

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 12

Mai 2019

SOMMAIRE

• BONJOUR	1
• THEORIE DU COMLOT – Le naufrage de l' <i>Hampshire</i> étai-il prémédité ?	1
• UNE ARME NAVALE REDOUTABLE : le feu grégeois	5
• FORTUNE DE MER – Le naufrage du ferry sénégalais <i>Joola</i>	12
• COURRIER DES LECTEURS	14
• ANNIVERSAIRES	18
• VEXILLOLOGIE – SIGILLOGRAPHIE – PHILATELIE	19
• LES OUVRAGES DE GUY LE MOING	26

BONJOUR

SILLAGES a un an ! Le numéro que vous avez sous les yeux est le douzième (sans compter les « numéros spéciaux »). Mon intention est de continuer ainsi, tant que ma santé le permettra, car – soyez-en sûrs, mes chers lecteurs – j'éprouve beaucoup de plaisir à communiquer avec vous, et à faire, à votre contact, des rencontres très enrichissantes.

Ce mois-ci, par exemple, j'ai visité la *Maison des Écrivains de la Mer*, à Saint-Gilles-Croix-de-Vie : une petite maison isolée, le long du littoral, abritant une riche bibliothèque dédiée à la mer, des expositions temporaires, des conférences... le tout animé par une formidable équipe de passionnés ; je vous en reparlerai bientôt.

Bonne lecture !

Théorie du complot

LE NAUFRAGE DE L'*HAMPSHIRE* ÉTAIT-IL PRÉMÉDITÉ ?

Le HMS *Hampshire* appartenait à la série des croiseurs cuirassés de la classe *Devonshire*, qui comprenait au total six unités. Celles-ci avaient été construites au début du xx^e siècle. Elles déplaçaient 11 000 tonnes, mesuraient 144 mètres de longueur et possédaient un puissant armement (quatre pièces de 190 mm, six de 150 mm, ainsi qu'une artillerie plus légère et des torpilles).

Au début de la guerre, le *Hampshire* fut affecté à la Grande Flotte. Il participa à la bataille du Jutland, le 31 mai et le 1^{er} juin 1916. Quelques jours plus tard, le 5 juin, il sauta sur une mine et sombra au large des côtes écossaises. Ce naufrage déclencha une vive polémique car, parmi

les 725 victimes de la catastrophe¹ se trouvait le secrétaire d'État britannique à la Guerre, Lord Horatio Herbert Kitchener. Le bruit courut que la mine n'était pas là par hasard, et que le naufrage avait été prémédité.

Né en Irlande en 1850, Lord Kitchener avait fait une brillante carrière militaire et était devenu secrétaire d'État à la Guerre en août 1914. Sa mission consistait à doter l'armée britannique des moyens humains et matériels nécessaires pour affronter le conflit mondial qui débutait. Quelques mois lui suffirent pour atteindre cet objectif, mais les moyens qu'il utilisa lui attirèrent beaucoup d'ennemis dans la classe politique de son pays.

Au début de l'année 1916, il était las du combat continu qu'il devait mener dans les cabinets ministériels, découragé par l'agressivité mesquine de ses collègues, fatigué moralement et physiquement. Il aurait aimé démissionner, mais les circonstances l'en empêchaient.

Lord Kitchener avait pourtant accepté une invitation en Russie, faite par le tsar Nicolas II. Il quitta Londres, le 4 juin, pour l'Écosse, et se rendit à Scapa Flow où il devait s'embarquer à bord du *Hampshire* à destination d'Arkhangelsk. Au cours du déjeuner qu'il prit le lendemain à la table de Sir John Jellicoe, amiral de la Flotte, son hôte lui proposa de retarder son départ jusqu'au lendemain, afin d'attendre le retour du beau temps et le déminage des abords de la rade. Il refusa.



Lord Kitchener

¹ Le chiffre officiel est de 643 victimes, mais les spécialistes penchent plutôt pour 725, voire 735 morts.

Le 5 juin 1916 à 16 h 45, le croiseur cuirassé *Hampshire* quitta donc Scapa Flow, accompagné de deux destroyers. La tempête qui faisait rage obligea bientôt les deux navires d'escorte à rentrer au port et à laisser le grand bâtiment poursuivre seul sa route. À 19 h 45, le *Hampshire* heurtait une mine et coulait en quelques minutes, emportant avec lui la presque totalité de ses hommes d'équipage, ainsi que son illustre passager et sa suite.

Il n'y eut que douze survivants, et leur témoignage a permis de connaître les derniers instants du navire. Tous ont évoqué une terrible explosion, suivie d'un arrêt immédiat du système électrique. Dans la nuit tombante, les marins tentèrent de mettre les embarcations à la mer, ce que la tempête et la gîte rendaient très difficile. Selon certains témoins, trois ou quatre petits radeaux seulement purent être mis à l'eau, mais ils furent rapidement submergés par les vagues. Lord Kitchener, en uniforme, vécut ces instants avec un calme qui impressionna les marins survivants. On ne retrouva jamais son corps.

Le naufrage du *Hampshire* et la mort de Lord Kitchener provoquèrent un profond malaise dans l'opinion publique britannique. L'explosion accidentelle d'un navire sur une mine n'avait rien d'in vraisemblable en cette période de guerre, mais les observateurs avaient remarqué des anomalies troublantes lors de ces événements.

La plus étonnante de ces singularités était le manque de discrétion notoire dans l'organisation du voyage. Le trajet entre Londres et l'Écosse s'était effectué par chemin de fer : Kitchener et la dizaine d'hommes qui l'accompagnaient (interprètes, policiers, conseillers) avaient pris un train de nuit, au milieu des voyageurs ordinaires. Quand ce train arriva à Thurso, le lendemain matin, le secrétaire d'État dut attendre sur le quai de la gare un fonctionnaire du *Foreign Office*, qui était en retard au rendez-vous. On apprit plus tard la cause de ce retard : le fonctionnaire avait reçu un appel téléphonique qui l'avait envoyé délibérément à un mauvais endroit. À une époque où les espions pullulaient, on semblait avoir tout fait pour étaler ce déplacement aux yeux de tous, avec une ostentation déplacée.

Un autre manque de discrétion concernait l'itinéraire du *Hampshire*. En quittant Scapa Flow, le navire avait deux routes possibles vers la Russie : contourner l'archipel des Orcades par l'Ouest (côté Atlantique) ou par l'Est (côté mer du Nord). À trois reprises, un message radio fut transmis depuis Scapa Flow à destination de Londres pour informer l'Amirauté que le passage Ouest avait été dégagé. La diffusion d'une telle information n'intéressait guère l'Amirauté ; en revanche, elle fut forcément captée par les Allemands. Tout semblait organisé pour que l'ennemi connaisse d'avance le chemin du *Hampshire*.

Un autre point éveilla les soupçons de l'opinion publique : après le naufrage, les responsables civils du sauvetage en mer dans la ville voisine de Stromness prirent contact Scapa Flow pour participer aux secours. On les pria vertement de s'occuper de leurs affaires.

Tout s'était passé comme si quelqu'un avait cherché à éliminer Lord Kitchener. L'ambassadeur des États-Unis l'avait compris tout de suite puisqu'il avait signalé à son gouvernement : « Il y a ici l'espoir, le sentiment même, que Kitchener ne reviendra pas de Russie. »

L'émotion fut grande en Angleterre. Le roi écrivit dans son *Journal* : « C'est un rude coup pour moi et une lourde perte pour la nation et pour les Alliés. » Il ordonna à ses officiers de porter un brassard noir pendant une semaine, en signe de deuil. Les anomalies signalées plus haut n'avaient pas échappé au grand public, et une « théorie du complot » prit naissance presque aussitôt. Certains accusaient les espions allemands, d'autres les Bolcheviques, d'autres encore les nationalistes irlandais, les Boers ou même le gouvernement britannique.

Quelques Anglais pensaient même que Kitchener n'était pas mort du tout. Ils s'appuyaient pour cela sur une preuve irréfutable : sa sœur avait essayé d'entrer en contact avec lui par l'intermédiaire d'un médium, et elle n'avait pas réussi ! Il était donc vivant. Pour certains, il avait réussi à atteindre la Russie et il commandait les armées du tsar. Pour d'autres, il vivait dans une grotte, sur une île déserte des Orcades, et allait bientôt revenir au gouvernement.

En 1920, un journaliste nommé Franck Power affirma qu'au moment du naufrage, Kitchener avait réussi à atteindre la côte norvégienne sur un radeau, et qu'il avait été abattu là-bas par un agent secret britannique. Pour étayer ses dires, il proposa de rapatrier le cercueil du malheureux secrétaire d'État. Il le fit, et le cercueil fut exposé dans une chapelle londonienne, recouvert de l'*Union Jack*. Ce que Power n'avait pas prévu, c'est que les autorités britanniques feraient une enquête et ouvriraient le cercueil. Il était vide, sauf un simple lestage en goudron. Le journaliste s'en tira en affirmant que quelqu'un avait enlevé le corps du grand homme.

Une autre hypothèse fut proposée par le poète anglais Lord Alfred Douglas. Cet ancien amant d'Oscar Wilde dénonçait un lien ténébreux entre la mort de Kitchener, la récente bataille navale du Jutland, Winston Churchill et une conspiration juive. Churchill attaqua le poète en diffamation et gagna son procès.

Le général allemand Erich Ludendorff avait une autre interprétation. Il déclara, après la guerre, que c'était grâce aux communistes russes que l'Allemagne connaissait le détail du déplacement de Kitchener. Ceux-ci redoutaient que l'ancien soldat donne de trop bons conseils au tsar pour reprendre le contrôle militaire de la situation en Russie. Ils avaient donc choisi de le faire tomber dans un piège.

En 1932, on pouvait lire l'information suivante dans *Police-Magazine* :

« À New York, un nommé Fritz Joubert-Duquesne, se disant agent de l'espionnage allemand, vient de se vanter publiquement d'avoir, volontairement, provoqué la mort de Lord Kitchener, alors ministre de la Guerre de Grande-Bretagne, en faisant sauter le *Hampshire*, navire sur lequel le maréchal venait de s'embarquer. »¹

Curieux personnage que ce Joubert-Duquesne ! Né au Cap en 1877, issu de la communauté Afrikaner, il avait participé à la deuxième guerre des Boers et vouait une haine absolue aux Britanniques. Les atrocités de cette guerre l'avaient conduit à organiser un complot pour tuer Kitchener. Arrêté, il avait été condamné à la prison à vie, mais était parvenu à s'échapper et à s'installer à New York comme journaliste. En 1914, il avait été recruté comme espion au service de l'Allemagne, puis il était retourné aux USA où il avait mené une vie instable, entrecoupée de plusieurs séjours en prison. Il y rédigea son autobiographie intitulée *L'Homme qui tua Kitchener*² dans laquelle il se vante d'avoir participé personnellement à la destruction du *Hampshire* et à la mort de Kitchener, exploit qui lui aurait valu la Croix de Fer. Joubert-Duquesne est mort en 1956. Les mémoires de ce mégalomane sont un véritable roman, et il est difficile de leur reconnaître la moindre valeur historique.

Dans ce bric-à-brac d'hypothèses plus ou moins farfelues, deux présentaient une certaine crédibilité, au moins aux yeux de l'opinion publique. Elles désignaient du doigt deux coupables possibles : le Sinn Fein d'une part, et le politicien Lloyd George de l'autre.

Depuis les premières années du xx^e siècle, le Sinn Fein luttait pour l'indépendance de l'Irlande. Il était entré en révolte ouverte le lundi de Pâques 1916, et cette rébellion avait été

¹ Robert BOUCARD, *Par qui Lord Kitchener a-t-il été assassiné ?* In « *Police-Magazine* » du 5 juin 1932.

² En collaboration avec Clément WOOD, *The man who killed Kitchener – The Life of Fritz Joubert-Duquesne*. New York, W. Faro Inc., 1932.

écrasée dans le sang. Tous les coups étaient bons pour ces révolutionnaires : transmettre des renseignements secrets à l'Allemagne, provoquer une crise ministérielle à Londres, etc. Scotland Yard avait beau surveiller de près les agitateurs du Sinn Fein, ceux-ci continuaient à échafauder des projets inquiétants. Kitchener était dans leur ligne de mire : les insurgés s'apprêtaient à provoquer un scandale politique en révélant publiquement son homosexualité. Si quelqu'un avait pu communiquer aux Allemands les détails du voyage de Kitchener, les membres du Sinn Fein étaient les premiers suspects. Une question subsidiaire se posait toutefois : d'où tenaient-ils eux-mêmes ces renseignements ? La réponse était sur toutes les lèvres : David Lloyd George.

David Lloyd George n'était pas un débutant en politique. Il avait été Chancelier de l'Échiquier (ministre des Finances) de 1908 à 1915. D'abord pacifiste au début de la guerre, il avait vite changé d'avis. Dans le gouvernement de coalition d'Asquith, il recommandait une plus grande autorité du pouvoir politique sur les décisions militaires : « Cette guerre est trop importante, disait-il, pour être laissée aux mains des militaires. » Il ambitionnait donc tout naturellement le poste de secrétaire d'État à la Guerre que détenait l'ancien soldat Kitchener, et les deux hommes se détestaient.

On peut détester un rival sans avoir envie de le tuer. Aucune preuve n'a jamais été apportée d'une participation de Lloyd George à un éventuel traquenard mortel tendu à Kitchener. On doit à sa mémoire la présomption d'innocence. Ce qui est possible, en revanche, c'est qu'il ait été simplement trop bavard ; Kitchener lui-même lui en faisait parfois le reproche : « Tous les ministres racontent tout à leur femme, disait-il, et Lloyd George a tellement de femmes ! »

Faut-il chercher à tout prix une théorie du complot pour expliquer la mort de Lord Kitchener ? Le gouvernement britannique a publié en 1926 un « Livre blanc » censé répondre aux interrogations légitimes des citoyens ; il n'a rien révélé dans ce sens. Rien n'interdit de penser que le HMS *Hampshire* a tout simplement sauté sur une mine. Les archives allemandes rapportent que le sous-marin U-75 en avait mouillé plusieurs à proximité de Scapa Flow, quelques jours avant la catastrophe. Guy LE MOING



UNE ARME NAVALE REDOUTABLE : LE FEU GRÉGOIS

Les armes incendiaires furent utilisées dès l'Antiquité, mais elles prirent au Moyen Âge une forme nouvelle et redoutable : le feu grégeois. Il s'agissait d'une sorte de lance-flammes, qui propageait un feu ravageur et réputé inextinguible. Le feu grégeois est apparu dans l'Empire byzantin à la fin du VII^e siècle ; sa dernière utilisation connue date de la prise de Constantinople par les Turcs, en 1453. Il disparut ensuite des chroniques guerrières, où il laissa la place à la poudre à canon et à l'artillerie à feu.

Invention et premières utilisations du feu grégeois

L'expansion de l'islam qui se produisit après la mort de Mahomet (632) eut très tôt pour cible l'Empire byzantin. Une première grande bataille navale opposa les deux puissances en 655 (bataille d'Al-Sawari ou « des Mâts ») ; ce fut une victoire musulmane. Quinze ans plus tard, la flotte arabe força les Dardanelles, s'empara de la ville fortifiée de Cyzique, puis assiégea Constantinople. Ce fut au cours de ce siège que les soldats de l'empereur Constantin IV utilisèrent pour la première fois le feu grégeois.

Le feu grégeois était une invention récente, qui avait été mise au point vers 670 par un architecte gréco-syrien du nom de Kallinicos ; cet ingénieur inventeur avait mis sa découverte au service de l'empereur. Il s'agissait d'un mélange inflammable que l'on jetait sur l'ennemi, et dont la flamme meurtrière avait des propriétés terrifiantes : on prétendait qu'elle ne pouvait s'éteindre, même si on la noyait d'eau ; l'eau, au contraire, semblait favoriser sa combustion. Les Byzantins disposaient de plusieurs procédés pour projeter ce feu sur l'ennemi : ils pouvaient lancer, avec une catapulte légère, des récipients contenant le mystérieux mélange et munis d'un dispositif de mise de feu ; ils utilisaient aussi un moyen encore plus effrayant : ils crachaient le jet de feu grâce à une grosse « seringue » ou siphon, selon le principe du lance-flammes. Cette arme avait des effets terribles sur le moral des combattants et sur les navires en bois qui prenaient feu instantanément.

Face à cette menace, le calife Muawiya comprit qu'il était inutile d'insister plus longtemps. Les musulmans avaient perdu assez d'hommes et de navires ; Constantinople semblait imprenable. Il conclut donc un traité de paix avec l'empereur Constantin IV. Cette paix ne dura pas longtemps, et la flotte arabe entreprit bientôt des raids sur les côtes d'Anatolie, dans la mer de Marmara. L'empereur y envoya sa flotte, en 677, et les navires byzantins triomphèrent sans difficultés grâce, à nouveau, à l'emploi du feu grégeois. Les Arabes firent retraite avec les bâtiments qui avaient échappé à la destruction.

Une invention gardée secrète

Le feu grégeois, que les écrivains byzantins appellent également « feu maritime » (à cause de son emploi sur la mer), « feu liquide », « feu artificiel », « feu mède » ou « médique », était une arme capitale pour Constantinople. Les empereurs comprirent très vite la nécessité impérieuse de garder secrète sa formule. Constantin VII Porphyrogénète, au x^e siècle, le mit officiellement au rang des secrets d'État (voir encadré).

Le feu grégeois : un secret d'État

« Tu dois par-dessus toutes choses, dit l'empereur à son fils, porter tes soins et ton attention sur le feu liquide qui se lance au moyen de tubes ; et si on ose te le demander, comme on l'a fait souvent à nous-même, tu dois repousser et rejeter cette prière en répondant que ce feu a été montré et révélé par un ange au grand et saint premier empereur chrétien Constantin. Par ce messenger, par l'ange lui-même, il lui fut enjoint, selon le témoignage authentique de nos pères et de nos ancêtres, de ne préparer ce feu que pour les seuls chrétiens, dans la seule ville impériale, et jamais ailleurs ; de ne le transmettre et de ne l'enseigner jamais à aucune autre nation, quelle qu'elle fût. Le grand empereur alors, par précaution contre ses successeurs, fit graver sur la sainte table de l'église de Dieu des imprécations contre celui qui oserait le communiquer à un peuple étranger. Il prescrivit que le traître fut regardé comme indigne du nom de chrétien, de toute charge et de tout honneur ; que s'il avait quelque dignité, il en fût dépouillé. Il déclara anathème dans les siècles des siècles, il déclara infâme,

quiconque, empereur, patriarche, prince ou sujet aurait essayé de violer cette loi. Il déclara en outre à tous les hommes ayant la crainte et l'amour de Dieu de traiter le prévaricateur comme un ennemi public, de le condamner et de le livrer au plus affreux supplice. Pourtant une fois il arriva (le crime se glissant toujours partout), que l'un des grands de l'empire, gagné par d'immenses présents, communiqua ce feu à un étranger ; mais Dieu ne put voir un pareil forfait impuni, et un jour que le coupable était près d'entrer dans la sainte église du Seigneur, une flamme descendue du ciel l'enveloppa et le dévora. Tous les esprits furent saisis de terreur, et nul n'osa désormais, quel que fût son rang, projeter et encore moins exécuter un crime aussi grand. »

Constantin Porphyrogénète
Traité de l'administration de l'empire

Ce secret fut-il bien gardé ? La recette de Kallinicos a-t-elle fini par se perdre, comme l'ont affirmé de nombreux auteurs ? Il semble bien que, pendant plus de cinq siècles, les Byzantins seuls surent fabriquer le feu grégeois, bien que les ennemis de l'Empire ne se privèrent pas d'essayer : au cours de divers combats, ils s'emparèrent de tubes lance-flammes, parfois de navires impériaux entièrement équipés, mais ils ne parvinrent pas à retrouver le procédé de fabrication du « feu liquide ». Au XII^e siècle, parut même un ouvrage de vulgarisation consacré aux substances incendiaires. Il avait pour titre *Liber ignium ad comburandos hostes*, et pour auteur un certain Marchus Graecus. Les recettes qu'il donnait ne permettaient pas de percer le secret du feu grégeois, mais il eut un certain succès, qui traduisait l'intérêt général des contemporains pour ce type d'arme.

Ce n'est qu'au début du XIII^e siècle que les musulmans réussirent à maîtriser les techniques de production et d'utilisation du feu grégeois. Comment firent-ils pour percer le secret de Kallinicos ? Par tâtonnements ? Avec l'aide des Chinois ? Grâce à un traître ? Nul ne le sait ! Certains ont suggéré, sans aucune preuve, que l'empereur détrôné Alexis III, retiré en 1210 à la cour du sultan d'Iconium, aurait pu le remercier ainsi de son hospitalité. Toujours est-il que dès la cinquième croisade (1217-1221), le feu grégeois était employé par les Infidèles. Ceux-ci, contrairement aux Byzantins, l'utilisèrent peu sur mer mais plutôt lors de batailles et de sièges terrestres.

Utilisations navales – Utilisations terrestres

Les premières utilisations du feu grégeois par les Byzantins furent navales. Les textes de l'époque indiquent plusieurs manières de propager le feu : par projection ou par contact.

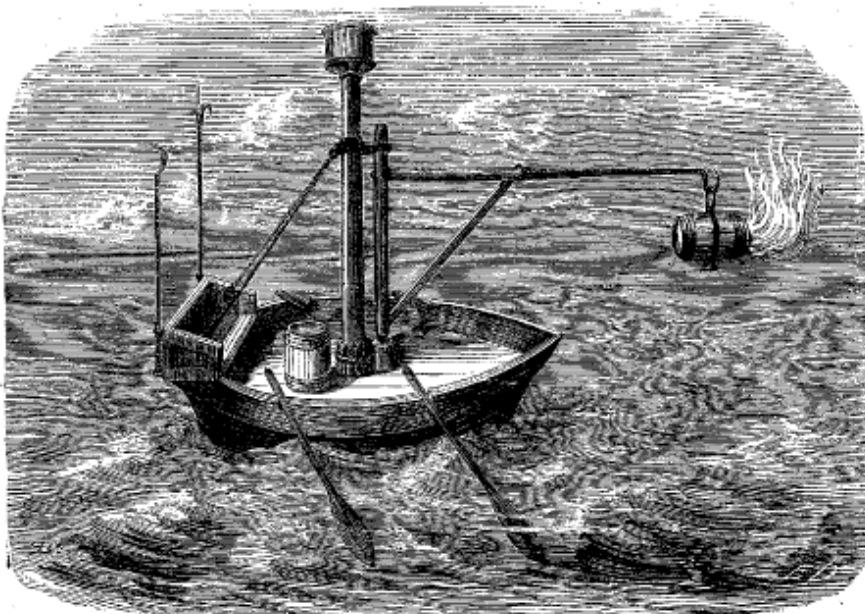
La manière la plus impressionnante de projeter le feu grégeois consistait à utiliser une « seringue » ou « siphon », c'est-à-dire un tube métallique raccordé à une pompe, qui permettait de lancer sous pression la substance enflammée. La « seringue » pouvait être portable et actionnée par un artificier debout à l'avant du navire. Elle pouvait également être installée à poste fixe.

Certains navires possédaient une figure de proue effrayante (un dragon, par exemple), et le feu grégeois sortait par la bouche de ce monstre. Ce dispositif avait pour effet de rendre l'arme encore plus terrifiante. Anne Comnène en parle dans son *Alexiade* : « Une guerre ayant éclaté entre les Grecs et les Pisans, l'empereur Alexis sachant combien ces derniers étaient habiles dans la guerre maritime, et craignant l'issue du combat, plaça en avant, sur la proue de chaque navire, des têtes d'animaux sauvages à la gueule béante, et les fit dorer afin de rendre leur aspect encore plus terrible ; il ordonna aussitôt de préparer le feu qui, au moyen de ressorts, devait être lancé contre l'ennemi, à travers leurs gueules, afin qu'il parût vomi par les lions et les autres animaux. »



**Utilisation d'une « seringue » portable
(d'après une enluminure des *Poliorcétiques* de Héron de Byzance)**

Plus rare était la transmission du feu par contact, un baril de matière enflammé étant placé à l'extrémité d'une hampe, à l'avant du navire.

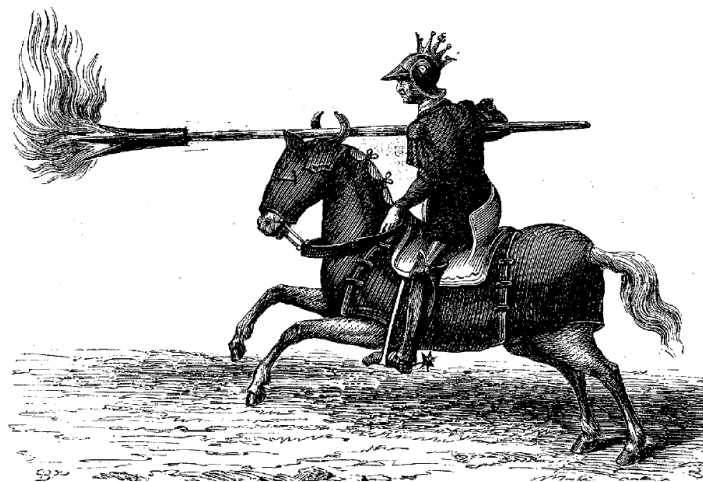


**Navire portant un baril de feu grégeois
(d'après un manuscrit latin du XIII^e siècle)**

Le feu grégeois pouvait également être envoyé sur le navire ennemi dans des récipients plus ou moins grands, qui se brisaient à l'impact et répandaient la substance enflammée. Il pouvait s'agir de simples petits tubes ou de petits pots en terre cuite (« pots à naphte ») que l'on lançait à la main comme une grenade, ou au moyen d'une fronde. Les pots étaient parfois plus grands et nécessitaient pour leur lancement une arbalète ou une catapulte.

L'usage du feu grégeois, à bord d'un navire byzantin, était confié à une petite équipe d'artificiers qui se tenait à l'avant du bâtiment et était protégée par un château en bois. Leur chef était le *siphonarios*.

Dans les applications terrestres du feu grégeois, la transmission du feu pouvait se faire par siphon lance-flammes ou par projectiles enflammés. Parfois, l'un des adversaires imbibait le sol de substance incendiaire, attirait l'ennemi dans la zone piégée, et y mettait le feu. Il existait également de nombreux procédés par contact direct : lances à feu utilisées par des cavaliers, « massues à asperger » qui projetaient du liquide enflammé, etc.



Cavalier armé d'une lance à feu

Le feu grégeois : quelques conseils de l'empereur Léon VI

« Il y a encore beaucoup d'autres moyens de combattre, trouvés, soit autrefois, soit de nos jours, par les hommes habiles dans l'art militaire. De ce nombre est le feu d'artifice, qui se lance au moyen de tubes, et qui, précédé de tonnerre et de fumée, embrase les vaisseaux. »

« On doit toujours, suivant la coutume, avoir à la proue des navires un tube revêtu d'airain pour lancer aux ennemis un feu d'artifice. »

« Des deux derniers rameurs qui sont à la proue, l'un doit être le siphonateur. »

« Qu'on se serve encore de ce feu d'une autre manière, au moyen de petits tubes qui se lancent avec la main, et que les soldats auront derrière leurs boucliers. Ces petits tubes, préparés précisément de notre règne, sont appelés tubes de main. Ils devront être remplis de feu d'artifice et jetés au visage des ennemis. »

« Nous recommandons surtout de lancer contre les ennemis des pots pleins de feu d'artifice qui, en se brisant, enflammeront aussitôt leurs navires. »

Empereur Léon VI
Tactica

Nature et propriétés du feu grégeois

Plusieurs hypothèses ont été avancées, au fil du temps, concernant la composition probable du feu grégeois. On a longtemps cru à l'utilisation massive de salpêtre, ce qui expliquerait le bruit intense de la projection ; cette théorie, qui ferait du feu grégeois un ancêtre de la poudre à canon, est douteuse : il ne semble pas que le salpêtre ait été connu au VII^e siècle. En revanche, le salpêtre a certainement été utilisé dans les versions tardives du feu grégeois, utilisées par les Arabes. Certaines propriétés du feu grégeois évoquent aussi l'utilisation d'oxyde de calcium (chaux vive pure), voire de magnésium¹. Ces hypothèses ne peuvent pas être catégoriquement exclues, mais elles n'expliquent pas l'ensemble des observations.

L'hypothèse la plus couramment admise aujourd'hui est une composition à base de pétrole, ce qui rapprocherait le feu grégeois du napalm moderne. Le pétrole était connu à l'époque de Kallinikos, autour de la mer Noire ; les Byzantins l'appelaient *naphtas* et le considéraient comme une huile étrange, éminemment inflammable et brûlant sur l'eau. Les sources de naphte les plus connues étaient alors celles de Médie, ce qui valait au pétrole le nom d'« huile de Médie » ou « huile de Médée ». Dès l'Antiquité, le pétrole était utilisé pour fabriquer des flèches enflammées, ainsi qu'en témoigne ce passage d'Ammien Marcellin² : « *La flèche qu'on en imprègne brûle tout objet auquel elle s'attache, pourvu qu'elle soit décochée mollement d'un arc à la corde lâche ; car un jet trop rapide annule toute la vertu de la composition. L'eau qu'on emploierait pour éteindre ce feu ne ferait que le rendre plus intense ; on n'en triomphe qu'en l'étouffant sous le sable.* » Tout porte à croire que le composant principal du « feu mède » était l'« huile de Médie » ; on y ajoutait sans doute des résines pour l'épaissir et pour augmenter l'intensité des flammes, ainsi que certains autres ingrédients comme l'étope, la poix et le soufre.

Le feu grégeois était réputé inextinguible par l'eau ; on ne pouvait l'éteindre, disaient les vieux textes, qu'avec du sable, du vinaigre ou de l'urine ; l'eau, au contraire, activait la flamme. Si l'on écarte le vinaigre et l'urine (auxquels on prêtait autrefois des propriétés inexplicables), cette affirmation n'est pas stupide. Chacun sait que le pétrole flotte sur l'eau et continue à y brûler, et que, pour éteindre un feu d'hydrocarbure, mieux vaut utiliser du sable que de l'eau. Ceci étant dit, la prétendue inextinguibilité du feu grégeois était largement exagérée. Joinville raconte dans ses *Mémoires* qu'à Saint-Jean-d'Acre, lorsque le feu des Sarrasins pleuvait sur son camp, les soldats chrétiens sortaient aussitôt pour l'éteindre. D'autres témoignages nous apprennent que le feu grégeois s'éteignait même parfois tout seul au simple contact de l'eau.

Toutes les hypothèses que l'on peut faire sur la composition de la substance inflammable et sur ses propriétés réelles doivent être relativisées par le fait suivant : le nom de « feu grégeois » (*ignis graecus*) est un terme générique qui couvre, en réalité, une large gamme de produits et de méthodes. Entre l'invention de Kallinikos et le feu grégeois utilisé par les Sarrasins six ou sept siècles plus tard, il est certain que la formule avait largement évolué. De même, entre le produit lancé par siphon et celui transmis par projectile, il devait exister des variantes de fabrication.

¹ Le magnésium était connu du monde grec ; son nom vient d'une région de Thessalie où on le trouvait : *Magnesia*.

² AMMIEN MARCELLIN, livre XXIII, chap. 6. (Ammien Marcellin était un historien romain du IV^e siècle de notre ère, auteur d'une œuvre historique majeure, en 31 livres, sur l'Antiquité tardive).



Lancement du feu grégeois lors d'une bataille navale
(Miniature byzantine du manuscrit de Scylitzes, Bibl. nat. de Madrid)

Les limites du feu grégeois

Il ne fait aucun doute que le feu grégeois était une arme extrêmement puissante, mais son efficacité, largement exagérée par la frayeur de ceux qu'elle visait, avait ses limites.

La première limitation du feu grégeois concernait les conditions météorologiques. Cette arme navale nécessitait une absence de vent, ce qui en restreignait l'utilisation. Liutprand de Crémone, qui fut ambassadeur à Constantinople, nous le confirme dans un passage où il raconte un combat entre navires grecs et russes : « *En présence de l'ennemi, Dieu, voulant honorer de la victoire ceux qui le prient, apaisa les vents et rendit la mer calme ; car les circonstances contraires étaient défavorables aux Grecs pour lancer le feu.* » (Liutprand, Livre V, ch. 6).

Une seconde limite d'emploi du feu grégeois était la distance. Qu'il soit lancé par siphon ou par projectile, le feu risquait de s'éteindre avant d'avoir atteint sa cible, si celle-ci était trop lointaine. Un passage de l'historien byzantin Cinnamos nous le confirme. Racontant un combat naval contre des Vénitiens, il reconnaît que les Grecs lancèrent sans succès le feu grégeois : « *Les Vénitiens, accoutumés à leurs usages, et qui avaient recouvert et entouré leur navire de laine imbibée de vinaigre, naviguaient en toute sécurité. Aussi les Grecs s'en retournèrent sans avoir pu rien faire, ni accomplir leur dessein : car le feu, lancé de trop loin, ou ne parvenait pas jusqu'au bâtiment, ou atteignait les étoffes, était repoussé et s'éteignait en tombant dans l'eau.* » (Cinnamos, I,6).

Il est curieux de noter que le feu grégeois n'a guère connu de succès en dehors de la Méditerranée. Les grandes nations navales de l'Atlantique (Castille, France, Angleterre) ne l'ont pas utilisé lors des combats sur mer du Moyen Âge. L'explication réside sans doute dans les conditions météorologiques défavorables de l'océan, et dans l'éloignement des sources de naphte.

Quelle que fût sa puissance destructrice, le feu grégeois n'a pas révolutionné la tactique navale. Il n'a pas remplacé les armes traditionnelles de l'époque, parfois très rudimentaires. Il s'est révélé, en tout cas, moins performant que l'éperon pour la destruction des navires ennemis. L'invention du feu grégeois, en son temps, n'a pas eu un impact comparable à celle de la poudre à canon, à la fin du Moyen Âge. Guy LE MOING



FORTUNE DE MER

Le naufrage du ferry sénégalais *Joola* (26 septembre 2002)

Quand on évoque le *Joola*, on parle parfois de « *Titanic* africain ». On ne connaîtra jamais le nombre exact des victimes de ce naufrage. Elles furent certainement plus nombreuses que celles du *Titanic*.



Le ferry *Joola*

La Casamance est une région du sud du Sénégal, dont la ville principale est Ziguinchor. C'est une contrée relativement fertile, mais isolée du reste du pays par la Gambie, qui forme une enclave étrangère profonde à l'intérieur du territoire sénégalais. La plupart des liaisons entre la Casamance et la capitale Dakar se font donc par bateau.



La Casamance

Le ferry *Joola*¹ était affecté à ces liaisons. Il assurait deux rotations par semaine entre Dakar et Ziguinchor ; la traversée durait treize heures dans chaque sens. C'était un navire de 80 mètres de longueur, construit en Allemagne en 1990, et certifié pour transporter 536 passagers au maximum, avec un équipage de 44 hommes. Il était conçu pour embarquer 550 tonnes de fret, dont une dizaine de véhicules. Les usages locaux étaient d'accepter un nombre de passagers bien supérieur au maximum autorisé, ainsi que toutes sortes de marchandises et de véhicules capables d'entrer dans les cales.

Que transportait exactement le *Joola*, le 26 septembre 2002 ? Combien de personnes se trouvaient à bord ? Il fallut bien longtemps pour en avoir une idée. Le ferry avait quitté Ziguinchor le jour même, à 13 h 30, et fait escale à Carabane en fin d'après-midi. Dans ces deux ports, il avait embarqué une cohue grouillante et pittoresque de paysans et de petits commerçants (les « banas-banas »), qui partaient vendre à Dakar le fruit des récoltes, de la pêche ou de l'artisanat local. Il y avait, officiellement, 1 046 personnes à bord ; ce chiffre, bien sûr, ne tenait pas compte des resquilleurs montés sans billet ni des jeunes enfants, pour lesquels aucun titre de transport n'était exigé.

À 18 h 45, le *Joola* signala par radio qu'il était sorti du fleuve Casamance et que tout allait bien à bord ; le temps était calme mais pluvieux. Il envoya un nouveau message vers 22 heures, tout aussi rassurant. La mer, toutefois, s'était creusée, et le vent soufflait par rafales. Vers 23 heures, une bourrasque plus forte que les autres incita de nombreux passagers à se mettre à l'abri ; dans leur précipitation, ils se massèrent du même côté du navire, c'est-à-dire sur bâbord. Le *Joola*, qui penchait déjà de ce côté, s'inclina un peu plus. Cela fit-il ripper la cargaison et accentuer le déséquilibre ? Selon les survivants, les passagers furent précipités les uns sur les autres ; le bâtiment se coucha littéralement sur le côté ; l'eau se mit à entrer par les hublots ; le *Joola* chavira en cinq minutes et se retourna quille en l'air.

La plupart des passagers qui se trouvaient à l'intérieur du *Joola* restèrent prisonniers du navire. Ceux qui étaient sur le pont furent précipités à la mer ; certains parvinrent à grimper sur un radeau ou à s'agripper à des objets flottants ; d'autres trouvèrent refuge sur la coque retournée qui émergeait encore de l'eau. Ils ne furent secourus que le lendemain matin vers sept heures, lorsque des pêcheurs gambiens les découvrirent par hasard et recueillirent vingt-sept rescapés.



La coque retournée du *Joola*

¹ Prononcer DIOLA ; c'est le nom d'une ethnie de la Casamance.

Ces pêcheurs alertèrent immédiatement les autorités sénégalaises, qui déclenchèrent les secours avec une lenteur affligeante. Les deux avions du Service de Recherche et de Sauvetage ne décollèrent qu'à 11 h 45, c'est-à-dire quatre heures après l'alerte. Quant à la Marine sénégalaise, elle n'arriva sur les lieux qu'à 18 heures. Les rares survivants durent donc leur salut aux pêcheurs locaux et non aux moyens de l'État. Pendant toute la journée du 27 septembre, par exemple, des personnes enfermées dans le ventre du navire manifestèrent leur présence. Elles ne purent être secourues, faute de moyens techniques permettant de percer la coque avant qu'elle ne s'engloutisse.

Soixante-quatre personnes seulement survécurent à la catastrophe. On estime à près de mille neuf cents le nombre des victimes, parmi lesquelles trente Européens.

Le naufrage du *Joola* provoqua une forte réaction dans l'opinion publique sénégalaise et la démission de deux ministres. Plusieurs questions restèrent sans réponse : le *Joola* était-il vraiment en état de prendre la mer ? Qui portait la responsabilité de la surcharge en passagers ? Pourquoi les secours publics furent-ils si inefficaces ?

Trois ans après le drame, un nouveau bateau a pris la relève sur la ligne Dakar-Ziguinchor ; il s'appelle le *Willis*. Les « banas-banas » de Casamance ont recommencé avec joie leurs traversées vers la capitale. Guy LE MOING

Caractéristiques et carrière du *Joola*

Longueur : 79,50 m

Largeur : 12,50 m

Tirant d'eau : 3,10 m

Propulsion : 2 moteurs MAN de 2x1200 kW

Nombre de passagers autorisés : 536

Equipage : 44 hommes

Volume de la cale : 450 m³

-oOo-

1990 : Construction en Allemagne.

1990 (décembre) : Mise en service entre Dakar et Ziguinchor.

2001 (sept.) : Immobilisation pour réparations mécaniques et remplacement d'un moteur.

2002 (10 sept.) : Reprise de la liaison Dakar-Ziguinchor.

2002 (26 sept.) : Naufrage au large de la Gambie (1863 morts).



COURRIER DES LECTEURS

● À la suite de notre article sur la bataille navale de 1864 à Cherbourg, dans le n°11 de SILLAGES, Daniel de Maisonneuve nous a dressé un très intéressant courrier relatif à la découverte de l'épave du CSS *Alabama*.

« Une aventure et coopération internationales.

C'est en octobre 1984 que le chasseur de mines Circé de la Marine nationale, réussit à détecter, au large de Cherbourg, une épave non répertoriée dans le secteur présumé du naufrage. Elle sera identifiée par sa roue comme l'épave du CSS Alabama. En fait cette épave, par 60 mètres, était déjà connue par un ami chercheur de Cherbourg qui a eu un accident de décompression sur le site.

La déclaration de site archéologique sous-marin a impliqué, dès 1987, une démarche internationale administrative quant au propriétaire du bateau et quant à la direction de la fouille, dont la destination du pays pour le mobilier archéologique remonté. Un accord créait un « comité scientifique paritaire franco-américain de l'Alabama » chargé d'examiner les demandes de fouille de l'épave et d'émettre un avis auprès des autorités françaises compétentes pour délivrer les autorisations de fouille. Trois ans plus tard, la propriété de l'épave fut reconnue aux États-Unis par les ministères de la Culture et des Affaires étrangères.

L'étude de l'épave de l'Alabama a ainsi connu deux phases distinctes :

A - de 1988 à 1991, les travaux, sous la direction de Max Guérout (Capitaine de Vaisseau (H), Archéologue - France) ont fait l'objet d'une autorisation d'expertise délivrée par le ministère de la Culture et se sont bornés à l'étude de l'environnement et à un relevé topographique du site.

B - En 1992/1993 et 2000/2001 sous la direction de Gordon Watts et William Still, spécialistes de la guerre de Sécession, tous deux de l'université d'East Carolina en Caroline du Nord, une autorisation de sondage fut accordée puis renouvelée en fouille de 1994-1997.

L'environnement du site est peu favorable à une fouille archéologique sous-marine. L'épave se trouve en pleine mer à 7 milles au large de Cherbourg, par environ 60 mètres de fond, dans une zone où règnent des courants alternés pouvant atteindre 4,5 nœuds en marées de vives-eaux. Ces conditions très difficiles ont certes contribué à la protection du site, mais rendent tout travail organisé extrêmement complexe. L'épave est orientée cap au 195 et inclinée d'une trentaine de degrés sur tribord. Dans la partie centrale, les quatre chaudières, dont la longueur totale est d'environ 13 mètres, ont protégé une partie des structures des effets du courant. Sept pièces d'artillerie sur les huit que comptait l'Alabama ont été localisées. Parmi celles-ci se trouve le fameux canon à pivot Blakely dont le châssis pivotant et une partie de l'affût sont également conservés. Au cours des campagnes effectuées près de 290 objets ont été ramenés au jour. Le plus significatif est la barre à roue portant gravée dans le cuivre la devise (en français) de l'Alabama « Aide-toi et Dieu t'aidera. »

Si les 880 plongées réalisées pendant cette période représentent un effort considérable compte tenu des contraintes d'environnement et de la profondeur, elles ne se sont traduites en réalité que par 175 heures de travail effectif sur le fond par tranches de 12 minutes. Ceci est fort peu si on considère qu'il s'agit d'un site de très grande dimension (70 mètres de longueur, 10 mètres de large et 5 mètres de hauteur pour l'épave seule). En huit années, un seul sondage limité ne nous permet pas de considérer que le chantier est réellement entré dans sa phase de pleine activité, le travail archéologique reste trop limité pour que nous puissions tirer des conclusions ayant une portée générale. Pourtant les résultats scientifiques et les recherches qu'ils ont suscitées nous paraissent importants. Les techniques évoluant, une reprise de fouille sera possible et semble prometteuse¹. »

¹ Sur cette exploration, Max Guérout a rédigé un « Compte-rendu de fouilles archéologiques sous-marines » en 2004. Les photographies de la page suivantes ont été prises par son groupe, le GRAN.

Photos GRAN (Groupe de Recherches en Archéologie Navale)



● **SILLAGES a la chance de toucher un grand nombre d'amoureux de la mer, de sensibilités parfois très différentes. Parmi ses lecteurs se trouvent des passionnés d'histoire, certes, mais aussi des écrivains, des marins en activité ou en retraite, des peintres, etc. Aujourd'hui, c'est un poète qui nous écrit et qui nous présente un petit aperçu de ses talents. Il s'appelle Jean-François Zapata. Je lui laisse la parole :**

As-tu vu ...

*As-tu vu au couchant les raies en multitude,
Au large des Marquises, onduler dans les flots,
Ebranler l'horizon, dans le curieux prélude
D'une danse d'amour, fait d'un éclatant saut.*

*As-tu vu ces dauphins s'extirper de l'abîme,
Propulsés par Neptune ou par Poséidon ;
S'élevant en ballet pour embrasser la cime
Du grand mât d'un voilier qui passait à l'aplomb.*

*La baleine ondoyant dans cette nue liquide,
Escortant, sur son flanc, son petit baleineau,
Fébrile, mais puissant, dans ce monde placide,
Où tout est démesure, et si richement beau.*

*Comment imaginer, en ce sein idyllique,
Que ce grand Panthéon soit aussi menacé ?
Comment imaginer que ce lieu miraculeux,
Par l'homme sans égard pourrait être ruiné ?*

Jean-François Zapata

● **Alain Foulonneau nous apporte quelques compléments d'informations sur la bataille de Cherbourg et sur la chasse à la baleine :**

« L'un des plus célèbres spectateurs de ce combat [la bataille de Cherbourg en 1864] fut le peintre impressionniste Edouard Manet, qui en fit un tableau. L'épave de l'Alabama a été retrouvée en 1984. Plusieurs objets ont été remontés. Ils ont été exposés lors d'un salon nautique au CNIT à la Défense à Paris... Le Chasse-Marée a consacré un article au combat du Kearsarge et de l'Alabama dans son numéro 36 de juillet 1988 (« Duel devant Cherbourg »).

... Tu termines ton article [sur la chasse à la baleine] en indiquant qu'à partir du xv^e siècle les Basques partirent dans l'Atlantique Nord chasser la baleine. J'en ai retrouvé la trace l'an dernier au Spitzberg, dans la baie de la Madeleine. Cette baie tient son nom de sainte Madeleine, patronne des baleiniers basques, qui la fréquentèrent au xvi^e et au xvii^e siècle. On peut y voir des vestiges de fours pour fondre la graisse de baleine et surtout plus de 130 tombes de marins morts du scorbut ou d'accidents de chasse à la baleine... » A.F.

● **Franck Bonnet prépare une nouvelle série de BD sur les débuts de l'US Navy et la frégate *Constitution*. Il a donc été particulièrement attentif à la présentation de ce bateau que nous avons faite dans le n° 11. Il nous propose quelques compléments d'informations :**

« À propos de l'USS Constitution, dont je suis en train de raconter, en BD, l'épisode des guerres barbaresques et la croisière du Commodore Preble, je voulais t'apporter les précisions suivantes. Jusqu'en octobre 1804, l'USS Constitution n'avait pas de caronades mais trente 24 livres et quatorze 12 livres. Les caronades ne sont arrivées qu'en octobre 1804 (huit 32 livres)

alors que Preble les avait demandées en mars, pour participer au bombardement de Tripoli en août. Ces caronades ont été transférées en 1807 sur l'USS Hornet. Le bâtiment emportait 400 hommes dont un « commander », quatre lieutenants dont le fameux Stephen Decatur (qui commandera le bâtiment en 1812) et cinquante marines. Dernière information : les frégates américaines possédaient un double bordé, et leur résistance exceptionnelle aux boulets adverses venait surtout du chêne utilisé, le chêne dit « de Virginie » (*Quercus virginia*). On l'appelle communément aux États-Unis Live Oak. Il est beaucoup plus résistant que le chêne européen, et les Américains, durant cette période, ont même dû protéger leurs forêts des Anglais qui tentaient de venir en voler.

Autre précision : jusqu'en octobre 1804, le navire avait une figure de proue (Hercule) qui a été détruite dans le port de Syracuse ; le navire, suite à un coup de vent, avait ripé sur ses ancres et était allé percuter l'USS President. Le brise-mer détruit, il fut réparé à Malte, mais jamais on ne remit la figure de proue. » F.B.



ANNIVERSAIRES

Un lecteur m'a fait une suggestion intéressante pour cette rubrique : puisque SILLAGES paraît en fin de mois, il trouve judicieux de mettre dans chaque numéro les anniversaires du mois suivant et non pas ceux du mois écoulé. Selon lui, quand on les découvre après coup « il est trop tard pour rebondir si l'envie nous prenait ». Pourquoi pas ? Je vous présente donc, dans ce numéro de mai, quelques anniversaires de juin.

Il y a 70 ans

21 juin 1949 – Naufrage du paquebot belge *Princesse Astrid* – Le *Princesse Astrid*, construit en 1930, assurait la liaison régulière Ostende-Douvres. Il a sauté sur une mine datant de la guerre. Par bonheur, le temps clément a permis aux secours d'arriver très vite. On déplore néanmoins cinq morts parmi l'équipage.



Paquebot *Princesse Astrid*

Il y a 80 ans



Le sous-marin HMS *Thetis*

1^{er} juin 1939 – Naufrage du sous-marin britannique *Thetis* – Parti de Liverpool pour des essais, le sous-marin *Thetis* a coulé à la suite d'une grave erreur : les portes d'un tube lance-torpilles étaient restées ouvertes lors d'une plongée. Le bilan est lourd car de nombreux civils étaient à bord en plus de l'équipage : 99 morts, 4 rescapés.

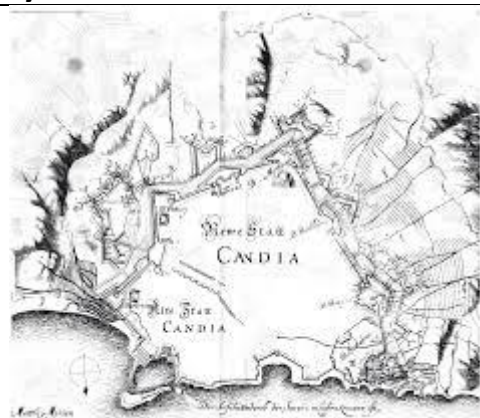
Il y a 100 ans

21 juin 1919 – Sabordage de la flotte allemande à Scapa Flow – Les conditions d’armistice du 11 novembre 1918 prévoyaient que le gros de la Flotte de Haute Mer allemande soit interné en Grande-Bretagne, en attendant que le traité de paix définitif statue sur son sort. L’amiral von Reuter est chargé d’exécuter cette disposition et de conduire dans le Firth of Forth les navires allemands concernés. Le 21 juin 1919 au matin, von Reuter profite d’une absence de l’escadre anglaise pour donner l’ordre de couler tous les navires. Les commandants prennent aussitôt les dispositions prévues à l’avance ; bilan : 74 navires endommagés ou coulés.



Scapa Flow – Juin 1919

Il y a 350 ans



Le siège de Candie

Juin 1669 – Intervention de la marine française à Candie – En 1645, les Turcs d’Ibrahim 1^{er} s’emparèrent de la ville crétoise de La Canée. Cet événement fut le point de départ de plus de vingt années de luttes pour arracher l’île entière à ses colonisateurs vénitiens, en particulier la ville de Candie dont la résistance fut remarquable. En 1669, le roi de France Louis XIV, répondant à l’appel du pape, envoya des vaisseaux et des galères au secours des assiégés de Candie. L’intervention française commença en juin ; ce fut un échec total, et les navires rentrèrent en France au mois d’août. La même année, la Crète finit par capituler et par passer, pour plus de deux siècles, sous la domination turque.



VEXILLOLOGIE – SIGILLOGRAPHIE – PHILATÉLIE

Voir fiches, pages suivantes.

STRALSUND

**La ville**

Stralsund est une ville de la Poméranie, au nord de l'Allemagne. C'est un port situé sur la Strelasund, détroit de trois kilomètres de large qui le sépare de l'île de Rügen. Stralsund devint une des villes de la Hanse en 1278.

Le sceau

Datation – Le sceau représenté ci-dessus est le plus ancien sceau de la ville. Il est connu depuis 1265 et 1274. Deux autres variantes de ce même sceau ont vu le jour à la fin du XIII^e siècle. Elles ont la même disposition, mais le dessin du bateau est plus détaillé.



Les trois premiers sceaux de Stralsund

Un quatrième sceau, plus récent, représente le bateau orienté dans l'autre sens ; il fera l'objet d'une fiche séparée.

Description – Le sceau de Stralsund représente un bateau (une cogue, caractérisée par son étrave rectiligne) voguant sur une mer où nagent deux poissons. Ce bateau est surmonté par une flèche orientée vers l'étrave. On remarquera qu'il possède un gouvernail d'étambot.

Légende – *SIGILLUM CIVITATIS STRALESSUNT* (« Sceau de la ville de Stralsund »).

Symboles divers – Lors de sa fondation, Stralsund s'appelait Stralow. Elle prit la flèche (Stral, en allemand) comme symbole. Cette flèche figure sur son blason ; elle fut, à certaines époques, surmontée d'une couronne.



Blasons de Stralsund

JOLLY ROGER

Le pavillon des pirates

« Personne ne connaît l'origine du nom *Jolly Roger* donné au pavillon des pirates ; peut-être vient-il du qualificatif *Joli Rouge*, que des marins français auraient octroyé aux bannières sanglantes des premiers pirates.



Le *Jolly Roger* du flibustier français Wynme (vers 1700)

« Ces pavillons visaient à terroriser les victimes. Ils représentaient souvent des squelettes, des poignards, des sabres ou des cœurs ensanglantés sur fond blanc, rouge ou noir. Le crâne et les tibias apparurent pour la première fois vers 1700, arborés dans les Caraïbes par le flibustier français Emmanuel Wynme (ci-dessus), qui ajouta un sablier pour montrer que le temps s'écoulait vite.

« Bartholomew Roberts agitait une double menace à l'aide de deux pavillons. Sur l'un d'eux, il trinque avec la Mort ; sur l'autre, s'exprime son désir de vengeance à l'égard des Barbades et de la Martinique ; on le voit un pied sur le crâne d'un habitant des Barbades, l'autre sur celui d'un Martiniquais (page suivante). Vers 1720, Roberts réalisa l'un de ses souhaits : il pendit à la grande vergue le gouverneur de la Martinique. »

Douglas BOTTING : *Pirates et Flibustiers*
Editions Time-Life, 1979 (pp 48-49)

JOLLY ROGER (Suite)



Les pavillons de Batholomew Roberts

[ABH = A Barbadian Head (une tête de Barbadien – AMH = A Martinican Head (une t[^]te de Martiniquais)]

LE COMMANDANT COUSTEAU ET *LA CALYPSO* (Cambodge, 1992)



En 1992, le royaume de Cambodge a émis un timbre consacré au Commandant Jacques-Yves Cousteau et à son bateau *La Calypso*.



Le timbre

FICHE TECHNIQUE		
Pays émet. : Cambodge	Couleur : polychrome	Taille timbre : 32x50 mm
Date émis. : 1/8/1992	Valeur fac. : 400 riel	Tirage :
Impression : offset	Dent. : Comb 12 ¼ 12 ½	Y&T : KH 1079

Le marin et son bateau

Jacques-Yves Cousteau - Jacques-Yves Cousteau – « le commandant Cousteau » – fut un océanographe français de renommée internationale. Il naquit en 1910 et servit d'abord comme officier dans la Marine nationale. Déjà passionné de plongée, il fut chargé de la mise en place du GERS (« Groupe d'Études et de Recherches Sous-marines »). Cousteau quitta la Marine en 1949 pour fonder sa propre entreprise d'explorations sous-marines. Ce fut le début pour lui d'une carrière extrêmement riche d'océanographe, d'archéologue, de défenseur de l'environnement, de vulgarisateur, de cinéaste. Grâce au film *Le Monde du Silence*, coréalisé avec Louis Malle, Palme d'Or au Festival de Cannes 1956, il devint rapidement célèbre. Ses combats pour la propreté de la mer et contre les expérimentations nucléaires marquèrent l'opinion publique et renforcèrent sa popularité. Il fut élu à l'Académie française en 1988 et mourut à Paris le 25 juin 1997.

La Calypso - Le nom de Jacques-Yves Cousteau est indissociable de celui de son bateau, la *Calypso*. Il s'agissait d'un ancien dragueur de mines britannique de 42 mètres de longueur, construit en 1942 et mis en service l'année suivante sous l'appellation HMS *J-826*. Basé à Malte, le *J-826* effectua en Méditerranée sa courte carrière militaire. Il fut désarmé au lendemain de la guerre et rayé des listes de la Royal Navy. Il reçut alors le nom de la nymphe Calypso et servit de ferry-boat entre Malte et l'île de Gozo. Rachetée par le richissime industriel de la bière Thomas Loel Guinness, la *Calypso* fut cédée à Cousteau, qui la transforma en navire océanographique et bâtiment de base pour plongeurs sous-marins. Lors de cette refonte effectuée à Antibes, la *Calypso* fut équipée, par exemple, d'un « faux-nez », c'est-à-dire d'une chambre d'observation sous-marine placée sous l'étrave et munie de cinq hublots. Le navire prit la mer à la fin de l'année 1951 pour une campagne en mer Rouge. L'année suivante, elle resta en Méditerranée, où Cousteau explora une épave du III^e millénaire avant J.-C. Dès 1953, l'équipe Cousteau travailla à l'expérimentation de caméras sous-marines de plus en plus performantes. Grâce à elles, le tournage du *Monde du Silence* put avoir lieu en 1955, assurant la célébrité de la *Calypso* et de son commandant. Pendant les quarante années suivantes, la *Calypso* parcourut les mers du monde, de l'océan Indien à l'Antarctique, de la Méditerranée au fleuve Amazone.

Pendant les quarante années suivantes, la *Calypso* parcourut les mers du monde, de l'océan Indien à l'Antarctique, de la Méditerranée au fleuve Amazone. Au cours de cette carrière aventureuse, la *Calypso* faillit couler une première fois dans le canal de Suez lors de la guerre de 1956 entre l'Égypte et Israël. Elle fit naufrage « pour de bon » en janvier 1996, abordée par une barge dans le port de Singapour. Renflouée quelques jours plus tard, elle fut ramenée en France en piteux état.

La mort du commandant Cousteau, survenue peu après ce naufrage, déclencha une longue procédure judiciaire. À qui appartenait réellement la *Calypso* ? Aux descendants de Loel Guinness ? À la *Société Cousteau*, représentée par Francine Cousteau, seconde épouse du commandant ? À Jean-Michel Cousteau, fils du défunt et enfant d'un premier mariage ?



LES OUVRAGES DE GUY LE MOING

- *La bataille navale des Cardinaux – 20 novembre 1759*. Editions ECONOMICA, Paris, 2003.
- *Et l’océan fut leur tombe... Naufrages et catastrophes maritimes du xx^e siècle*. Marines Editions, Rennes, 2005.
- *Grognes et colères de marins – Cinq siècles de mutineries maritimes*. Marines Editions, Rennes, 2006.
- *Les fortunes de mer... en images*. Marines Editions, Rennes, 2007.
- *Les 600 plus grandes batailles navales de l’histoire*. Rennes, Marines Éditions, 2011
 - *La Sainte Ligue et la guerre franco-anglaise de 1512-1514*. Paris, Éd. ECONOMICA, 2011.
 - *Les Blancs-Sablons, Le Conquet – 25 avril 1513*. Plougastel-Daoulas, Éd. HISTORIC’ONE, 2012
 - *La bataille navale de L’Écluse (24 juin 1340)*. Paris, Éd. ECONOMICA, 2013
- *Petite histoire du mal de mer et de ses traitements*. Marines Editions, Rennes, 2013.
- *La bataille navale de Sandwich, 25 août 1217*. Plougastel-Daoulas, Éd. HISTORIC’ONE, 2014
- *Les opérations navales de la guerre de Cent Ans*. Plougastel-Daoulas, Éditions HISTORIC’ONE, 2015
- *L’Histoire de la Marine pour les Nuls*. Paris, éditions First, 2016.
- *Navires de Mémoire – Les navires qui ont marqué l’histoire*. Editions L’ANCRE DE MARINE, 2016.



Guy LE MOING est membre de plusieurs associations relatives à l’histoire maritime :
Société Française d’Histoire Maritime, Académie des Arts & Sciences de la Mer, Association des Amis du Musée National de la Marine, Association Jean de Vienne de Roulans, La Méridienne, etc.

Il est membre, également, de l’Association des Écrivains Bretons.

Sillages peut être consulté et téléchargé sur les sites internet suivants :

- Le site de l’Académie des Arts et Sciences de la Mer :
www.academie-arts-sciences-mer.com (Accès direct à SILLAGES via un visuel de la page d’accueil)
- Le site de la Fédération nationale du Mérite maritime :
www.meritemaritime-fnmm.com (rubriques : ACTUALITES-INFOS/BULLETINS D’HISTOIRE MARITIME)
- Le site de la Maison des Écrivains de la Mer :
www.maisoncrivainsdelamer.fr (rubriques : RESSOURCES / BLOG LE MOING).

Pour s’abonner, se désabonner ou communiquer : guylemoing@wanadoo.fr