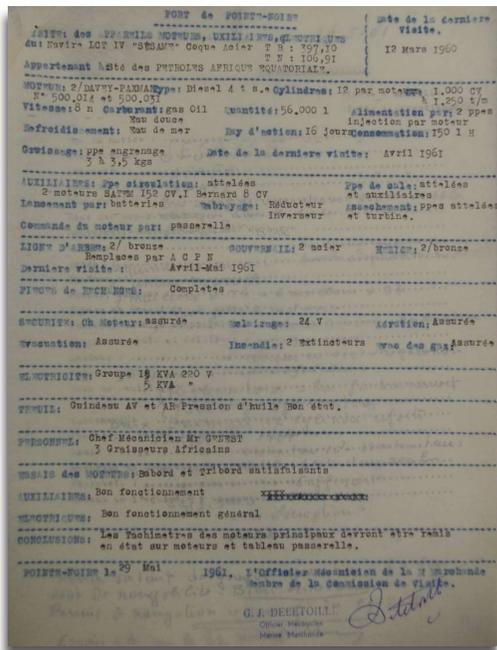


COURRIER DES LECTEURS

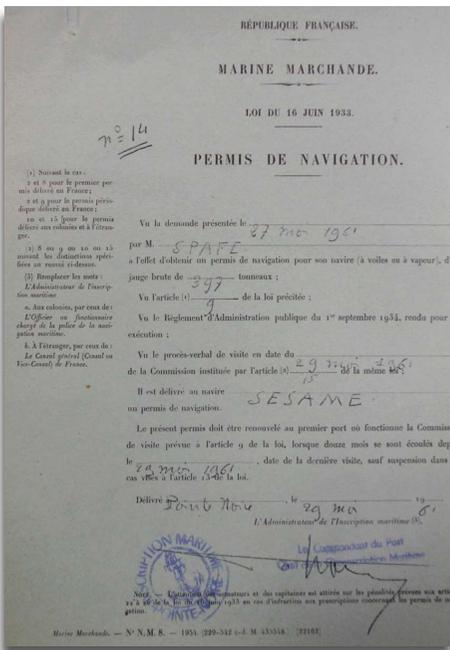
Courrier de Monsieur Thomas Bouillette

Bonjour à la rédaction,
Ayant un peu de retard sur la lecture de votre revue, j'aimerais réagir à un article du regretté J.Y. Brouard avec qui j'ai beaucoup échangé au sujet des LCT.
J'ai quelques copies de documents provenant du SHD de Rochefort dont un permis de navigation daté du 27 mai 1961 ainsi qu'un rapport de visite daté du 29 mai 1961 qui confirme que le navire est resté en activité à Pointe-Noire de 1958 à 1961.
En espérant que la disparition de Jean-Yves ne signifie pas la fin des articles passionnants sur les navires LCT et autres.
Cordialement,
Thomas. Bouillette



Réponse de la Rédaction

Cher Monsieur Bouillette,
Merci pour votre courrier et ces documents inédits qui permettent de compléter un article déjà fort intéressant. Les deux principaux sont visibles ici.
Concernant la suite de ces articles, difficile de pouvoir s'avancer. Jean-Yves Brouard avait à la fois la documentation et sa manière unique de l'exploiter.
À suivre ! Mais d'autres auteurs vont prendre la relève pour d'intéressants articles sur les navires civils.



Courrier de Monsieur Jean Marie Gall

Bonjour,
Après plus de vingt ans chez Lela, j'ai repris ardemment le plaisir de chiner et, il y a un peu, j'ai trouvé aux Puces de Vanves un petit objet en rapport avec l'article paru dans le numéro 140 au sujet de l'hécatombe des croiseurs britanniques en septembre 1914 : un brûlot de table (photo jointe), ou de bar, représentant le sous-marin U 9 du Kapitänleutnant Weddigen. Il fait 18 cm de long ; avec sous la semelle un bouton-poussoir qui coupe le circuit lorsque le sous-marin est posé à plat ; pour «avoir du feu», il suffit de le soulever légèrement.

Contactée à ce sujet, la VDU (Association des sous-mariniers allemands) nous précise : « L'apogée de ces souvenirs du U 9 a probablement commencé en novembre 1914. Le 22 septembre 1914, Otto Weddigen coule trois croiseurs blindés britanniques (Aboukir, Hogue et Cressy) avec le U 9. Je suppose un produit allemand qui s'inscrit bien dans l'époque de la Première Guerre mondiale et de la glorification de Weddigen et de son SM U 9. De tels produits n'auraient probablement pas trouvé beaucoup d'acheteurs dans les années 1920. Alimentation électrique en Allemagne : le 110 volts était courant au début du XXe siècle. En Allemagne, notamment dans les zones rurales, il existait jusque dans les années 1960 des réseaux individuels en 110 volts !! »
Bien cordialement
Jean-Marie Gall



Réponse de la Rédaction

Bonjour Jean-Marie Gall,
Merci pour ce courrier et la présentation de cet objet relatif à notre récit. Ce genre de souvenir, qui fait partie de l'Histoire, n'est pas courant à trouver. Pourtant les autorités impériales en ont produit à plusieurs occasions, notamment après le torpillage du RMS *Lusitania*, en mai 1915, qui a donné lieu à une médaille commémorative.

COUPS DE CŒUR

Par Jean-Luc FOUQUET & Gildas BOREL



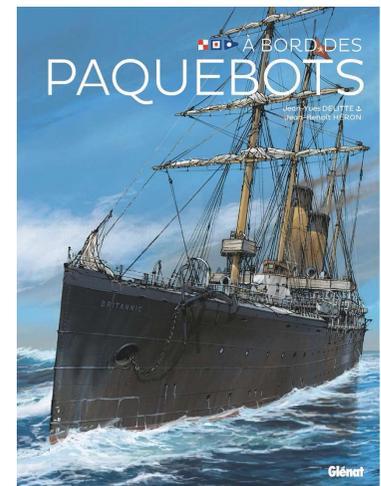
MER DE CHINE MÉRIDIONALE : POUSSIÈRE INTERNATIONALE ?

La Mer de Chine Méridionale (« South China Sea » en anglais) avait l'objet d'un dossier important, dans le numéro 109 de Navires et Histoire d'août-septembre 2018. Pour une actualisation récente de la situation géopolitique de cette mer hautement conflictuelle, la lecture du dossier spécial du dernier numéro de la revue *Diplomatie* de novembre-décembre 2023 est fort utile.

Après une présentation générale des enjeux des détroits et îlots dans un premier article, un deuxième rappelle les ambitions stratégiques de la Chine, notamment les revendications de ce vaste espace qui empiète largement certaines Zones Économiques Exclusives (ZEE) de pays riverains et la construction de bases sur des îles, renforcées à cet effet. Un autre s'interroge sur la stratégie américaine qui vise clairement à contrer l'influence chinoise, mais qui suscite parfois des questions de ses alliés en raison de changement de politiques des différentes administrations, notamment le retrait isolationniste de présidence Trump.

Une autre partie du dossier présente les divisions entre États de l'Asean – l'organisation majeure rassemblant dix États de l'Asie du Sud-Est – face aux offensives chinoises et la montée en puissance de certaines marines.

Ainsi, l'Indonésie prévoit de porter sa flotte de sous-marins de 4 à 6 unités à l'horizon 2030-35, et le nombre de frégates de 7 à 10 navires, et des mêmes quantités pour les corvettes. Les Philippines, qui ne disposent actuellement pas de sous-marins, envisagent d'en disposer d'un ou deux et de doubler leurs modestes flottes de corvettes et de frégates (en passant de 2 à 4 pour chacune des deux catégories). Le cas des Philippines fait l'objet d'une attention spécifique, en raison du changement d'attitude du nouveau gouvernement qui se rapproche des États-Unis, suite notamment à une série d'incidents ayant opposé les garde-côtes philippins et chinois et d'une orientation plus décidée à défendre les intérêts de Manille dans la ZEE du pays.



Jean-Yves Delitte & Jean-Benoît Héron – 96 pages – 100+ dessins et croquis techniques
GLÉNAT – www.glenat.com

À BORD DES PAQUEBOTS

L'évocation des paquebots amène immédiatement vers des noms célèbres, comme les *Queen Elisabeth*, *Normandie*, *United States*, *Titanic*... et tant d'autres, dont de plus anciens, bien moins médiatisés, avec des destins plus ou moins tragiques. Mais tous représentent un pan de l'histoire de la marine, sur le plan technologique ou, le plus souvent, humain. Tous ces bâtiments ont leur propre destin que nous découvrons ici. Il y eut au départ les « packet boats », acheminant des colis, puis des passagers avec l'avènement de la vapeur.

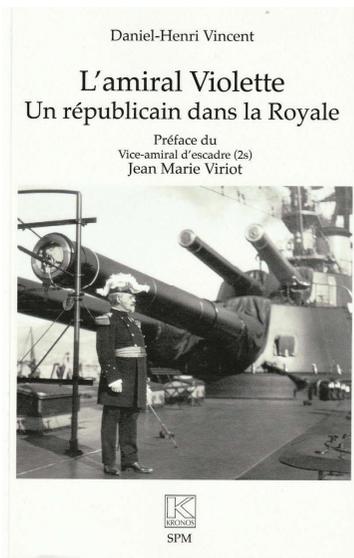
Nous suivons ainsi toute l'histoire, depuis les paquebots à voile, la période mixte, les hélices, avec les lévriers des mers, pour arriver

aux navires de croisière. Mais les navires de rêve, les traversées épiques, parfois tragiques, ne sont pas toute l'histoire des paquebots. D'autres services plus modestes sont tout aussi importants, comme les liaisons locales ou des navigations fluviales.

Le livre nous emmène à travers les époques, dans un voyage plein d'anecdotes, d'histoires, agréables ou tragiques. Il n'oublie pas, bien sûr, les utilisations des navires en période de guerre, ceux appelés à servir de transport de troupes ou ceux qui ont succombé. Sont évoqués également les lieux emblématiques d'immigration aux USA, comme Ellis Island, ou les processus de manœuvres au port. C'est un très beau livre, qui nous emmène dans un monde d'évasion. C'est passionnant de la première à la dernière page.

C'est le cinquième volume de la collection « À bord... », dont chaque livre est un succès mérité. Celui-ci ne fera pas exception. Nous retrouvons les deux auteurs habituels de la série, Jean-Yves Delitte et Jean-François Héron. Comme toujours, les textes sont précis, bien documentés et de lecture agréable. Les dessins sont à l'avenant, avec un petit côté sombre et suranné, très agréable. Quelques imprécisions toutefois. Par exemple, le camouflage « Dazzle » du HMT *Olympic* n'est pas correct. Et sur la double page du naufrage du RMS *Lusitania*, les cheminées devraient être noires, mais surtout, il devrait gîter sur tribord, côté où la torpille a frappé.

Mais ce ne sont que des petites erreurs qui ne nuisent pas à la qualité de l'ouvrage, qui est très vivement recommandé.



Daniel-Henri Vincent – 516 pages – Illustrations noir et blanc – texte en français
SPM KRONOS – www.editions-spm.fr

L'AMIRAL VIOLETTE – UN RÉPUBLICAIN DANS LA ROYALE

Peu de personnes connaissent Louis-Hippolyte Violette. Ce bourguignon, né à Dijon en 1869, n'avait rien pour devenir célèbre dans la marine. Et pourtant... entré à l'École Navale, il en sort aspirant en 1889. Il va alors parcourir le Pacifique à bord de voiliers, apprendre vraiment la navigation. Il sert ensuite dans plusieurs affectations, notamment sur le *Gustave Zédé*. C'est là que ses études mathématiques lui font obtenir un prix de l'Académie des Sciences avec l'invention du premier périscope fonctionnel.

Durant la Première Guerre mondiale, il assume plusieurs commandements en Méditerranée et en mer Égée.

À la fin de la guerre, la flotte française est très diminuée. Louis-Hippolyte Violette, nommé contre-amiral en 1919, puis vice-amiral en 1924, devenant chef de cabinet du ministre puis Chef d'État-major général de la marine en 1928. C'est durant cette période qu'il participe, aux côtés de Georges Leygues, aux importantes décisions qui vont permettre à la marine de revenir au rang de puissance de premier rang dans le monde, aussi bien sur le plan matériel que celui de la compétence des personnels.

L'amiral Darlan l'a qualifié de « meilleur chef d'État-major général depuis la guerre ».

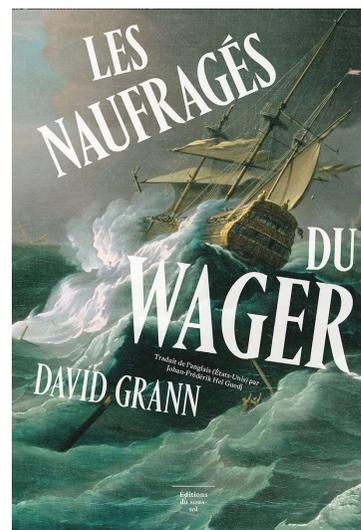
C'est cette histoire, très détaillée, que nous propose Daniel-Henri Vincent. Toutes ces fonctions, l'ensemble de la carrière, jusqu'à la retraite, toujours active, sont bien détaillées dans un ouvrage très vivant, agréable à lire, très détaillé, mais véritable référence historique. L'étude est en effet fondée sur des archives personnelles, jusqu'alors non exploitées. Il nous présente en outre les arcanes du fonctionnement de la marine sous la III^e République.

Un livre de spécialiste, important pour comprendre l'évolution de la marine de la République au vingtième siècle.

LES NAUFRAGES DU WAGER

Le HMS *Wager* est un vaisseau de sixième rang, exploité par la Compagnie des Indes orientales, avant d'intégrer la Royal Navy en 1739. Il est alors intégré à une escouade pour faire un piège et arraisonner des galions espagnols et prendre leurs richesses, dans le cadre d'une guerre coloniale avec l'Espagne. Près du cap Horn, l'escouade se trouve dispersée par le mauvais temps et le *Wager* est entraîné vers les côtes du Chili. Entre les avaries et les malades du scorbut, il erre pour finir, désemparé, par s'échouer et couler. Certains membres de l'équipage pillent les cales, s'habillent en officiers, finissent noyés le lendemain. La majorité gagne le rivage à bord des canots. Plusieurs groupes se forment alors, certains embarquant sur des canots pour tenter de rejoindre l'Angleterre, d'autres choisissant de rester sur place dans des conditions de survie atroces.

David Grann relate l'épopée de ces hommes, sous la forme d'un roman, mais finalement une chronique. Car il s'est appuyé sur les dépositions, les rapports d'enquêtes, les mémoires, les



David Grann – 446 pages – Texte en français
ÉDITIONS DU SOUS-SOL – <http://www.editions-du-sous-sol.com>

articles publiés, ainsi qu'un voyage sur l'île, nommée depuis « Île Wager ».

Le résultat, un récit captivant de 370 pages, narratif sur la vie des naufragés, les relations entre les personnages, face aux difficultés, dans une restitution passionnante. Suivent une soixantaine de pages, de notes, d'indications historiques et bibliographiques.

L'auteur renforce cette histoire méconnue, d'un naufrage oublié, pour en faire un récit passionnant, de la première à la dernière page. L'histoire pourrait être adaptée en film par Martin Scorsese.

REAPING THE WHIRLWIND: The U-boat War off North America during World War I

La guerre sous-marine allemande durant la Première Guerre mondiale a souvent été évoquée par les actions en mer du nord ou au large des côtes irlandaises. L'action de ces bâtiments au large du continent américain est bien moins couverte, mais elle a toutefois été importante. Quelques actions ont eu lieu avant 1917, mais elles ont été plus intenses après l'entrée en guerre des États-Unis. Les résultats ont été modestes, car côté américain, les pertes ont été faibles, avec des navires de petit tonnage, côté allemand, la pression a été exportée vers la côte américaine, créant de la peur et perturbant le trafic. En outre, l'Allemagne a démontré sa progression dans le domaine maritime et sa capacité à frapper n'importe où.

Jusqu'à présent, aucun ouvrage d'envergure n'avait étudié cette campagne. Le livre de Dominic Etdold est un travail remarquable qui fait le point sur ces opérations. Il se fonde sur des archives allemandes jusqu'alors inexploitées,

dont des documents officiels, des livres de bord ainsi que des correspondances des capitaines et marins des bâtiments. Ce sont des documents inédits qui permettent de montrer l'aspect allemand de cette campagne, contrairement à certains ouvrages précédents qui se focalisaient sur la vision américaine.

Le livre étudie la classe de sous-marins développés pour atteindre les eaux américaines. Les premiers chapitres évoquent les décisions qui ont conduit à leur mise en œuvre, ainsi que la mise en place des opérations. Les chapitres suivants sont consacrés à chacun des sous-marins impliqués, avec des anecdotes et photographies originales. C'est un ouvrage nécessaire pour qui veut appréhender cette campagne, sur laquelle nous reviendrons probablement.

L'auteur est diplômé en histoire de l'université de Drexel, en Pennsylvanie. Il a passé trois ans à compiler les archives américaines et allemandes pour composer cet ouvrage.

Dominic Etdold – 408 pages – 70 photos noir et blanc – Texte en anglais
SCHIFFER PUBLISHING
<https://schifferbooks.com/collections/schiffer-military/products/reaping-the-whirlwind>

