57S	Landivisiau	Huit Morane MS 760 <i>Paris</i> et quatre Falcon 10 <i>Mer</i>
59S	Hyères	ECE avec Fouga CM 175 <i>Zephyr</i> , Dassault <i>Etendard-IVM</i> et P, <i>Super Etendard</i> , <i>Alizé</i>

Olympic Bravery, Böhlen, Amoco Cadiz, Gino, Tanio... lorsqu’un noir pressentiment devient réalité

L’*Olympic Bravery*, un pétrolier géant de 353 m de l’armement Onassis, s’échoue le 24 janvier 1976 sur le récif de Yuzin, sur la côte nord de l’île d’Ouessant. Heureusement le navire est léger ce qui va « limiter la pollution » aux 800 tonnes de son combustible. Le navire va rester sur place pendant des années et devenir peu à peu la plus grande épave du monde... Neuf mois plus tard, le 15 octobre 1976, c’est le pétrolier est-allemand *Böhlen* qui sombre au large de l’île de Sein. 25 de ses 32 membres d’équipage vont périr dans le naufrage et trois autres personnes vont mourir au cours des opérations de nettoyage et de pompage (un soldat du 41^e RI emporté par une vague et deux plon-

geurs). Sa cargaison pourra en grande partie être pompée en 1977 par l’intermédiaire du navire repêcheur de torpilles A 698 *Pétrel*. Il faut noter que le dragueur de mines océanique M 612 *Alençon* va être engagé pour traiter des nappes avec un produit dispersant BP 1100X...

Dans le domaine des « marées noires », l’évènement le plus marquant va se dérouler le 16 mars 1978, soit quasiment, jour pour jour, neuf ans après le naufrage du *Torrey Canyon*, le 18 mars 1967, lorsque le supertanker libérien *Amoco Cadiz* va s’échouer sur la côte bretonne, sur le récif de Men Goulven, en face du village de Portsall sur la



Le pétrolier géant *Olympic Bravery* planté sur le récif de Yuzin en janvier 1976.
(DR)

Le pétrolier est-allemand
Bôlhen. (DR)



commune de Ploudalmézeau. Voici la chronologie de cette catastrophe :

- 09 h 45, le pétrolier *Amoco Cadiz* qui, parti du golfe Persique, fait route vers Rotterdam à la vitesse de 9,5 nœuds rencontre un problème avec son gouvernail alors qu'il se trouve à 7,5 milles de Ouessant ...
- 11 h 05, le navire qui fait maintenant des ronds dans l'eau en virant par bâbord avec son gouvernail bloqué prend contact avec la station « Le Conquet radio ». Le capitaine Pasquale Bardari, le commandant du bateau, tente de communiquer avec les armateurs du navire...
- 11 h 20, Bardari demande l'assistance d'un remorqueur alors que l'*Amoco Cadiz* s'est un peu éloigné et se trouve maintenant à 10 milles d'Ouessant...
- 11 h 22, le remorqueur *Pacific* de 10 000 CV (de la société allemande Bugsier) qui se trouve au large de Portsall pour une autre mission, se trouve à 13 milles de l'*Amoco Cadiz*. Il est commandé par Hartmut Weinert...
- 11 h 28, le *Pacific* entre en contact avec l'*Amoco Cadiz* pour négocier son intervention alors que la société Bugsier qui sait que son bateau n'est probablement pas assez puissant, contacte un autre remorqueur de 16 000 CV, le *Simson*, qui se trouve au large de Cherbourg...
- 12 h 00, le *Pacific* s'est approché à 6 milles de l'*Amoco* qui dérive maintenant de deux milles vers la côte...
- 13 h 15, le commandant Hartmuth Weinert qui se rend compte que le temps presse décide de passer à l'action sans attendre qu'un accord soit formellement passé entre son armateur et la société Amoco... Le *Pacific* rejoint l'*Amoco* et essaye de lui passer une remorque...
- 13 h 31, la remorque peut enfin être assurée...
- 14 h 05, le *Pacific* commence à tirer...
- 14 h 49, le remorqueur qui a laissé filer 960 m de câble n'empêche pas l'*Amoco* de dériver...
- 15 h 15, les discussions sur la prise en charge s'éternisent car les armateurs de l'*Amoco* refusent de financer l'opération de sauvetage sur la base du prix demandé. Les discussions vont se prolonger jusqu'à 16 h avant qu'un accord soit trouvé...
- 16 h 00, l'armateur de l'*Amoco* accepte les conditions de l'engagement du *Simson* qui prévoit

d'arriver sur zone vers 23 h...

- 16 h 15, la remorque du *Pacific* casse et Bardari décide de battre arrière pour limiter la dérive de son navire. Il va rapidement constater que cette action ne produit aucun effet ; il faut dire que le vent, force 8, forme des creux de huit mètres...
- 17 h 05, les 960 m de câble sont hissés à bord de l'*Amoco* mais deux marins sont blessés alors que le *Pacific* tente de reprendre la remorque...
- 18 h 20, le *Pacific* essaye de remorquer l'*Amoco* par l'arrière...
- 18 h 40 à 18 h 53, les commandants du *Pacific* et de l'*Amoco* tergiversent car ils ne sont pas d'accord sur la manœuvre, Bardari préférant un remorquage par la proue...
- 19 h 10 à 19 h 26, il faut plusieurs tentatives pour passer la poulaine mais finalement celle-ci casse...
- 19 h 27 à 20 h 03, l'*Amoco Cadiz* et le *Pacific* dérivent vers la côte et le commandant Bardari décide de jeter l'ancre...
- 20 h 15, le *Simson* est encore à 40 milles de l'*Amoco*...
- 20 h 16 à 21 h 04, toutes les tentatives échouent pour diverses raisons et le pétrolier talonne une première fois...
- 21 h 05 à 21 h 38, à bord de l'*Amoco Cadiz* la situation se détériore rapidement : les machines sont noyées et le navire se retrouve privé d'éclairage...
- 21 h 39, l'*Amoco Cadiz* talonne une seconde fois...
- 21 h 43, du brut commence à s'échapper et le navire tire des fusées de détresse...
- 21 h 50, le *Pacific* lance un SOS et demande qu'un hélicoptère soit envoyé pour évacuer l'équipage de l'*Amoco*...
- 21 h 51 à 22 h 11, le remorqueur à puissance maximale tente de déséchouer le pétrolier mais la remorque casse...
- 22 h 12, l'*Amoco Cadiz* est définitivement planté sur le récif de Men Goulven, à un mille de Portsall...
- 22 h 30 à 01 h 45 (le 17 mars), le *Simson* arrive sur les lieux, mais il n'y a plus rien à faire. Un *Super Frelon* de la 32F décolle de la base de Lanvéoc-Poulmic hélicoptère quarante-deux membres de l'équipage. Le commandant Bardari et son second restent à bord et ne seront finalement évacués que



le 17 mars à 5 h du matin... La société Shell France envoie trois pétroliers-allégeurs, mais ceux-ci ne sont pas équipés de moyens de pompage...

... Le 17 mars, à 9 h du matin, l'*Amoco Cadiz* s'enfonce par l'arrière et, vers 11 h 00, le géant se brise en deux. 227 000 tonnes de brut s'échappent du navire et vont rapidement venir souiller la côte.

Cette catastrophe écologique, d'une ampleur exceptionnelle, amène les autorités françaises à louer trois gros remorqueurs civils à partir de juil-

let 1978, les *Abeille Flandre*, *Abeille Languedoc* et *Abeille Provence*, car les A 664 *Malabar*, A 669 *Tenace* et A 674 *Centaure* ne sont pas assez puissants. Les trois navires passent alors sous contrôle de la Marine nationale.

Deux autres naufrages vont encore marquer cette période :

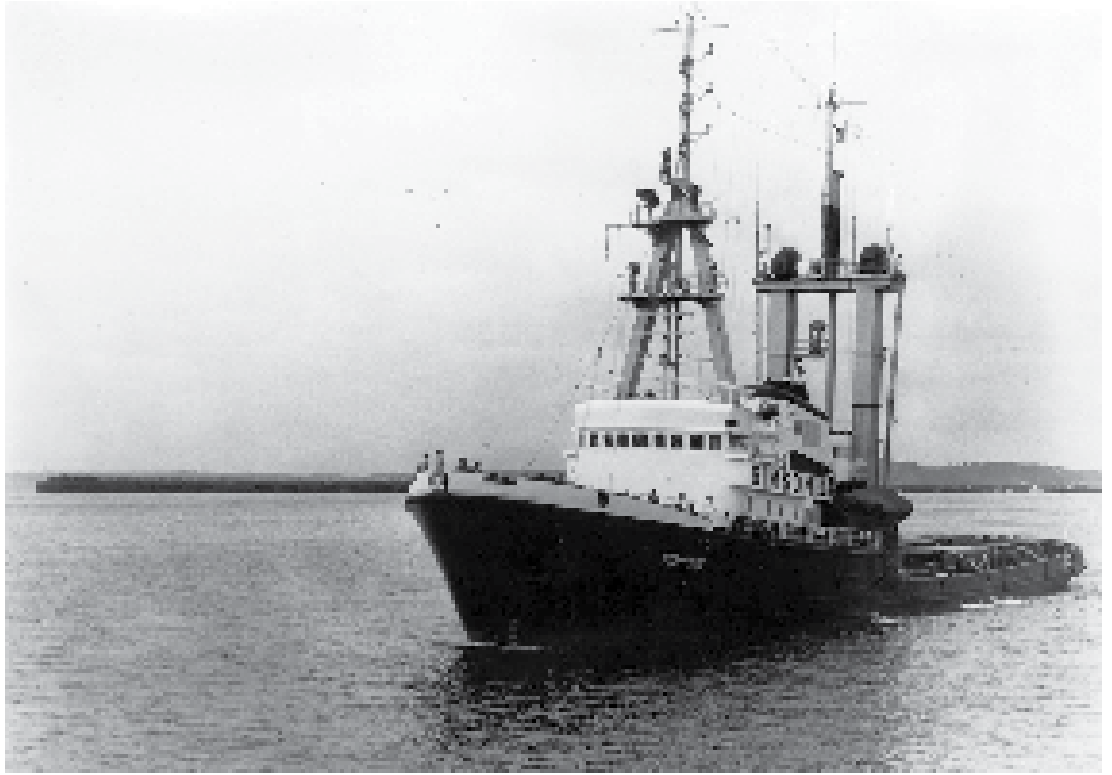
- le 28 avril 1979, le pétrolier libérien *Gino* transportant 40 000 tonnes de pétrole raffiné entre en collision avec un autre tanker, le norvégien *Team Castor*, au large de l'île d'Ouessant. Il va couler

L'Amoco Cadiz cassé en deux laisse échapper sa cargaison. (MN)



Le remorqueur *Pacific* du commandant Hartmut Weinert. (DR)

Le remorqueur *Simson* de 16 000 chevaux. (DR)



Le remorqueur *Abeille Flandre* photographié ici dans le port de Sète. En 1978, l'engagement d'une unité de ce type aurait, peut-être, évité la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*. (MN)



par 120 m de fond et, pendant une longue période, l'épave va laisser échapper 31 000 tonnes de pétrole. Le *Team Castor* va de son côté laisser échapper 1 000 tonnes de pétrole d'un de ses réservoirs endommagé...

- le 7 mars 1980, le pétrolier malgache *Tanio*, chargé de 27 000 t de fioul, se casse en deux au large de l'île de Batz, Les remorqueurs *Abeille Flandre* et *Abeille Languedoc* sont envoyés sur les lieux. Si le second réussit à prendre en remorque la partie arrière du navire, la partie avant où se trouvent huit membres d'équipage, dont le commandant du navire et son second, coule rapidement...

Le pétrolier *Gino* en train de chavirer avant de couler. (DR)





La marine soviétique de l'amiral Sergey Georgevich Gorshkov et les manœuvres « Okean »

Dans le courant des années 1970, mais surtout à partir de 1980, la « Guerre Froide » ouvre sur une grande période de rivalité stratégique entre l'OTAN et le Pacte de Varsovie. Celle-ci ne trouvera son terme qu'en 1989 avec la chute du mur de Berlin puis l'effondrement de l'union Soviétique. Sur mer, cette période va trouver sa pleine expression avec les manœuvres « Okean » qui vont voir l'arrivée des grands croiseurs porte-aéro-

nefs lance-missiles classe « Kiev », des croiseurs classe « Kara » et des frégates classe « Krivak ». Si la marine soviétique ne peut pas rivaliser directement avec l'US Navy, elle met maintenant en œuvre des unités puissamment armées, capables de frapper à longue distance, jusqu'à 800 km, mais surtout pouvant assurer la sécurité des transits des sous-marins sur toutes les mers du globe. ... En 1970, du 14 avril au 6 mai, 80 sous-marins,

La partie arrière du pétrolier *Tanio* va être prise en remorque par l'*Abeille Languedoc*. (DR)



La frégate *Storozhevoy* de type « Krivak I » en Méditerranée. (US Navy)



Le croiseur porte-hélicoptères soviétique *Leningrad* est une unité essentiellement dédiée à la lutte ASM. Il va être souvent vu en Méditerranée au cours des années 1970-1980. (USNA)

dont 15 à propulsion nucléaire, 84 navires de guerre et 45 unités auxiliaires, participent aux grandes manœuvres « Okean 70 » menées conjointement dans l'Atlantique et dans le Pacifique. Au cours de celui-ci, un *Aircraft Carrier Strike Group* US aurait été « virtuellement détruit ». Cet exercice sera marqué par la perte du sous-marin type « November » K 8, le 12 avril dans le golfe de Gascogne alors qu'il faisait route pour y participer après avoir pisté les porte-avions CV-41 *USS Midway* et CV-60 *USS Saratoga*. 52 des 125 membres de l'équi-

page vont mourir « héroïquement » en empêchant ce qui aurait pu être un accident nucléaire majeur ... L'exercice sera reproduit cinq ans plus tard sous le nom d' « Okean-75 ».

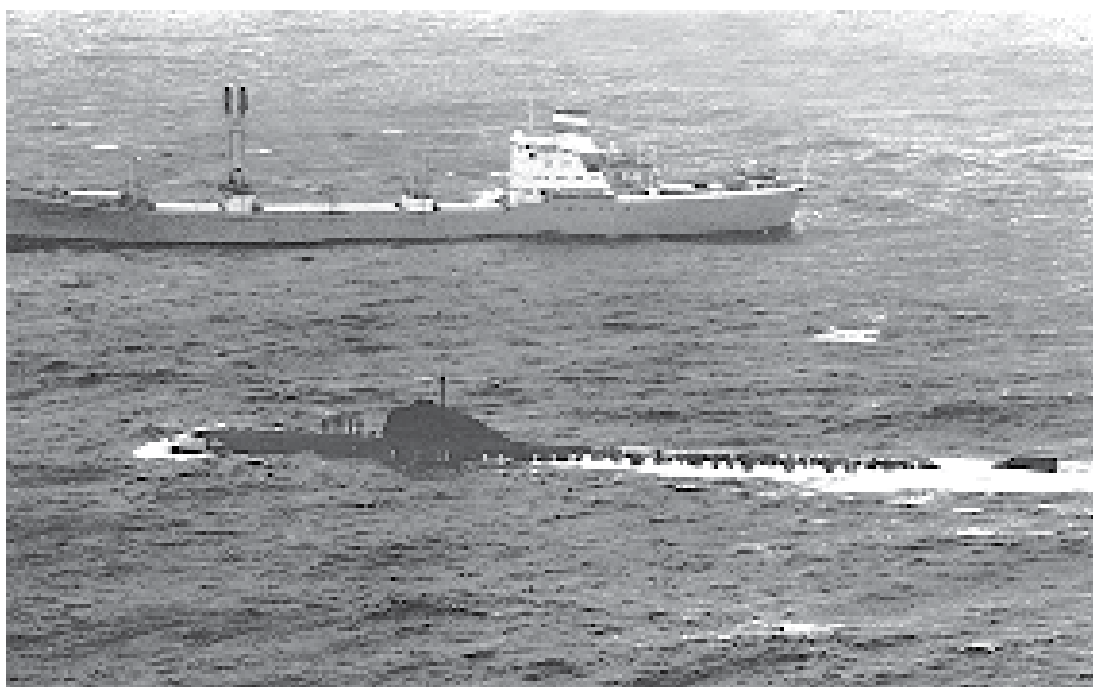
Cette période sera émaillée de nombreux « incidents » entre navires occidentaux (dont français) et soviétiques. Quelques-uns de ceux-ci auraient pu avoir une issue dramatique voire quasiment catastrophique. Ainsi, en 1970, le porte-avions *HMS Ark Royal* entre en collision avec un destroyer

L'escorteur d'escadre D 629 *D'Estrée* et deux escorteurs rapides jouent au chat et à la souris avec un sous-marin russe. Photo prise en 1972 depuis le F 778 *Le Vendéen* montrant un sous-marin « Foxtrot » soviétique et le F 773 *Le Basque*. (Photo Claude Mosoll)





Le croiseur lance-missiles porte-aéronefs *Kiev* avec un croiseur type « *Kresta I* », un destroyer type « *Kashin mod.* » et un pétrolier-ravitailleur type « *Boris Chilikin* » en Méditerranée au début des années 1980. Les missiles supersoniques P-500 *Bazalt* (SS-N-12 *Sanbox*) du *Kiev* sont capables de frapper une cible distante de 555 km c'est-à-dire une distance égale, voire supérieure, au rayon d'action effectif des avions embarqués sur les porte-avions occidentaux. (DR)



Le sous-marin à propulsion nucléaire *K8* de type « *November* » en surface avec le *Komsomolets Lity*. Les deux unités sont photographiées depuis un P-3 *Orion* de l'US Navy le 11 avril dans la matinée. 43 membres de l'équipage ont été évacués sur le cargo bulgare *Avior* le 10 avril. Trente autres sont recueillis par le transport *Kasimov* et le *Komsomolets Lity* le 11, mais 22 marins dont le CF Vsevolod Bessonov, le commandant du sous-marin, sont restés à bord pour lutter contre l'incendie et empêcher un accident nucléaire majeur. Le temps, déjà mauvais, va encore se dégrader et le sous-marin va finir par couler le 12 avril à 6 h 20 avec ses 22 derniers occupants. (USNA)



Un petit transport frigorifique type « *Mayak* » ravitaille le croiseur N°707 *Kerch* (type « *Kara* »). Au fond, perdu dans la brume, un destroyer classe « *Kashin* ». Le MODEX 707 du croiseur laisse à penser que cette photo a été prise en 1982. (DR)

Le patrouilleur lance-missiles type « Osa I » K 83 *Vidyut* de la Marine indienne. De nombreuses forces navales de tailles diverses utilisent dorénavant ce modèle d'unités, ce qui a une grande influence sur les évolutions de la stratégie navale. (Marine indienne)



Yakovlev a construit quatre prototypes de son avion à décollage vertical Yak-38 : le VM-01 (marque de fuselage 05) pour les essais au sol, les VM-02 (25) et VM-03 (55) pour les essais en vol, et VM-04 pour les essais embarqués. Un peu plus tard, le VM-02 est modifié pour donner naissance à ce qui va devenir le Yak-38 *Forger A* dont 143 exemplaires seront livrés entre 1975 et 1981. Ultérieurement une deuxième série de 50 appareils sera produite entre 1982 et 1988 dite YAK-38M (dont prototypes 82-1 à 82-4). Une version biplace, dite Yak-38U sera également produite à 38 exemplaires. Le Yak-38 *Forger* est inférieur au *Sea Harrier* britannique. Ses capacités air-air, faute d'un radar performant pour cette mission, sont limitées et il n'est pas très adapté à l'attaque d'objectifs au sol. Néanmoins il permet aux Soviétiques d'acquérir une expérience qui débouchera sur le Yak-141 *Freestyle* dont le développement très prometteur sera stoppé par la chute du bloc soviétique. Il faut noter que quatre Yak-38 seront engagés pendant une période de 50 jours en Afghanistan au cours de laquelle ils effectueront des missions d'attaque au sol armés de deux bombes de 100 kg. Un des appareils sera perdu par accident. (DR)



La frégate classe « Krivak » N°918 *Rezvyi* et le croiseur CGN-39 *USS Texas* en 1981 en Méditerranée. Les face à face entre unités des deux blocs sont courants... (USNA)



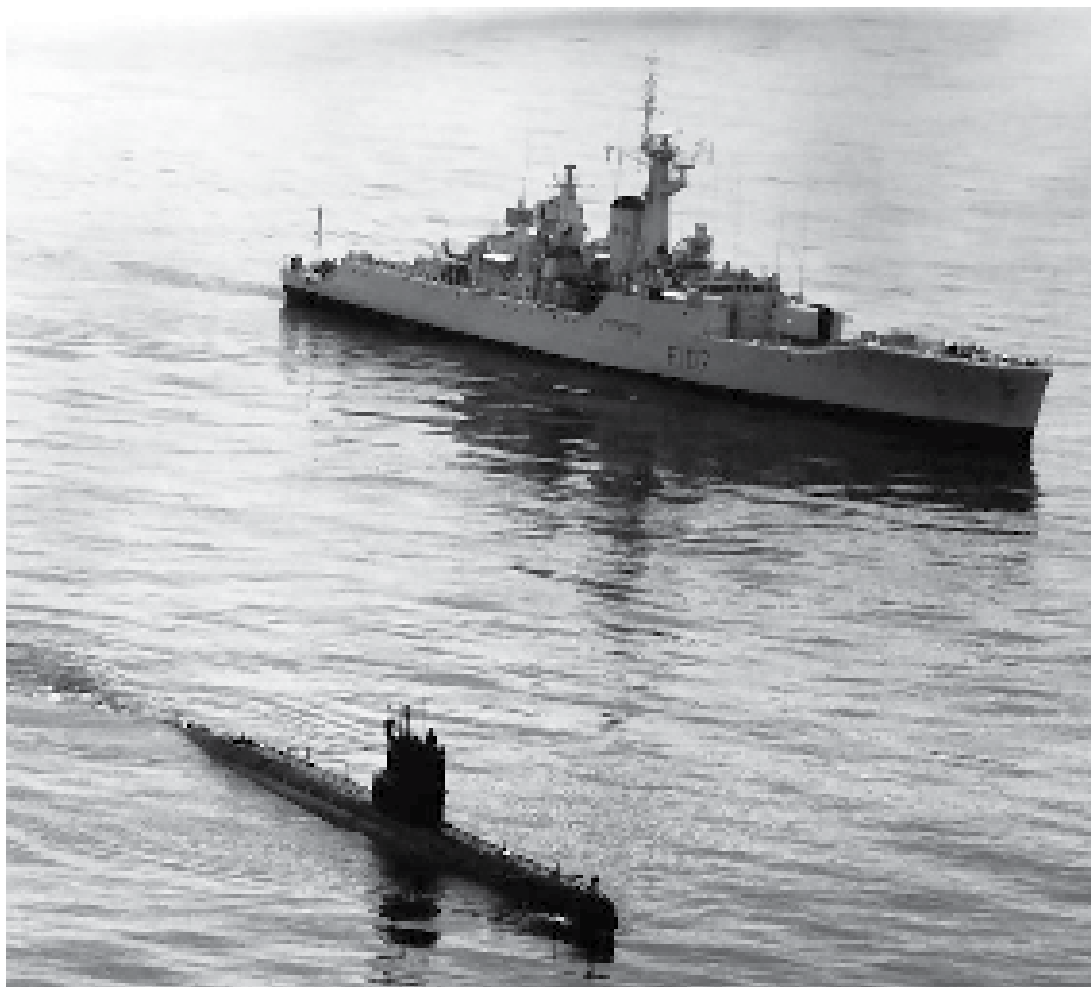


type « Kotlin » au large de la Crète. Deux marins du destroyer sont tués... En 1974, le « boomer » SSBN-627 *USS James Madison* entre en collision avec un « Victor » en mer du Nord et, un peu plus tard, le SSN-7672 *USS Pintado* entre brutalement en contact avec un sous-marin nucléaire lance-engins type « Yankee I ». Autre incident sérieux, le

28 août 1976, la frégate FF-1047 *USS Voge* percuta le sous-marin nucléaire *K 22* de type « Echo II », au sud-ouest de la Crète... En mai 1981, c'est le destroyer D 88 *HMS Glasgow* qui entre en collision avec le croiseur *Admiral Isakov* (type « Kresta II ») en mer de Barents.

« Whiskey on the rocks »...

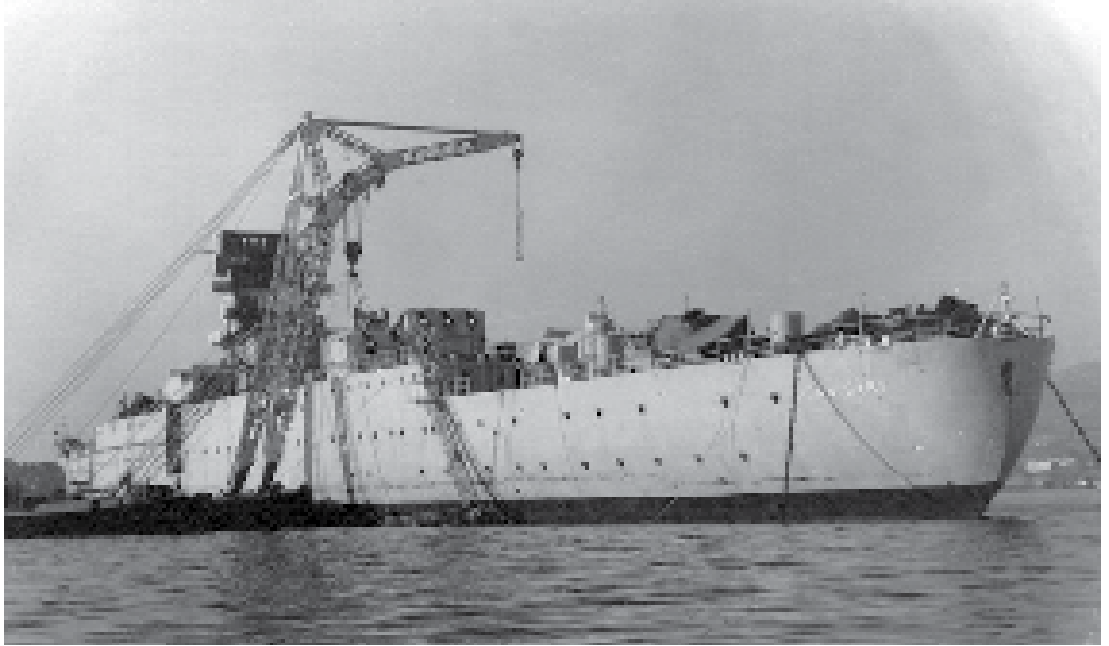
Le 27 octobre 1981, le sous-marin russe S 363 (type « Whiskey ») N°137 s'échoue à moins de 10 kilomètres de Karlskrona, la principale base de la Marine suédoise. Après une crise diplomatique de dix jours, le sous-marin sera remorqué jusqu'à la limite des eaux territoriales suédoises et rejoindra son port d'attache. (Ministère de la défense suédois)



La frégate F 107 *HMS Rothesay* piste le « Whiskey » N°137 qui a quitté les eaux suédoises. (MOD)

Le cuirassé *Jean Bart*.

En « réserve spéciale B » depuis le 1^{er} janvier 1961, le navire est désarmé le 14 janvier 1970. Condamné le 10 février suivant sous le numéro Q466, il est vendu le 21 mai 1970 à la société des Chantiers Navals Varois « les Abeilles ». Le 24 juin 1970, il est remorqué à Brégaillon où il va être démolí. La page de la Marine nationale de l'après-guerre est définitivement tournée. (Collection Frank Lecalvé)



1981, une année charnière

En 1981, la marine nationale a définitivement tourné la page de la seconde guerre mondiale mais pour rester une flotte moderne, vu le coup des unités modernes avec tous leurs systèmes électroniques et leurs missiles, elle devra se résoudre à tendre vers un format plus réduit car il n'est plus question de remplacer à une pour une, les unités retirées du service.

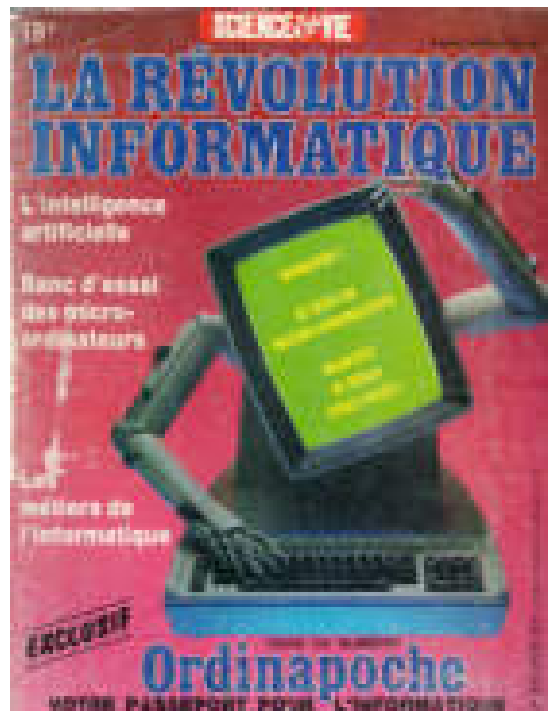
1981 est une année importante car elle laisse apparaître les prémices du monde tel que nous le connaissons aujourd'hui... L'ordinateur commence à se diffuser. Sur la scène internationale : aux Etats-Unis l'investiture de Ronald Reagan ouvre la porte à une politique économique anti-keynésienne qui est aujourd'hui connue sous le nom de

« néo-libéralisme » (un courant inspiré par Milton Friedmann et Friedrich von Hayek)... En Chine, le parti communiste tourne la page du Maoïsme et le pays ouvre peu à peu la porte à l'économie de marché... Au Moyen-Orient, la guerre entre l'Irak et l'Iran, déclenchée le 26 septembre 1980, se transforme en une immense boucherie alors que, le 7 juin, des F-15 et F-16 israéliens détruisent le réacteur nucléaire Osirak en cours de construction (opération « Opéra »)... En Europe, le 23 février, l'échec du coup d'état militaire en Espagne met un point final au Franquisme... En Méditerranée, le 19 août, l'incident du golfe de Syrte au cours duquel deux Sukhoi Su-22 libyens vont être abattus par des F-14A *Tomcat* du porte-avions *USS Nimitz*... En URSS, entre le 4 et le 12 septembre, l'exercice géant « Zapad-81 » marque l'apogée de la puissance militaire soviétique alors que la guerre en Afghanistan, dans laquelle les forces de l'Union Soviétique commencent à s'embourber, annonce sa chute... En Egypte, le 6 octobre, l'assassinat d'Anouar el-Sadate met fin à l'espoir d'une solu-

Margaret Thatcher avec Milton Friedman. (DR)



Le président Reagan avec Friedrich von Hayek ; le « néo-libéralisme » est en marche. (DR)



**Télécharger les derniers
Romans, Magazines,
Journaux, Livres et bien
plus encore Gratuitement
sur :**

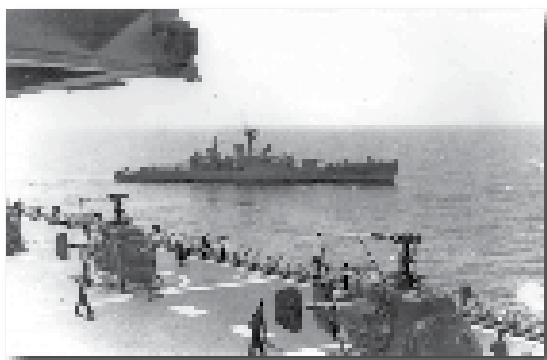
<https://www.bookys-gratuit.com>

tion globale au Moyen-Orient... Le 16 octobre, la « Doctrine Reagan » relance la « Guerre froide » avec le lancement d'un programme qui, deux ans plus tard, sera connu sous l'appellation de « Guerre des étoiles »... Le 13 décembre, l'état de siège est décrété en Pologne pour répondre au mouvement de grève de Solidarnosc : le ver est dans le fruit !

Voici notre saga « du Richelieu au Redoutable » terminée. Dans le prochain numéro de « Navires et Histoire », nous tournerons nos regards vers l'année 1982 et la seule bataille aéronavale de la période 1946-2019, connue sous le nom de « Guerre des Malouines » et où nous retrouverons les *Exocet* et *Super-Etendard*.

A la fin des années 1970, la Royal Navy tourne la page des porte-avions de combat CATOBAR, ici l'*HMS Ark Royal* qui va être retiré du service le 14 février 1979.

La marine britannique ne se remettra jamais vraiment de ce choix. Trois ans plus tard, ce sera avec des unités équipées d'avions STOVL *Sea Harrier* qu'elle va être engagée dans ce qui fut et reste encore la seule bataille aéronavale de l'après seconde guerre mondiale, au cours de la « Guerre des Malouines ». (MOD)



La frégate de la Royal Navy F 107 *HMS Rothesay* photographiée depuis le grand croiseur porte-aéronefs *Kiev* au cours de l'exercice « Zapad-81 ». (DR)



La mise à l'eau du SNA S 602 *Saphir* (ex-*Bretagne*), le 1^{er} septembre 1981. (DCN)



Cette photo un peu délavée, prise probablement en 1983 est intéressante car elle montre deux *Sea Harrier*, un *Sea King* et deux *Super Etendard* sur le pont du R 99 *Foch*.

En 1982, les STOVL britanniques ont affronté le chasseur français ; sujet sur lequel nous reviendrons dans le prochain N&H. (DR)



La plage Bonaparte d'où partirent 106 aviateurs alliés et 5 civils. (Photo Nicolas Lannuzel)

LES DÉBARQUEMENTS CLANDESTINS SUR LES CÔTES NORD ET OUEST DE LA FRANCE

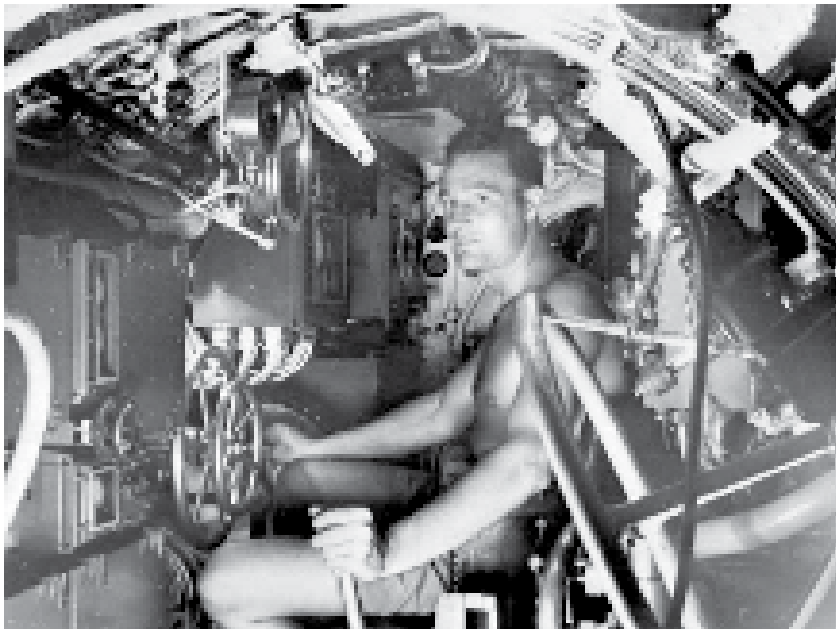
(6^e partie - Janvier à Mars 1944)

René Alloin

Intérieur d'un sous-marin de la classe «X» propulsé par un moteur diesel Garner 4LK 4 cylindres de 42 ch et un moteur électrique Keith Blackman de 30 ch. (Site Foxtrotalpha)

L'année 1944 va amplifier les opérations sur les côtes françaises dans le but notamment de préparer l'offensive de la libération. En revanche, en raison des difficultés croissantes pour utiliser un bateau, les départs pour la Grande-Bretagne sont extrêmement limités puisque seulement trois tentatives vont être entreprises. Pendant les filières d'évasion pour les nombreux aviateurs abattus demeurent très efficaces.

Janvier 1944



La première opération lancée depuis la Grande-Bretagne en 1944 prend le nom de Postage Able. Elle est menée par le sous-marin de poche X-20 avec trois hommes d'équipage, le Lieutenant K. R. Hudspeth, un Australien de la R.A.N.V.R., le Sub-lieutenant B. Enzer et le Lieutenant Commander Nigel Willmott. Ils sont accompagnés de deux plongeurs, le major-général Logan Scott-Bowden et le Sergeant Bruce Ogden-Smith. Après avoir embarqué à Gosport, ils sont remorqués par un chalutier armé vers le milieu de la Manche avant de démarrer leur moteur et de naviguer en surface au cours de la nuit. A l'aube du 18 janvier, ils s'immergent. Leurs missions consistent à recueillir des informations vitales sur la topographie des fonds marins des futures plages d'Omaha Beach et de Sword Beach. Entre le 17 et le 21 janvier, les plongeurs vont prélever des échantillons de sable et de galets qu'ils rangent dans des préservatifs afin de pouvoir déterminer si les plages peuvent soutenir

le poids des chars ou des véhicules lourds, repérer les champs de mines, rapporter un échantillonnage de ces mines et identifier les obstacles installés sur la plage. C'est un travail harassant tant physiquement que mentalement et les hommes-grenouilles ne pourront pas opérer sur la plage Sword comme cela était préalablement prévu car trop fatigués. Le 21 janvier, le X-20 rejoint la base de sous-marins Dolphin avec de précieuses informations sur la future plage américaine. Pour seule défense, les plongeurs disposent d'un colt 45 et une bouteille de Brandy leur a été fournie pour supporter la température très froide de l'eau et le stress d'une mission aussi difficile.

L'échec de l'opération « **Jealous III** » (voir Navires & Histoire n°111) incite le S.O.E. (Special Operations Executive) à ne plus envisager de missions en baie de Fresnaye. Il est alors proposé deux nouveaux points de débarquement au réseau « Var », l'une à Paramé, près de Saint-Malo, l'autre à Beg an Fry, au nord de Morlaix. A la fin de la première semaine de janvier, Aristide Sicot, alias Jeannette, décide d'aller reconnaître les lieux et juge que Paramé est dangereuse en raison des mouvements de convois entrant et sortant de Saint-Malo. Il reporte son attention sur l'autre site mais la plage est trop proche d'un promontoire surmonté d'un canon allemand. En revanche, à 300 m plus à l'est, deux éperons rocheux protègent des regards une petite plage tout-à-fait adaptée à un débarquement.

Gabriel Cloarec, patron de la pinasse *Breiz Izel* décide de partir de Tréboul pour l'Angleterre avec notamment des aviateurs américains logés chez sa mère (Opération Bordeaux-Loupiac). Quitter un port aussi surveillé n'est pas une mince affaire. Non seulement de nombreux postes allemands sont installés tout le long du chenal qui relie le port à la mer mais des veilleurs français, de vieux marins réquisitionnés (Voir Navires & Histoire n°110), doivent prévenir toute tentative

1 - Selon les sources, le nombre de personnes à bord varie de 31 à 43. Il est possible que cette liste ne soit pas exhaustive mais c'est le nombre le plus souvent estimé.



de fuite d'un bateau sous peine de lourdes représailles. Gaby, comme l'appellent ses amis, décide de peaufiner sa mise en scène pour préparer son évacuation. Dans la journée du 20 janvier, il simule une panne de moteur sur son bateau et demande à être remorqué jusqu'à Port Rhu, dans l'estuaire qui sépare Tréboul de Douarnenez. Aidé de son frère Pierre, il va passer sa journée à travailler sur son moteur et on peut ainsi le voir, couvert de cambouis, pester contre cet incident et répondant à ceux qui l'interrogent qu'il lui faudrait changer une pièce dont il ne dispose pas. Il raconte à qui veut l'entendre que la seule solution est qu'il aille chez Castelnau un fournisseur à Arcachon pour ramener cet élément indispensable à la remise en état du moteur car, par la poste, cela risque de prendre trop de temps. C'est ainsi que Gabriel Cloarec, une valise à la main, se retrouve sur le quai de la gare le 21 janvier à 17 heures avec un billet pour Arcachon qu'il a pris bien soin de faire poinçonner. Profitant de l'obscurité qui tombe, il s'esquive et rentre chez lui. Le 22 janvier à l'heure du dîner, le repas est plutôt silencieux malgré la présence de sa famille et des trois Américains car il va bientôt laisser sa jeune femme et ses deux bébés.

A 23 heures tout le monde se retrouve à bord de son bateau. Dans son rapport établi après la guerre, il indiquera trente et une personnes à son bord (1) (voir Annexe). Il est trois heures, le 23 janvier, le bateau commence à évoluer dans le chenal, poussé par le courant provoqué par la marée descendante. Le *Breiz Izel* atteint maintenant le passage le plus resserré en s'engageant entre la pointe de Môle et l'île Tristan lorsque des cris sont poussés par les vieux pêcheurs qui viennent de repérer la pinasse. « *Al Laer ! Al Laer !* » (Au voleur ! Au voleur !). Pourtant, contre toute attente, rien ne se produit et le bateau poursuit sa route vers l'Angleterre, secoué par une mer très forte. Trente-six heures plus tard, la pinasse parvient à Falmouth et débarque ses occupants trempés mais heureux de se retrouver en Angleterre.



Le Lieutenant australien K. R. Hudspeth est l'un des trois hommes d'équipage du sous-marin de poche X-20. (Site Navy.gov.au)



Le Lieutenant Commander Nigel Willmott dirige l'opération menée avec le X-20 sur la plage d'Omaha Beach. (Site Coopheroes.org)



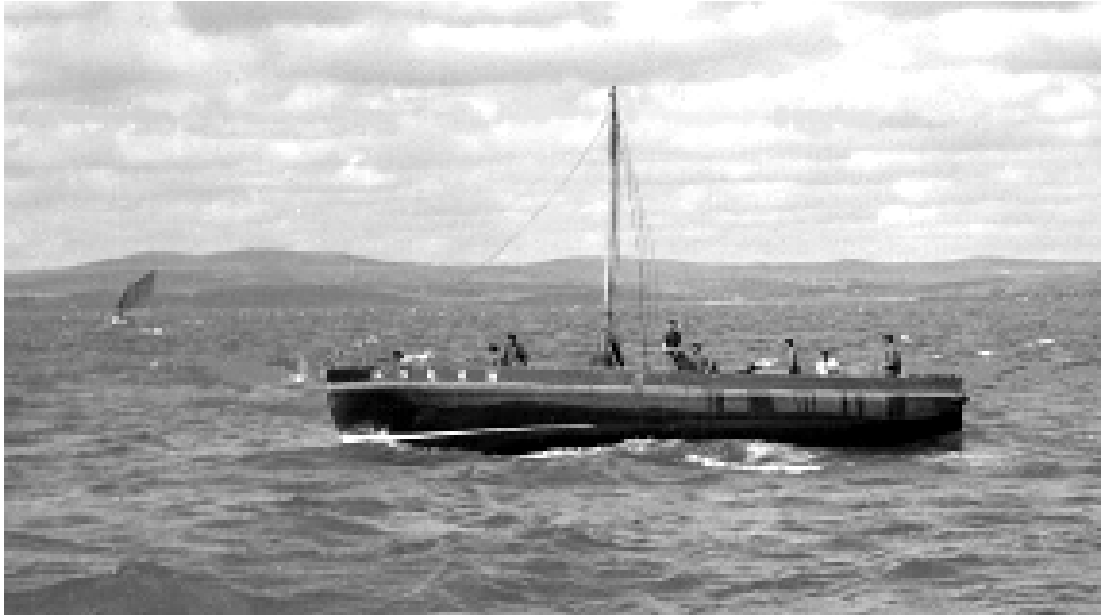
Le Sergeant Bruce Ogden-Smith est l'un des deux plongeurs transportés par le X-20 et chargés de recueillir un maximum de renseignements sur la composition des futures plages de débarquement. (The Lord Ashcroft Collection)

La plage de Beg an Fry a été le théâtre de nombreux débarquements d'agents venus d'Angleterre et d'embarquements d'agents ayant récupéré des documents et des informations sur les forces allemandes. (Photo Olivier Guegantou)



Gabriel Cloarec est le patron de la pinasse *Breiz Izel* qui s'échappe vers l'Angleterre. (Site Françaislibres)

A bord de la pinasse *Breiz Izel*, trente et une personnes, dont 14 aviateurs, s'évadent vers l'Angleterre. (Archives départementales du Finistère)



Yves Vourc'h est l'un des dix-sept civils, équipage compris, à prendre place à bord du *Breiz Izel* afin de s'engager dans les commandos. (Coll. Guy Vourc'h)

L'opération « **Easement 1** », prévoyant de récupérer Erwin Peter Deman (voir encadré) et son opérateur radio Raymond Langard ainsi que deux autres candidats au départ, est préparée pour la nuit du 28 au 29 janvier 1944. C'est la canonnière *MGB 502* qui est choisie pour cette mission avec, aux commandes, le T/A/Lieutenant Commander Peter Williams et David Birkin, le père de Jane Birkin, comme navigateur. Malgré une forte houle, le navire progresse à 15 nœuds et se trouve à 00h15 ancré proche de Beg an Fry. Les baleinières sont mises à l'eau avec le Lieutenant Uhr-Henry de la Royal Australian Navy, désormais second de la *MGB 502*. Dans le premier canot prend place Percy John Harratt, alias Peter, officier responsable du S.O.E. à bord et dans le deuxième un ou plusieurs agents à débarquer. Dès qu'ils touchent terre, Harratt part à la recherche du comité de réception mais, à 01h50, il faut se rendre à l'évidence, personne n'est au rendez-vous à la suite d'une erreur de plage faite par ceux qui doivent embarquer. Les deux baleinières sont remises à l'eau et regagnent la canonnière à 02h10. Moins d'une demi-heure plus tard, la *MGB 502* prend le chemin du retour vers Dartmouth.



Erwin Deman, alias Paul, est né à Vienne (Autriche) en 1904. Juif, il est un homme d'affaires efficace et se trouve à Lisbonne dès 1936 pour mener ses opérations commerciales. Il parle couramment trois langues, l'allemand, l'anglais et le français et sa haine du nazisme le décide à s'engager dans l'armée française. Avec le grade de caporal, il combat vaillamment au cours de l'été 1940 mais est fait prisonnier comme des milliers d'autres. Conduit en Allemagne, il s'évade et, grâce à sa connaissance de la langue de Goethe, il parvient à rejoindre la France puis l'Afrique du Nord où il s'engage dans la Légion Étrangère. Il gagne ensuite l'Angleterre après avoir déserté d'un régiment qui ne participe pas suffisamment, à ses yeux, à la lutte contre l'occupant. Le S.O.E., conscient de ses capacités, décide de l'enrôler aussitôt et, à l'issue d'un entraînement spécial et intensif de deux mois, il est jugé opérationnel.

Une première mission l'envoie près de Tours le 19 août 1943 (opération «Mango»). Il va désormais organiser avec des contacts efficaces, des centres d'hébergement pour les aviateurs abattus lors des missions de chasse ou de bombardement. En huit semaines seulement, son réseau est opérationnel et il s'établit à Rennes comme agent d'assurances. Après un contact avec son supérieur Percy John Harrat, Deman annonce à ses relations qu'il s'absente quinze jours pour prendre des vacances. En huit jours, ce qui constitue un record, il rejoint Londres via la filière « Vic », les Pyrénées et Gibraltar. Après avoir mis au point des détails importants avec « Peter », il débarque à Saint-Cast accompagné de son radio Raymond Langard, alias Gilbert et, le 29 octobre 1943, il est de retour à Rennes. Désormais, tout est prêt pour que le réseau « Var » débute ses opérations d'infiltrations d'aviateurs vers l'Angleterre.

Le réseau d'évasion Shelburne dirigé par Lucien Dumais (2), va mener neuf opérations de

Quelques décennies plus tard, les évadés du *Breiz Izel* se retrouvent pour une photo souvenir. De gauche à droite, Jean de la Patellière, Pierre Philippon, Yves Vourc'h, Yves Peron, Yves Le Foll et François Jaouen. (Photo du livre « Les clandestins de l'Iroise »)

récupérations d'aviateurs alliés abattus à travers le nord de la France et les conduire à la plage Bonaparte, en baie de Saint-Brieuc, pour les cinq premières qui prendront toutes le nom d'opération Bonaparte. Le 28 janvier, grâce aux guides chargés de les rassembler, Pierre Huet, Henri Le Blais, Marie-Thérèse Le Calvez, François Le Cornec, Adolphe Le Trocquer, Joseph Mainguy, Louis Menguy et Jean Tréhiou, Lucien Dumais rassemble 16 aviateurs, 13 de l'U.S.A.A.F et 3 de la R.A.F. (voir Annexe) dans la maison de Jean Gicquel qui sera bientôt connue comme « la maison d'Alphonse ». Parlant couramment l'anglais, Dumais leur indique la marche à suivre pour rejoindre le lieu d'embarquement situé à un kilomètre et demi. Les guides accompagnent les aviateurs à travers les prairies boueuses, les massifs de ronces jusqu'à une falaise dominant la mer de plus de trente mètres. La descente de la falaise est particulièrement raide et doit s'effectuer en glissant sur les fesses et en tentant de se retenir autant que faire se peut, à des touffes d'herbe qui cèdent régulièrement mais tous parviennent en bas sans dommages. Deux Français recherchés par les Allemands complètent le groupe et tous embarquent dans les trois baleinières de 4,20 m arrivées depuis la *MGB 503* en attente à un mille au large, sous le commandement de Robert Michael « Mike » Marshall, assisté de son second, le Lieutenant Andrew Smith et de l'incontournable David Birkin, le navigateur. Douze minutes suffisent pour embarquer les passagers et charger les baleinières et le retour s'effectue sans problème jusqu'à Dartmouth. Quant aux bidons de trente litres d'essence et aux six valises apportés par la canonnière, ils sont péniblement hissés jusqu'en haut de la falaise. Les valises contiennent des pistolets Colt 45 avec leurs munitions, un poste émetteur-récepteur, des cigarettes Gauloises fabriquées en Angleterre, du gin et du whisky comme cadeaux et quatre millions de francs destinés au circuit d'évasion.

La nuit du 28 au 29 janvier est décidément bien occupée puisqu'une autre opération, nommée « **Flannel-Foot** », est organisée par le B.C.R.A. (Bureau Central de Renseignements et d'action) de De Gaulle, en collaboration avec la section de Cohen du S.I.S. La *MGB 318* de la 15^e Flottille,



Trois photos d'identité d'aviateurs américains pour la fabrication de faux papiers. De Gauche à droite, Ardell H. Bollinger, Joseph Markus Kallas et Leonard J. Kelly. (Coll. Pierre Mahé)

commandée par le T/Lt John Theunis « Jan » McQuoid-Mason secondé par le Lieutenant Lloyd Bott, est chargée de conduire trois agents, Yvon Jézéquel, qui avait gagné l'Angleterre à bord de *La Horaine* (voir Navires & Histoire n°111), et deux opérateurs radio, R. Neybel et Étienne July. Débarqués sur la rive ouest de l'estuaire conduisant au port de Tréguier (Côtes du Nord devenues depuis Côtes d'Armor), les trois hommes se rendent à Plougrescant, à la marée basse, et demandent de l'aide à un pêcheur François Boulard, également membre d'un réseau de résistance, qui leur permet de se mettre rapidement à l'abri alors qu'il est quatre heures du matin.

Février 1944

Début janvier 1944, Yves Le Hénaff, alias Fanfan, se trouve dans la région de Quimper avec son frère et cherche un bateau pour tenter un départ pour l'Angleterre. Les bateaux se font rares mais l'un d'eux lui est signalé, il s'agit de la pinasse *Le Jouet des Flots*, appartenant au patron pêcheur Stanislas Berlivet de Tréboul qui fait le cabotage des pommes de terre entre les ports bretons et qui a été désarmée depuis quelques temps pour la période d'hiver. Désormais, l'évacuation de nombreux aviateurs, la plupart cachés dans les quartiers sud de Quimper et de résistants amenés par diverses filières, va pouvoir s'effectuer. Le bateau quitte Douarnenez pour Concarneau avec escale au Guilvinec. Le Hénaff prévoit ensuite de se rendre dans la rivière Odet pour y prendre un pseudo chargement de bois permettant aux passagers d'embarquer en rivière dans un endroit non contrôlé. Le bateau appareille le 2 février avec huit fûts de cinquante litres de carburant et un faux rôle

2 - Lucien Dumais est un sergent-major canadien français. Fait prisonnier après le raid de Dieppe (opération « Jubilee ») en 1942, il parvient à s'échapper. Après avoir rejoint son régiment et avoir participé à la campagne de Tunisie au cours de l'hiver 1942-1943, il revient en France pour le compte du MI9 et monte son réseau d'évasion en compagnie d'un autre canadien, Raymond Labrosse, son radio. A propos de Shelburne, de nombreux livres, sites, parfois officiels, ou revues écrivent « Shelburne ». Pourtant, il s'agit bien de la mission « Shelburne » et non « Shelburn » orthographiée par erreur. Le nom de Shelburne provenant d'un homme d'État britannique nommé William Petty Fitzmaurice, comte de Shelburne et, pure coïncidence, Shelburne est également une ville canadienne.



Deux des aviateurs qui prirent place sur le *Breiz Izel*. Le 1^{er} à gauche est le radio Caroll Fredericke Haarup et le 3^e est le mécanicien mitrailleur Robert C. Giles. (Coll. Rudden Family)



Autre aviateur à regagner l'Angleterre à bord du *Breiz Izel*, le mitrailleur Edward F. Sobolewski. (Site Netherlands-escape-lines)



Lucien Dumais est le créateur du réseau d'évasion Shelburne. Grâce à sa compétence et à une rigoureuse organisation, Il va permettre l'évasion de dizaines d'aviateurs abattus en majorité sur le territoire français. (Capture film « Evade ! The afees history »)

d'équipage mais, apprenant que tous les candidats au départ sont présents, « Fanfan » décide de faire accoster le navire à l'île Tudy vers 21 heures or le patron connaît mal ces parages non aménagés pour recevoir une pinasse et le bateau talonne durement un rocher recouvert d'une mince pellicule d'eau. Qu'importe, le temps presse. Dès le lendemain, alors que la nuit tombe, les passagers embarquent. Il est prévu que le bateau fasse route de nuit en contournant l'île de Sein afin d'être aux premières lueurs, au nord d'Ouessant où une vedette rapide britannique doit recueillir les évadés et les conduire en Angleterre. Trente et un hommes se pressent pour le départ (voir Annexe). Parmi eux, Émile Bollaert nommé le 1^{er} septembre 1943 délégué général du Comité français de libération nationale en remplacement de Jean Moulin, Pierre Brossolette qui prend la tête, le 1^{er} octobre 1942 de la section opératoire chargée de faire le lien entre les résistances extérieure et intérieure, Émile Lafon, envoyé le 16 octobre 1943 en France pour établir les premières listes de commissaires de la République et de préfets, Jacques Maillet, envoyé à la même date pour déterminer les approvisionnements les plus urgents nécessaires après la libération de la France et le commandant Edmond Jouhaud, futur Chef d'État-major de l'Armée de l'Air et l'un des quatre généraux qui ont pris la tête du putsch d'Alger du 22 au 25 avril 1961 avec

Challe, Salan et Zeller. L'équipage se compose de sept hommes, parmi lesquels le patron Émile Le Bris qui emmène son fils et les matelots Crates, Marc et Perrin qui se sont chargés de hisser à bord les huit fûts de cinquante litres de carburant. A ceux-là, il faut ajouter six aviateurs plus un soldat hindou du *Royal Indian Army Service Corps*, Buland Khan, évadé de la prison de Fresnes et un agent belge, nommé Charles Gueulette. Le départ intervient vers 21 heures.

La mer est grosse et beaucoup de passagers subissent les affres du mal de mer. Le patron pousse le moteur car il est indispensable que la pinasse soit hors de vue des guetteurs allemands au lever du jour. Hélas, *Le jouet des flots* est un vieux bateau et la violence des coups de mer, accentuée sans doute par le choc contre l'écueil de l'île Tudy, disjoint des éléments de la coque ce qui provoque une voie d'eau vers trois heures du matin le 4 février. Très vite la quantité d'eau embarquée prend des proportions inquiétantes et malgré la mise en route de la pompe et l'écopage des hommes encore valides, bientôt le moteur noyé s'arrête. Le bateau est en vue des brisants de l'île de Sein et n'est plus manœuvrant. Il va falloir choisir entre les brisants et les Allemands mais Le Bris parvient, en pleine nuit et sous les bourrasques de vent à installer un morceau de voile qui permet de diriger à nouveau la pinasse, à la vitesse bien trop



Marie-Thérèse Le Calvez a seize ans lorsqu'elle s'engage dans un mouvement de résistance dès 1940. Elle poursuivra ses activités durant toute la guerre au sein du réseau Shelburne. (Collection particulière)

Le sous-lieutenant Jean Théhiou et François Le Cornec, respectivement 2^e et 4^e à partir de la gauche, en compagnie du Captain F. H. Slocum et du Commander E. A. G. Davis. (Coll. Sir Brooks Richards)



lente de trois nœuds. La violence du vent a vite raison de la voile, arrachée et emportée. Un matelot réussit l'exploit de passer une drisse en haut du mât et de hisser un foc. Il n'y a plus d'alternative désormais, il faut rejoindre la côte tant que l'on peut encore diriger le bateau. C'est dans la crique sauvage de Feuteun-Aod qu'après bien des efforts, *Le Jouet des Flots* qui porte bien son nom, parvient à débarquer tous ses passagers malgré les difficultés, après que le patron ait coupé le mât à la hache pour servir de passerelle entre le rocher sur lequel le navire s'est échoué et la côte puis le navire se disloque. Par chance, il n'y a pas la moindre présence d'Allemands. Les passagers se dispersent en petits groupes mais treize résistants sont arrêtés par les Nazis dont Yves Le Hénaff, Pierre Brossolette et Émile Bollaert. Seul Bollaert survivra à la guerre après avoir résisté à la torture et au camp de concentration.

La dernière opération d'évasion vers l'Angleterre se déroule le 14 février 1944 à 21 heures. Après, plus aucun bateau breton ne prendra la mer pour évacuer des aviateurs ou des résistants. C'est encore le réseau Sibiril qui est à l'origine de la 15^e et dernière évasion depuis le pont de la Corde (voir Navires & Histoire n°109, 110 et 111). N'ayant plus la possibilité de trouver un bateau, vu les conditions draconiennes infligées par l'occupant, Alain Sibiril âgé de 70 ans et deux charpentiers de confiance construisent en secret et en dix jours seulement sur le chantier Sibiril, un goémonier de 6,75 m qu'ils vont nommer *Amity*. Vingt-deux volontaires pour les Forces Françaises Libres embarquent le 22 février sous la conduite du patron Armand Léon. La plupart sont des pêcheurs et des goémoniers et plusieurs partent « en famille » (voir Annexe). Appareillé par vent fort de sud et grosse mer, l'*Amity* parvient à Falmouth le 15 février à 16 heures.

Une première opération test est tentée sur l'île Grande, à 4 km au nord de Trébeurden, en Côtes du Nord. Elle porte le nom de « **Glover 1** ». Au total neuf opérations vers cette île seront entreprises. Georges Charaudeau, responsable du réseau Alibi, crée une sous-section sous le nom d'Alibi-

Maurice. C'est elle qui va organiser les opérations Glover chargée d'effectuer le transfert des courriers clandestins collectés dans toute la France à destination de l'Angleterre, relatifs aux mouvements des troupes allemandes.

Dans la nuit du 23 au 24 février, la *MGB 503*, commandée par Mike Marshall avec David Birkin comme navigateur (3), débute la mission. A bord se trouvent William Whitelaw du S.I.S. comme officier accompagnateur et le Lieutenant Commander Guest, de l'U.S. Navy, comme observateur. Lorsque la canonnière quitte Start Point, la houle est déjà importante puis le vent se renforce et, à 21h54, il devient nécessaire de réduire la vitesse à 20 nœuds. Il est 22h48 lorsque les moteurs sont mis en mode silencieux puis arrêtés à 23h50 dès que l'île Losquet est visible à 1 500 mètres de distance. Un youyou est mis à l'eau sur lequel le Sub-lieutenant Smith prend place avec des rameurs et atteint bientôt la plage. Aucun signal lumineux n'est échangé car la proximité de la route des convois ennemis et le phare des Triagoz rend ce moyen de communication trop dangereux. Smith laisse deux talkies-walkies au petit groupe d'accueil pour les prochaines opérations et deux postes émetteurs. A 01h20 le 24 février, le youyou est hissé à bord de la *MGB 503* avec le courrier. Le retour se déroule par un temps exécrable et la canonnière embarque beaucoup d'eau d'autant que la vitre de la passerelle est pulvérisée par un paquet de mer qui arrache également l'amarrage des avirons dont quatre sont projetés par-dessus bord. L'eau pénètre partout y compris dans le local radio rendant inopérant le poste émetteur. Des cirés sont installés pour protéger l'installation mais il faudra attendre 9 heures pour pouvoir enfin transmettre après un séchage des équipements. A 09h40, la *MGB 503* accoste enfin à Dartmouth pour quelques réparations indispensables.

La *MGB 502* est de nouveau sur la brèche au cours de la nuit du 25 au 26 février pour mener à bien l'opération Easement II. Sous le commandement du T/A/Lieutenant Commander Peter Williams, la canonnière débarque deux agents à Beg an Fry, dont l'un s'appelle François Mitterrand, alias Morland (4) et l'autre Emile R. Minerault de



Jean Gicquel est le propriétaire de la « Maison d'Alphonse » d'où partent les aviateurs pour l'Angleterre. Il est ici photographié en 1966. (Photo Agip, Robert Cohen)

3 - David Birkin participera aux six premières missions Glover.

4 - Mitterrand, qui est arrivé en Angleterre par avion dans la nuit du 15 au 16 novembre 1943, souhaite retourner en France mais De Gaulle refuse de l'aider peut-être parce qu'il en était parti grâce à la section F du S.O.E., totalement sous contrôle britannique et sans contact avec le B.C.R.A., ou en raison de ses liens connus avec Vichy et de sa décoration de l'Ordre de la Francisque gallique, parrainé par deux membres de La Cagoule, mouvement d'extrême droite, au printemps 1943.



La plage Bonaparte et la falaise. Les aviateurs ont dû descendre ici dans la plus complète obscurité pour rejoindre les balcinières, s'agrippant tant bien que mal aux touffes d'herbe. (Doc Asaapicardie3945)



Quatre évadés d'un B-17 abattu le 30 décembre 1943 dans l'Oise équipés de vêtements civils pour les photographies d'identité. De gauche à droite, Richard M. Smith, pilote, William H. Booher, copilote, Alphonse M. Mele, radio et Jerry Eshuis, mitrailleur ventral. (Doc Asaapicardie3945)

5 - Émile R. Minerault, Lieutenant à l'OSS, effectue plusieurs débarquements clandestins, avec plus ou moins de réussite. Il participe aux opérations «Mango 4» le 28 octobre 1943, «Jealous II» le 1^{er} décembre 1943, «Easement II» le 29 février 1944 et «Septimus II» le 20 mars 1944.

6 - D.D.O.D. (I) ou Deputy Director, Operations Division (Irregular)

7 - Val Williams, d'origine russe, de son vrai nom Vladimir Bouryschkine, ex-entraîneur de basket-ball à Monaco, est chargé de rétablir la liaison entre les restes du réseau Pat O'Leary à Paris et en Bretagne, d'où peuvent s'organiser les évasions. 1

L'équipage du bombardier Destiny's Tot dont plusieurs membres seront évacués depuis la Bretagne. De gauche à droite au 1^{er} rang : Warren C. Tarkington (bombardier), Murray Ball (navigateur) remplacé par Louis Feingold, Richard M. Smith (pilote) et William H. Booher (copilote). Au 2^e rang, Robert F. Adams (mitrailleur), Tony Onesi (mitrailleur), Alphonse M. Mele (radio), Thomas G. O'Hearn (mitrailleur de queue), Robert Southard remplacé par Jerry Eshuis (mitrailleur ventral) et Kenneth A. Morrison (mitrailleur dorsal et mécanicien). (Doc Asaapicardie3945)

l'OSS, alias Raymond (5), sur une plage choisie par le D.D.O.D. (I) (6). Caché au milieu des rochers, un groupe, comprenant Deman, le radio Langard, Sicot, un certain « Roy », en fait le séminariste Georges Lapouge évacué sur ordre du S.O.E. et Waldo Vaughan Mollett un aviateur rhodésien qui s'est parachuté près de Morlaix, embarque devant les Bœufs, une plage controversée par Deman car située juste sous le promontoire de Beg an Fry occupé par les Allemands alors qu'une autre, bien plus sûre, se trouve à proximité. C'est d'ailleurs l'une des raisons qui lui font gagner l'Angleterre pour expliquer que cette plage constitue un trop grand risque en l'utilisant alors que celle qu'il préconise est bien plus sécurisante.

Les agents débarqués n'ont pas le droit de correspondre avec ceux qui embarquent et sont munis de capes spéciales par-dessus leurs vêtements pour éviter les tâches d'eau de mer trop faciles à repérer. Ils ne peuvent pas non plus porter de chapeau pour éviter la perte de l'un d'eux qui serait révélatrice. Autre précaution, le débarquement se fait à la marée montante afin que la mer efface les traces de pas. Le retour des baleinières vers la MGB 502 est soudain interrompu par un important brouillard qui enveloppe toute la zone ce qui nécessitera une longue période de recherche et obligera la canonnière à demeurer sur place, un total de trois heures et demie au lieu d'une heure en temps normal. Le lendemain matin, Peter Williams et ses passagers accostent le *Westward*

Ho !, un navire à aubes servant de bâtiment-base à la 15^e Flottille.

La deuxième opération du réseau Shelburne, baptisée « **Bonaparte II** », se déroule dans la nuit du 26 au 27 février avec la MGB 503 de Mike Marshall et bien sûr David Birkin comme navigateur mais un événement imprévu faillit compromettre le départ. En effet, les Allemands avaient décidé de supprimer les trains de voyageurs sur la ligne Saint-Brieuc-Paimpol en raison du besoin de transport de matériaux de l'organisation Todt. C'est donc à Guingamp que les candidats à l'évasion descendent du train ce qui nécessite de constituer un nouveau groupe d'accueil. Georges Le Cun et Mathurin Branchoux, qui ont déjà recueilli un pilote rhodésien de la R.A.F., Peter Blackwell, vont devoir tout organiser bien que coupés de liaisons avec l'Angleterre depuis plusieurs mois. Par l'intermédiaire d'Adolphe Le Trocquer, ils sont mis en contact avec le réseau de Lucien Dumais et peuvent ainsi préparer le départ de seize aviateurs américains, trois aviateurs de la R.A.F., dont Leon Harmel et Peter Blackwell déjà nommé (voir Annexe). Yves Le Touzé et Jean Menguy, désireux de s'engager dans les F.F.L., font également partie de l'exfiltration ainsi que Val Williams (7), un agent britannique envoyé en France en 1943, chef de la mission «Oaktree», pour réorganiser un réseau d'évasions décapité par la Gestapo. Ce dernier, victime d'une fracture de la jambe, doit être transporté ce qui ne facilite pas la mission d'autant que son comportement est très controversé au point qu'il est même envisagé de le supprimer. Vers trois heures du matin, le 27 février, la MGB 503 envoie quatre baleinières qui déposent deux agents français sur la plage, Michel Bourgeois, alias Maxime et Martin Mary, alias Jacques, ainsi que huit lourdes valises contenant quelques armes, des vêtements, des chaussures de ville et de l'argent. Toute l'opération se déroule sans problème et la canonnière peut regagner Dartmouth.



Le repos est de courte durée pour l'équipage de la *MGB 502* qui appareille à nouveau dans la nuit du 29 février pour procéder à l'opération « **Easement III** » toujours sur la plage de Beg an Fry. Cette fois ce sont trois agents du S.O.E. qui sont débarqués, Henri Jacques Frager, alias Donkeyman, alias Paul, alias Louba, Ange Defendini, alias Priest, alias Jules, du réseau Priest et Alexander Schwatschko, alias Olive, alias Albert Shaw, alias Politician. Henri Frager est arrêté le 8 août 1944, déporté au camp de Buchenwald et fusillé le 5 octobre 1944. Defendini est capturé le 15 juin 1944 et mourra pendu en captivité à Buchenwald le 14 septembre 1944. Schwatschko est arrêté près d'Eguzon dans l'Indre le 7 juin 1944. Il neutralise l'adjudant allemand qui l'interroge dans l'Hôtel de France, lui saisit son arme et tente de s'échapper mais, blessé au pied et encerclé, il est bientôt à court de munitions et il se suicide avec sa dernière balle.

Mars 1944

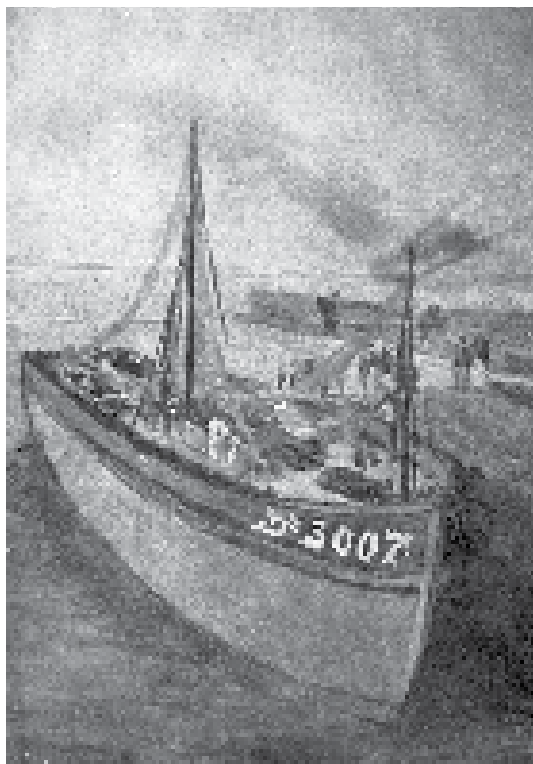
Les réseaux de résistance recueillent de plus en plus d'aviateurs alliés d'autant que les opérations aériennes s'intensifient avec l'approche d'un débarquement et, par voie de conséquence, les avions abattus sont désormais proportionnellement plus nombreux.

Devant cet afflux d'évadés, Lucien Dumais considère qu'évacuer 25 aviateurs par mois est un chiffre notablement insuffisant d'autant que la période sans lune ne dépasse pas une dizaine de jours. Il décide d'envoyer un message à Londres pour suggérer trois opérations les 16, 19 et 22 mars. La réponse est positive et Dumais doit désormais organiser trois embarquements successifs et régler les problèmes inhérents aux différents acheminements, dont une majorité depuis Paris. C'est ainsi que 66 aviateurs seront acheminés avec succès en moins d'une semaine, ce qui fera dire aux Anglais qu'il s'agit du « miracle Shelburne » et baptisera les membres du réseau « Les traversiers de la Manche ». Quant aux canonnières, elles deviennent « l'autobus de la Manche ».

Le 16 mars 1944, l'opération « **Bonaparte III** » est programmée avec la participation de la *MGB 502* commandée par Peter Williams. Dans la matinée de la veille, Lucien Dumais et Raymond Labrosse débarquent à la gare de Guingamp où ils ont la mauvaise surprise de constater la présence de



Trois agents sont débarqués dans la nuit du 29 février 1944 au cours de l'opération «Easement II». De gauche à droite : Henri Jacques Frager, Ange Defendini et Alexander Schwatschko. (Sites Arory, Paulmccuebooks et Findagrave)



Le bateau *Le Jouet des Flots*, qui tente de gagner l'Angleterre, est victime d'une importante voie d'eau qui le contraint à s'échouer. (Site Emile-Bollaert)

quatre véhicules de repérage radiogoniométrique. François Le Cornec, venu à leur rencontre, signale que les troupes semblent en état d'alerte et que les bateaux de pêche sont consignés dans les ports. La situation est suffisamment préoccupante pour que Dumais envisage de reporter l'embarquement du lendemain et décide de prévenir Londres sans tarder. Une malencontreuse crevaisson de bicyclette ne permet pas d'arriver à temps à Plouha,



François Boulard, résistant, va abriter trois agents débarqués de la *MGB 503* dans la nuit du 28 au 29 janvier 1944. (Site Maitron-fusilles-40-44)



- 1 - Émile Bollaert, délégué général du Comité français de libération nationale en remplacement de Jean Moulin, est à bord du *Jouet des Flots*. (Site Ordredelaliberation)
- 2 - Pierre Brossolette photographié à Londres avec sa mèche blanche si caractéristique, qu'il doit constamment teindre. (Getty Images)
- 3 - Émile Laffon, envoyé en France pour établir les premières listes de commissaires de la République et de préfets. (Site Ordredelaliberation)
- 4 - Jacques Maillet est envoyé pour déterminer les approvisionnements les plus urgents nécessaires après la libération de la France. (Site Ordredelaliberation)
- 5 - Roy Grady Davidson est le pilote d'un B-17 abattu le 14 octobre 1943 dans la Marne. Après l'échouage du *Jouet des Flots*, il sera capturé et envoyé dans un camp de prisonniers en Allemagne. (Site Togetherweserved)

C'est dans cette crique sauvage de Feuteun-Aod que *Le Jouet des Flots* parvient difficilement à s'échouer, permettant à tous ses occupants de prendre pied sur la terre ferme avant sa dislocation. (Google Maps)



8 - Gilbert Védý avait été désigné pour représenter le mouvement « Ceux de la Libération » à l'assemblée consultative d'Alger. Personnalité très connue, trop connue, son retour en France est une hérésie mais il l'accepte, ignorant, jusqu'à sa mort, que dix jours auparavant son frère Maxime a été fusillé au Mont Valérien. De Morlaix, il se rend à Paris et loge dans une chambre d'hôtel que vient de libérer un trafiquant notoire de marché noir recherché par la police. Une rafle à l'hôtel provoque son embarquement pour identification. David, chef de la brigade anti-terroriste le reconnaît rapidement et Védý, sachant qu'il sera livré aux Allemands avale sa pilule de cyanure.

Une stèle a été inaugurée pour marquer l'endroit de la fin du *Jouet des Flots*. On peut y voir inscrit 32 rescapés. Il est possible que la 32^e personne soit le fils d'Émile Le Bris qui n'est pas décompté parmi les sept membres de l'équipage. (Site Occupation-39-45)



où se trouve l'émetteur. Labrosse prend donc le train pour Paris afin d'envoyer le message demandant le report de l'opération d'autant qu'une quête d'informations sur l'état d'alerte de la *Wehrmacht* ne donne aucun résultat, confirmant que seuls les officiers supérieurs semblent au courant de cette recrudescence de mouvements militaires, rendant plus inquiétante encore la situation.

Le soir, la B.B.C. diffuse ses messages habituels parmi lesquels celui qui confirme l'opération. Apparemment, Labrosse n'est pas parvenu à joindre Londres. Il n'est plus question de reculer malgré les risques évidents et les dispositions sont aussitôt prises pour mener à bien l'exfiltration des vingt-quatre aviateurs (voir Annexe).

Dans la soirée du 16 mars, la descente vers la plage Sous-Kéruzeau, en baie de Saint-Brieuc, se déroule sans incident. Dumais dispose de son talkie-walkie qui lui permet de se mettre en rapport avec la canonnière. À l'heure prévue, le contact est établi et Dumais recommande au responsable des canots de prendre le maximum de précautions à cause des événements de la veille. Soudain une

explosion éloignée retentit sans pouvoir en préciser l'origine. Quelques secondes plus tard, une seconde détonation en provenance du large est également entendue et le talkie-walkie signale : « On nous tire dessus. Nous nous retirons mais nous allons revenir ». Trois ou quatre coups sont encore perçus, semble-t-il en provenance des canons du bunker de Plounez, proche de Paimpol. Pendant deux heures d'angoisse, aucun son ne sort du talkie-walkie jusqu'à ce qu'une voix indique le retour vers la côte de la MGB, expliquant avoir subi, sans dommage, des tirs de la batterie allemande. Peu de temps après, cinq embarcations arrivent de la mer qui, entre temps, s'est particulièrement retirée ce qui contraint les aviateurs à parcourir deux à trois cents mètres à découvert pour pouvoir embarquer. Deux lourdes valises sont déchargées, pleines d'armes, de munitions et de matériel qu'il faut acheminer jusqu'à la maison d'Alphonse. Répartis dans les cinq baleinières, armées chacune par un barreur et deux rameurs, vingt-quatre aviateurs, un britannique et vingt-trois américains (certaines sources évoquent le nombre de trente) montent à bord de la *MGB 502*. Lucien Dumais est tellement convaincu que Labrosse est parvenu à faire annuler par Londres l'opération Bonaparte



Armand Léon coule des jours paisibles au foyer-logements de Kerlizou. Il est photographié en compagnie de sa fille Joëlle en 2007. (Doc Le Télégramme)



La MGB 503 photographiée à pleine vitesse par l'officier en second de la MGB 502, Lloyd Bott. (Doc Sir Brooks Richards)

suivante qu'il quitte Plouha immédiatement après « Bonaparte III ». Pourtant, le message d'annulation de Labrosse n'ayant toujours pas été transmis, l'opération suivante, « **Bonaparte IV** », reste prévue pour la nuit du 19 au 20 mars.

Entretemps, dans la nuit du 17 au 18 mars, l'opération « **Septimus** » est lancée par la section DF du S.O.E (voir encadré). La MGB 503 du Lieutenant Robert Michael Marshall doit conduire 6 agents du S.O.E. à Beg an Fry, Gilbert Védry, alias Médéric (8), Pierre Jolinon, alias Excellence, Charles Ancier, alias Latéral et Alexandre de Courson de la Villeneuve, alias Pyramide qui sera arrêté le 2 juillet et exécuté le 19 août 1944.

Le temps est clément et David Birkin assure la navigation. Une heure après son départ, Marshall aperçoit le phare des Triagoz allumé ce qui signifie qu'un convoi allemand circule dans le voisinage mais aucun bateau n'est rencontré. A 00h41, la MGB stoppe et met ses baleinières à l'eau, les remorquant jusqu'aux rochers du Bœuf où la canonnière jette l'ancre à 00h55. Après chargement du matériel et embarquement des agents, les ca-

nots se dirigent vers la plage de Kerroulou, près de Guimaëc, sous la responsabilité du Sub-Lieutenant Andrew Smith. Le débarquement est rondement mené mais, aucun des dix agents prévus pour le retour n'est présent (9). A 02h18, les canots reviennent auprès de la MGB et rapidement chargés. Le retour s'effectue à petite vitesse sans problème vers Dartmouth où ils arrivent à 05h15... Cette même nuit, un appareil *Lysander* dépose Erwin P. Deman, alias Paul et son radio Raymond Langard, alias Gilbert dans le Massif Central (10). La radio de Londres envoie le message « *Le roi Pausole vous dit : d'accord* » pour annoncer leurs retours aux amis du réseau.

9 - Il est possible qu'un autre passager ait pris place à bord de la MGB 503, le colonel belge Ivan Gerard. En effet, le 27 avril 1943, « L'Armée belge », un réseau de résistance, est décapité par la Gestapo avec l'arrestation de son chef, le colonel Bastin et c'est Ivan Gerard qui reprend la direction du mouvement. En mars 1944, menacé par l'étau qui se resserre autour de lui, Ivan Gerard s'échappe vers l'Angleterre, remplacé désormais par le lieutenant-général Jules Pire.

10 - Il y a là une grande contradiction entre deux sources, parfaitement dignes de foi. Dans le livre « Par les nuits les plus noires », c'est cette version qui est donnée, celle du retour par avion. En revanche, dans le livre « Flottilles secrètes », il est indiqué : « La MGB 203 y alla (Beg an Fry) durant la nuit du 17 au 18 pour l'opération « Septimus » au cours de laquelle Deman et Langard furent *probablement* mis à terre, car ils retournèrent *certainement* en France à cette date et il n'y avait pas de mission appropriée d'appareils *Hudson* ou *Lysander* de la R.A.F. pendant cette période ». Les mots que j'ai mis en italiques semblent cependant indiquer le doute de cette version énoncée par Sir Brooks Richards.

Le phare de Triagoz photographié de nos jours. (DR)



Photo des commandants de MGB assis au premier plan. De gauche à droite, John Theunis « Jan » McQuoid-Mason (MGB 318), Robert Michael « Mike » Marshall (MGB 503) et Peter Williams (MGB 502), avec un groupe de leurs officiers. (Doc Sir Brooks Richards)





A l'occasion d'une tournée présidentielle en Bretagne en 1985, François Mitterrand est revenu à Beg an Fry revoir l'endroit où il a débarqué le 25 février 1944. Il écoute les explications d'Aristide Sicot, l'un de ceux qui l'ont réceptionné. (Site Poleprajou)

11 - L'île Canton est aussi connue sous le nom d'île Aganton.



Capturé en 1941 puis en 1942, le séminariste Georges Lapouge est parvenu à s'évader à chaque fois. Il est à l'origine de la constitution de réseaux comprenant plusieurs centaines de membres. A la libération, il est ordonné prêtre et décèdera le 27 novembre 2013 à l'âge de 99 ans. (DR)

Le navire à aubes *Westward Ho !* est utilisé comme navire dépôt pour la 15^e flottille de MGB basée à Dartmouth. (Site Ship-Rex)

Plusieurs sections du SOE concernaient directement la France :

- **La section F** : de conception totalement britannique, elle fut créée pour appuyer la Résistance. Ses réseaux furent connus après la guerre sous les noms de réseaux « Buckmaster », d'après le nom du chef de cette section.

- **La section RF** : créée bien plus tard, elle était sous le contrôle du général De Gaulle. Son rôle était de donner un appui aux F.F.L. Ses agents furent largement formés par le S.O.E.

- **La section DF** : elle avait la lourde tâche d'organiser les routes d'évasions afin de rapatrier les agents du S.O.E. en Grande Bretagne.

- **La section EUP** : elle s'occupait des importantes communautés polonaises basées en France.

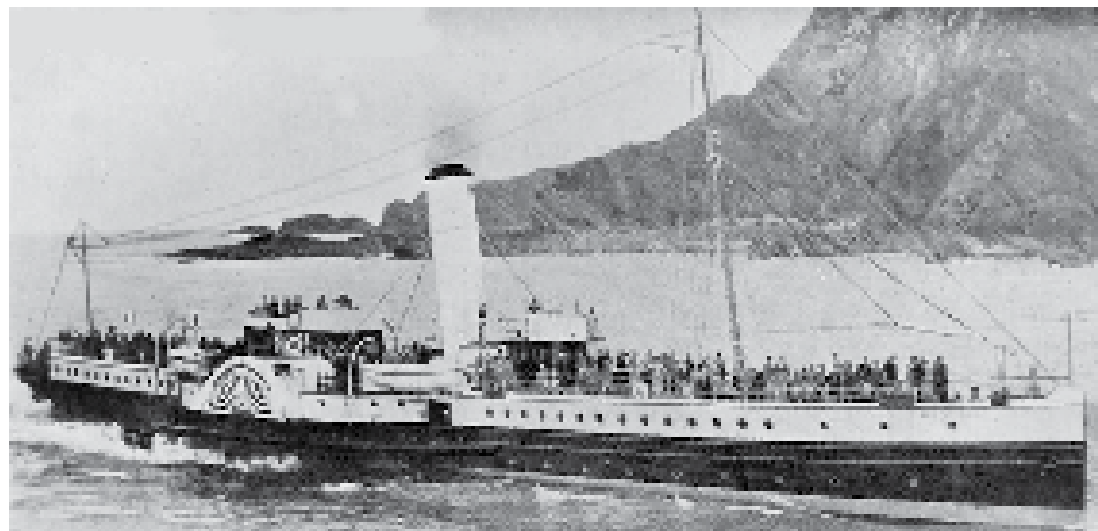
- **La section AMF** : créée à Alger après novembre 1942, elle opérait dans le midi de la France.

- **JEDBURGH** : des groupes formés et armés par le S.O.E. et généralement constitués d'un Britannique, d'un Américain et d'un Français furent envoyés en France avec la tâche de coordonner le soulèvement armé des groupes de résistance.

A l'approche du débarquement en Normandie, le commandement des opérations du S.O.E. fut transféré au SFHQ (*Security Force Headquarters*) sous la direction de SHAEF (*Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force*) du Général Eisenhower. Le Général Koenig, qui avait déjà été nommé Chef des F.F.I., prit le commandement des sections Fet RF le 1^{er} juillet 1944.

L'opération « **Bonaparte IV** », la deuxième programmée pendant la période sans lune, débute dans la soirée du 19 au 20 mars sans la présence de Dumais. La *MGB 503* qui est revenue la veille de l'opération « **Septimus** » est de nouveau présente, toujours avec Mike Marshall aux commandes et David Birkin comme navigateur. Après l'arrivée des baleinières sur la plage de Sous-Kéruzeau, à marée haute, ce qui permet d'aborder au pied de la falaise où les canots sont ainsi masqués des postes de surveillance allemands, deux agents et du matériel sont débarqués. Seize aviateurs, un indien Burland Khan, qui avait fait partie de la désastreuse évasion du *Jouet des Flots* et un agent français embarquent pour le retour vers la canonnière (voir Annexe). Patrick Windham-Wright, émissaire du MI9, se trouve à bord de l'une des baleinières comme il le fait souvent malgré son handicap provoqué par l'amputation d'un bras à la suite d'une grave blessure subie en Libye. Il est surpris de ne pas rencontrer Dumais avec qui il avait prévu de s'entretenir. Équipage et évadés parviennent à Dartmouth sans avoir rencontré le moindre ennemi et avoir bénéficié d'un temps toujours clément.

La mission Shelburne n'est pas la seule à vouloir profiter des nuits sans lune. Le S.I.S. de Cohen organise l'opération « **Glover II** » à destination de l'île Canton (11), à l'ouest de l'île Grande. C'est encore la *MGB 503* de Marshall qui effectue la traversée dans la nuit du 21 au 22 mars. Elle doit débarquer du matériel et embarquer un agent ainsi que du courrier. Lorsque la canonnière met à l'eau le canot, le courant est estimé à trois nœuds et le Lieutenant Smith, responsable de la baleinière, reçoit l'instruction de revenir si la marée s'avérait trop forte. A 01h25, le canot quitte la *MGB* et cherche l'endroit pour accoster parmi les rochers menaçants. Trente minutes plus tard, l'embarcation s'échoue sur la plage mais le comité de réception est absent et Smith doit se rendre à l'évidence, l'opération est un échec. Il ne reste plus qu'à rejoindre la *MGB* ce qui va se révéler un parcours épuisant en raison du fort courant de marée contraire. A 02h25, la baleinière est à bord et ce n'est pas sans difficulté que le cap est mis vers le nord-ouest avec l'obligation d'utiliser les moteurs latéraux pour stabiliser la canonnière dans la bonne direction. Au retour, alors qu'elle traverse la route des convois allemands, un navire est aperçu droit devant à environ 1 600 mètres.





Les moteurs sont aussitôt stoppés et le Lieutenant Marshall voit défilier quatre vedettes lance-torpilles en ligne de file, à petite vitesse. Après avoir attendu le temps nécessaire, les moteurs sont remis en route et la *MGB 503* parvient à Dartmouth à 08h08 sans autre incident.

Autre opération au cours de la même nuit, cette fois-ci avec la *MGB 502*, commandée par le Lieutenant Peter Williams organisée par la section DF du S.O.E. David Birkin ayant pris place cette nuit à bord de l'autre canonnière, un nouveau navigateur le remplace ce qui fait qu'aucun compte-rendu détaillé de l'opération n'a été conservé. La traversée vers la France se fait en compagnie de la *MGB 503*. Vers 23h46, les deux bâtiments repèrent des navires ennemis et font une abattée sur tribord, surveillant ce qui ressemble à des vedettes lance-torpilles au nombre de quatre, peut-être cinq. Après quelques manœuvres pour s'éloigner, les deux canonnières se séparent, chacune se dirigeant vers son objectif. Pour la *MGB 502*, il

s'agit de se rendre à Beg an Fry afin d'accomplir la mission « **Septimus II** » qui consiste à débarquer trois agents du S.O.E. section F, Henri Laussucq, alias Saint, alias Armais, l'opératrice radio Virginia Hall, alias Diane et Charles Rechenmann, alias Julien du réseau Rover, deux agents du S.O.E. section DF, Albert Robichaud, alias Robin et Emile R. Minerault, alias Raymond (OSS) et trois agents S.O.E. section RF du BCRA, Henri Guillermin, alias Pacha, Roland Pré, alias Oronte et le radio René Cornec, alias Nubien, ainsi que du matériel. Charles Rechenmann sera arrêté le 12 mai 1944



Le jeune François Mitterrand pendant les mois où il occupait des fonctions à la Légion française des combattants et des volontaires de la Révolution nationale puis comme membre du Commissariat général au reclassement des prisonniers de guerre. On le voit au cours d'une audience accordée par le maréchal Pétain le 15 octobre 1942. (Getty images)

Contraint par la suppression des trains de voyageurs de récupérer les pilotes évadés à Guingamp, Georges Le Cun va organiser un nouveau groupe d'accueil. (Site Patrimoine-Guingamp)



L'équipage du B-17 « *Slo-time Sally* » présente une bombe avec une inscription à l'attention d'Hitler. Abattu le 5 janvier 1944, six d'entre eux seront récupérés par la Résistance et exfiltrés vers l'Angleterre notamment au cours de l'opération Bonaparte II. (Site Americanmuseum)



Lucien Dumais (à gauche) et Raymond Labrosse, son radio et principal collaborateur, se retrouvent au bras d'une ancienne résistante française pour perpétrer le 40^e anniversaire de Shelburne en 1984. (Site HistoireCanada)

à Angoulême, transféré à Buchenwald et pendu le 14 septembre 1944.

La troisième et dernière opération prévue par Dumais, cette fois-ci bien présent, profite des ultimes périodes sans lune et se déroule dans la nuit du 22 au 23 mars. C'est une nouvelle fois la *MGB 503* de Mike Marshall qui vient chercher les aviateurs alliés lors de l'opération « **Bonaparte V** ». Le contingent d'évadés comprend un Anglais, un Australien, trois Canadiens et vingt et un Américains (voir Annexe). Exceptionnellement, malgré les réticences de Dumais qui ne désire organiser l'embarquement que d'aviateurs, deux civils français sont du voyage. Il s'agit d'un agent nommé Le Bourhis appartenant à une autre organisation et de Jean Théhiou, un résistant du groupe de Plouha qui veut rejoindre les Forces françaises en Angleterre.

Le 25 mars 1944, le B.C.R.A. et le S.I.S. organisent la mission « **Flannel-Foot II** ». Il s'agit de débarquer trois agents, Théodore Doare, alias Théodore Urvois, le radio Louis Marie Marec, alias Kervarec, pseudo Jean Kerangal, tous deux membres de la mission Coulinec du réseau Turquoise et de Pierre Sérandour, alias Leblanc,

alias Colonel Praxitele. C'est la *MGB 318*, commandée par le T/Lt John Theunis « Jan » McQuoid-Mason, qui les débarque à l'île Er appelée aussi Énez Terc'h, à 4,6 km au nord-est de Plougrescant dans les Côtes du Nord. Il faudra deux tentatives à la canonnière pour prendre contact avec les résistants sur place à cause de la marée basse qui ne permet pas à la *MGB 318* d'atteindre le rivage. La deuxième sera couronnée de succès en se dirigeant à l'ouest de l'île.

Seulement âgé de 21 ans, Marec s'était échappé de France en prenant la direction de la pinasse sardinière *Dalc'h Mad* le 6 avril 1943 (voir Navires & Histoire n°110). Il est rapidement capturé le 19 avril 1944 suite à une dénonciation. Condamné à mort par la Cour martiale de Rennes, il tente de s'évader mais il est repris par la milice Perrot. Embarqué dans un convoi de déportés politiques parti de Rennes à destination de l'Allemagne début août, il profite d'un mitraillage du convoi pour s'enfuir mais il est promptement cerné sur un terrain de sports. On l'enferme dans un baraquement avec d'autres fugitifs en compagnie de soldats allemands, eux-mêmes enchaînés. Le 7 août, il est conduit avec un groupe de prisonniers, à pied et sous escorte, de Luynes vers Saint-Pierre de Corps, dans la banlieue de Tours. Lors d'une pause, alors qu'il est assis sur un talus en bordure de la Loire, il profite d'un moment d'inattention du gardien pour se laisser glisser de l'autre côté, tout en entraînant Philippe Rivain, un ancien secrétaire général de la Préfecture du Finistère. Leurs disparitions n'ayant pas été signalées, ils patientent dans l'eau jusqu'au départ du groupe de prisonniers puis, à travers la campagne, rejoignent Longué où Rivain possède une propriété. Plus tard Marec rejoindra le colonel Eon qui participe à la reddition de la poche de Brest, près de Châteaulin en Bretagne (voir Navires & Histoire Hors-série n°31). Il parviendra à rejoindre la Grande-Bretagne le 23 août 1944.



Neelan B. Parker est un mitrailleur latéral d'un B-17 qui s'est écrasé le 30 décembre 1943 dans l'Oise. (Doc Asaapicardie3945)

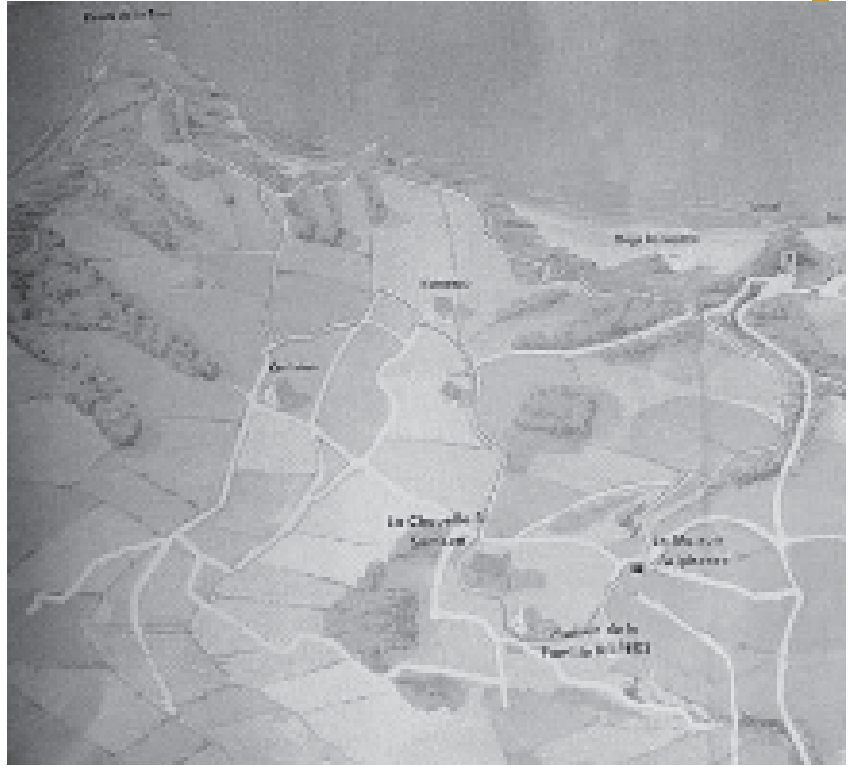
L'équipage du B-24D dont trois membres seront évacués par l'opération Bonaparte III, le quatrième par l'opération Bonaparte V. (Doc Christian Dieppedalle)





Retrouvailles après la guerre entre John T. Amery, dont le B-17 s'est écrasé dans les Ardennes le 30 décembre 1943 et Ralph Kenneth Patton, dont le B-17 s'est écrasé le 5 janvier 1944 dans les Côtes d'Armor. (Capture film Youtube)

Dernière opération effectuée en mars 1944, « **Septimus III** » se déroule dans la nuit du 26 au 27 mars. La **MGB 503** est encore à la manœuvre avec son commandant, le Lieutenant Robert Michael Marshall et de retour, son navigateur David Birkin. Quatre nouveaux agents doivent être mis à terre à Beg an Fry, ce lieu d'échouage étant utilisé pour l'avant-dernière fois. Parmi ceux-ci, Yvonne



Une carte montrant la position de la maison d'Alphonse, d'où partaient régulièrement les aviateurs alliés pour la plage Bonaparte. (Doc Communauté de communes de Lanvollon-Plouha-Site Duchezreau Cyrille)

Malgré les risques encourus par son identification effectuée par les Allemands, Gilbert Védý retourne en mission sur le sol français. (Site ordredelaliberation)



Henri Laussucq, artiste peintre dans le civil, passe la majeure partie de son temps à peindre des tableaux sur la rive gauche de la Seine et dresse ainsi les plans des fortifications ennemies. Il est photographié en 1963 lors d'une exposition à New York. (Doc Battle Line)



Le pilote canadien Gérald Geoffrey Racine est le seul « colis » à embarquer sur la **MGB 503** venue déposer trois agents, dans la nuit du 17 au 18 mars 1944. (Site Cieldegloire)

Des membres d'équipage du B-17 qui s'est écrasé le 8 février 1944 dans la Somme. De gauche à droite, Robert Orville Lorenzi, pilote, Robert L. Costello, copilote, Paul R. Packer, navigateur et Edward J. Sweeney, mécanicien et mitrailleur. (Doc Asaapicardie3945)





Virginia Hall recevant la DSC des mains du général Donovan en 1945. (Photo CIA People)



Débarqué le 21 mars, Charles Rechenmann prend part le 23 mars au sabotage des usines Hispano-Suiza qui regroupent un arsenal de torpilles dans les Yvelines. (Site Tampow3945)



Milton Vincent Shevchik est le pilote du B-17 qui s'est écrasé le 8 février 1944 dans l'Oise. (Doc Asaapicardie3945)



Jean Théhiou s'est mis au service de Shelburne comme convoyeur, hôte et ravitailleur. Poursuivant sa carrière, il est le commandant de la dernière compagnie parachutée sur Diên Biên Phủ puis participera à la guerre d'Algérie. Il disparaît à l'âge de 93 ans. (Doc Le Télégramme)



Pierre Sérandour profite de la mission « Flannel Foot » II pour débarquer sur les côtes bretonnes le 25 mars 1944, non sans quelques difficultés. (Site Assemblée-nationale)

Yvonne Fontaine est débarquée à Beg an Fry pour rejoindre le réseau Minister comme agent de liaison et courrier. (Forum Association V for Victory)

12 - Yvonne Fontaine, alias Mimi, rentrera en Angleterre à la fin de l'été 1944. Après la guerre, elle épousera un Français nommé Dumont et recevra la Médaille de la Résistance française. Elle est décédée le 9 mai 1996.

C'est à l'aide de ces baleinières que s'effectuent les transferts des agents entre les canonnières et la côte bretonne. (Site Patrimoine-desabers)

Fontaine (12) doit rejoindre le réseau Minister de Mulsant, en Seine et Marne, comme agent de liaison et courrier. Le passage vers la France s'effectue au cours d'un temps agréable et d'une bonne visibilité. La traversée est rapide en dehors de la nécessité de réparer une avarie mineure qui ne dure que peu de temps. Le phare des Triagoz est de nouveau allumé ce qui indique la présence probable d'un convoi allemand mais aucun bateau n'est aperçu. A 00h51, les rochers des Bœufs sont reconnus à un mille de distance. Au cours de leur approche prudente, un obus éclairant est repéré au relèvement N 80° W mais il semble que cela concerne l'acti-

vité d'autres forces en présence. A 01h19, deux baleinières quittent la canonnière, sous la responsabilité du Sub-Lieutenant Smith, emportant les quatre agents et le capitaine Harratt ainsi qu'une quantité non négligeable de matériel. Smith tente de prendre contact avec la MGB pour indiquer la réussite de l'atterrissage sur la plage mais les signaux trop faibles rendent la liaison impossible. Cinq minutes plus tard, les deux canots reprennent la mer lorsqu'une lumière jaune inexplicable s'allume une dizaine de secondes vers l'est au sommet de la falaise, près de la pointe du Corbeau. Comme rien ne se produit, les baleinières poursuivent leur traversée et atteignent la MGB vers 02h15. Le voyage de retour s'effectue sans incident à destination de Dartmouth.

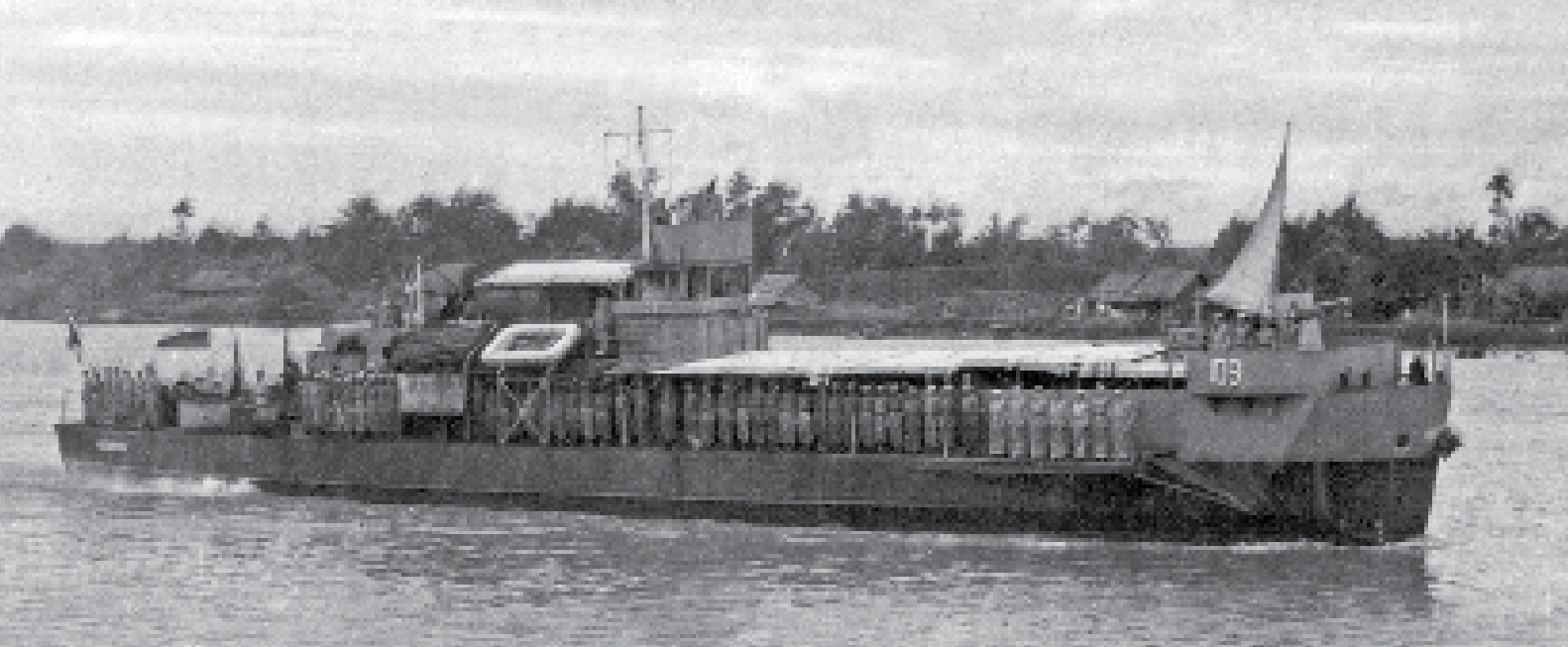
(à suivre...)



OPÉRATION : Bordeaux-Loupiac / BATEAU : Breiz-Izel		
CATÉGORIE	NOM	NATIONALITÉ
Équipage	Pierre CELTON	Français
	Gabriel CLOAREC	Français
	Pierre CLOAREC	Français
	Pierre DREVILLON	Français
	Yves PERON	Français
	Émile RALEC	Français
Civils (1)	Jean CELTON	Français
	André DELFOSSE	Français
	Théodore DOARE	Français
	François JAOUEN	Français
	Jos LE BRIS	Français
	Yves LE FOLL	Français
	Jean de la PATELLIÈRE	Français
	Pierre PHILIPPON	Français
	Jacques REVERCHON	Français
	Jean RICHARD	Français
	Yves VOURC'H	Français
Aviateurs	James E. (Jim) ARMSTRONG	Américain
	Ardell H. BOLLINGER	Américain
	John D. H. (Paddy) CARLTON	Anglais
	Royce (Max) FIDLER	Anglais
	Dwight Angus FISHER	Américain
	Robert C. GILES	Américain
	Caroll Fredericke HAARUP	Américain
	Harry H. HORTON Jr.	Américain
	Russell A. JONES	Canadien
	Joseph Markus KALAS	Américain
	Leonard J. KELLY	Américain
	Thomas R. MOORE	Américain
	Edward F. SOBOLEWSKI	Américain
	Leslie C. WOOLLARD	Anglais
OPÉRATION : Bonaparte I / BATEAU : MGB 503		
CATÉGORIE	NOM	NATIONALITÉ
Aviateurs	Samuel Peter John BLACKWELL	Anglais
	William H. BOOHER	Américain
	Sidney (Sid) CASDEN	Américain
	Norman B. CUFLEY	Anglais
	Walter E. DICKERMAN	Américain
	Jerry ESHUIS	Américain
	John HARVEY	Anglais
	Andrew Franklin HATHAWAY	Américain
	Donald J. HESKETT	Américain
	James A. (Jim) KING	Américain
	Alphonse M. MELE	Américain
	Fred T. SCHMITT	Américain
	Walter J. SENTKOSKI Jr.	Américain
	Morton B. SHAPIRO	Américain
	Richard M. SMITH	Américain
	John L. SULLIVAN	Américain
OPÉRATION : Dahlia / BATEAU : Le Jouet des Flots		
CATÉGORIE	NOM	NATIONALITÉ
Équipage 7 personnes, patron	Émile Le Bris	Français
Civils, résistants et militaires	Gildas BIHAN	Français
	Émile BOLLAERT	Français
	Pierre BROSSOLETTE	Français
	André CANN (André LE GALL)	Français
	Joseph CHALLAN-BELVAL	Français
	Charles GUEULETTE	Belge
	Jean Robert APPELLE	Français
	Edmond JOUHAUD	Français
	Buland KHAN	Indien
	Émile LAFFON	Français
	Yves LE HÉNAFF	Français
	Étienne LE NOUY	Français
	Joël LE VAQUÈRES	Français
	Jacques MAILLET	Français
	Alexandre RIVOAL	Français
	Yéo THOMAS (Shelley)	Français
	Georges de TUDERT	Français
	Robert VANIER	Canadien
	Roy Grady DAVIDSON	Américain
	Lee C. GORDON	Américain
	Ralph L. HALL	Américain
	Fred C. KRUEGER	Américain
	John Graham PILKINGTON	Américain
	John Hartley WATLINGTON	Anglais
Aviateurs		
OPÉRATION : Sibiril 15 / BATEAU : Amity		
CATÉGORIE	NOM	NATIONALITÉ
Civils	André BRETON	Français
	André DACHELET	Français
	Ernest DANIEL	Français
	Eugène DANIEL	Français
	Louis DANIEL	Français
	Paul DANIEL	Français
	André DERRIEN	Français
	Louis KERRIEN	Français
	Auguste LE CLOÏTRE	Français
	Armand LÉON	Français
	Robert LÉON	Français
	François L'HOURL	Français
	Jacques L'HOURL	Français
	Jean L'HOURL	Français
	Marcel MERRET	Français
	Yves MEUDEC	Français
	François NICOLAS	Français
	Jean NICOLAS	Français
	Jean PAILLER	Belge
	Guillaume PAUGAM	Français
	Jean PAUGAM	Français
	Pierre RICHARD	Français

OPÉRATION : Bonaparte II / BATEAU : MGB 503		
CATÉGORIE	NOM	NATIONALITÉ
Civils	Yves LE TOUZÉ	Français
	Jean MENGUY	Français
	Val WILLIAMS	Anglais
Aviateurs	Peter BLACKWELL	Rhodésien
	Kenneth O. BLYE	Américain
	Milton L. CHURCH	Américain
	Louis FEINGOLD	Américain
	Harold Otis GILLEY	Américain
	Lee C. GORDON	Américain
	Marion Auguste HALL	Américain
	Leon Joseph Gerard HARMEL	Belge
	Ernest H. HUGONNET	Américain
	Donald Duncan McLEOD	Américain
	Harry L. MINOR	Américain
	Mike OLYNIK	Américain
	James Nicholas (Jimmy) QUINN	Américain
	James A. SCHNEIDER	Américain
	Robert Alfred SCHWARTZSBURG	Américain
	John SEMACH	Américain
	Robert C. SOUTHERS	Américain
	Warren C. TARKINGTON	Américain
	Un aviateur non identifié	Anglais
OPÉRATION : Bonaparte III / BATEAU : MGB 502		
CATÉGORIE	NOM	NATIONALITÉ
Aviateurs	John T. AMERY	Américain
	Shirley D. BERRY	Américain
	Joseph Allen BIRDWELL	Américain
	Dennis BROWN	Anglais
	William T. CAMPBELL	Américain
	Philip A. CAPO	Américain
	Kenneth Paul Charles CHRISTIAN	Américain
	Charles Woodrow CREGGER	Américain
	Edward J. DONALDSON	Américain
	Robert Kenneth FRUTH	Américain
	William Clarence LESSIG	Américain
	Jack McGOUGH	Américain
	Carl William MIELKE	Américain
	Frank J. MOAST	Américain
	Russell L. PAQUIN	Américain
	Neelan B. PARKER	Américain
	Ralph Kenneth PATTON	Américain
	Manuel M. ROGOFF	Américain
	William H. SPINNING	Américain
	Everett Ellsworth STUMP	Américain
	Dean Webster TATE	Américain
	Carlisle Albert VAN SELUS	Américain
	Harold R. VINES	Américain
	Charles B. WINKELMAN	Américain
OPÉRATION : Bonaparte IV / BATEAU : MGB 503		
CATÉGORIE	NOM	NATIONALITÉ
Aviateurs	Leonard F. BERGERON	Américain
	Robert L. COSTELLO	Américain
	Paul F. DICKEN	Américain
	Francis Patrick HENNESSY	Américain
	Glen Blee JOHNSON	Américain
	Norman R. KING	Américain
	Robert Orville (Bob) LORENZI	Américain
	John Alexander McGLYNN Jr.	Américain
	Paul R. PACKER	Américain
	Clyde Collins RICHARDSON	Américain
	Elmer D. RISCH	Américain
	William J. SCANLON	Américain
	Richard Francis SCHAFER	Américain
	Edward J. SWEENEY	Américain
	Isadore C. VIOLA	Américain
	Earl John WOLF Jr.	Américain
OPÉRATION : Bonaparte V / BATEAU : MGB 503		
CATÉGORIE	NOM	NATIONALITÉ
Civils	LE BOURHIS	Français
	Jean TRÉHIOU	Français
Aviateurs	Russell E. BARNLUND	Canadien
	John F. BERNIER	Américain
	Graham BRICKWOOD	Anglais
	George P. BUCKNER	Américain
	Alfred COFFMAN	Américain
	Rudolf CUTINO	Américain
	Ronald W. DANIEL	Australien
	Thomas J. GLENNAN	Américain
	Richard C. HAMILTON	Américain
	Abe A. HELFGOTT	Américain
	David George HELSEL	Américain
	William A. HOFFMAN	Américain
	Robert V. LAUX	Américain
	William LOCK	Américain
	Kenneth Edward LUSSIER	Canadien
	Charles MULLINS	Américain
	Milton L. ROSENBLATT	Américain
	Robert J. RUJAWITZ	Américain
	Milton Vincent SHEVCHIK	Américain
	Keith W. SUTOR	Américain
	Robert H. SWEATT	Américain
	James Milton THORSON	Américain
	Francis Cantrell WALL	Américain
	David WARNER	Américain
	Kenneth Bernard WOODHOUSE	Canadien
	Phlemon T. WRIGHT	Américain

Le LCI 109 avec l'équipage tenant la haie d'honneur, sans doute en 1947. Le chaland est alors au sud de l'Indochine, souvent sur le Mékong. Outre l'équipage marine au poste de bande, on remarque une ou deux sections d'un Régiment de tirailleurs d'Afrique du nord. Le bâtiment revient-il d'une opération ? Noter le canon de 75 dans le *tub* avant. (Photo ECPA-D)



Les LCI(L) en Indochine, 1946-1955 (III)

Par Jean Robert et Jean-Yves Brouard

Historiques Individuels

Dix-huit LCI(L) ont été utilisés en Indochine avant la livraison par les Etats-Unis des onze LSIL du programme d'aide MDAP. Il s'agit essentiellement de LCI du type 1 modèle Royal Navy (quinze navires) à passerelle basse, de deux LCI de ce même type mais modèle US Navy à passerelle haute, et enfin d'un seul LCI(L) du type 350 américain, classique de l'US Navy. Etant donné les multiples

changements d'appellation, les LCI seront présentés ci-après en partant de leur numérotation d'origine, établie par l'US Navy, et aussi utilisée par la Royal Navy jusqu'à leur radiation... Avant de résumer la carrière des LCI de la Marine, il convient de préciser quelques phases clés de leur activité, dont la redondance peut sembler parfois remplie de mystère. Le rythme d'activité des LCI d'Indochine sera dicté par leur indisponibilité annuelle, théoriquement de 3 mois (note du 17 novembre 1947), programmée et nommée Grand Carénage, en abrégé :

Situation des LCI(L) de la Marine au 1^{er} juillet 1946

LCI(L) n°	Sous pavillon britannique			Sous pavillon français				Affectation
	Lancement	Mis en Service	Restitution	Acquisition	Arrivée à S	Mise en service	Situation L/7/46	
109	20/11/1942	11/12/1942	14/01/1943	15/02/1946	22/01/1946	juin-46	armé	Saigon
117	07/12/1942	05/01/1943	(13/02/1946)	(21/03/46)	18/02/1946	18/02/1946	armé	HFG
174	11/11/1942	30/11/1942	(13/02/1946)	(21/03/46)	18/02/1946	18/02/1946	Désarmé	Saigon
216	15/10/1942	01/11/1942	(13/02/1946)	(21/03/46)	18/02/1946	18/02/1946	Désarmé	Saigon
217	25/10/1942	20/11/1942	14/01/1943	15/02/1946	22/01/1946		indisponible	Saigon
205	15/12/1942	24/12/1942	(13/02/1946)	(21/03/46)	18/02/1946	18/02/1946	Désarmé	Saigon
262	17/12/1942	04/01/1943	(13/02/1946)	(21/03/46)	18/02/1946	18/02/1946	armé	Saigon
263	18/12/1942	07/01/1943	14/03/1943	19/04/1946	16/03/1946	oct-46	indisponible	Saigon
270	12/01/1943	29/01/1943	14/03/1943	15/04/1946	16/03/1946	non	(Désarmé)	Saigon
271	29/01/1943	10/02/1943	14/03/1943	15/04/1946	16/03/1946	non	(Désarmé)	Saigon
280	11/03/1943	30/03/1943	(13/02/1946)	(21/03/46)	18/02/1946	18/02/1946	Désarmé	Saigon
289	21/11/1942	25/01/1943	14/03/1943	19/04/1946	16/03/1946	non	(Désarmé)	Saigon
305	05/03/1943	18/03/1943	(13/02/1946)	(21/03/46)	18/02/1946	18/02/1946	armé	HFG
310	31/03/1943	06/04/1943	(13/02/1946)	(21/03/46)	18/02/1946	18/02/1946	armé	HFG

Nota : (...) : dates formelles, actes officiels

LCI(L) acquis auprès de la Foreign Liquidation Commission en Grande-Bretagne

LCI(L) n° US/FR*	Sous pavillon britannique			Sous pavillon français				1940-51 Affectation
	Lancement	Mis en Service	Restitution	Acquisition	Arrivée à Ch.	Mise en serv.	Arrivée à S	
108	18/11/1942	10/12/1942	15/10/1946**	oct-48	03/10/1948	26/10/1948	06/12/1948	Saigon / HPG
251	18/10/1942	31/12/1942	27/03/1946**	sept-48	30/09/1948	01/10/1950	26/05/1950	HPG
250	13/03/1943	23/03/1943	15/10/1946**	sept-48	30/10/1948	01/10/1950	26/05/1950	Saigon
908	20/11/1941	30/11/1941*	15/10/1946**	nov-48	04/12/1948	04/12/1948	15/06/1948	Saigon

* : transféré à Royal Navy le 05/12/1944

** : remise effective 10/12/1946 à la FLC

GC. Ces opérations se dérouleront exclusivement dans l'arsenal de Saigon jusqu'en 1950, puis, à partir de cette date, dans la Base Navale de Haiphong (BNH), une fois celle-ci équipée, évitant aux bâtiments du Tonkin des mouvements inutiles. Ce rythme annuel est seulement interrompu par des petits carénages (PC) dictés par des réparations souvent inopinées, consécutives aux avaries de combat ou de navigation nécessitant un passage en bassin de radoub. Enfin, il s'agit d'indiquer la situation de ces bâtiments dans les années 1945-56 que l'on retrouvera ci-après. Selon un décret datant du 3 décembre 1933 et périodiquement mis à jour depuis, les positions prises (à cette époque) par les « bâtiments en Service » sont de 6 catégories, chaque situation correspondant à un état particulier de dégradation : « bâtiments Armés », b) « bâtiments en complément », c) bâtiments en « Grande Réparation-Refonte » (GR), d) bâtiments en « Réserve Normale » (RN), e) bâtiments en « Réserve Spéciale A » » (RSA), f) bâtiments en « Réserve Spéciale B » » (RSB). Au terme de sa vie, le bâtiment est « Condamné » par arrêté ministériel. Il disparaît alors des listes et n'est plus qu'une simple coque qui sera détruite ou ferrillée, remise aux Domaines pour vente ou coulée. La coque condamnée n'appartient plus, alors, à la Marine. Elle perd son nom et se voit, depuis le 15 février 1954, attribuer un numéro (de coque, à 3 chiffres) précédé de la lettre Q. La numérotation

OTAN et les nouvelles appellations attribuées par la circulaire 1583 EMG3 du 24 octobre 1951, entreront en application le 4 février 1952 en Indochine. A partir de cette dernière date, les noms deviennent LCI 9040 à 9050. L'organisation opérationnelle de la Marine fluviale va connaître à partir du début de 1954 plusieurs évolutions très rapides, rendues éphémères, voire obsolètes, par le déroulement de la situation militaire. Elle devient, de ce fait, difficilement lisible. Nous ne nous y attarderons pas.

A - Les LCI « type 1 »

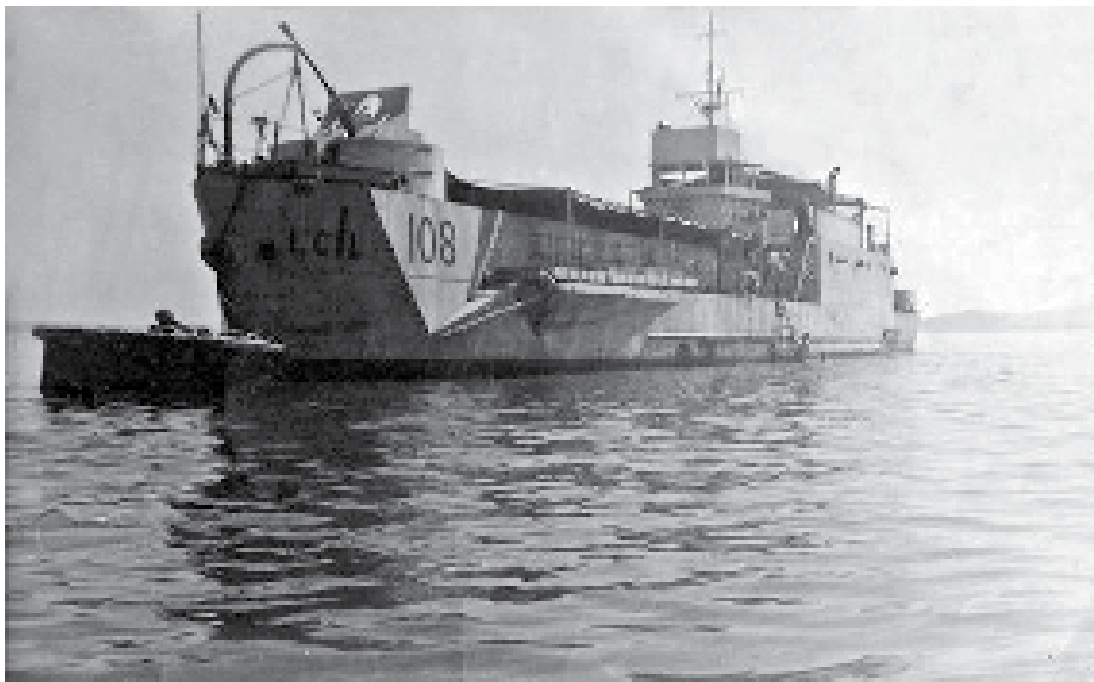
LCI(L) 108 / LCI 9043 : Type 1 britannique - modifié Bizerte.

Mis sur cale le 31 août 1942, lancé 18 novembre 1942, admis au service et transféré au Royaume-Uni le 10 décembre 1942, il rejoint, en convoi, la Méditerranée via les Bermudes et Gibraltar (31 mars 1943). En janvier 1944, il est en Méditerranée avec la 252nd LCI(L) Flotilla. Il ne figure pas sur les listes des bâtiments ayant participé au débarquement de Normandie le 6 juin 1944. Après la fin de la guerre, il rejoint les côtes britanniques pour y être désarmé. Condamné le 15 octobre 1946, conformément aux dispositions du traité Lend-Lease, il est restitué par



Port de Saigon 1948 : deux LCI(L) modèle britannique à passerelle basse, probablement les LCI 201 et 109. On remarque les premières modifications introduites par l'arsenal de Saigon : la passerelle de navigation du LCI de gauche est surmontée d'un poste de mitrailleuse qui n'a pas encore été installé sur le bâtiment de droite dont la passerelle est seulement surmontée d'une toile de protection. (DR)

Le LCI 108 en cours d'essais dans le lac de Bizerte (Tunisie), avant son envoi en Asie du sud-est à l'issue d'un long voyage via la mer Rouge. (DR)



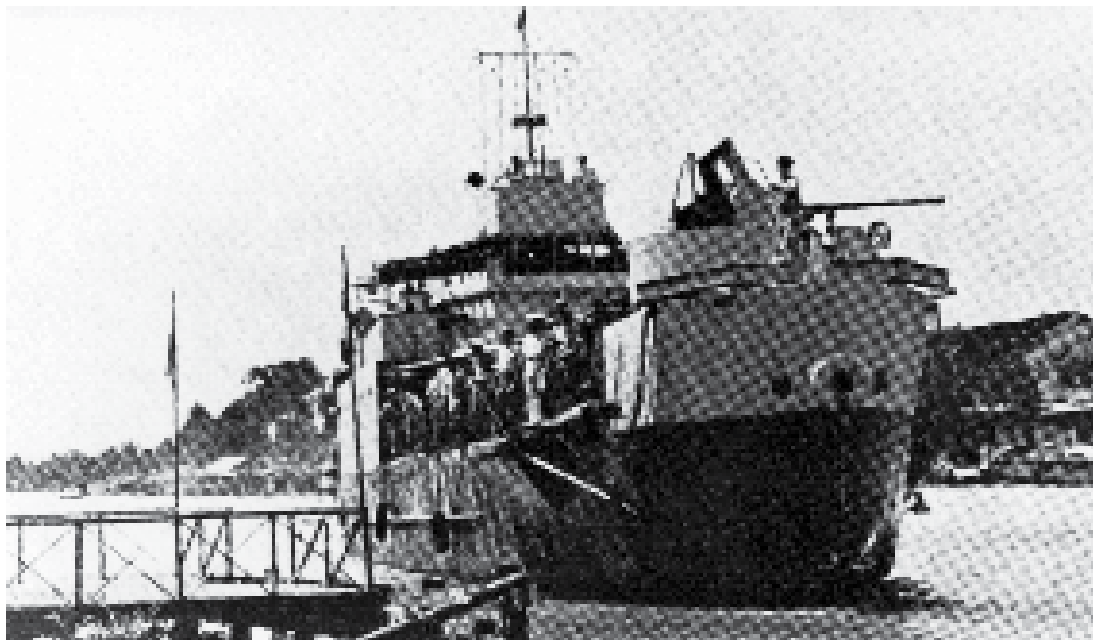
la Royal Navy à l'US Navy, en Grande-Bretagne même. Classé « Surplus », il est mis en vente le 10 décembre 1946 par la FLC (*Foreign Liquidation Commission* U.S.)... La marine française, à la recherche de ce type de navires pour les opérations d'Indochine, décide en mai 1948 l'achat, en Grande-Bretagne, pour les besoins de l'Extrême-Orient, de LCI en surplus mis en vente par les Etats-Unis. Le LCI 108 est donc acheté par la Marine - en toute propriété - en octobre/novembre 1948 en même temps que le LCI(L) 508. Il est remis en état à Cherbourg (en cours en janvier 1949) qu'il quitte avec le LCI 508 le 7 mars 1949 vers Brest (8-10 mars), Casablanca (14-17), Oran (19-22), puis, via Alger, rejoint Bizerte le 26, en avarie de réducteur où il restera pour réparation. Son artillerie, mise en place à Bizerte avant son convoi, comprendra (note 373 du 30 avril 1949) : un canon de 40 sur l'avant, un canon de 75 sur le spardeck, deux canons de 20 Cœrlikon sur le spardeck agrandi et largement modifié, deux mortiers de 60 orientables à l'emplacement des 20 mm actuels et 1 mitrailleuse de 12.7 sur l'abri de navigation. Le spardeck élargi prolonge désormais la coque englobant les passavants latéraux à sept hublots.

Le LCI 108, dont l'ancre à l'avant pend de son écubier d'étrave. (Photo Rozo, forum des Anciens Cols bleus)

La passerelle de navigation de modèle britannique reste basse mais est surmontée par le poste de la mitrailleuse de 12.7mm.

A l'issue des transformations à Bizerte, il quitte ce port, en convoi, avec la gabare *Araignée* et avec le remorqueur de haute mer *Rhinocéros* remorquant le LCT R-26, convoyé par l'avis *Gazelle* le 6 octobre 1949 vers Suez (le 13), Port-Saïd (14), Djibouti (24-25), Aden (28), Colombo (10 novembre), Singapour (le 30). Arrivé à Saigon le 3 décembre 1949 avec le groupe, il est immédiatement pris en main par la DCAN Saigon pour sa mise en condition (passage sur le dock flottant de 350 t les 14-20 décembre 1949). Finalement disponible à partir de mars 1950, il est alors affecté à la DNA 6 et à la zone Long Xuyen-Cantho qui devient sa zone d'opérations pour 6 mois. Il rejoint Saigon pour son grand carénage annuel, en septembre 1950. Le LCI sort de GC à Saigon le 10 novembre et reprend son activité avec la DNA 6, en fin de mois. Il opère autour de Thuadaumot jusqu'au début février 1951 puis rejoint la rivière de Saigon à partir de mars avant de revenir à Saigon le 13 avril. La suite





Le LCI 9043 (ex-LCI 108) en 1952, à la Dinassaut de Vinh Long. (Photo Revue maritime)

des mouvements l'amène à Cantho (le 26), Vinh Long et sa région (25 mai-août 1951) puis dans la plaine des Joncs, Ba Dong (août 1951) avant son retour à Vinh Long (septembre 1951) puis à Saigon pour son grand carénage annuel. Il est alors remplacé à la DNA 6 par le LSIL 715. Après la fin de son GC, il est affecté au Nord Viet Nam. Il quitte Saigon le 15 octobre avec le *Vulcain* et le *Donnai*, via Tourane, pour HPG où il arrive le 2 novembre 1951. A son arrivée, il entre en D.A. (Disponibilité-Armé) avant de remplacer le LCI 102 (qui doit être condamné et reclassé comme citerne à gas-oil). Devenu, début 1952, « LCI 9043 » il est affecté, en remplacement du 102/9041, le 12 mars 1952, à la DNA 3. Le 11 avril, il est, avec sa nouvelle division, à Nam Dinh. Il entre en GC à Haiphong du 5 novembre 1952 à la fin février 1953 ; période achevée, il est réarmé le 1^{er} mars 1953 et désormais affecté (avec effet du 22 janvier) à la DNA 4. En avril 1953, le LCI 9043 remplace effectivement le 9042 à la DNA 4 de Ninh Giang.

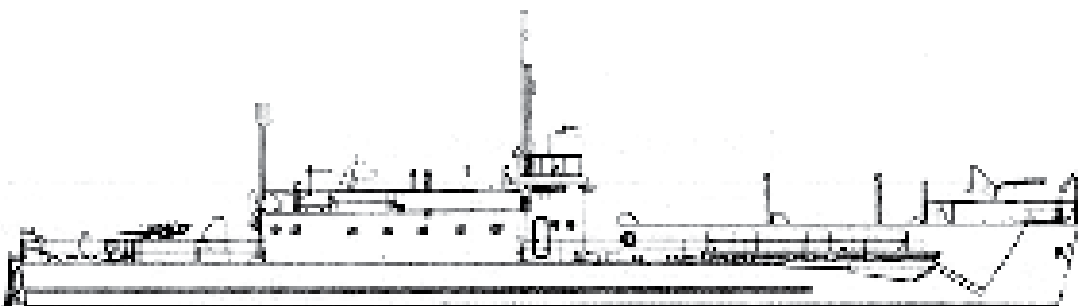
Le 12 septembre 1953, après la fin du GC du 9046 qui doit le relever, il quitte le Nord Viet Nam et est rattaché à la BaSFIC (Base Sud des Flottilles d'Indochine Sud, Saigon) le 11 septembre 1953. Désormais prévu pour la DNA du Mékong, il est mis en DA à compter du 14 octobre. Il entre en travaux le 21 janvier 1954 et est désarmé le lendemain. Le 25 février 1954 il est constitué en unité administrative à la BaSFIC et rattaché temporairement, pour emploi à la DNEO. Le mois suivant, il participe à l'opération navale à tiroirs « Arcachon » (phase « Axelle » d' « Aréthuse »). Cette opération qui rassemblera d'importants moyens maritimes, consistera à débarquer, le 13 mars, des troupes au Centre Annam, à Tuy Hoa (Sud de Qui Nonh) dans le cadre de l'opération, à tiroirs elle aussi, du Plan Navarre, connue sous le nom d'«Atlante/Aréthuse », au moment même où les combats de Dien-Bien-Phu entraînent dans leur phase critique. Atlante, par ailleurs, se terminera

par un nouvel échec (cf. l'odyssée du GM100) qui sera masqué par le retentissement mondial de la chute du camp retranché. De retour à Saigon, il repasse en DA au 1^{er} mai 1954 et est remplacé par un des LSIL fraîchement arrivés (le 20 avril) des Etats-Unis. Il est finalement, mis en Réserve Spéciale à partir du 1^{er} octobre 1954. Condamné le 16 novembre, il se voit attribuer le numéro de coque Q-034. Rayé, il devient ponton à la base Courbet de Saigon. Au 6 août 1955 il n'avait toujours pas été remis aux Domaines.

LCI(L) 109 / LCI 9044 : Type 1 britannique.

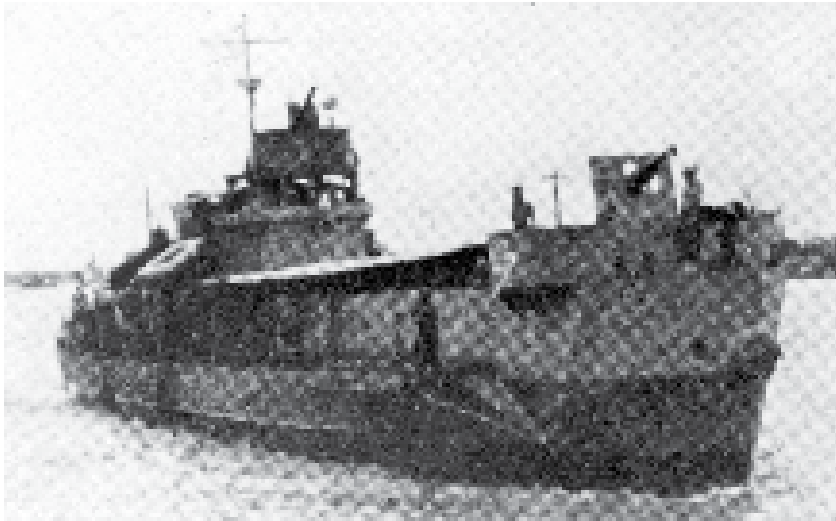
Mis sur cale 31 août 1942, lancé le 20 novembre, admis au service et transféré au Royaume-Uni le 11 décembre 1942, il est incorporé dans le 5^e « Flight » de 20 LCI(L) britanniques qui, parti de la côte Est via les Bermudes, arrive à Gibraltar le 31 mars 1943. De juillet à décembre, il participe aux opérations de Sicile et Italie. En janvier 1944, il est en Méditerranée avec la 252nd LCI(L) Flotilla puis rejoint la Grande-Bretagne pour participer au débarquement en Normandie. En fin d'année 1944, devenu disponible avec la fin des débarquements en Europe et après remise en état en Grande-Bretagne, il est désigné pour l'Asie du Sud-Est, avant de rejoindre la zone de l'océan Indien et l'*East Indies Fleet*, en 1945, pour participer aux débarquements projetés au Japon et planifiés pour la fin du premier trimestre de 1946.

La capitulation japonaise en septembre 1945, le fait rapidement classer « en excédent aux besoins ». Il est donc, conformément au traité Lend-Lease, restitué à l'US Navy 14 mars 1946 et livré à la base américaine la plus proche de Singapour, à Subic Bay. Condamné par l'US Navy, le 17 avril 1946. Vendu par la *Foreign Liquidation Commission* deux jours plus tard à la marine française,



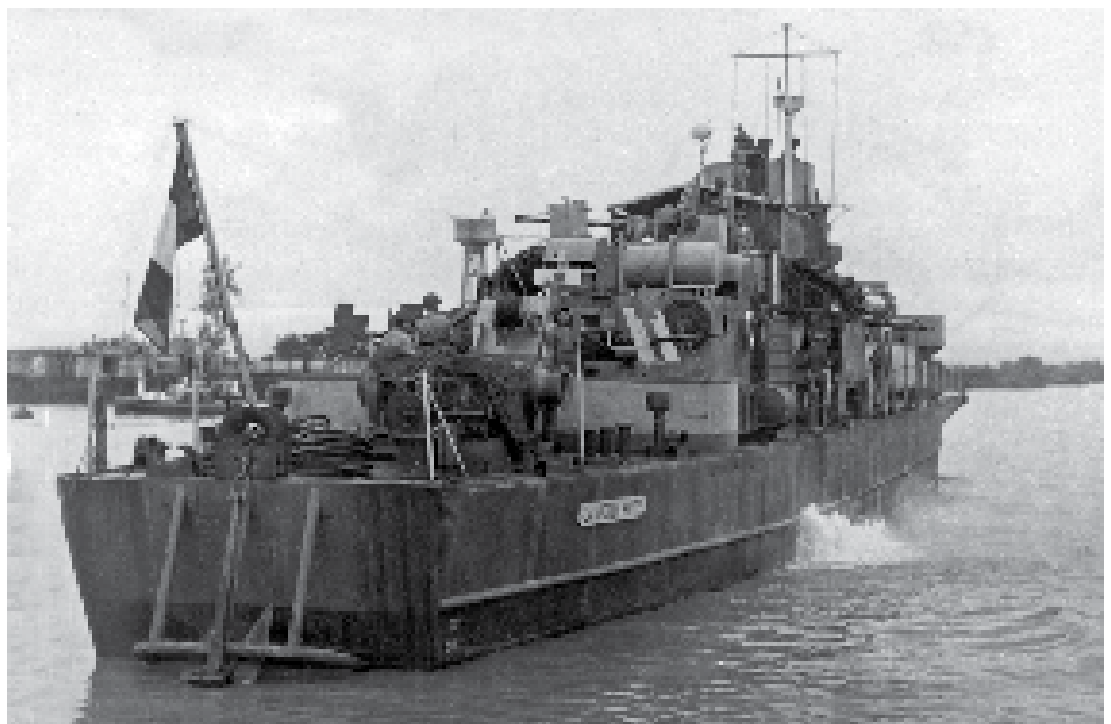
Le LCI (L) 108 tel qu'il se présente après les modifications à Bizerte : spardeck élargi et complètement fermé, ajout du poste de mitrailleuse au-dessus de la passerelle, armement renforcé... (DR)

à Manille, il quitte Luzon le 14 mai, en convoi, avec le LCI(L) 217, le LST 326 et le LCT 799. Il arrive au Cap Saint-Jacques le 22 mai et à Saigon le jour suivant pour visite du matériel. Il est rapidement déclaré opérationnel et participe notamment au débarquement de personnel amené par le *Pasteur* à la mi-juin. Il reste en service jusqu'en septembre 1946, avant d'être désarmé et d'entrer à son tour en réparation. Après sa remise en état il est remis en service en novembre 1946 et participe dans les mois qui suivent à diverses servitudes et opérations dont une liaison sur Phnom-Penh. Lors de la constitution des D.N.A. il est affecté à la 2e DNA, en Cochinchine (octobre 1947). Basé à Saigon au long de l'année 1948, il entre en réparation en août et septembre, avant de reprendre sa mission au sein de la DNA 2 sur les bras du Mékong jusqu'à son grand carénage suivant (mai-juin 1950). Rattaché à son insu à la DNA 8 (région de Cantho puis Vinh Long, juillet/octobre), il opère ensuite dans le Bas Bassac et effectue une nouvelle liaison sur Phnom-Penh (novembre-décembre 1950) avec retour à Cantho fin décembre-février 1951 d'où il opère, toujours au sein de la DNA 8, jusqu'en juillet 1951 puis depuis Long Xuyen fin juillet. En septembre 1951, il change d'affectation et rejoint la DNA 4 puis est mis en D.A. à Saigon le 24 octobre 1951. Il restera dans cette situation jusqu'en avril 1952, du fait de son usure. Sa remise en état pour le Centre de la Marine Vietnamienne de Nhatrang, envisagée le 15 mars



Le LCI 109 en Cochinchine en 1947. Sur cette photo, l'armement comprend sur l'avant 1 canon de 75 « G » et au-dessus de la passerelle de navigation une mitrailleuse de 12,7. (Ph. J. Mauclère, extraite du « Marins dans les Arroyos »)

Le LCI 109 reçut l'appellation non officielle « La Pétulante » (voir la plaque nominative sur la coque). Cette vue de l'arrière laisse apparaître sur le pont principal les 20 mm dans leur *tub* et le canon de 40 sur le spardeck. (Photo ECPA-D)

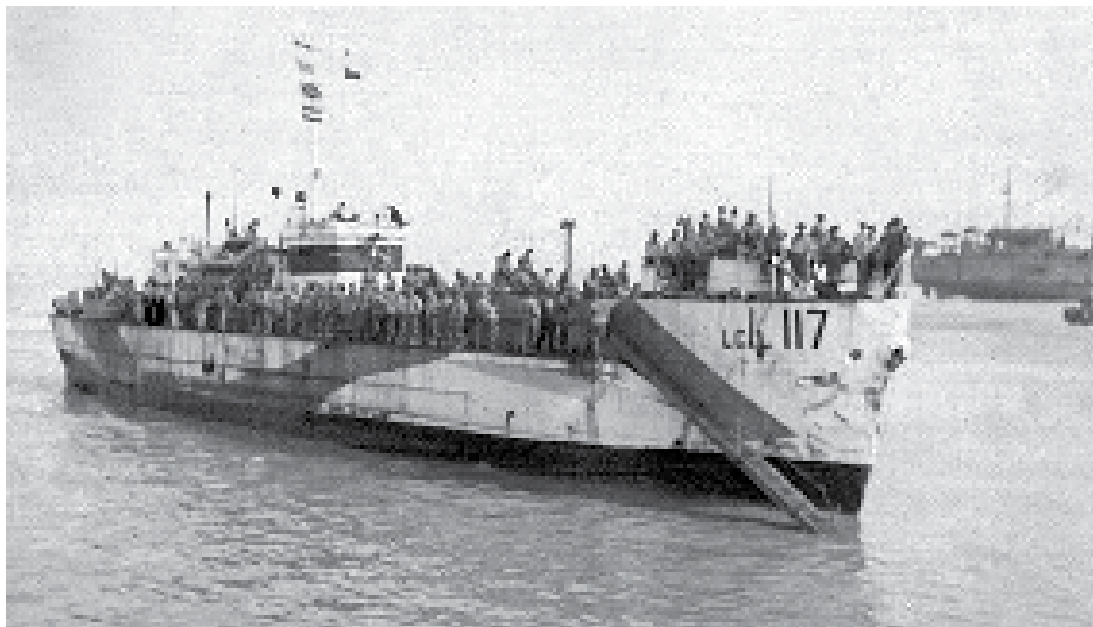


1952, ne sera finalement pas retenue. La commission de condamnation du port de Saigon, dans son PV daté du 31 mai 1952 (transmission du 27 juin 1952), propose, « étant donné le trop mauvais état de coque pour être remis en état », sa condamnation et la remise au Domaine aux fins de vente. L'arrêté de condamnation est pris le 2 août 1952. Finalement, la coque du LCI finira son existence comme ponton à Vinh Long puis citerne à gas-oil en 1953 rattaché à la DP Courbet.

LCI(L) 117 / « LCI 102 » / LCI 9041 : Type 1 britannique.

Sous pavillon britannique : mis sur cale le 1er octobre 1942, lancé 7 décembre 1942, admis au service et transféré au Royaume-Uni le 5 janvier suivant, il quitte Norfolk (Virginia) le 27 mars 1943 en convoi (le sixième de la série) avec 17 autres LCI(L) - dont les 249, 260, 263 et 299 (que nous retrouverons en Indochine en 1946) - vers Gibraltar qu'il atteint le 21 avril 1943. La Royal Navy transfère le 4 décembre 1943 à la Royal Canadian Navy qui l'arme. En janvier 1944, il est avec la *260th LCI(L) Flotilla* à Southampton. Il participe au débarquement en Normandie sous pavillon canadien. Après la clôture de l'opération Overlord, il est restitué par la RCN à la RN et désarmé le 31 août 1944. A la fin de l'année, il est affecté au SEAC (*South East Asia Command*) qu'il rejoint en 1945 après travaux de remise en condition. Le 15 août, il est rattaché à l'E.I.F. Il quitte Singapour le 6 janvier 1946 vers Saigon où il participe au transbordement des troupes du *Pasteur* mouillé devant le Cap Saint-Jacques et Saigon du 4 au 10 février. Le 13 février il est officiellement et administrativement, restitué à l'US Navy par la Royal Navy ; cependant, il reste en Indochine du sud et fait l'objet d'un prêt temporaire avant l'entrée en vigueur de la restitution britannique aux USA.

Sous pavillon français, prêté par la RN à la marine nationale « pour 3 mois », il rejoint Saigon pour sa mise à disposition le 16 février 1946. Son premier Cdt français (EV Fabry) est désigné le même jour. Le transfert officiel de pavillon a lieu deux jours plus tard et il est rebaptisé LCI « 102 » le 19. Après prise en main, il quitte Saigon le 26 pour le golfe du Tonkin. Participe à l'opération « Bentré » (du 1^{er} au 9 mars) de réoccupation du Tonkin et est d'abord mis à disposition, à la fin des débarquements, de la 1^{ère} DEC (Division d'escorteurs côtiers, à Haiphong), puis à partir du 1^{er} juillet 1946, à Marine Haiphong où il



Le LCI(L) 117 à Utah Beach, lors du débarquement de Normandie en juin 1944 ; les circonstances militaro-géopolitiques feront qu'il deviendra français en Indochine après la guerre. (Photo collection Frank Tucker, via Joe Phelan)

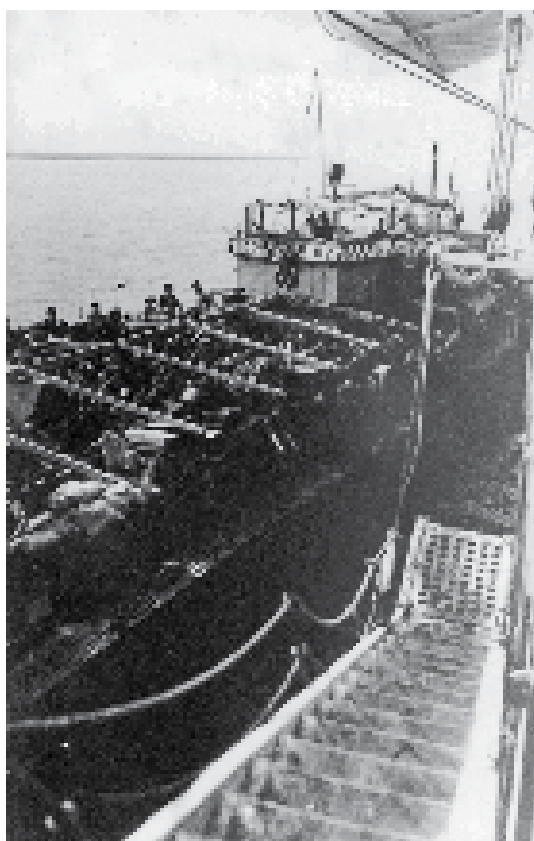
restera affecté au sein de la 1^e Flottille amphibie. Après le déclenchement du conflit ouvert avec le Viet Minh en décembre, il passe « sous pied de guerre » et bascule dans les opérations de dégagement et de reconquête. Pour ne citer que les principales de l'année 1947 : opération de secours sur Nam Dinh (« Dédale », début janvier) et son renforcement (« Ariane », mars/avril) puis il remonte le Fleuve Rouge jusqu'à Vietri (mai) et opération « Niagara » (juillet). Il est ensuite affecté temporairement, à partir de septembre 1947, lors de la création des Dinassauts (Divisions Navales d'Assaut), à la DNA 5. Entre septembre 1947 et janvier 1948, il participe aux opérations « Léa » et « Ceinture ».

Affecté à la DNA 3 le 19 janvier 1948, équipé d'un seul canon de 40 à l'avant et de 3 canons de 20 dans l'axe et à l'arrière, son armement est jugé très insuffisant. Finalement, il sera officiellement acquis par la France auprès de l'administration américaine (en régularisation) le 26 janvier 1948. L'acte officiel sera daté du 21 mars 1949. En août 1948, il est acheminé vers Saigon, pour réparation et entretien. Il y subira un grand carénage (septembre et octobre) qui se prolongera jusqu'au 5 janvier 1949. Il ne quitte finalement Saigon que le 22 avril 1949 pour rejoindre HPG le 26. Il n'est pas endivisionné mais participe aux opérations dans le golfe du Tonkin (mai-juin) et dans le secteur de Nam Dinh (septembre-octobre 1949). Il restera non endivisionné jusqu'à la fin de sa carrière, remplaçant occasionnellement les autres LCI pendant leur entretien. Il est mis en DA le 20 mars 1950. Après une longue indisponibilité (mars-mai 1950) il entre en grand carénage (les 11 mai-20 août 1950) à HPG. Il reprendra ensuite sa position d'engin de remplacement en DA (il est bâtiment de commandement de la DNA 3 entre le 20 mai et le 3 juin 1951 puis à Nam Dinh en décembre et janvier 1952) jusqu'à sa remise en DA le 1^{er} mars 1952. Le 30 avril suivant, l'ordre de condamnation arrive. Le PV de la commission du Port de Haiphong, daté du 31 mai 1952, propose sa réutilisation, après condamnation, comme citerne de rade automotrice de gas-oil pour le port de Haiphong, ce qui sera réalisé dès le 21 juin, avant même que l'arrêté de condamnation officiel ne soit prononcé le 2 août 1952. Il remplira ce nouveau rôle de servitude jusqu'en octobre 1954. Le 31 octobre de cette année, il passe une dernière fois sur le dock flottant (ex-AFDL-13 US) de HPG pour enlèvement des moteurs et réducteurs. Désormais ce n'est plus qu'une coque condamnée « à couler ». L'ordre de vente à HPG du 4 mars 1955 restant infructueux, la décision de le couler en eaux profondes en mai 1955, avant l'évacuation de HPG, est annoncée.

Toutefois, lors de l'évacuation du Nord Viet Nam en mai 1955, la coque sera finalement abandonnée sur place (HPG) (13 mai 1955).

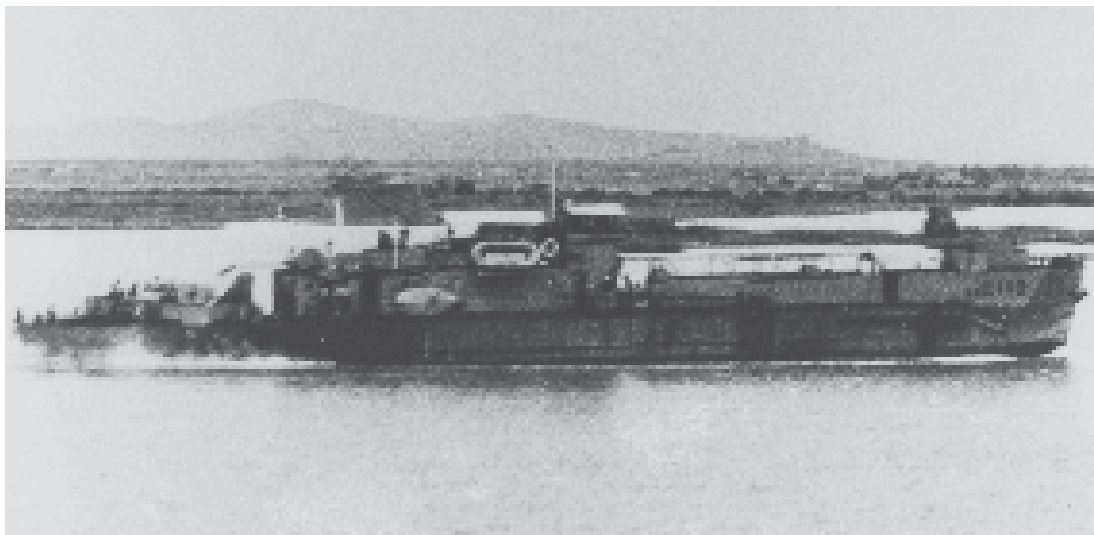
LCI(L) 174 / « LCI 204 » : Type 1 britannique.

Mis sur cale par Federal le 7 septembre 1942, lancé le 11 novembre, mis en service le 3 décembre, il est remis immédiatement à la Royal Navy. Il rejoint Gibraltar le 9 février 1943 puis la Méditerranée où il participe aux opérations avec la 252th LCI(L) Flotilla RN, avant son transfert en Grande-Bretagne pour l'opération « Overlord ». Après le débarquement, il est désigné pour le SEAC, adapté au climat tropical et rejoint son affectation via Gibraltar, Suez, la mer Rouge, Aden, l'océan Indien, Bombay et Ceylan en 1945 juste avant la cessation des hostilités. Il quitte Singapour le 6 janvier 1946 vers Saigon ; il participe au transbordement des troupes du *Pasteur* au Cap St-Jacques du 4 au 10 février (en effet, le tirant d'eau



Opération « Bentré », le 6 mars 1946 près de Haiphong : embarquement des troupes depuis un transport sur le LCI 102 encore dans son état original. (Photo ECPA-D)

Le LCI 102 glisse vaillamment sur la rivière de Haiphong en 1948.
(Photo coll. F. Le Calvé)



de l'ex-paquebot ne lui permet pas la remontée de la Rivière de Saigon).

Prêté par la RN à Saigon où il arrive le 16 février 1946 ; son premier Cdt français (LV Faravel) est désigné le même jour. Transfert de pavillon le 18 février 1946. Il est rebaptisé LCI « 204 » le lendemain. Il quitte Saigon le 26 pour le Golfe du Tonkin. Là, il participe à l'opération Bentré (du 1er au 9 mars) de réoccupation du Tonkin puis il rejoint Saigon le 5 avril (avec le LCI 201) à la fin des débarquements, via Tourane (le 1^{er} avril), Cam Ranh (le 3), le Cap St-Jacques (le 4). Classé « Indisponible » étant donné son état d'usure, dès son retour, il restera, jugé irréparable, dans cette position jusqu'au 1^{er} juillet 1946, date de son désarmement définitif. Il est placé en attente de condamnation au cours du dernier trimestre 1947, puis « à condamner » le 10 août 1949. Il sera, finalement, officiellement acquis par la France (en régularisation) le 26 janvier 1948 comme les 7 autres LCI(L) prêtés par les Anglais en février 1946, l'acte de vente officiel étant signé le 21 mars 1949. Devenu français, il peut être officiellement condamné. Le 23 mars 1950 l'ordre de condamnation est donné. La commission qui en est chargée se réunit le 8 avril. Il servira de réserve de pièces détachées jusqu'à sa condamnation officielle qui interviendra une fois sa situation régularisée auprès des Américains, le 15 mai. Une fois les superstructures inutiles arasées, il terminera comme appontement à la base fluviale de Cantho (voir photo dans N&H 111).

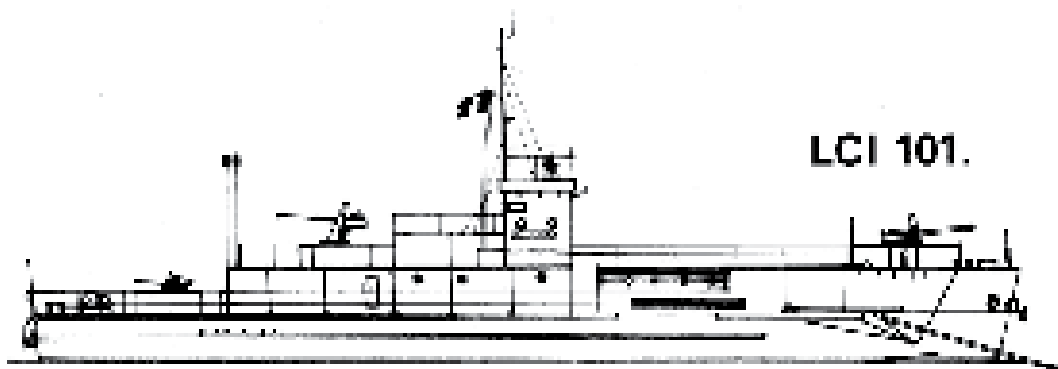
LCI (L) 216 / « LCI 101 » / LCI 9040 : Type 1 US.

Sous pavillon britannique : construit à Lawley, mis sur cale le 26 septembre 1942, lancé le 19 octobre, il entre en service le 7 novembre avec l'US Navy. Il rejoint Gibraltar avec 23 autres LCI(L) US le 24 mars 1943 ; il sert en Méditerranée puis en Grande-Bretagne au sein du « COMPHIBSUKAY » (Commandement Amphibie au Royaume-Uni) et de la *18th Flotilla*. Comme les autres navires de cette flottille, une fois le débarquement achevé, il assure les liaisons entre les côtes anglaises et françaises. En octobre 1944, après le changement, à Weymouth, des moteurs (le 10), il fait partie de la liste des LCI(L) de l'*Atlantic Fleet* à transférer, par les USA à la Grande-Bretagne, plutôt que d'en organiser leur retour. Il est transféré le 1^{er} novembre 1944 à la Royal Navy qui le désigne pour le théâtre du SEA et le prépare pour cette zone en le tropicalisant. Il rejoint l'océan Indien, l'Inde et Ceylan, en 1945. La fin de la guerre en septembre 1945 le surprend en Asie de Sud Est. Il est devenu inutile et classé « excédent-à restituer ».

Début 1946, il appareille de Singapour pour soutenir les troupes britanniques débarquées à Saigon, pour réoccuper l'Indochine au sud du 16^e parallèle et relever les LCI(L) de l'opération « Masterdom ». Dès son arrivée, il participe au transbordement des troupes, venant de France, à bord du transport *Pasteur* mouillé au Cap Saint-Jacques. Ces opérations s'étendent du 4 au 10 février. Prêté par la Royal Navy aux FMEO (Forces Maritimes

Le LCI 102 à Nam Dinh en juillet 1951. Sur l'avant : le canon de 75 type « Guerre ». La passerelle basse est surmontée d'un poste de mitrailleuse. Le spardeck a été élargi. (Photo Cols Bleus)





LCI 101 dans sa situation après les modifications de 1949-50 (les radeaux et leurs berceaux situés à l'arrière du spardeck ne sont pas représentés sur ce dessin). (Dessin de Claude Picard)

d'Extrême Orient), il rejoint Saigon le 16 février 1946 pour son transfert ; son premier Cdt, qui sera aussi celui de la flottille des 8 LCI, le CC Vedel, est désigné le même jour. Le transfert officiel de pavillon se déroule le 18 février 1946. Il est rebaptisé le lendemain « LCI 101 » dans la marine française. Il quitte Saigon quelques jours plus tard, le 26, pour le golfe du Tonkin pour participer à l'opération Bentré (du 1^{er} au 9 mars) de réoccupation du Tonkin et est affecté, à l'issue des débarquements, à la 1^{ère} DEC (Division d'escorteurs côtiers), à HPG, puis à partir du 1^{er} juillet 1946 à Marine Saigon.

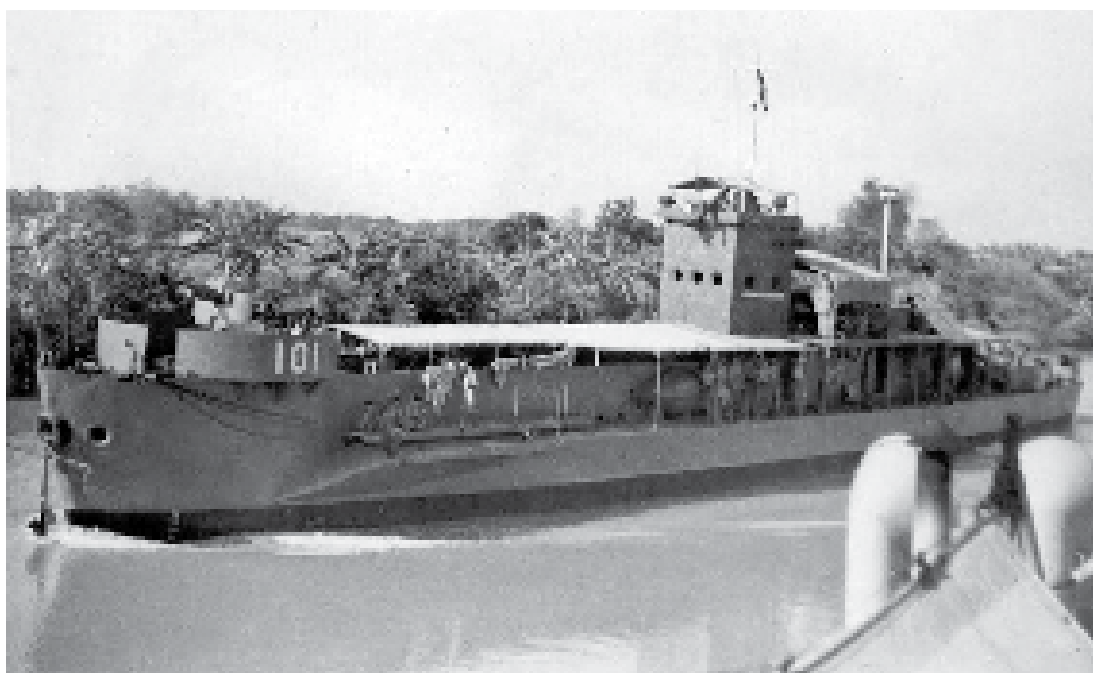
Il quitte le port du Tonkin le 20 juin pour rejoindre Saigon, en convoi avec les LST 382, les LCI 104 et 203 pour mise en réserve en attente de travaux. Il sera réarmé au cours du premier semestre 1947 et affecté, à la DNA 6, à partir d'octobre toujours basé à Saigon. Cette situation sera maintenue tout au long de 1948 jusqu'en novembre 1949. Finalement, il sera officiellement acquis par la France (régularisation) le 26 janvier 1948 (voir les autres LCI). L'acte officiel sera daté du 21 mars 1949. Il entre en grand carénage de février à mai 1950. En juillet, il est à Saigon, affecté à la DNA 2 puis avec cette division, il opère dans les régions de Cochien (août 1950), Bentré (9 et 10), Thuadaomot et à nouveau Bentré entre novembre 1950 et janvier 1951 avant d'entrer en maintenance. Remplacé à la DNA 2 par le LCI 201 en janvier-février pendant son grand carénage (26 décembre 1950-25 février 1951), il est réarmé le 15 février et reprend sa place à la tête de cette division le 3 mars à Bentré avant de retrouver Saigon le 14 avril et le Bassac le 23 mai, Thuadaomot (24 juin-24 juillet), Bentré (6 août) puis Mytho (2 au 18 septembre). Il est remplacé définitivement au début d'octobre 1951, à la tête de la DNA 2, par le LSIL 1092 (arrivé à Saigon

le 7 septembre 1951). Le 10 octobre, placé en DA, il restera dans cette position, à Saigon (désormais devenu LCI 9040), jusqu'en juin 1953, entrecoupée par deux carénages au premier trimestre 1952 et du 15 août au 10 septembre 1953, et par des missions PATMAR (Patrouille Maritime).

Son état général et l'arrivée des nouveaux LSIL vont entraîner son retrait de première ligne où il est remplacé à la PATMAR par le LSIL 9032. En mai 1953, il est en DA, en attente du grand carénage prévu du 15 août au 1^{er} novembre ; il va attendre la sanction finale jusqu'en mars 1954 quand il est classé « en cours de condamnation ». Finalement mis en Réserve Spéciale « B » le 20 août 1954, suivie par la proposition de condamnation le 10 septembre. L'arrêté de condamnation est signé le 16 novembre ; il reçoit le numéro de coque Q-033. La coque condamnée du LCI servira d'appontement à Cat Lai où elle sera abandonnée lors de l'évacuation française de la base.

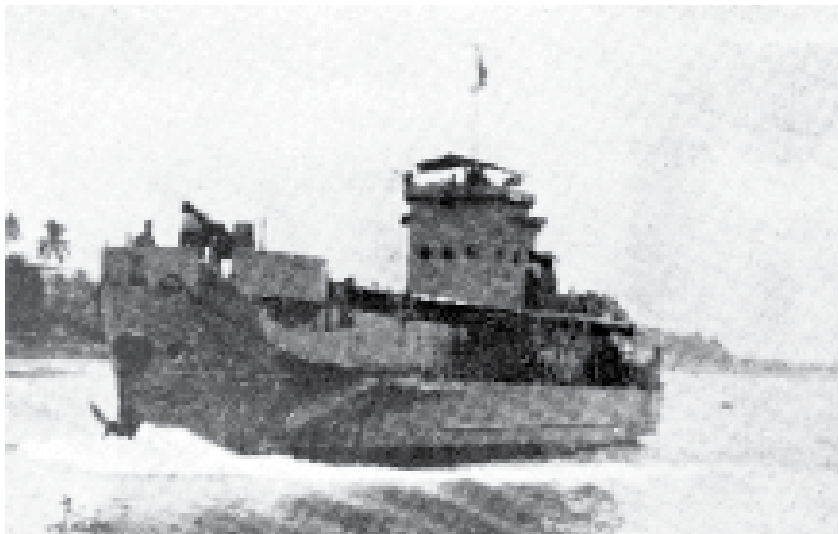
LCI (L) 217 / LCI 9046 : Type 1 US.

Construction confiée à Lawley, mis sur cale le 28 septembre 1942, lancé le 25 octobre, il entre en service le 14 novembre avec l'US Navy. Il fait partie d'un des tout premiers convois de LCI(L) à traverser l'Atlantique. Arrivé à la fin du premier trimestre de 1943 via les Bermudes et Gibraltar (le 24 mars 1943), il sert en Méditerranée avec la U.S. LCI(L) Flotilla 2 (comme le LCI 216), participe aux premiers débarquements en Sicile et Salerne de juillet à octobre 1943, d'Anzio au début 44, puis en Manche à partir de la fin avril 1944, au sein de la 12th US Fleet



Sur l'arrière de la passerelle du LCI 101, ex-216 britannique, on remarque l'évent d'évacuation des gaz brûlés. Ce conduit est plus élevé que sur les LCI habituels. Ceci permet en particulier de distinguer l'ex-216 de l'ex-217 (LCI 9046 sous pavillon français, selon son code Otan). (Photo du Forum des Anciens Cols Bleus)

Le LCI(L) 216, devenu LCI 101 puis LCI 9040, portera un temps le nom officieux de « La Charmante » ; il est vu ici à Ba Dong en août 1950. (Photo du forum des Anciens Cols Bleus)



Le LCI 101 en patrouille. Et encore le canon de 75mm, dont le modèle accuse son âge. (DR)

- (LCI(L) Flotilla 18) - jusqu'au 13 octobre 1944. Les opérations de Normandie achevées, il est transféré le 3 novembre 1944, à la Royal Navy à Grimsby, plutôt que d'être renvoyé aux USA par l'US Navy. Il est alors désigné pour le théâtre du SEA et entreprend sa tropicalisation et le changement de ses moteurs. A l'issue des travaux, il rejoint l'océan Indien, l'Inde et Ceylan en 1945 afin de participer aux dernières opérations de la guerre. Après la capitulation nipponne, il est restitué à l'US Navy, le 14 mars 1946, à Subic Bay. Condamné, Il est vendu le 19 avril

suivant à la France, à Manille qu'il quitte en convoi avec le LCI(L) 109 le 14 mai 1946. Il arrive au Cap Saint-Jacques le 22 mai 1946 et à Saigon le 23 pour examen matériel. Il est classé « Indisponible », comme la plupart des LCI achetés à Manille qui sont jugés « usés et devront subir de longues et difficiles réparations ». Il entre immédiatement en réparation à l'arsenal de Saigon. Il n'est réarmé qu'au début de 1947 et affecté, à Saigon, temporairement à la DNA 4. En octobre 1947, il est choisi pour être transformé en bâtiment de commandement pour COMAR Mékong qui vient d'être créé, probablement à cause de sa configuration (américaine) et de l'étage supplémentaire de sa passerelle de navigation. Le LCI 217 a reçu à cette occasion les mêmes modifications que son frère le 216, devenu le LCI « 101 » (voir dessin). Le spardeck a été prolongé pour atteindre la largeur de la coque ce qui a entraîné le déplacement des berceaux des radeaux vers l'arrière. Il remplira son nouveau rôle tout au long de 1948 et jusqu'en octobre 1949. Il entre alors, en grand carénage jusqu'au 18 janvier 1950. Le 28 janvier 1950, il quitte Saigon vers sa nouvelle affectation au Tonkin.

A son arrivée, le 3 février 1950, il devient bâtiment de commandement de COMAR Fleuve Rouge, jusqu'en juillet 1950 où le LCI 251 le remplace dans ce rôle. Le LCI 217 rentre à HPG en avril 1950 et opère avec la DNA1 dans la région de Diem-Diem, Sept-Pagodes, Haiphong, Phu Lai (Opération « Phoque », occupation de Thâi Nguyen, octobre 1950) ; la fin de 1950 le trouve sur le Song Cam lors de l'offensive Vietminh suivant Cao Bang

Le spardeck du LCI 217 après modifications a été élargi jusqu'à la verticale de la coque. Les radeaux ont été repoussés à l'arrière du nouveau pont. (Photo du Forum des Anciens Cols Bleus)



(op. « Rocher » dans le Lo Son, 24-25 novembre). En 1951, toujours affecté à la DNA 1, il opère au nord de la région de HPG (Linh Khé, Sept-Pagodes, Dong Trieu, Luc Nam...). En décembre 1951, il se trouve en DA à HPG pendant son grand carénage (25 octobre 1951- 7 février 1952). Réarmé le lendemain, il est affecté à nouveau à la DNA 1 avec laquelle il reprendra les opérations.

Il entre en grand carénage à HPG du 20 juin au 5 septembre 1953. Il reprend ensuite sa place dans la division mais le 13 novembre 1953, à Sept-Pagodes, il est atteint par un coup de 57 sans recul, sous la flottaison. Il entre en réparation à HPG. Au 15 janvier 1954 il est toujours affecté organiquement à la DNA 1 puis, à la suite de la perte du LSIL 9030, il est transféré à la DNA 4 de Ninh Giang. Remplacé à son tour, par le LSIL 9029, à la tête de la nouvelle COFFLU de Ninh Giang (ex-DNA 4), il rentre à HPG, en mai 1954. Il est décidé de le placer en Réserve Normale, le 1^{er} juillet. Il est alors affecté à la BNH en attendant un petit carénage (5 juillet-10 août 1954) qui doit permettre de le faire durer jusqu'à la fin de 1954. A son achèvement, il est replacé en réserve normale le 23 août (PV de mise en RN transmis 15 septembre 1954). Il est mis en RSA le 2 mars 1955 puis en RSB (ordre du 26 avril 1955) le 18 mai 1955. Le PV de la commission de condamnation est transmis le 29 août 1955 ; il est condamné le 15 septembre et mis en vente à Saigon le 16 novembre.

LCI(L) 249 / « LCI 203 » : Type 1 britannique.

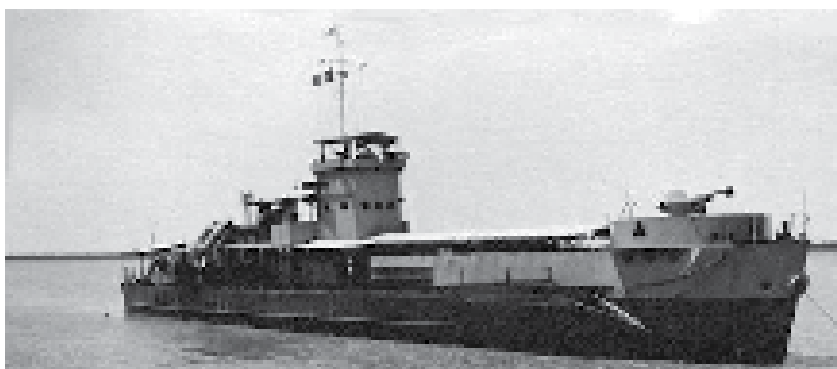
Mis en chantier le 22 octobre 1942 par New Jersey Shipbuilding, il est lancé le 15 décembre suivant et, transféré à la RN, entre en service le 24 décembre 1942. Il rejoint la Méditerranée via les Bermudes et Gibraltar où il arrive le 21 avril 1943 et participe aux opérations de ce théâtre avant de rejoindre la Manche et la Grande-Bretagne pour le débarquement de Normandie avec la 260th LCI(L) Flotilla. Il est transféré le 4 décembre 1943 et armé par la marine canadienne jusqu'au 3 septembre 1944. Ces opérations terminées, après remise en état, il est désigné pour l'océan Indien en prévision de l'opération «Olympic» et du débarquement programmé pour 1946 au Japon. La fin de la guerre redirige son affectation, à partir de septembre 1945 (toujours au sein du SEAC de Mountbatten), vers la réoccupation des territoires libérés. Désigné, pour relever les LCI(L) en opération à Hong-Kong et en Indochine, avec sept autres LCI(L), il quitte Singapour pour Saigon fin janvier 1946. A son arrivée, il participe, du 4 au 10 février 1946, à la mise à terre et au transbordement au Cap St-Jacques, des troupes du *Pasteur*, arrivant de France.

Prêté par la RN à la demande des autorités françaises d'Indochine, il arrive à Saigon le 16 février 1946, en vue de son transfert ; son premier Cdt l'EV1 Talot est désigné le même jour. Le transfert officiel de pavillon a lieu le 18. Il est rebaptisé LCI « 203 » le lendemain par la Marine. Peu après le 26, il quitte Saigon pour le Golfe du Tonkin où il participe à l'opération « Bentré » (du 1^{er} au 9 mars) en vue de la réoccupation du Nord Viet Nam. A l'issue du débarquement à Haiphong, il est affecté à la 1^{ère} DEC (et basé à HPG pendant les trois mois qui suivent). A partir du 1^{er} juillet 1946, il est affecté à Marine Saigon. Sur 3 moteurs et limité à 7 nœuds, il quitte le Tonkin le 20 juin pour rejoindre le port du Sud, en convoi avec les LST 382, les LCI 104 et 101, pour mise en réserve, étant donné son état, en attendant une problématique remise en condition. Désarmé à partir du 1^{er} juillet, il en sera réduit au rôle de réserve de pièces détachées jusqu'à sa condamnation qui ne pourra intervenir que sous propriété de la France (ce qui n'est pas le cas du matériel cédé ou prêté par les Américains qui en restent les légitimes propriétaires). La situation des huit LCI(L) prêtés par les Britanniques et dont ils n'étaient eux-mêmes pas propriétaires, n'en ayant que l'usage, doit être avant tout clarifiée.

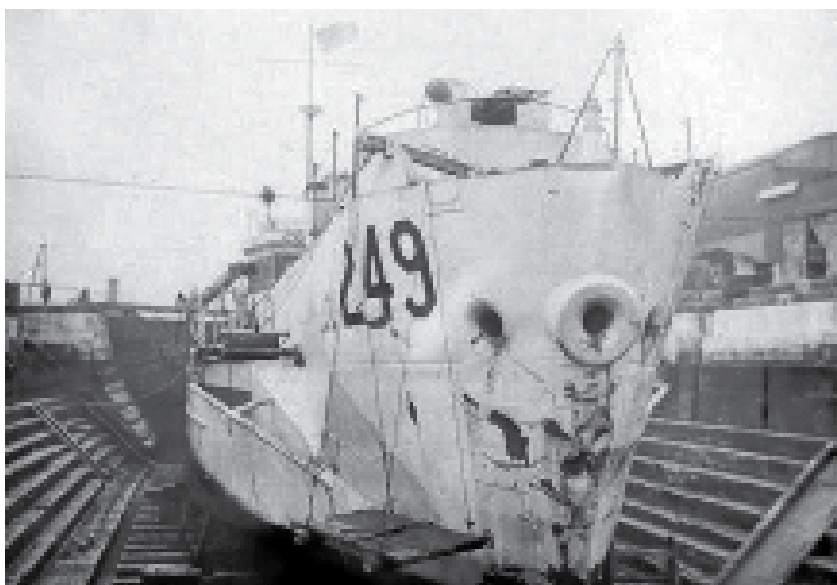
A l'issue de discussions entre la France et les Etats-Unis, il sera finalement officiellement acquis le 26 janvier 1948 et transféré - en propriété - à la Marine (d'abord dans le cadre *Lend-Lease* : régularisation officielle) ainsi que ses 7 autres sister-ships, le 21 mars 1949 (acte de vente officiel).

Entre-temps sa situation administrative évolue. Il est tout d'abord placé « en attente de condamnation » au cours du dernier trimestre 1947, puis « à condamner » le 10 août 1949. L'ordre de condamnation est notifié le 23 mars 1950. La commission de condamnation se réunit le 8 avril 1950. Sa condamnation officielle interviendra, une fois sa situation régularisée auprès des Américains, le 15 mai 1950. (À suivre)

Le LCI 217 de la Dinassaut 1 dans le Traï Son, en août 1950. (Photo CC de Brossard, « Dinassaut », éd France-Empire, 1952)



Sur l'ex-LCI 217 britannique, on remarque quelques caractéristiques de tous les LCI devenus français en Indochine, comme les tauds de protection du soleil ou de la pluie au-dessus du pont, du bloc passerelle et de l'arrière de cette passerelle. (DR)



Le chaland LCI (L) 249, ici en bassin, à Portsmouth en Angleterre, deviendra français en Indochine comme LCI 203. (Photo Canadian War Museum, George Metcal)

Quelques actualités...

Frédéric Stahl

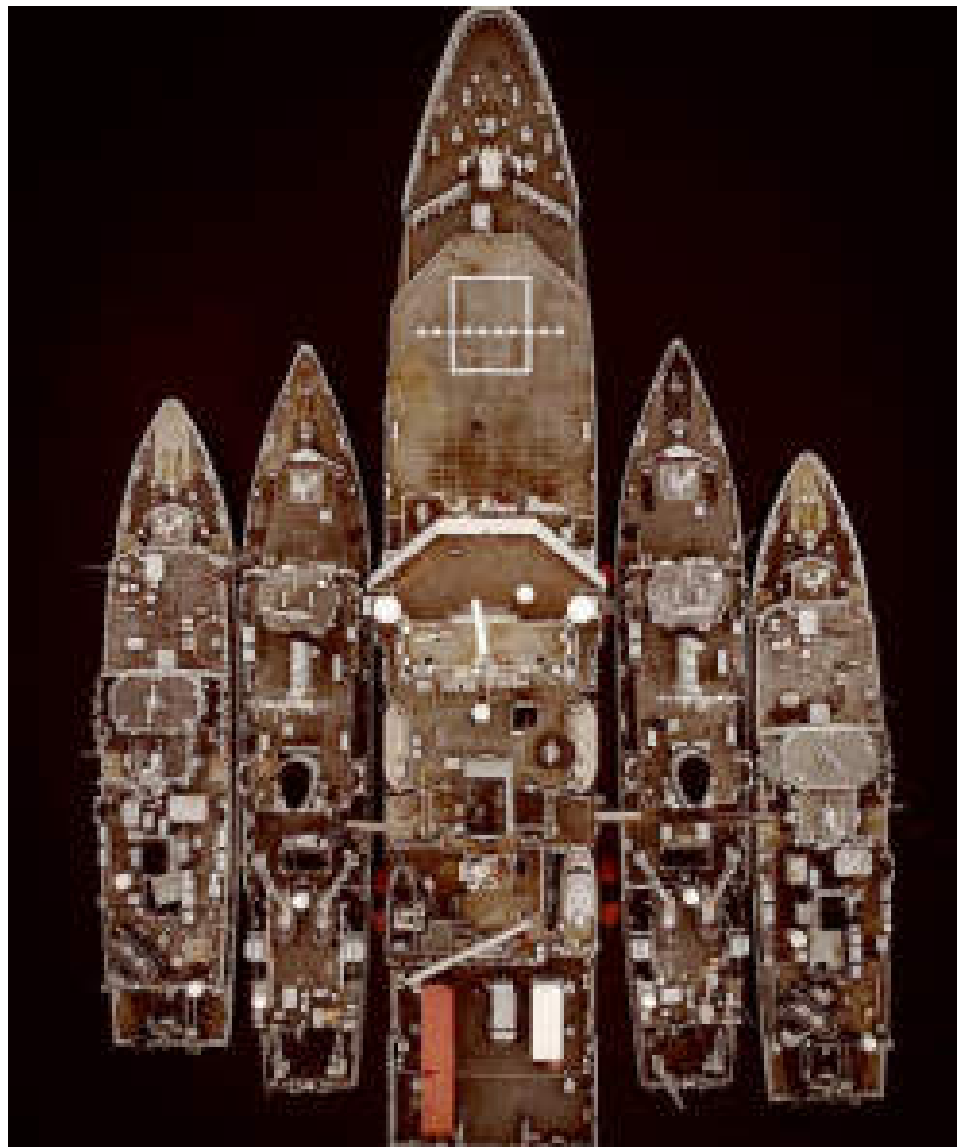


Le 7 novembre, en l'absence du porte-avions CVN-75 *USS Harry S. Truman*, un grand rassemblement termine les manœuvres OTAN « Trident Juncture ». (NATO)

« Trident Juncture 2018 » (postface)

La phase opérationnelle du grand exercice « Trident Juncture 2018 » de l'OTAN s'est terminée le **7 novembre** par un grand rassemblement d'unités. Le **8 novembre**, vers 3 heures du matin, dans le chenal au large du port de Sture, la frégate F 313 *Helge Ingstadt* qui fait route pour retourner à sa base d'Hakonsevern près de Bergen en Norvège, est percutée à tribord-arrière par le pétrolier grec *Sola TS*, un navire de 113 000 tpc long de 250 m. Elle commence à couler et, pour sauver le navire, son commandant décide de l'échouer dix minutes après le choc. Avec l'aide de remorqueurs, la position de la frégate à moitié coulée est provisoirement sécurisée, ce qui va permettre de vider ses cuves à combustible... Le **13 novembre**, une des amarres lâche et la frégate glisse et se retrouve presque entièrement submergée. Le navire va alors être considéré comme irrécupérable et les sociétés BOA Management et DNV GL vont être chargées de récupérer l'armement et divers équipements du navire... Le **15 novembre**, le porte-hélicoptères d'assaut LHD-7 *USS Iwo Jima* termine sa

Les *HMS Grimsby*, *HMS Hurworth*, *HMS Enterprise*, *HMS Cattistock* et *HMS Ramsey* réunis à la fin de l'exercice « Trident Juncture 2018 ». (NATO Maritime Command)





La frégate F 713 *Helge Ingstadt* qui vient de s'échouer le 8 novembre près de Sture. (Marine norvégienne)

participation à « Trident Juncture 2018 » alors que de nombreux transports commencent à rapatrier le matériel engagé dans l'exercice vers les pays

participants... Le **4 décembre**, les missiles présents à bord de la frégate F 713 *Helge Ingstadt* sont retirés de l'épave grâce au navire-grue *Rambiz*...



Le 13 novembre, la frégate F 713 *Helge Ingstadt* a brisé ses amarres avant de se retrouver presque entièrement submergée. Elle est irrécupérable. (Marine norvégienne)



« Adieu » corvette *Aconit*.
(Ouest-France)

Brèves maritimes

- Le 5 novembre, en **Inde**, Narendra Modi, le premier ministre, annonce que le sous-marin nucléaire lance-engins S 73 *Arihant* a effectué sa première patrouille stratégique...
- Le 8 novembre, en **Italie**, une troisième frégate PPA (*Pattugliatore Polivalente d'Altura*) de 5 000 t est mise sur cale aux chantiers Fincantieri... Aux **USA**, le patrouilleur WPC-1129 *USCGC Forrest Rednour* est commissionné à San Pedro/Long Beach...
- Le 9 novembre, aux **Pays-Bas**, le navire de soutien logistique commandé au chantier Damen reçoit le nom de *Den Helder*. Il devrait entrer en service au sein de la marine néerlandaise en 2023... A **Taiwan**, les frégates PFG-1112 *Ming Chuan* (ex-*USS Taylor*) et PFG-1115 *Feng Chia* (ex-*USS Gary*) entrent en service au sein de la Marine...
- Le 10 novembre, aux **USA**, le transport rapide T-EPF-11, est officiellement baptisé *USNS Puerto Rico*...
- Le 14 novembre, en **Corée du Sud**, les frégates FFX Batch II « Daegu » n°5 et 6 sont officiellement commandées aux chantiers « Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering » (DSME)... En **Turquie**, le

chantier ARES reçoit la commande de 14 patrouilleurs rapides destinés à la **Marine omanaise**...

- Le 15 novembre, en **Australie**, la construction du *HMAS Arafura*, le premier grand patrouilleur océanique (OPV) de 1 640 t du programme SEA 1180, débute aux chantiers Luerssen Australia and AC. Onze autres unités doivent suivre... Aux **USA**, le transport rapide T-EPF-10 *USNS Burlington* est livré à l'US Navy... A **Bahreïn**, l'*Al Munharraq*, le second patrouilleur FPB-62 classe « Al Manama », est livré à la Marine...
- Le 16 novembre, en **Corée du Sud**, le navire-école ATH-81 *Hansando* est mis à l'eau aux chantiers Hyundai Heavy Industries (HHI) d'Ulsan. Il doit entrer en service en 2021... Aux **USA**, un navire océanographique, le T-AGS-67, est commandé aux chantiers VTHalter de Pascagoula...
- Le 17 novembre, aux **Etats-Unis**, la frégate LCS-11 *USS Sioux City*, arrivée à Annapolis le 14, est officiellement livrée à l'US Navy...
- Le 21 novembre, en **France**, l'ancienne corvette *Aconit* désarmée depuis le 27 février 1997, quitte définitivement le cimetière de Landevennec, remorquée par le *Multratug 17* qui va la mener au chantier belge Galloo de Gand pour démolition...

Le BSM *Rhin* rejoint le cimetière des éléphants.
(Michel Floch)





Mise à l'eau du pétrolier-ravitailleur australien A 195 *HMAS Supply*. (Navantia)

- Le 22 novembre, en **France**, c'est l'ancien BSM *Rhin* qui quitte la rade de Brest pour rejoindre la Belgique traîné par le remorqueur *Multratug 20*... En **Russie**, il apparaît que la refonte du destroyer N°650 *Admiral Chabanenko* est suspendue faute de financement... Le remorqueur Projet 23040G *Georgiy Zima* débute ses essais à la mer...

- Le 23 novembre, en **Espagne**, le futur pétrolier-ravitailleur A 195 *HMAS Supply* de la **Marine australienne** est mis à l'eau au chantier Navantia du Ferrol...

- Le 24 novembre, en **Corée du Sud**, le dernier « LST-II » est livré par les chantiers Hyundai à Ulsan...

- Le 27 novembre, au **Mexique**, la frégate de 2 575 t POLA (*Patrulla Océánica de Largo Alcance*) type « Sigma 10514 » *Pola 101 Reformador* est mise à l'eau à l'Atillero de Marina N°20 de Salina Cruz...

- Le 29 novembre, en **Argentine**, les autorités de Buenos-Aires signent le contrat d'achat à Naval Group de trois corvettes « OPV 90 » et de la P 725 *L'Adroit* restituée par la Marine nationale le 31 août 2018... En **Iran**, deux petits sous-marins de type

« Ghadir » viennent renforcer la Marine... En **France**, l'Aéronautique navale reçoit son premier Falcon 50 Ms équipé d'une trappe pour les opérations de sauvetage en mer...

- Le 30 novembre, au **Japon**, les autorités confirment que l'île de Mageshima (préfecture de Kagoshima) va être préemptée pour transformer l'ancienne base aérienne de la seconde guerre mondiale en terrain d'entraînement pour les pilotes de l'US Navy... Aux **USA**, la frégate LCS-19 *USS Saint Louis* est mise à l'eau aux Chantiers Fincantieri de Marinette dans le Wisconsin...

- Fin novembre (date non communiquée), en **Thaïlande**, le patrouilleur océanique OPV-552 *HTMS Trang* est mis à l'eau pour être terminé au chantier naval de Sattahip Chonburi...

- Le 1^{er} décembre, aux **USA**, le destroyer DDG-116 *USS Thomas Hudner* est officiellement livré à l'US Navy à Boston... En **Iran**, la frégate N°74 *Sahand* (« *Mojw* » modifiée) est livrée à la marine à Bandar Abbas... En **Russie**, le dernier sous-marin « Kilo » livré à la **Marine algérienne**, quitte Saint-Petersbourg



Un des deux petits sous-marins « Ghadir » après sa mise à l'eau le 29 novembre. A l'arrière-plan la corvette N°82 *Naghdi* et la poupe de la nouvelle frégate N°74 *Sahand*. (INA)

La nouvelle frégate iranienne N°74 *Sahand* entre en service le 1er décembre, plus de trois ans après sa mise à l'eau en août 2015. Elle est armée d'une tourelle de 76 mm, de deux 20 mm GAM-BO1, de deux affûts triples de tubes lance-torpilles de 324 mm, deux conteneurs doubles pour missiles antiaériens *Mehrad* dérivés du SM-1MR, quatre missiles mer-mer *Nour* (version iranienne du *C802* chinois). Elle dispose d'une plate-forme et d'un hangar pour hélicoptère. (INA)



Le nouveau patrouilleur Austal N°401 *HMPNGS Ted Diro* de la marine papoue. (DR)



pour rejoindre sa base d'affectation...

- Le 3 décembre, en **Australie**, le premier des 21 patrouilleurs Austal de 39,5 m devant être livrés à douze pays des îles du Pacifique et Timor-Leste, est remis à la marine de la **Papouasie Nouvelle-Guinée** qui doit en recevoir trois autres. Il reçoit le nom de *HMPNGS Ted Diro* (N°401)... En **Italie**, la première corvette type « Doha » destinée au **Qatar** est mise

Le navire hydrographique pakistanais de 3 000 t le 12 décembre, jour de sa mise à l'eau. (DR)



sur cale aux chantiers Fincantieri...

- Le 5 décembre, aux **Philippines**, les petits patrouilleurs OCEA FPB 72 72 Mk.II de 24 m FPB-2403 *Malamawi* et FPB *Kalanggaman* construits en France, sont livrés à la *Philippine Coast Guard*. Ils vont rejoindre les *Boracay* et *Panglao* mis en service le 17 octobre 2018...

- Le 7 décembre, en **Croatie**, le patrouilleur de 43,25 m N°31 *Omis*, construit localement, est livré à la marine à Split ...

- Le 8 décembre, en **Corée du Sud**, les autorités passent commande d'un navire de sauvetage de sous-marins à Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME)... Au **Japon**, les autorités annoncent que les deux destroyers porte-hélicoptères classe « Izumo » sont redesignés « *multi-purpose operation destroyers* » pour ne pas dire qu'ils vont être transformés en porte-aéronefs...

- Le 10 décembre, en **Grande-Bretagne**, le porte-avions R 08 *HMS Queen Elizabeth* est de retour à Portsmouth (voir N&H n°111)... En **Russie**, la corvette lance-missiles type « Buyan-M » *Oreho-Zuevo* est admise au service actif au sein de la Flotte de la mer Noire... Aux **USA**, le destroyer « furtif » classe « Zumwalt » DDG-1002 *USS Lyndon B. Johnson* est mis à l'eau aux chantiers General Dynamics-Bath Iron Works dans le Maine...

- Le 12 décembre, en **Chine**, les chantiers Jiangsu DAIJN Heavy Industries Company Limited mettent à l'eau un navire hydrographique de 3 000 t destiné à la **Marine pakistanaise**...

- Le 13 décembre, en **Espagne**, la marine commande cinq frégates type « F-110 » aux chantiers Navantia...



Le sous-marin S 40 *Riachuelo*, le premier « Scorpène modifié » de la Marine brésilienne, le 14 décembre, jour de sa mise à l'eau. (Naval Group)

- Le 14 décembre, au **Brésil**, le sous-marin S 40 *Riachuelo* est mis à l'eau à la base navale d'Itaguaí. Il est le premier des quatre « Scorpène » construits localement... Aux **USA**, le sous-marin nucléaire d'attaque SSN-791 *USS Delaware* est mis à l'eau aux chantiers Huntington Ingalls de Newport News... La frégate LCS-26 *USS Mobile* est mise sur cale aux chantiers Austal de Mobile...

- Le 15 décembre, en **Russie**, le yacht KSV-2168 *Baklan* (Projet 1388NZ) est livré à la marine et entre immédiatement au service actif...

- Le 17 décembre, aux **USA**, les frégates LCS-36 et LCS-38 sont commandées aux chantiers Austal... En **Russie**, la *Mytshchi*, une corvette classe « Karakurt » (Projet 22800) est mise en service au sein de la Flotte de la Baltique...

- Le 18 décembre, au **Japon**, les autorités confirment leur intention d'acquérir 105 *Lightning II* supplémentaires dont 42 de la version F-35B. Ces appareils seront livrés en sus des 42 appareils déjà commandés. Cette information confirme la transformation des « Izumo » en porte-avions...

- Le 20 décembre, en **Russie**, le patrouilleur N°368 *Vasily Bykov* (Projet 22160) et le remorqueur de sauvetage *Kapitan Guriev* (Projet 22870) sont officiellement livrés à la Marine russe dans la base de Novorossiysk... En **Thaïlande**, la Marine reçoit la frégate FFG-471 *Tachin* construite en Corée du Sud... En **Chine**, la découpe des premiers éléments de la première frégate type « 054A/P » destinée à la **Marine pakistanaise** est effectuée...

- Le 21 décembre, en **Russie**, la frégate N°431 *Admiral Kasatonov*, la deuxième unité de la classe « Admiral Gorshkov », débute ses essais à la mer. Ce même jour, la N°417 *Admiral Gorshkov* est renumérotée N°454... Aux **USA**, les chantiers General Dynamics/Bath Iron Works reçoivent la commande de l'« Arleigh Burke Flight III » DDG-132 ...

- Le 22 décembre, aux **USA**, le destroyer type « Arleigh Burke Flight III » DDG-133, est commandé aux chantiers Ingalls de Pascagoula. Ce même jour, Huntington Ingalls reçoit la commande de deux cutters océaniques les WMSL-759 et WMSL-760 qui seront les dixième et onzième unités de la série...

- Le 24 décembre, en **Chine**, les premiers travaux de découpe de la deuxième frégate type « 054A/P » destinée à la **marine pakistanaise** débutent...

- Le 25 décembre, en **Russie**, la corvette *Gromkiy*

classe « Steregushchiy » (Projet 20380) est livrée à la « Flotte du Pacifique »... En **Turquie**, le président Erdogan fait savoir que son pays pourrait acquérir 120 F-35 (à la place de 100) dont 20 de la version F-35B alors qu'aux Etats-Unis, un pilote turc teste justement un appareil de ce type...

- Le 26 décembre, en **Corée du Sud**, les autorités approuvent le projet de développement d'une nouvelle série de destroyers « KDDX »... En **Russie**, un missile hypersonique est testé avec succès...

- Le 27 décembre, aux **USA**, les chantiers General Dynamics Bath Iron Works reçoivent la commande d'un destroyer « DD-51 » (Arleigh Burke) supplémentaire. Il faut noter que l'entreprise ne manque pas de travail puisque cinq unités de ce type sont à divers stades de construction – les DDG-118 *Daniel Inouye*, DDG-120 *USS Carl M. Levin*, DDG-122 *USS John Basilone*, DDG-124 *USS Harvey C. Barnum*, DDG-127 *USS Patrick Gallagher* – auxquelles il faut ajouter le DDG-1002 *USS Lyndon B. Johnson* de type DDG 1000 classe « Zumwalt »...

- Le 28 décembre, en **Russie**, le remorqueur *Georgy Zima* (projet 23040G) est admis au service actif au sein de la « Flotte de la Baltique » à Kronstadt... Au **Portugal**, le patrouilleur océanique *Setubal*, le quatrième OPV construit à Viana do Castelo, est officiellement livré à la Marine...

- Le 2 janvier 2019, en **Allemagne**, le gouvernement approuve la vente d'une frégate MEKO 200 à la **Marine égyptienne** pour un montant de 500 millions d'euros. Elle sera construite par les chantiers Thyssen Krupp. La vente d'une autre unité est en discussion...

- Le 4 janvier, aux **USA**, les futurs destroyers « Arleigh Burke » DDG-128 et DDG-129 se voient attribuer les

Infographie représentant une frégate « F 110 » dont cinq exemplaires ont été commandés pour équiper la Marine espagnole. (Navantia)



Le deuxième pétrolier-ravitailleur géant de 45 000 t « Type 901 », N°967 *Chagan Hu*, photographié le 16 novembre 2018. Un troisième est en construction. (DR)



Chine

Entre le 20 et le 24 novembre, la marine chinoise teste à quatre ou cinq reprises le nouveau missile JL-3 (Julong 3) à partir du sous-marin d'expérimentation « 043 » type « Qing » N°201 puis à partir d'un SNLE type « Jin » (94A/ 09-IVA). Sa portée est supérieure à 12 000 km...

Le **25 novembre**, une vue satellite des chantiers Bohai à Huludao montre deux SSBN « Type 94A » (les cinquième et sixième unités de la classe « Jin »). Le premier, mis à l'eau fin décembre 2017, est au stade des premiers essais, le second, lancé en novembre 2018, est à un stade d'achèvement avancé...

Le **27 novembre**, les autorités de Pékin confirmer la construction du premier porte-avions type « 02 ». Il pourrait être mis à l'eau en 2021...

Le **4 décembre**, le destroyer N°134 *Zunyi*, classe « Luda », placé en réserve en 2013, est définitivement désarmé...

Le **9 décembre**, le LPD N°998 *Kulun Shan*, la frégate

N°536 *Xuchang* et le pétrolier-ravitailleur N°964 *Luoma Hu* qui forment le 31^e groupe d'escorte (ce qu'il faut traduire par 31^e déploiement dans le GOA) quitte Zhanjiang pour rejoindre les eaux de l'océan Indien...

Le **12 décembre**, le destroyer « 052D » N°131 *Taiyuan* est admis au service actif. Il est le onzième navire de la série...

Le **27 décembre**, le porte-avions CV-17 *Shandong* (?) quitte Dalian pour effectuer sa quatrième sortie d'essais...

Le **29 décembre**, le LST N°936 *Haiyangshan* (type 072-II « Yuting-II) effectue une sortie d'essais pour tester le « railgun » (canon laser) à la mer. Celui-ci aurait une portée de 200 milles (370 km). Le projectile serait propulsé à mach 7,5 dans sa phase initiale puis à mach 5 après qu'il ait atteint son apogée de 152 km d'altitude...

Le **30 décembre**, le transport de chalands de débarquement N°906 *Wudang Shan* (ou Wu-Tang), le septième LPD « 071 », est mis à l'eau...

Le porte-avion N°17 *Shandong* (?) quitte Dalian, le 27 décembre, pour sa quatrième sortie d'essais. (DR)





Le remorqueur RFCGS 353 *Don* et les patrouilleurs RFCGS 355 *Ametist*, 406 *Provorny* et 354 *Izumrud* du FSB à Sébastopol le 10 janvier 2018. Le *Don* et l'*Izumrud* vont participer à la « rencontre musclée » du 25 novembre. (DR)

La « mini-bataille navale du détroit de Kertch »

Alors que les élections du 11 novembre dans les républiques autoproclamées de Lougansk et de Donetsk institutionnalisent encore plus l'état de fait créé en 2014 dans l'est de l'Ukraine, mi-novembre l'armée de Kiev déploie des systèmes BM 27 *Ouragan* (lance-roquettes de 220 mm à 16 tubes), des systèmes *Buk* (SA-6 *Gainful* – 2K12 *Kub*) et des S-300. La situation se tend et, le 23 novembre, cinq soldats ukrainiens sont tués... Kiev décide de renforcer son petit dispositif naval en mer d'Azov déjà formé du navire-atelier U 500 *Donbass*, du remorqueur U 830 *Korets*, des canonnières rapides R 177 *Kremenchuk*, R 178 *Lubny*, du patrouilleur garde-côtes BG 32 *Donbas*, de plusieurs « Zhuk » dont la BG 110 *Ijubomir* et de plusieurs vedettes dont une ou deux unités de 8 t type « Kalkan »... Pour mémoire, voici quelques données sur la mer d'Azov : profondeur maxi de 13,5 m, profondeur moyenne de la zone centrale entre 5 et 9 m, profondeur des zones périphériques soit près de la moitié de la surface est de moins de 5 m. Le seul port accessible à des unités ayant plus de 5 m de tirant d'eau est *Berdiansk*...

Le **samedi 24 novembre**, trois navires ukrainiens quittent la base d'Odessa pour rejoindre Marioupol

ou Berdiansk en mer d'Azov. Ces trois unités sont : le remorqueur A 947 *Iani Kapu* du lieutenant Oleh Melnuchuk et les canonnières rapides type « Gurza-M » BK-02 P 175 *Berdiansk* du lieutenant Roman Mokryak et BK-03 P 176 *Nikopol* du lieutenant Bohdan Nebylytsia. Il faut noter que les navires ukrainiens basés à Odessa dont les marques de coques étaient précédées par la lettre « U », ont adopté un code type OTAN... A 16 h 40, les trois unités ukrainiennes commencent à contourner la Crimée... A 21 h 30, les garde-côtes russes informent les navires ukrainiens qu'ils sont dans la ZEE revendiquée par Moscou...

Le dimanche 25 novembre, les événements se précipitent :

- **00 h 40 (heure de Moscou)**, les garde-côtes russes (FSB) émettent un nouvel avertissement...

- **03 h 45**, les trois unités ukrainiennes qui font maintenant route vers le détroit de Kertch pénètrent dans les eaux territoriales russes (non reconnues) de la Crimée...

- **07 h 30**, alors que le jour vient de se lever un groupe de navires russes composé du remorqueur de 1 620 t N°353 *Don* (Projet 745P classe « Sorum ») du



Le 25 novembre, les unités ukrainiennes manœuvrent pour passer le cordon des unités russes. Les deux BK et le remorqueur contournent le remorqueur N°353 *Don*... (DR)



Le *Don* va aborder le *Iani Kapu* qui a stoppé ses machines. A noter le 30 mm AK-230 sur l'unité russe et la mitrailleuse de 12,7 mm de l'unité ukrainienne. Le *Don* est armé de deux montages de 30 mm AK-230. (DR)

capitaine de 2^e rang O. Salyaev, de deux vedettes dont une classe PSKA « Sobol » (Projet 12200) et la N°353 de type « Mangust » (Projet 12150A) des garde-côtes russes et la corvette N°071 *Suzdalets* (type « Grisha V ») de la Marine, interceptent les unités ukrainiennes. Quelques minutes plus tard, le patrouilleur N°354 *Izumrud* (Projet 22460 type « Rubin ») du capitaine de 3^e rang Andriy Shipitsyn vient remplacer le *Suzdalets* car Moscou veut éviter qu'une unité de la Marine de guerre soit directement engagée... En mer d'Azov, trois autres unités ukrainiennes, les canonnières BK-04 R 177 *Kremenchuk*, BK-05 R 178 *Lubny* et le remorqueur U 830 *Korets* quittent le port de Berdiansk pour se

porter au-devant des unités parties d'Odessa...

- **07 h 35**, les navires russes font barrage aux unités ukrainiennes et les unités des deux petits groupes navals effectuent une véritable chorégraphie nautique. Les unités ukrainiennes venues d'Odessa forcent le passage et l'une d'entre elles, l'U 947 *Iani Kapu*, est percutée par le *Don*. Il semble que ce premier accrochage soit non intentionnel...

- A partir de **07 h 44** et pendant plusieurs heures, les deux groupes avancent de concert et, au cours d'un changement de cap, le *Don* percute l'*Izumrud* qui va donc rejoindre le port de Kertch pour réparation provisoire... Sans attendre, les autorités russes annoncent que les unités ukrainiennes ont violé les articles 19 et 21 de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer et qu'elles ferment donc le détroit de Kertch pour empêcher les unités de Kiev de franchir le détroit.

- **14 h 40**, elles passent immédiatement à l'acte en plaçant la grue flottante *Sevastopoles-1* et le navire anti-pollution *Pingvin* en travers du chenal du pont de Crimée. Le dragueur de mines N°908 *Vitze-Admiral Zakharin* patrouille dans le détroit pour surveiller les BK-04 R 177 *Kremenchuk*, BK-05 R 178 *Lubny*, BG 32 *Donbas* qui approchent au nord du détroit. Le dispositif russe est complété par deux petites canonnières fluviales « *Shmel* »...

- Vers **16 h 00**, l'*Izumrud* quitte la zone du pont de Crimée pour rejoindre le « groupe Don »...

- **18 h 00**, les navires russes tentent de stopper l'avance des unités ukrainiennes qui sont à nouveau

Le *Pingvin* et le ponton-grue placés en travers du chenal à la hauteur du pont de Crimée dont l'arche fait 185 m (la hauteur sous celle-ci est de 35 m). (DR)



Le dragueur de mines N°908 *Vitze-Admiral Zakharin* posté à côté du pont de Crimée le 25 novembre. (DR)



Les unités russes et ukrainiennes jouent au jeu du chat et de la souris. Cette photo montre bien que les unités ukrainiennes sont bien entrées dans les eaux territoriales revendiquées par la Russie. (DR)

à la limite des eaux territoriales de la Crimée...

- **18 h 03**, les navires ukrainiens « pénètrent dans les eaux territoriales », 9 milles au sud de Yakovenkove (thèse contestée par les autorités de Kiev)...

- **18 h 05**, la situation se tend car les unités russes ont reçu l'ordre d'empêcher les unités ukrainiennes de

franchir le détroit de Kertch, si nécessaire en utilisant la force. L'entrée du chenal est identifiée par la présence du vraquier *Aviona* au mouillage... En réponse, Kiev place ses forces armées en état d'alerte...

- **18 h 10**, un hélicoptère Kamov Ka-52 *Alligator* piste les trois unités ukrainiennes qui croisent maintenant à



L'*Imzurud* endommagé. La ligne blanche dans le ciel est le sillage d'un Sukhoi Su-25. (DR)

Routes des deux groupes de navires ukrainiens le 25 novembre. (FS)

Sur ce montage, nous voyons une canonnière ukrainienne, probablement la *Berdiansk* (1) en train de tenter de forcer le passage (vers 18 h ?) avec au fond, à gauche le vraquier *Aviona* au mouillage et dont la position coïncide approximativement à celle de l'entrée du chenal de Kertch (2). L'autre unité visible est le patrouilleur du FSB *Izumrud* (3) La photo d'archive à droite montre l'*Aviona*. (DR)



22,72 km de la côte, soit 500 m à l'extérieur des eaux revendiquées par la Russie.... En mer d'Azov, les BK-04 R 177 *Kremenchuk*, BK-05 R 178 *Lubny* arrivent à la hauteur de la baie de Taman mais font rapidement demi-tour lorsqu'ils sont survolés par deux Sukhoi Su-25SM du 960^e régiment d'assaut (37th SAP) décollés de Primorsko-Akhtarsk en Crimée. Pour mémoire, le dispositif aérien russe sur la presqu'île est composé de onze Sukhoi Su-24M/MR, dix Su-25Ms, deux Su-

25s et trois Su-25UB du 37th SAP, douze Sukhoi Su-27P, un Su-27, trois Su-27UB, douze Su-27M et trois Su-30M2 du 38th IAP...

- **19 h 38**, sur le continent, des pièces d'artillerie ukrainiennes ouvrent le feu sur la région de Donetsk dans le Donbass...

- **20 h 45**, alors que les unités ukrainiennes approchent du détroit de Kertch, le patrouilleur *Izumrud* tire des coups de semonce...



Sur cette photo prise à Kertch, le 26 à la levée du jour, nous voyons le remorqueur A 947 *Iani Kapu* à quai et la petite canonnière BK-02 P 175 *Berdiansk* qui arrive avec, un peu plus loin, le P 176 *Nikopol*. (DR)





- **20 h 50**, la canonnière rapide BK-02 *Berdiansk* tente, semble-t-il, un passage en force...

- **20 h 55**, l'*Izumrud* ouvre le feu et met un coup au but sur la passerelle de la petite unité...

- **20 h 58**, la *Berdiansk*, immobilisée avec un trou dans sa passerelle et trois blessés à son bord demande de l'aide...

- **21 h 06**, l'*Izumrud* arraisonne la *Berdiansk*. Il prend à son bord les sept membres de son équipage dont les trois blessés...

- **21 h 27**, un hélicoptère Ka-52 *Alligator* oblige la canonnière *Nikopol* à stopper...

- **21 h 55**, le *Don* arraisonne le remorqueur A 947 *Iani Kapu*...

- **23 h 25**, le *Don* arraisonne la canonnière rapide *Nikopol*...

- **23 h 30**, la « bataille » est terminée. Sur les 23 marins ukrainiens, six seraient blessés.

Le lundi 26 novembre...

- **00 h 40**, le *Don* ramène l'équipage de la *Berdiansk* à Kertch... Les trois marins blessés sont transférés à l'hôpital n°1 de Pirogov...

- **01 h 10**, les trois unités ukrainiennes sur lesquelles des marins russes complètent les équipages, font route vers Kertch...

- **06 h 40**, elles arrivent à Kertch avant la levée du jour...

- **08 h 00**, les *Berdiansk*, *Nikopol* et *Iani Kapu* sont regroupés le long d'un quai...

- **08 h 05**, la Russie appelle une réunion d'urgence du Conseil de sécurité de l'ONU...

- **08 h 17**, Moscou rouvre le détroit au trafic marchand alors qu'un Boeing RC-135V *Rivet Joint* de l'USAF (code radio BASTE 41 ou JONAS 21) vient survoler les eaux de la mer Noire au sud du détroit de Kertch...

Ce lundi 26 novembre, le président Porochenko

La base d'Odessa le 26 novembre, deux jours après le départ des A 947 *Iani Kapu*, BK-02 P 175 *Berdiansk* et BK-03 P 176 *Nikopol*. Les unités des garde-côtes ukrainiens visibles sur cette photo sont les BG-62 *Podilla*, BG-63 *Pavel Derzhavin*, BG-57 *Mikolaiv* et une vedette « Zhuk » au sec sur le quai. (DR)



Les trois unités ukrainiennes à Kertch. (DR)

signe le décret de loi martiale et l'état-major reçoit l'ordre d'entamer une mobilisation générale... Jens Stoltenberg, le secrétaire général de l'OTAN, à la demande du président ukrainien, fait pression sur Moscou qui refuse de rendre les trois unités... En fait,

l'attitude martiale du président ukrainien est avant toute chose électorale...

Le mardi **27 novembre**, trois marins des unités ukrainiennes sont incarcérés. Les autorités de Kiev recommandent aux bateaux de pêche ukrainiens de retourner, sans attendre, au port... Les Américains engagent un drone *Global Hawk* et un avion P-8A *Poseidon*... Des systèmes antinavires *Bal-E* (SS-N-25 *Switchblade* - Kh-35 *Uran*) ayant une portée de 120 km sont mis en batterie dans la région de Kertch...

Le **mercredi 28 novembre**, la loi martiale entre en vigueur dans dix des régions et Kiev demande à l'OTAN d'envoyer des navires en mer d'Azov... Moscou annonce le déploiement de S-400 en Crimée...

Le **jeudi 29 novembre**, les membres d'équipages ukrainiens sont transférés à Moscou...

Le **vendredi 30 novembre**, un sous-marin « Kilo » quitte Sébastopol pour effectuer une patrouille et des exercices en mer Noire, probablement le B-237 *Rostov-na-Donu*...

Le **2 décembre**, une unité de missiles antiaériens S-300 est mise en batterie à Odessa...

Le **3 décembre**, Kiev mobilise des troupes de 16 à 60 ans pour les envoyer vers les frontières de l'Est...

Le **6 décembre**, les B-237 *Rostov-na-Donu* et B-262 *Stari Oskol* effectuent des exercices au large de la Crimée avec la nouvelle corvette N°375 *Dmitriy Rogachev*...

Le **7 décembre**, la nouvelle corvette N°626 *Orekhovo-Zuyevo* arrive à Sébastopol pour renforcer le dispositif naval russe en Crimée...

Le **17 décembre**, dix chasseurs Su-27SM/Su-30 M2 viennent renforcer le dispositif aérien russe en Crimée. Le navire hydrographique britannique H 87 *HMS Echo* qui est également utilisé comme unité de commandement et comme collecteur de renseignements entre en mer Noire...

Le **20 décembre**, l'*HMS Echo* fait escale à Odessa. Kiev demande sans succès aux autorités britanniques d'envoyer le navire croiser en mer d'Azov...

Le **21 décembre**, des éléments de la 95^e brigade de la Garde Nationale, des Garde-frontières et du SBU viennent renforcer le dispositif ukrainien le long de la mer d'Azov... La 93^e brigade vient, de son côté, prendre position avec des armes lourdes à Novoselovka et Ocheretino...



Effet d'un obus explosif de 30 mm sur le BK-02 P 175 *Berdiansk*. Des éclats vont blesser trois membres de l'équipage. Il faut noter que l'unité ukrainienne a également été touchée par au moins un autre obus de 30 mm et trois de petit calibre. (DR)

Cette photo du patrouilleur BG 32 *Donbas* à Marioupol est prise le 3 décembre depuis le BG 110 *Liubomir* type « Zhuk ». (DR)





Le navire hydrographique H 87 *HMS Echo* arrive à Odessa le 20 décembre. En mer Noire, sa mission est de collecter des renseignements. (MOD)

Le **26 décembre**, la loi martiale est levée en Ukraine...

Le **27 décembre**, un Boeing RC-135V/W *Rivet Joint* décollé de Grèce est intercepté puis accompagné par un chasseur russe...

Le **29 décembre**, la « République de Donetsk » révèle qu'elle a créé il y a plusieurs mois, une flottille composée de 25 bateaux de pêche rapides aménagés. Celle-ci est baptisée « régiment d'assaut de Marine », basée à Novoazovsk et placée sous le commandement du capitaine Igor Voronchenko...

Le **2 janvier 2019**, le H 87 *HMS Echo* quitte la mer Noire...

Le **6 janvier**, au moment où nous rendons notre copie, c'est le transport de chalands de débarquement LSD-43 *USS Fort McHenry* qui franchit les détroits turcs pour entrer en mer Noire avec à son bord des éléments de la *22nd Marine Expeditionary Unit* (MEU). Le lendemain, au large de la Bulgarie, il sera pisté par la frégate russe N°868 *Pytliviy*...

Le transport de chalands de débarquement LSD-43 *USS Fort McHenry* qui a franchi les détroits turcs le 6 janvier 2019 arrive à Constanta en Roumanie le 7. Il est le premier navire de l'US Navy à entrer en mer Noire depuis le mois d'août 2018. Les navires à l'arrière-plan sont la frégate F 111 *Marasesti* et le voilier-école *Mircea* (Chris Roy – US Navy)



**Télécharger les derniers
Romans, Magazines,
Journaux, Livres et bien
plus encore Gratuitement
sur :**

<https://www.bookys-gratuit.com>

La frégate F 713 *Aconit* en escale à Haïffa le 28 novembre. (DR)



Fin de la guerre en Syrie ou « conflit gelé » ?

- Le 10 novembre, le croiseur lance-missiles N°055 *Marshal Ustinov* qui a quitté le bassin oriental de la Méditerranée au début du mois, fait escale à Ceuta avant de retourner en mer de Barents... Des chasseurs furtifs Su-57 sont engagés pour la première fois dans le ciel syrien alors que des photos satellite de la base de Hmeimim à Lattaquié montrent que l'aviation russe y déploie au moins sept Su-24, six Su-34, quatre Su-35S, un Antonov An-72, un A50, deux Iliouchine Il-76, un Antonov An-26/30, deux Iliouchine Il-20/22... Sur le terrain, dans le nord-ouest du pays, c'est le statu quo alors que dans le sud, les appareils de la coalition continuent à effectuer des frappes contre des cibles fantomatiques, en particulier dans la région de Deir-ez-Zor...

- Le 17 novembre, le porte-avions CVN-75 *USS Harry S. Truman* franchit le détroit de Gibraltar avant d'entrer en Méditerranée le 19...

- Le 20 novembre, les frégates N°799 *Admiral Makarov* et N°751 *Admiral Essen* effectuent un exercice intégrant des tirs de missiles au large de la Syrie... Deux unités françaises, la frégate F 713 *Aconit* et le collecteur de renseignements A 759 *Dupuy de Lôme* croisent dans le bassin oriental de la Méditerranée...

- Le 27 novembre, un cargo roulier débarque 10 véhicules blindés VAB *Mephisto*, 96 missiles antichars *Hot* et d'autres matériels livrés par la France (contrat saoudien) à Beyrouth...

- Le 28 novembre, le A 759 *Dupuy de Lôme* qui a quitté le bassin oriental de la Méditerranée, fait escale à La Valette (jusqu'au 2 décembre). La frégate F 713 *Aconit* qui rencontre des problèmes de propulsion fait escale à Haïffa...

- La nuit du 28 au 29, des appareils israéliens effectuent des frappes sur un dépôt du Hezbollah dans le secteur de Kissouah (Kiswa ou Kesswah) au sud de Damas

Les mouvements du « Syrian Express » entre le 2 novembre 2018 et le 9 janvier 2019

2 novembre	Gabare	-	<i>KIL-158</i>	Retourne en mer Noire après déploiement
2 novembre	Navire RoRo nolisé	-	<i>Varyag</i>	En route vers Tartus (pavillon panaméen)
4 novembre	Navire marchand nolisé	-	<i>Sparta I</i>	En route vers Tartus
5 novembre	Navire RoRo nolisé	-	<i>Pizhma</i>	En route vers Novorossiysk
6 novembre	Frégate lance-missiles	N°499	<i>Admiral Makarov</i>	Rejoint la Méditerranée pour déploiement
6 novembre	Remorqueur	-	<i>Nikolav Muru</i>	Retourne en mer Noire après déploiement
6 novembre	Corvette lance-missiles	N°609	<i>Vishny Volochek</i>	Retourne en mer Noire après déploiement
8 novembre	Bâtiment de débarquement de chars	N°148	<i>Orsk</i>	En route vers Tartus
11 novembre	Navire porte-conteneurs nolisé	-	<i>Sparta II</i>	En route vers Tartus
17 novembre	Transport spécialisé nolisé	-	<i>SAR Diamond</i>	Avec <i>RVK 1261</i> et <i>RVK 1239</i> (pour Vladivostok)
18 novembre	Bâtiment de débarquement de chars	N°148	<i>Orsk</i>	Retourne en mer Noire
18 novembre	Navire porte-conteneurs nolisé	-	<i>Sparta I</i>	Retourne en mer Noire
20 novembre	Bâtiment de débarquement de chars	N°152	<i>Nikolav Filchenkov</i>	En route vers Tartus
21 novembre	Navire marchand nolisé	-	<i>Pizhma</i>	En route vers Tartus
2 décembre	Navire marchand nolisé	-	<i>Pizhma</i>	Retourne à Novorossiysk en mer Noire
2 décembre	Bâtiment de débarquement de chars	N°152	<i>Nikolav Filchenkov</i>	Retourne en mer Noire
3 décembre	Bâtiment de débarquement de chars	N°148	<i>Orsk</i>	En route vers Tartus
3 décembre	Bâtiment de recherche	-	<i>Seliger</i>	Retourne en mer Noire après déploiement
4 décembre	Navire marchand nolisé	-	<i>Dvinista 50</i>	En route vers Tartus
4 décembre	Navire de sauvetage spécialisé	-	<i>Spasatel</i>	Transit de Mourmansk à Novorossiysk
5 décembre	Navire marchand nolisé	-	<i>Aleksandr Tkachenko</i>	En route vers Tartus
8 décembre	Navire marchand nolisé	-	<i>Sparta I</i>	En route vers Tartus
14 décembre	Dragueur de mines océanique	N°911	<i>Ivan Golubets</i>	Rejoint la Méditerranée pour déploiement
14 décembre	Remorqueur	-	<i>MB-31</i>	Pour déploiement en Méditerranée
15 décembre	Navire marchand nolisé	-	<i>Pizhma</i>	En route vers Tartus
18 décembre	Bâtiment de débarquement de chars	N°148	<i>Orsk</i>	Retourne en mer Noire
19 décembre	Navire marchand nolisé	-	<i>Dvinista 50</i>	Retourne en mer Noire
20 décembre	Bâtiment de débarquement de chars	N°158	<i>Tsezar Kunikov</i>	En route vers Tartus
25 décembre	Frégate lance-missiles	N°751	<i>Admiral Hessen</i>	Retourne à Sébastopol
25 décembre	Navire marchand nolisé	-	<i>Pizhma</i>	Retourne à Novorossiysk en mer Noire
27 décembre	Dragueur de mines	N°770	<i>Valentin Pikul</i>	Retourne à Novorossiysk en mer Noire
27 décembre	Vedette anti-saboteurs	N°840	<i>Kadet</i>	Retourne en mer Noire
27 décembre	Remorqueur	-	<i>Shakter</i>	Retourne en mer Noire
27 décembre	Collecteur de renseignements	-	<i>Ivan Khurs</i>	Vient renforcer la « Flotte de la mer Noire »
28 décembre	Collecteur de renseignements	SSV-201	<i>Priazove</i>	Rejoint la Méditerranée pour déploiement
2 janvier 19	Navire marchand nolisé	-	<i>Yara J.</i>	En route vers Tartus
5 janvier	Navire marchand nolisé	-	<i>Pizhma</i>	En route vers Tartus
8 janvier	Bâtiment de débarquement de chars	N°158	<i>Tsezar Kunikov</i>	Retourne en mer Noire
9 janvier	Destroyer lance-missiles	N°619	<i>Severomorsk</i>	Fait route vers Sébastopol

dans la région de Quneitra au Golan sur un centre de l'armée syrienne à Harfa...

- Le 29 novembre, Damas, « pour la forme », demande à la Turquie, aux Etats-Unis et à la France de retirer leurs troupes de Syrie...

- Le 2 décembre, le sous-marin nucléaire d'attaque S 119 *HMS Astute* fait escale à Gibraltar...

- Le 4 décembre, Tsahal débute une courte opération baptisée « Bouclier du Nord » contre des tunnels du Hezbollah le long de la frontière du Liban... Le CVN-75 *USS Harry S. Truman* quitte la Méditerranée via le détroit de Gibraltar avant de retourner aux USA...

- Le 6 décembre, le petit cargo syrien *Noka* (?) est intercepté par les garde-côtes grecs au large d'Ierapetra au sud de la Crète. Il est suspecté de transporter des armes et de la drogue dans les dix-huit conteneurs présents à son bord... Ce même jour, dans le bassin oriental de la Méditerranée, le transport de chalands de débarquement L 3007 RFA *Lyme Bay* qui fait route pour retourner dans le golfe Arabo-Persique, effectue un exercice avec la frégate FREMM italienne F 593 *Carabiniere* et des navires de la marine égyptienne dont le sous-marin type « Romeo » N°855 qui a visiblement été remis en service...

- Le 7 décembre, la frégate F 713 *Aconit* fait escale à Beyrouth... L'*HMS Astute* quitte Gibraltar pour entrer en Méditerranée...

- Le 8 décembre, contre l'avis de Jim Mattis, son secrétaire d'état à la défense, par un message sur Twitter, Donald Trump annonce qu'il nomme le général Mark Milley au poste de chef d'état-major des forces armées américaines. Il succédera (à une date non encore confirmée), au général Joe Dunford en poste depuis 2015...

- Entre le 9 et le 15 décembre, démonstration de force pour la galerie, les appareils d'« Inherent Resolve » effectuent 208 frappes au cours de 378 sorties...

- Le 16 décembre, des avions israéliens viennent survoler la frontière entre le Liban et la Syrie...Le président soudanais Omar el-Béchir effectue une visite à Damas, il est le premier chef d'état arabe à visiter la capitale syrienne depuis 2011...

- Le 18 décembre, les forces kurdes soutenues par la coalition prennent le contrôle d'Hajin, la dernière petite ville aux mains de l'EIL...

- Le 19 décembre, le président Trump annonce que « Daesh » a été vaincu et le retrait des 2 000 hommes des forces américaines présentes en Syrie. La France et la Grande-Bretagne, les anciens « protecteurs » du Levant se retrouvent dans une situation délicate... Notons qu'entre le 19 et le 25 décembre, l'artillerie française va ouvrir le feu à 34 reprises pour soutenir



les SDF dans la région d'Hajin...L'annonce de Trump qui équivaut à un abandon, ne laisse d'autre choix aux Kurdes que celui de négocier avec Damas...

- Le 20 décembre, le général Mattis démissionne de son poste de secrétaire d'état à la défense alors que le président Trump annonce le retrait de 7 000 des 14 000 soldats US présents en Afghanistan... Des avions de la coalition détruisent le pont d'Halabiyah-Zlabiyah sur l'Euphrate aux mains des forces de Damas.17 soldats syriens sont tués...

- Le 22 décembre, le président américain signe officiellement l'ordre de retrait des forces US en Syrie. Ce dernier doit, « sur le papier » être effectué en coordination avec l'armée turque. Trump espère certainement qu'Erdogan va annuler sa commande de S-400 à la Russie et acheter des *Patriot*. De plus, la Turquie disposant de la deuxième armée de l'OTAN, elle reste encore une alliée incontournable... Pour « couvrir ce désengagement » les Américains établissent deux bases à Rumina et Ruṭbah dans la province ouest d'Anbar en Irak... Le navire de recherche russe *Professor Logachev* franchit le détroit de Gibraltar et entre en Méditerranée...

- Le 23 décembre, 150 soldats russes de la défense antiaérienne quittent la Syrie...

- Le 24 décembre, le destroyer N°619 *Severomorsk* fait escale à Limassol...

- La nuit du 25 au 26 décembre, six F-16 israéliens opérant au-dessus du Sud-Liban tirent des missiles en direction d'un dépôt de missiles *Fajr-5* iraniens situé dans la base de la 4^e Division syrienne à Saboura près de Damas, du QG de la 10^e division à Qatana, et

Des éléments américains dans le secteur de Manbij le 31 décembre au petit matin. (DR)



Les LST *Orsk* et *Nikolay Filchenkov* à Sébastopol le 2 ou le 3 janvier 2019. Ces deux navires ont largement participé à la « victoire russe en Syrie ». (Photo Igor Terokhin)



Sur cette autre vue élargie de la base de Sébastopol, nous apercevons, de gauche à droite, le navire-hôpital *Enisey*, le LST ex-ukrainien *Konstantin Olshanskiy*, l'AGI *Kidlin*, le LST *Azov*, l'AGI *Ivan Khurs* et, à nouveau, les LST *Orsk* et *Nikolay Filchenkov*. (Photo Igor Terokhin)

de positions de la DCA syrienne à Dimas, Resswa et Jamraya. Plusieurs engins israéliens sont interceptés par la DCA syrienne et un système *Patriot* PAC-2 de l'état hébreu détruit un missile antiaérien 5V28V (S-200) syrien...

- Le 26 décembre, le président Trump effectue une visite surprise sur la base aérienne Al-Assad, 160 km à l'ouest de Bagdad en Irak où est cantonné le Team 5 des Navy Seal. A ce stade, il y a 54 180 militaires américains au Moyen-Orient dont 14 000 en Afghanistan et 2000 en Irak, mais la présence dans ce dernier pays devant être portée à 5 000 hommes, il apparaît que le retrait de Syrie n'est au fond qu'une sorte de manœuvre... L'armée turque renforce son dispositif le long de la frontière à la hauteur de Manbij. Les troupes ottomanes doivent prendre la place des Américains qui amorcent leur retrait...

- Le 27 décembre, les EAU rouvrent leur ambassade à Damas fermée depuis février 2012... L'armée syrienne utilise son artillerie contre des positions du *Turkistan Islamic Party* et du *Jash Izza* au nord de Hama, les Kurdes du YPG (unités de protection du peuple liées au PKK) abandonnés par les Américains, prennent contact avec l'armée syrienne afin que cette dernière vienne assurer la sécurité de Manbij face aux Turcs...

- Le 28 décembre, des éléments de l'armée syrienne entrent dans Manbij pour prendre les Turcs de vitesse, mais des éléments américains étant toujours sur place, elles vont prendre position dans la périphérie de la ville pour éviter un contact direct... En réponse, une unité de chars *Leopard* 2A4 des forces d'Ankara passe la frontière et entre dans Jarabulus, alors que des miliciens pro-turcs se déploient au nord-ouest de de Manbij. Deux hélicoptères américains et des F-16 turcs viennent survoler la région...

- Le 29 décembre, les Américains évacuent leur base à Hassakeh (Al-Hasakah)...

- Le 30 décembre, des avions russes et syriens bombardent Jisr al-Shugur et Badama à l'ouest d'Idlib alors que l'artillerie de Damas ouvre le feu au sud de Hama... Les Forces Démocratiques Syriennes (FDS)

et Jaysh al-Thuwar quittent la région de Manbij pour rejoindre celle d'Alep... L'Armée syrienne prend le contrôle de plusieurs sites stratégiques et en particulier celui du barrage de Tichrine, 33 km au sud de Manbij...

- Le 31 décembre, des nouvelles venues des Etats-Unis montrent que le retrait américain n'est plus vraiment assuré. Washington parle de retarder de quatre mois leur retrait. Alors que des détachements égyptiens et émiratis commencent à arriver dans l'est de la Syrie pour contrer la présence iranienne mais également les visées de Recep Tayyip Erdogan qui soutient le Qatar dans son bras de fer avec l'Arabie Saoudite... Avec l'autorisation de Damas, l'aviation irakienne bombarde du côté syrien de la frontière alors que des *Rafale* français décollés de Jordanie effectuent également des frappes (onze entre le 31 et le 3)... En novembre-décembre, les avions de la « coalition » ont effectué 1 001 sorties et 469 frappes sur la vallée de l'Euphrate...

... Si, en Syrie, le niveau de violence des combats et la densité des bombardements ont baissé en 2018, le bilan est néanmoins de 23 775 morts. En Irak où la guerre est officiellement terminée depuis des mois, il est, pour cette même année, de 5 296 morts...

- Le 1^{er} janvier 2019, le groupe *Hayat Tahrir al-Cham* lance une offensive contre les milices soutenues par la Turquie dans les provinces d'Alep, d'Hama et d'Idlib... Les combats vont faire 119 morts en trois jours alors que quatre chars et plusieurs véhicules blindés *Cobra* vont être capturés par les hommes du *Hayat Tahrir al-Cham*... Ce même jour, 400 combattants kurdes du YPG quittent Manbij pour se replier sur la rive gauche de l'Euphrate. Des éléments pro-turcs sont, de leur côté, obligés de se replier le long de la frontière...

- Le 2 janvier, le porte-hélicoptères d'assaut LHD-3 *USS Kearsarge* franchit le détroit de Gibraltar. Il va être suivi par les transports de chalands de débarquement LPD-24 *USS Arlington*, le LPD-43 *USS Fort McHenry* et le destroyer DDG-107 *USS Gravely*. Au cours du transit entre l'Atlantique et la Méditerranée, les navires américains sont ravitaillés par les pétroliers T-AO-188 *USNS Joshua Humphreys* et T-AO-203 *USNS Laramie*...

- Le 3 janvier, des appareils du CVN-74 *USS John C. Stennis* qui croise dans le golfe Arabo-persique, sont engagés au-dessus du nord de l'Irak et de l'est de la Syrie...

- Le 4 janvier, des avions russes effectuent des missions au-dessus de Dar Ta'izzah, Zumnar, Khan al-Asal à l'ouest d'Alep...

- Le 7 janvier, une unité de la police militaire russe vient patrouiller à Manbij et dans ses environs. Vladimir Poutine et Bachar el-Assad ont, à ce stade, gagné la partie même si le président Trump semble avoir ralenti le retrait des forces américaines en Syrie et que la Turquie renforce son dispositif militaire dans la région de Hama...

Des véhicules de la police militaire russe dans les faubourgs de Manbij le 7 janvier 2019. (DR)





Le port de Hodeïda le 5 août 2018. Des bâches colorées ont été mises en place sur les flancs de ce navire en train de débarquer des céréales afin de récupérer tous les grains s'échappant des griffes du godet des grues. En novembre et décembre, les avions de la « coalition arabe » ne vont effectuer aucune frappe sur le port marchand. Sur le sujet de la guerre du Yémen, il faut remarquer que les photos disponibles sont souvent anciennes et ne coïncident pas avec les rares informations publiées. (DR)

Péninsule arabique

Au Yémen, dans le courant de la seconde quinzaine du mois d'octobre, les forces de la « coalition arabe » avaient commencé à contourner Hodeïda par l'est pour couper le seul axe de communication entre la mer et Sanaa (route N3). La population civile avait alors commencé à quitter la ville... Début novembre, 10 000 combattants, dont de nombreux militaires soudanais viennent renforcer le dispositif de la « coalition arabe » engagé à Hodeïda... Le **3 novembre**, une colonne pénètre dans la ville par l'ouest le long du front de mer. Les avions de la coalition arabe ravitaillés par des appareils de l'USAF effectuent plus de deux-cent frappes... Le **5 novembre**, les forces de la coalition reprennent leur encerclement par l'est. Les 140 000 civils (sur 650 000) encore présents dans la ville se retrouvent pris au piège car la route M55 au nord de la ville est le seul axe encore ouvert... Le **7 novembre**, les Houthis d'Ansarullah réussissent à bloquer l'avance des pro-Hadi et des forces de la « coalition arabe » dans le secteur de l'hôpital du 22 mai... Pour forcer le passage, les avions saoudiens et émiratis multiplient les raids... Le **8 novembre**, la frégate F 712 *Courbet* effectue des exercices avec le destroyer DDG-109 *USS Jason Dunham* dans le golfe Arabo-persique. En dehors de ces deux unités, le dispositif naval du CENTCOM est formé du porte-hélicoptères d'assaut LHD-2 *USS Essex*, des transports de chalands de

débarquement LPD 23 *USS Anchorage* et LSD- 47 *USS Rushmore* qui se trouvent encore dans le bassin oriental de l'océan Indien, du L3007 *RFA Lyme Bay*, du bâtiment-base submersible ESB-3 *USS Lewis B. Puller*, des patrouilleurs PC-2 *USS Tempest*, PC-3 *USS Hurricane*, PC-4 *USS Monsoon*, PC-5 *USS Typhoon*, PC-6 *USS Sirocco*, PC-7 *USS Squall*, PC-9 *USS Chinook*, PC-10 *USS Firebolt*, PC-11 *USS Whirlwind*, PC-12 *USS Thunderbolt*, WMHC-913 *USCGC Mohawk*, WPB-1326 *USCGC Monomoy*, des destroyers DDG-57 *USS Mitscher*, DDG-73 *USS Decatur*, des chasseurs de mines MCM-3 *USS Sentry*, MCM-6 *USS Devastator*, MCM-11 *USS Gladiator*, MCM-13 *USS Dextrous*, M 33 *HMS Brocklesby*, M 112 *HMS Shoreham*... Le **10 novembre**, la coalition prend le contrôle de l'hôpital du 22 mai alors que les Américains annoncent « pour la forme » qu'ils pourraient ne plus ravitailler en vol les avions de la « coalition arabe »... Malgré cette annonce, le **11 novembre**, ils effectuent plus de trente frappes. En trois jours les combats et les bombardements font plus de 450 morts, mais le port marchand qui est quasiment la seule porte d'entrée pour les vivres et les médicaments avec les petits ports de Salif et Ras Issa, continue à opérer. Des combats se déroulent dans le secteur du port de pêche à l'ouest de la ville et, plus au nord, dans des entrepôts où sont stockées 51 000 tonnes de grains. Ces combats se déroulent alors qu'au moins 240 enfants meurent chaque jour d'absence de nourriture

Le 25 novembre, jour où cette photo a été prise, le port de pêche de Hodeïda qui se trouve à l'ouest de la ville a été déserté. (DR)





Des vedettes et canots des Pasdarans, dont une vedette de sauvetage type « Naji », accompagnent les navires américains en train de franchir le détroit d'Ormuz le 21 décembre. (US Navy)

1 - 60 223 tués lors des combats, les bombardements, les mines ou décédés à cause de leurs blessures. Si 18,8 millions de personnes souffrent de malnutrition (moins de 1 900 calories), plus de 7 millions, dont 5,5 millions d'enfants, sont en situation de famine (moins de 1 500 calories) et 240 000 sont au stade de la mort imminente (moins de 1 200 kilocalories). Trois ans d'effet d'annonce sur une famine à venir pour cacher la réalité qui est qu'au moins 140 personnes, essentiellement des enfants de moins de cinq ans, meurent chaque jour de faim ou de maladie depuis trois ans...

et de soins et que, globalement, la guerre a fait plus de 100 000 morts (1). La situation va peu à peu se geler car, empêtrée dans l'affaire Khashoggi, l'Arabie Saoudite doit lâcher du lest pour ne pas embarrasser les Américains, les Britanniques et les Français... Le **12 novembre**, les combats à Hodeïda font 149 morts... Le **13 novembre**, le destroyer DDG-109 *USS Jason Dunham* quitte la base de Jebel Ali aux EAU pour une mission au large du Yémen... Le **14 novembre**, à Hodeïda, plusieurs obus frappent l'hôpital al-Thawra, le dernier aux mains des Houthis... Le bâtiment d'essais et de mesures T-AGM-24 *USNS Invincible* et le DDG-109 *USS Jason Dunham* croisent dans le détroit d'Ormuz pour détecter d'éventuels tirs de missiles balistiques iraniens... Le **15 novembre**, le T-AO-203 *USNS Laramie* arrive dans le golfe de Tadjoura à Djibouti... Le **16 novembre**, en mer d'Oman, le LHD-2 *USS Essex* effectue des exercices avec le destroyer de la Royal Navy D 35 *HMS Dragon*... Le **18 novembre**, à Hodeïda, une sorte de « cessez-le-feu » est mis en place mais, dès le 19, des combats et des bombardements aériens reprennent car les autorités de Ryad sont à nouveau assurées du soutien américain, particulièrement dans le domaine du ravitaillement en vol. Les affrontements se concentrent au centre-ville et dans le district d'al-Saleh... Le **19 novembre**, les destroyers DDG-57 *USS Mitscher* et DDG-109 *USS Jason Dunham* qui croisent au large du Yémen sont ravitaillés par le T-AO-203 *USNS Laramie*... Le **20 novembre**, l'*USS Jason Dunham* intercepte des dhows mais ne découvre aucune arme... Le **23 novembre**, Martin Griffith, l'émissaire de l'ONU, se rend à Sanaa puis à Hodeïda... Le **24 novembre**, des raids de l'aviation

saoudienne mettent à mal le projet d'une rencontre entre belligérants en Suède... Le **25 novembre**, guidé par un P-3C *Orion* du VP 46, le destroyer *USS Jason Dunham* inspecte une nouvelle fois des dhows au large du Yémen dans le golfe d'Aden mais ne trouve rien de suspect... Le **26 novembre**, le T-AO-187 *USNS Henry J. Kaiser* ravitaille le DDG-109 *USS Jason Dunham*... Le **27 novembre**, dans le détroit de Bal el-Mandeb, les destroyers DDG-68 *USS The Sullivans*, DDG-109 *USS Jason Dunham* rencontrent le transport de chalands de débarquement britannique L3007 *RFA Lyme Bay* qui vient d'aller croiser au large de Hodeïda. Pour mémoire, le navire est utilisé comme bâtiment-base des chasseurs de mines de la Royal Navy déployés dans le golfe Arabo-persique. Les destroyers américains font, de leur côté, route vers la Méditerranée avant de retourner aux USA... Le **29 novembre**, à Hodeïda, les raids incessants depuis le 24 redoublent (une trentaine pour cette seule journée)... Le **1^{er} décembre**, alors qu'à Hodeïda nous assistons à une accalmie, le vice-amiral Scott A. Stearney, le commandant de la 5^e Flotte US décède à Bahreïn. Son adjoint, le contre-amiral Paul Schlise, reprend le flambeau ... Le DDG-109 *USS Jason Dunham* franchit le canal de Suez pour rejoindre la Méditerranée... Le **3 décembre**, Martin Griffiths effectue une nouvelle visite à Sanaa pour négocier l'évacuation vers Mascate à Oman de 50 combattants houthis gravement blessés. Le processus de négociations s'accélère... Le **4 décembre**, une délégation de houthis rejoint la Suède... Le **5 décembre**, à Stockholm un accord pour l'échange de 15 000 prisonniers est trouvé... Le **6 décembre**, sous l'égide du médiateur de l'ONU, les discussions à Stockholm entre les délégations menées par Khaled al-Yémani, le ministre des affaires étrangères du gouvernement Heidi et Mohammed Abdelslam à la tête de la délégation des houthis, se poursuivent l'aviation saoudienne effectue 28 frappes sur divers objectifs à travers le Yémen... Le **7 décembre**, le LHD-2 *USS Essex* qui vient d'être ravitaillé la veille par le T-AKE-3 *USNS Alan Shepard*, franchit le détroit d'Ormuz pour entrer dans le golfe Arabo-Persique... Le **8 décembre**, le LPD-23 *USS Anchorage* qui a franchit le canal de Suez deux jours plus tôt, croise au large de Hodeïda... Le **9 décembre**, le porte-avions CVN-74 *USS John C. Stennis* arrive en mer d'Oman accompagné par le destroyer DDG-73 *USS Decatur* et le pétrolier-ravitailleur T-AO-200 *USS Guadalupe*... Le **11 décembre**, le porte-hélicoptères d'assaut LHD-2 *USS Essex* quitte Jebel Ali où il a fait une courte escale après son transit vers le golfe Arabo-Persique.

Le catamaran *Shahid Nazeri* le 21 décembre. Cette unité très particulière et dotée d'une plateforme pour hélicoptère, pourrait être utilisée comme unité base pour des engins submersibles ou semi-submersibles. (US Navy)





Il doit retourner en mer d'Oman pour accueillir le porte-avions CVN-74 *USS John C. Stennis*... Le **12 décembre**, les avions de la coalition arabe redoublent avec plus de 50 frappes en 24 heures alors qu'à Stockholm les deux délégations tombent d'accord sur l'échange de 15 000 prisonniers. Le LHD-2 *USS Essex* entre en mer d'Oman... Les PC-6 *USS Sirocco* et PC-12 *USS Thunderbolt* débutent une mission en mer d'Oman (jusqu'au 19). La Turquie fait savoir qu'elle se prépare à lancer une offensive sur le Kurdistan syrien et plus particulièrement en direction de la ville de Manbij... Le **13 décembre**, l'ONU obtient une trêve, entre les forces gouvernementales et celles des houthis qui devront théoriquement évacuer Hodeïda. Elle ne semble pas couvrir les autres théâtres d'opérations au Yémen... En mer d'Oman, l'*USS Essex* rejoint l'*USS John C. Stennis* qui est accompagné par le croiseur CG-53 *USS Mobile Bay*, et le destroyer *USS Decatur*... Le **14 décembre**, la délégation des « rebelles » est de retour à Sanaa alors que sur le terrain, les combats et bombardements continuent... Le **15 décembre**, les avions de la « coalition arabe » effectuent 21 frappes aériennes sur Hodeïda... Le **16 décembre**, le DDG-93 *USS Chung-Hoon* croise dans le golfe d'Aden avant de rejoindre la mer Rouge ... Le **17 décembre**, les avions saoudiens bombardent Hajjah... Le **18 décembre**, après des combats durant la nuit, un cessez-le-feu semble observé... Le SSN-724 *USS Louisville*, les destroyers DDG-106 *USS Stockdale*, DDG-111 *USS Spruance*, les frégates D 614 *Cassard*, FFH-155 *HMAS Ballarat*, le porte-hélicoptères d'assaut LHD-2 *USS Essex* et le ravitailleur T-AKE-10 *USNS Richard E. Byrd* débutent l'exercice « **Sharem 195** »... Le **20 décembre**, le destroyer DDG-93 *USS Chung Hoon* croise au large de Hodeïda... Le **21 décembre**, le CVN-74 *USS John C. Stennis* franchit le détroit d'Ormuz accompagné par le croiseur CG-63 *USS Mobile Bay*, le destroyer DDG-67 *USS Mitscher*, le porte-hélicoptères d'assaut LHD-2 *USS Essex* et le pétrolier-ravitailleur T-AO-200 *USNS Guadalupe*. Les navires américains sont pistés par des petites unités des Gardiens de la Révolution iraniennes (Pasdarans) dont le catamaran *Shahid Nazeri* (*Shalid Mohammad Nazeri*). Ce dernier s'approche près du destroyer

DDG-57 *USS Mitscher*... Le **22 décembre**, le général néerlandais Cammaert, le chef de l'équipe des observateurs de l'ONU, arrive à Aden... En réponse à l'arrivée du porte-avions *USS John C. Stennis*, les Gardiens de la Révolution débutent des manœuvres dans le golfe Arabo-Persique en effectuant un débarquement sur l'île de Qeshm... Le **23 décembre**, Cammaert fait escale à Sanaa avant de rejoindre Hodeïda avec six autres observateurs... Des combats sporadiques sont signalés la nuit... Le **24 décembre**, le CVN-74 *USS John C. Stennis* fait escale à Jebel Ali pour les fêtes de fin d'année... Le destroyer DDG-93 *USS Chung-Hoon* continue sa mission au large du Yémen... Les **26 et 27**, les combats qui se déroulent dans la région d'Al Jawf font 210 morts, mais à Hodeïda, le cessez-le-feu semble tenir. Le LPD-23 *USS Anchorage* effectue des exercices avec le destroyer indien D 51 *Rajput*... Le **29 décembre**, les houthis entament leur retrait du port de Hodeïda... Le **31 décembre**, une délégation des Taliban arrive à Téhéran pour participer à des négociations... Le 5 janvier 2019, jour où nous nous apprêtons à rendre notre copie, Marin Griffiths est de retour à Sanaa. Si la trêve à Hodeïda semble tenir (mais pour combien de temps), les combats se poursuivent dans les autres régions...

Exercice de débarquement des « gardiens de la Révolution » le 22 décembre, sur l'île de Qeshm. (API)

Les délégués de l'ONU sur le port marchand de Hodeïda le 27 décembre. (DR)





Le remorqueur *Open Arms* de l'association Pro Activa le 24 novembre 2018. (Pro Activa)

L'immonde du silence (suite)

Le **6 novembre**, les garde-côtes espagnols retrouvent une centaine de migrants au cours de plusieurs opérations, mais le bilan est d'au moins 17 morts. Les jours et les semaines suivantes, ils vont, quasi quotidiennement, effectuer de très nombreuses opérations de sauvetage qu'il serait malheureusement trop fastidieux de détailler mais au cours desquelles ils vont assister plusieurs milliers de migrants... Le **7 novembre**, les garde-côtes libyens interceptent 315 migrants... Le **10 novembre**, le cargo RoRo panaméen *Nivin* qui a secouru 91 migrants le 8, rejoint le port de Misurata. 14 personnes sont débarquées mais 77 autres refusent de quitter le navire... Le **16 novembre**, 11 morts seraient à déplorer en mer... Le **18 novembre**, il reste 43 migrants qui ne veulent pas quitter le *Nivin*... Le **19 novembre**, les garde-côtes turcs interceptent une embarcation avec 44 migrants au large de l'île de Yumurta... Le **20 novembre**, la justice italienne demande la mise sous séquestre de l'*Aquarius* à Marseille... Les « garde-côtes » libyens évacuent par la force les 43 migrants restant à bord du *Nivin*... La **nuît du 23 au 24 novembre**, le remorqueur *Open Arms* de l'association Pro Activa assiste 120 personnes alors qu'un naufrage est signalé au large de l'Espagne... Le **24 novembre**, un autre naufrage est signalé et 82 personnes sont sauvées... La **nuît du 24 au 25 novembre**, un bateau de pêche vient débarquer 236 migrants à Pozzallo... La confusion est maintenant totale, 3 migrants morts... Le **29 novembre**, les garde-côtes marocains interceptent 112 migrants... Le **2 décembre**, en Libye, un raid aérien américain fait 11 morts près d'al-Uwaynat... Le **5 décembre**, quinze migrants sont retrouvés morts sur une embarcation à la dérive depuis

douze jours au large de la Libye. Les corps de deux personnes, mortes de froid sur un canot, sont retrouvés au large de la Turquie... Le **6 décembre**, le navire *Aquarius* de MSF, privé de pavillon et immobilisé à Marseille, cesse officiellement sa mission d'assistance... Le **7 décembre**, les garde-côtes marocains interceptent un bateau en bois avec 181 migrants... Le **20 décembre**, la *Salvamar Spica* retrouve les corps de onze migrants après le naufrage d'une embarcation avec 33 personnes. Ce même jour la *SAR Mastelero* retrouve 57 migrants et un cadavre... Le **21 décembre**, l'*Open Arms* secourt 311 migrants sur trois embarcations au large de la Libye. Le *Sea Watch 3* espagnol retrouve de son côté 33 personnes... Le *Professor Albrecht-Penck* de l'association Sea-Eye quitte Algésiras pour rejoindre les eaux au large de la Libye... Plusieurs naufrages font au moins 25 morts dans les eaux du détroit de Gibraltar... L'Italie interdit à l'*Open Arms* d'accoster... Le **22 décembre**, une embarcation chargée d'une vingtaine de migrants prend feu au large de Gdyl en Algérie. Deux corps calcinés vont être retrouvés dans les restes de l'embarcation et tous les autres occupants vont être portés disparus... La **nuît du 22 au 23**, la vedette marocaine P 202, de type « Rodman 101 », intercepte 202 migrants... Le **23 décembre**, les garde-côtes espagnols retrouvent 71 migrants mais deux enfants meurent au cours de l'opération de sauvetage... Le **25 décembre**, le voilier *Astral* vient ravitailler l'*Open Arms*... Le **27 décembre**, au large de Mahdia, les garde-côtes tunisiens interceptent 61 migrants sur un canot pneumatique. Dans le même secteur, le patrouilleur P 01 *Monte Sperone* de la *Guardia di Finanza* italienne assiste 42 migrants... Le **28 décembre**, après sept jours d'errance à la recherche d'un port d'accueil, l'*Open Arms* arrive finalement à Crinavis



La vedette chérifienne P 202 de type « Rodman 101 ». (Marine marocaine)

dans la baie de Gibraltar. C'est la première fois depuis cinq mois, que l'Espagne, qui doit gérer les arrivées via le détroit de Gibraltar, autorise un débarquement de migrants par un navire d'ONG...

Le **29 décembre**, le *Professor Albrecht-Penck* de Sea Eye retrouve un canot à la dérive avec 17 personnes... Le **30 décembre**, un patrouilleur maltais porte secours à 69 migrants à la dérive 117 milles au large et les ramène le 31 à La Valette...

Le *Sea Watch 3* assiste 32 personnes alors qu'une unité garde-côtes tunisienne intercepte 45 migrants au large de l'île de Kerkennah... Le **31 décembre**, deux embarcations avec 191 personnes sont secourues par les garde-côtes maltais, mais les informations manquent sur les lieux et le contexte des opérations d'assistance... En 2018, 114 941

migrants ont rejoint l'Europe par la Méditerranée (dont 54 000 par l'ouest) mais au moins 2 534 hommes, femmes et enfants sont morts noyés...

Les **mardi 1^{er} et mercredi 2 janvier 2019**, 401 migrants sont secourus par les garde-côtes espagnols en mer d'Albaran et dans le détroit de Gibraltar... Le **jeudi 3 janvier**, une embarcation avec 45 migrants partie de Libye est interceptée par les garde-côtes tunisiens... Le **lundi 7 janvier**, au moment où nous bouclons ce numéro le *Professor Albrecht-Penck* et le *Sea Watch 3* sont toujours à la recherche d'un port d'accueil pour les 49 migrants qu'ils ont recueillis les 29 et 30 décembre... (**Dernière minute** : le 9, ils seront finalement accueillis à La Valette.)



Le *Professor Albrecht-Penck* et le *Sea Watch 3* de l'association Sea Eye au large de Malte le 8 janvier 2019. (Ansa)

RECEVEZ VOTRE MAGAZINE NAVIRES & HISTOIRE DIRECTEMENT CHEZ VOUS, EN TOUTE TRANQUILITÉ !

Et si pour 2018, vous preniez une résolution culturelle...

Cultivez l'envie d'apprendre en vous ABONNANT.

Limitons les INTERMÉDIAIRES et disons OUI à la vente en DIRECT grâce à l'ABONNEMENT.

Vous ne prenez aucun risque !



Anciens numéros de **NAVIRES & HISTOIRE** encore disponibles :

- 12.00€/ numéro
- 111 - Du Richelieu au Redoutable : la renaissance de la Marine française IX
- 110 - 1962 : la crise de CUBA
- 109 - Dossier "MER DE CHINE"
- 108 - Les FREMM s'en vont en guerre !
- 107 - Débarquements clandestins sur les côtes nord et ouest de la France
- 106 - Du Richelieu au Redoutable : la renaissance de la Marine française IV
- 105 - Du Richelieu au Redoutable : la renaissance de la Marine française III
- 104 - Du Richelieu au Redoutable : la renaissance de la Marine française II
- 103 - Du Richelieu au Redoutable : la renaissance de la Marine française I
- 102 - Les Cuirassés de la classe «Sevastopol».
- 101 - Le CASSE-TÊTE des Actualités Maritimes.
- 100 - Les évolutions des marines du monde entre 1999 & 2017.
- 99 - Octobre 2016 : l'amiral Kuznetsov dans la plus grande opération militaire russe depuis la chute du mur de Berlin.
- 98 - LE SAO PAULO, la seconde vie du PA FOCH.
- 97 - GUERRE DE CORÉE - Le débarquement à Inchon.
- 96 - SHOKAKU & ZUIKAKU, de Pearl Harbor à Leyte, ils défilent l'US NAVY.
- 95 - La mort du HOOD.
- 94 - CASABLANCA 1942 : L'US NAVY attaque Le JEAN-BART.
- 93 - COULEZ LE TIRPITZ !
- 92 - Sous-marins Français sous la banquise.
- 91 - JEAN BART, Corsaire ou Officier ?
- 90 - LES CUIRASSES JAPONAIS DE LA CLASSE «ISE» (2).
- 89 - LES CUIRASSES JAPONAIS DE LA CLASSE «ISE».
- 88 - L'ESCORTEUR D'ESCADRE D'ESTREES.
- 87 - OKINAWA. Opération « Iceberg ».
- 86 - CHRONIQUE DU MONDE ACCIDENTAL.
- 85 - 1942, opération « CHARIOT » : le raid sur Saint-Nazaire.
- 84 - Février 1945 : Iwo Jima...
- 83 - Les événements en Crimée du 26 février au 05 mars.
- 82 - LES RAIDS ALLEMANDS au cours de la Première Guerre Mondiale.
- 81 - LA MARINE NATIONALE EN AOÛT 1914.
- 80 - La marine du KAISER. Centenaire de la Grande Guerre - 1871-1914.
- 79 - La titanique rencontre de Leyte (2). L'entrée en scène des Kamikazes.



Le magazine d'histoire maritime

1 AN pour seulement
56.00€
au lieu de 72.00€*

Liste complète sur notre site : www.avions-bateaux.com. Les n° 78 à 87, 92, 99 à 97, 100, 104, 101, 103, 107, 108, 102, 105, 106, 109, 110, 111 sont également disponibles.

Offre Spéciale
Economisez 25%
sur 2 ans !

BULLETIN D'ABONNEMENT

Abonnez-vous sur www.avions-bateaux.com ou retournez ce bulletin à
LELA PRESSE - Les Farges - 15 rue des Ligures - 87110 LE VIGEN - France
Tel : 00.33.(0)5.55.31.08.28 / Mail : contact@avions-bateaux.com / Site : www.avions-bateaux.com

OUI, je m'abonne à pour :

6 mois (3 n°) 29.00€ au lieu de 36.00€* **NEW**

1 an (06 n°) 56.00€ au lieu de 72.00€*

2 ans (12 n°) 106.00€ au lieu de 144.00€*

Mode de règlement

Par chèque à l'ordre de LELA PRESSE

Par Paypal : paypal@avions-bateaux.com

Par VISA ou MASTERCARD

Nom :

Prénoms :

Adresse :

Code Postal : Ville :

Téléphone :

Email :

n°
Expiration : Crypto :

RIB - NOS COORDONNÉES BANCAIRES
IBAN : FR76 1055 8020 8147 5055 0020 071 / BIC : TARNFR2L

Offre valable en France.
Frais de port à l'abonnement (subscription fees for foreigners) :
France **GRATUIT**.

Europe : 4.00€ pour 6 mois, 14.00€ pour 1 an & 26.00€ pour 2 ans / add 6.00€ for 6 months, 18.00€ for a year and 32.00€ for 2 years.

Autres pays / Other Countries & DOM TOM : 7.50€ pour 6 mois, 18.00€ pour 1 an et 35.00€ pour 2 ans / add 7.50€ for 6 months, 18.00€ for a year and 35.00€ for 2 years.

* Prix de vente au numéro. Après enregistrement de votre abonnement, vous recevrez notre magazine à parution du prochain numéro. Si vous n'êtes pas satisfait, nous vous remboursons immédiatement les numéros restants à servir. Si un numéro est perdu, nous vous en remettrons un autre au plus vite.



L'artillerie de marine sous le Premier Empire (1803-1814)

Napoléon, à son retour de la retraite de Russie, en 1813, veut constituer une nouvelle Grande Armée.
Il met alors sur pied les gardes d'honneur dans la capitale, transforme la garde nationale en régiments d'infanterie de ligne et utilise également les quatre régiments d'artillerie de marine, soit 27 officiers, 225 hommes, commandés par les généraux Compans et Bonet.
Ces régiments vont combattre en fait, et notamment à Leipzig où deux bataillons furent défaits. Après ce désastre, l'armée française et ce qui restait des quatre régiments vont recroquer à travers l'Allemagne puis se rendre au camp de France où ils furent présents à Brienne, à Rothière, Rouvray, Champgoubert, Vauchamps, etc., et à la défense de Paris.
Le 1^{er} Juillet 1814, lors de la première Restauration, le nombre des régiments sera réduit à trois et ils dépendront des Ministres de la Marine.
Les régiments d'artillerie de marine seront définitivement licenciés après le 20th Août.

Planche iconographique de marine

Les régiments de l'artillerie

ayant été distribués pour la marche en Allemagne en 1813 et furent licenciés jusqu'en mai 1814.



Compans

Second commandant dans un régiment d'artillerie de marine en 1813 et plus particulièrement lors de la bataille de Leipzig le 17 octobre de la même année.
Commandant dans le camp de France, et notamment lors de la bataille de Brienne.

Bientôt aux Éditions LELA PRESSE
Collection Navires & Histoire des Marines du Monde n°29...



ÉDITIONS
LELA PRESSE

25 ans d'histoire ensemble...

LES CUIRASSÉS « ÉCHANTILLONS »

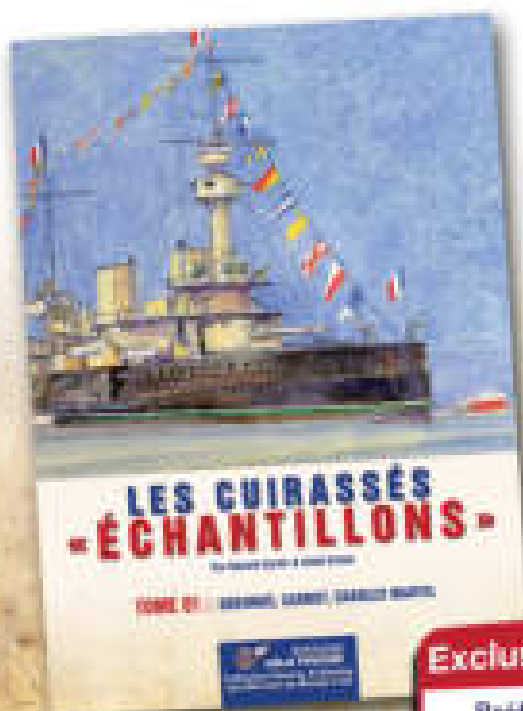
Par Gérard Garier & Alain Croce

TOME 01 : BRENNUS, CARNOT, CHARLES MARTEL



Parution en MAI 2019

Frais de port **GRATUITS** jusqu'à cette date !



Cet ouvrage comprend les caractéristiques et l'histoire de trois cuirassés le Brennus, le Carnot et le Charles Martel. Malgré ses décotes de jeunesse, le Brennus est des plus intéressants car il rompt nettement avec ses prédécesseurs avec l'unité de calibre de son armement principal en tourelles fermées de 340 mm et un armement secondaire doté de l'excellent canon de 164,7 mm à tir rapide. Quand on le compare avec les cuirassés étrangers de la même époque, il tient bien son rang. Pendant toute sa carrière il portera la marque d'armées. Pour la construction des unités suivantes, la marine française aurait pu s'inspirer du Brennus et le modifier et en l'améliorant afin d'obtenir un cuirassé de valeur égale ou supérieure aux bâtiments étrangers contemporains. Hélas, c'est l'inverse qui s'est produit et au lieu d'aller de l'avant, les cuirassés suivants du "Programme", seront inférieurs dans tous les domaines au Brennus. Ils vont être baptisés Carnot, Charles Martel, Jauréguiberry, Bouvet et Messénil. Construits sur les idées de la "Jeune École" dont les partisans sont au pouvoir, ces cinq cuirassés recevront l'appellation peu flatteuse de "flotte d'échantillons", car construits dans cinq chantiers, avec des plans différents, et suivant les idées personnelles des ingénieurs constructeurs de ces chantiers : ils auront des silhouettes totalement dissimilaires. Seuls leur armement principal et secondaire sera le même ainsi que le nombre de pièces et leur disposition (sauf pour le Jauréguiberry qui aura quatre tourelles doubles de 138 mm au lieu de huit tourelles simples). Le déplacement ne dépassera pas 12 000 t et la vitesse 18 nœuds. Les deux premiers cuirassés "échantillons" sont étudiés dans ce volume : tome 1.

Le tout sur 272 pages, avec 302 photos, 66 plans et schémas, 12 profils et 8 aquarelles de Jean Dédé (+).

Le tome 2, comprendra les trois derniers "Échantillons" Jauréguiberry, Bouvet et Messénil, à ce groupe de cuirassés nous ajouterons le Havre IV, bâtiment unique en son genre et original.

Exclusif chez LELA PRESSE :

Préférez le paiement par chèque
ou par Visa/MasterCard
que vous enverrez
par courrier postal.
Il ne sera encaissé qu'à parution.

Prix 55.00€

Prix club 1 an 49.50€

2 ans 46.75€



ÉDITIONS
LELA PRESSE

Commandez par courrier ou sur

www.avions-bateaux.com

Plus de 3500 titres vous sont proposés sur notre site !
Le Catalogue 2018 peut vous être adressé gratuitement sur simple demande

Les Farges
15 rue des Ligures
87110 LE VIGEN - FR
Tel : (00 33) 06 55 31 06 28

Mail : contact@avions-bateaux.com