SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 20 **Mars 2020**

SOMMAIRE

● **BONJOUR** **1**
● **PATRIMOINE MARITIME – Le canon du *Soleil Royal* au Croisic** **1**
● **ENIGME – A-t-on voulu faire évader Napoléon de Ste-Hélène à bord d'un sous-marin ?** **8**
● **SOUVENIRS DE MER –** A bord du *Al Muktashef* (1973-1974), par Loïc Antoine **12**
● **LES DEBUTS DE L'U.S. NAVY –** La guerre de Tripoli et l'USS *Constitution* **22**
● **RUBRIQUES – Anniversaires – Vexillologie – Sigillographie – Objets de marine – La vie à bord – Associations – Courrier des lecteurs – Ouvrages de Guy Le Moing – Un dernier mot** **28**

BONJOUR

Vous avez entre les mains le vingtième numéro de *Sillages*, sans grands changements par rapport aux précédents. Vous y trouverez, entre autres, un article de notre ami lecteur Loïc Antoine, qui raconte son embarquement à bord d'un chalutier libyen. Si, comme lui, vous avez des souvenirs insolites de mer ou d'escale, faites-nous en profiter ! Je vous en remercie d'avance.

Bonne lecture !

Patrimoine maritime

LE CANON DU *SOLEIL ROYAL* AU CROISIC

Je garde un souvenir ému du Croisic des années 1950, où je séjournais souvent : celui d'un grand port de pêche où, même en plein cœur de l'été, les vacanciers étaient moins nombreux que les professionnels de la mer. Jean Quilgars – Jano pour ses copains – y exerçait le métier de marin-pêcheur. Il connaissait toutes les ressources de la côte et, à bord de son bateau, l'*Indomptable*, il posait des casiers aux endroits les plus riches en crabes et en homards. Il était encore jeune, à l'époque, mais suffisamment expérimenté pour savoir que les homards vivants sont bleus[1]. Aussi, la première fois qu'il pêcha un homard vert, il n'en crut pas ses yeux. Pourtant, il ne rêvait pas : tous les homards des environs étaient bleus, sauf en un point précis, à quelques encablures du rivage, où ils étaient systématiquement verts.

Jean ne croyait pas aux monstres marins. Il chercha et trouva une explication rationnelle au phénomène : si les homards avaient pris cette teinte vert-de-gris, c'était sans doute en raison

[1] La carapace des homards devient rouge en cuisant, mais elle est d'un beau bleu foncé lorsqu'ils sont vivants.

d'une masse de cuivre ou de bronze immergée à cet endroit, et dans laquelle les crustacés avaient fait leur nid. Il en parla à ses amis, et son explication leur parut satisfaisante.

Tous furent d'avis, néanmoins, qu'il fallait la vérifier. Le problème était que le fond, à cet endroit, était inaccessible : il se trouvait à plus de quatre mètres, aux marées les plus basses. Inaccessible car, dans les années 1950, la plongée sous-marine de loisir était peu pratiquée en Atlantique, et les amis de Jano n'avaient pas les moyens de faire appel à des professionnels. Finalement, quelqu'un eut l'idée d'en parler à un club d'amateurs qui venait de se créer à Nantes, le Groupe Atlantique de Plongée. Ses membres furent d'accord pour venir explorer la zone[1].

C'est ainsi que le 1er mai 1955, Jean Quilgars emmena sur son bateau un petit groupe de plongeurs. Il n'eut pas de mal à retrouver le domaine des homards verts, un lieu que les marins du coin appelaient la *Basse Soleil* ; c'est là que le vaisseau amiral de la bataille des Cardinaux, le *Soleil-Royal*, avait coulé en novembre 1759 :

*« Une première plongée, le 1er mai 1955, permit de reconnaître un fond jonché de débris d'un vaisseau ancien ; la seconde, le 5 juin suivant, devait aboutir à ce canon aux deux tiers ensablé dans une faille de roc. On décida de le relever. Un mois plus tard, Jean Quilgars et les plongeurs retournaient sur le banc à bord de l'*Indomptable *et accompagnés du chalutier la* Petite Claudine*, affrété pour la circonstance. Bientôt, le docteur Clénet, maire du Croisic, arrivait dans une autre barque et assistait aux opérations.»*[2]

Le plus dur restait à faire, mais si les marins du Croisic n'étaient pas des spécialistes, ils ne manquaient pas d'ingéniosité ; le récit de l'opération le démontre :

« Il fallut alors, sous 10 à 12 mètres d'eau, dégager le canon de sa souille et l'élinguer au moyen d'un fil d'acier qu'on passa à la Petite Claudine *; celle-ci, virant son treuil, vint à l'aplomb de l'épave puis tenta de la hisser. Opération fertile en péripéties angoissantes : la pièce se mit debout, l'élingue tendue comme une corde à piano sous l'avant du chalutier qui prit une gîte de 15 à 20 degrés ; le treuil, trop faible, cala sous l'effort, et le canon s'immobilisa vertical, tulipe fichée au fond. Il fallut parfaire l'élingage de cette masse chancelante menaçant à tout instant de rabattre d'une hauteur de plus de trois mètres ses deux tonnes de bronze sur les plongeurs. On parvint à l'amarrer, quasiment horizontale sous le bateau, par des fils d'acier passant par des chaumards avant et arrière, et, faute de pouvoir la hisser, on la déhala très doucement par étapes hors du banc, embraquant le mou des brins quand le fond s'y prêtait.*

Après des heures de travail, on fit escale sur les sables de Pen Bron et l'on profita de la basse mer pour raidir les élingues. À la mer montante, la Petite Claudine*, sa prise enfin soulagée du fond, pendant à couple à trois mètres au-dessous de l'eau, prit sous une forte bande la direction du port, et vint s'amarrer à l'aplomb de la grue du bassin. »*[3]

*

Le canon repêché sur la *Basse Soleil* était une belle pièce de bronze de calibre 24, mesurant 3,29 m de longueur et pesant environ 2 300 kg. Il avait été fabriqué à Toulon en 1670.

Les canons de cette époque étaient soit en fer, soit en bronze. Le travail du fer nécessitait des températures très élevées, et donc des fourneaux munis d'une soufflerie mécanique entraînée par la force hydraulique d'un cours d'eau. Les arsenaux de la marine n'étant pas équipés pour produire de si hautes températures, la production des canons de fer se faisait

[1] Cette découverte est racontée dans l'ouvrage de Jean-Michel ÉRIAU : *Le Trésor des Homards Verts*. Éditions France-Empire, Paris, 1986.

[2] Pierre DE LA CONDAMINE : *La Bataille des Cardinaux*, in « Les Cahiers des Amis de Guérande » N° 19, 1972.

[3] Capitaine de Frégate E. B. BARRAULT : *Les Épaves des Cardinaux*. In « Neptunia » N° 41, 1956.

dans des forges privées. Les arsenaux se réservaient la fabrication des canons de bronze, qui se contentait de fourneaux moins performants. Les marins préféraient les canons de bronze, moins dangereux que ceux de fer, mais d'un coût beaucoup plus élevé. Un règlement du 1er décembre 1669 définissait la proportion de chaque type de pièces à bord des différents navires. Les vaisseaux de prestige (navires-amiraux, entre autres) ne portaient que du bronze.

Le calibre des canons s'exprimait par la masse des projectiles qu'ils pouvaient lancer. Un canon de 24 pouvait tirer des boulets de 24 livres, c'est-à-dire d'un peu moins de 12 kg[1]. Les boulets d'acier de ce poids avaient un diamètre légèrement supérieur à 14 cm, ce qui détermine l'âme du canon.

Le poids du canon est gravé sur sa culasse : 4 704 livres, ce qui correspond à 2 300 kg. C'était une pièce relativement légère : le *Traité de l'Artillerie de la Marine*[2], du sieur Lempereur, fixait à 5 040 livres le poids normal d'une pièce de 24, et ce chiffre fut augmenté par la suite. Un canon trop léger avait tendance à sauter sur son affût lors du tir, ce qui provoquait des dégâts.

Le canon du Croisic mesure 3,29 m, c'est-à-dire 10 pieds[3] (sans le bouton de culasse) et 3,62 m (hors tout). Le *Traité* de Lempereur préconisait 10 pieds et demi pour le calibre 24. C'est relativement court par rapport aux canons terrestres, ainsi que l'explique Aubin dans son *Dictionnaire de Marine*[4] : *« Les canons dont on se sert sur mer sont plus courts* […] *que ceux dont on se sert sur terre* […] *parce que les bordées se font d'ordinaire de plus proche et qu'on a moins de peine à les manier pour les charger ; outre qu'ils occuperaient un trop grand espace pour le recul. »*

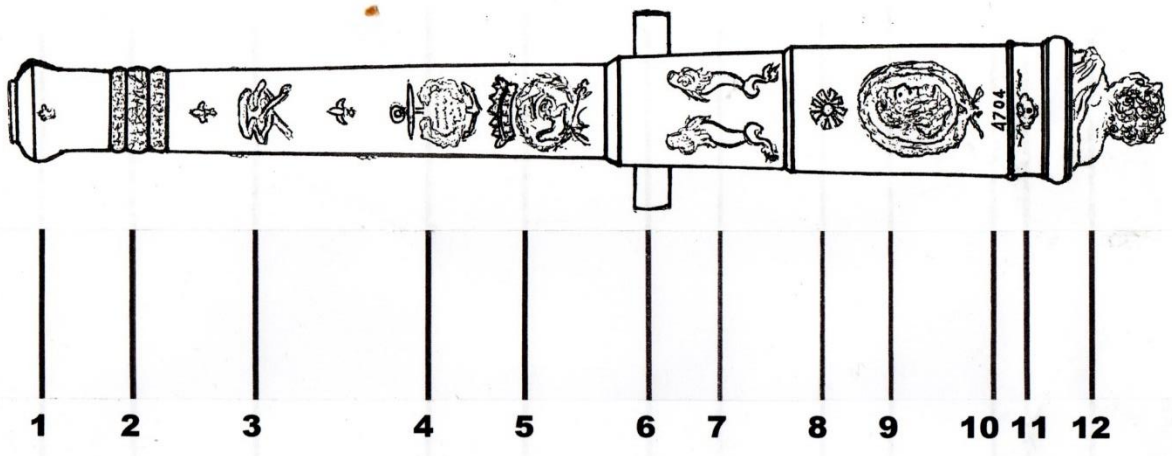
Le canon du *Soleil Royal* au Croisic

*

[1] Pour une *livre de Roi* estimée à 489 grammes, le poids du boulet était de 11,7 kg.
[2] Toulon, 1671.
[3] Le *pied de Roi* étant égal à 0,325 mètre,
[4] Amsterdam, 1702.

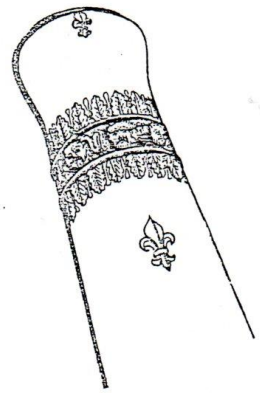
Jean Quilgars et ses camarades ne s'étaient guère embarrassés de scrupules administratifs lorsqu'ils repêchèrent le vieux canon. Selon les ordonnances de Colbert, toujours applicables en 1955, cette épave appartenait à la marine. L'autorité maritime fit donc valoir ses droits. Elle prit en outre les mesures techniques appropriées au nettoyage de la pièce et à sa conservation.

Une fois le canon débarrassé des souillures accumulées durant deux siècles d'immersion, de magnifiques décorations apparurent, dont le dessin fut attribué par certains spécialistes aux talents de Puget[1].



Le canon du *Soleil Royal* au Croisic

1 – La « tulipe » est la partie légèrement renflée de la bouche du canon. Elle est décorée d'une fleur de lys faisant office de « guidon », c'est-à-dire de repère de visée pour pointer la pièce vers l'objectif.

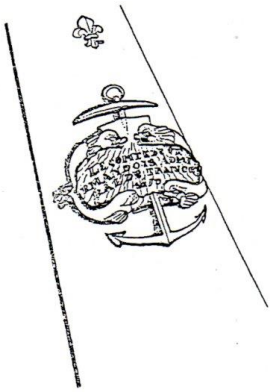


Le canon du Croisic – Détail de la tulipe

2 – À la base de la tulipe se trouve « l'astragale de volée », qui est une sorte d'anneau décoratif ceinturant la volée. Elle est constituée, en fait, de trois anneaux accolés. Celui du milieu est formé de mascarons alternant avec un motif végétal, les deux autres sont formés de feuilles d'acanthe.

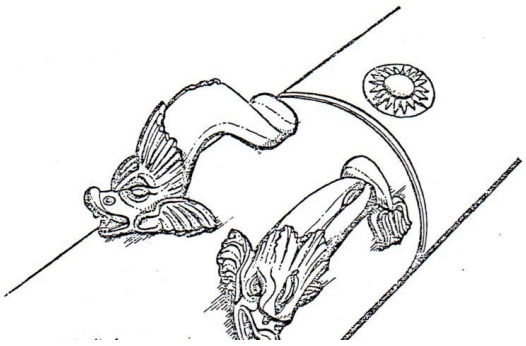
[1] Pierre Puget (1620-1694) était un artiste complet, à la fois sculpteur, dessinateur, peintre et architecte. Né à Marseille, il choisit l'Italie pour y développer ses talents artistiques, puis entra à l'atelier de décoration et de sculpture de l'arsenal de Toulon, où il travailla de 1668 à 1679.

3 – Derrière l'astragale de volée, se trouve un motif en forme de ruban, sur lequel est gravée la locution latine *Ultima ratio regum* (« le dernier argument des rois »). Cette formule se trouve régulièrement sur les canons ; elle sous-entend que lorsque tous les arguments diplomatiques sont épuisés, il ne reste aux rois que la force des armes.
4 – Vient ensuite une inscription dédiée à l'amiral : « Le comte de Vermandois, admiral de France – 1670 »[1]. Elle est ornée d'une ancre (symbole de l'amirauté) et entourée de quatre dauphins.



Le canon du Croisic – Armes de l'amiral

5 – Juste à l'avant des tourillons, figure un dauphin couronné.
6 – Les tourillons sont les pivots situés de chaque côté du fût d'un canon, et permettant de le fixer sur l'affût tout en offrant une possibilité de réglage dans le plan vertical.
7 – Les deux anses de manutention, situées derrière les tourillons, ont la figure d'un dauphin[2].



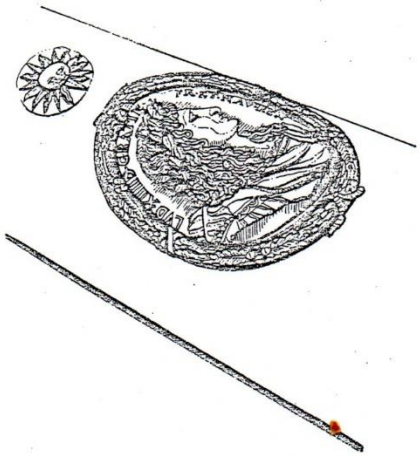
Le canon du Croisic – Détail des anses

8 – Un soleil à rayons alternativement droits et ondés symbolise le « roi soleil » et porte la devise personnelle du monarque : *Nec pluribus impar*, que l'on peut traduire par : « À nul autre pareil » ou « Au-dessus de tout » (comme le soleil).

[1] Richelieu avait supprimé la charge d'amiral pour pouvoir réformer la Marine à son idée. Colbert la rétablit en 1669 mais, pour les mêmes raisons que son prédécesseur, il sut convaincre le roi de la confier à un enfant, afin de garder les mains libres. C'est pourquoi, cette année-là, Louis XIV désigna l'un de ses fils naturels, Louis de Bourbon, comte de Vermandois, qu'il avait eu avec Mademoiselle de La Vallière. Le nouveau promu était âgé de deux ans ! Louis de Bourbon ne profita guère de cette promotion précoce. Il mourut à l'âge de seize ans après avoir été abandonné par sa mère et disgracié par son père. Il fut remplacé par un amiral relativement plus âgé, Louis-Alexandre, comte de Toulouse, fils naturel du roi et de la marquise de Montespan… qui avait cinq ans au moment de sa nomination !

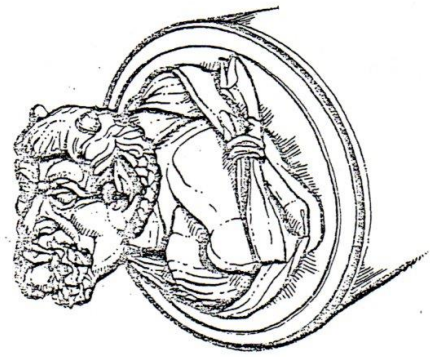
[2] Avis aux amateurs : l'Association des Amis du Musée de la Marine vient de réaliser un moulage d'une de ces anses ; il est désormais possible de s'en procurer une copie.

9 – Un peu plus sur l'arrière de la pièce, se trouve une effigie du roi Louis XIV dans une couronne de lauriers, avec l'inscription : LVD XIIII D. GRATIÆ FR. ET NAV. REX (« Louis XIV par la grâce de Dieu roi de France et de Navarre »).



Le canon du Croisic – Médaollon au profil de Louis XIV

10 – Le poids de la pièce est inscrit ensuite : 4704 (livres).
11 – La « lumière », c'est-à-dire le trou par lequel on met le feu à la poudre, est situé au centre d'une coquille.
12 – Le bouton de culasse représente un remarquable buste de faune. Il est accompagné de l'identification du fondeur : « FAICT PAR JEAN BAUBE, FONDEUR GENERAL DE L'ARTILLERIE ET MARINE DE FRANCE A TOULON – 1670 ».



Le canon du Croisic- Cul de lampe

L'origine toulonnaise de cette pièce d'artillerie ne manqua pas d'intriguer les Croisicais, ainsi que sa date de fabrication. Qui était ce Jean Baubé ? Pour quel navire avait-il fondu se canon ? Quel avait été le parcours de cette pièce entre 1670 et 1759, si tant est qu'il appartenait bien au *Soleil-Royal* ? Les spécialistes de la Marine nationale s'attelèrent sans tarder au problème.

*

Jean Baubé n'était pas un inconnu. C'était un fondeur de canons célèbre à l'époque de Colbert. Après avoir commandé la fonderie de l'Armée de Terre à Narbonne, il avait reçu la

direction de celle de la Marine, à l'arsenal de Toulon, en 1669. Il y remplaçait René Landouillette, dont les travaux laissaient à désirer.

Le nouveau directeur avait commencé par faire l'état des lieux de la fonderie toulonnaise, et imposé de lourds travaux : *« Des deux fourneaux de la fonderie de Toulon, un est tout à fait ruiné ; il faut le refaire tout à neuf. Le grand fourneau est également en mauvais état, compte tenu des parties manquantes ou ruinées. Il en est de même des outils et ustensiles. »*[1] Au mois de juillet 1669, le grand fourneau était remis en état, et les réparations commençaient sur l'autre. Quelques mois plus tard, le 8 novembre, l'intendant Louis Leroux d'Infreville pouvait écrire à Colbert : *« Baubé coule huit canons à chaque fonte, là où les autres tremblaient d'en couler quatre. »*[2]

Colbert avait tout lieu de se réjouir d'une telle efficacité. La seule ombre au tableau était la rémunération de Baubé. Le ministre avait écrit un jour à d'Infreville : *« S'il continue à bien faire, j'aurai soin de lui et il ne doit pas davantage se mettre en peine. »* Malgré cette promesse (ou à cause d'elle), le fondeur ne cessait d'exprimer sa gourmandise, ce qui agaçait Colbert.

Malgré les longs travaux de rénovation des fourneaux, Baubé avait fait des merveilles en 1669. L'année 1670 fut aussi brillante : son travail était qualifié de « merveilleux », et sa productivité était exceptionnelle par rapport à celle de ses prédécesseurs. La fonderie de l'arsenal était désormais capable de couler cent vingt canons par an, c'est-à-dire dix pièces par mois. À vrai dire, cette cadence de production fut assez fluctuante selon les années, en fonction des besoins, des finances, de la disponibilité des matières premières. Un bilan dressé en 1678 attribue à Baubé la fonte de 286 canons entre 1669 et 1677. On estime qu'à sa mort, en 1681, ce chiffre dépassait les 500 pièces.

En 1670, Jean Baubé fondit douze canons de 24. Ils étaient destinés à l'armement de deux vaisseaux qui se trouvaient alors en achèvement à Toulon : le *Royal Dauphin* et le *Royal Louis*. Le canon du Croisic est l'une de ces douze pièces, mais on ignore à la suite de quel cheminement il se retrouva à Brest, quatre-vingt ans plus tard, avant de finir sa carrière à la bataille des Cardinaux.

Le *Soleil Royal* portait quatre-vingts canons : trente pièces de 36 dans sa batterie basse, trente-deux pièces de 24 dans sa batterie haute et dix-huit canons de 8 sur les gaillards. Il était le premier vaisseau équipé de canons de 24 à sa deuxième batterie et – ce qui était très rare à son époque – tous en bronze.

La première question qui vient à l'esprit est de savoir s'il s'agit bien d'un canon du *Soleil Royal*. Dès 1955, certains spécialistes ont émis des doutes sur ce point. Aussitôt après le naufrage, en effet, les autorités navales de l'époque ont commandé une exploration systématique de l'épave pour sauver *les effets du roy*, c'est-à-dire les objets de valeur restés à bord, en particulier l'artillerie. Les travaux commencèrent au début de l'année 1760, sous la direction du chevalier Doisy qui mit en place un véritable chantier sous-marin. Une dizaine d'années plus tard, un document officiel révèle que sur les quatre-vingts canons du *Soleil Royal*, soixante et onze avaient été récupérés. Le beau « canon du Croisic » serait-il un des neuf manquant ? Pourquoi pas ? Rien n'interdit de penser qu'il ait pu être caché sous la coque durant les premières recherches. L'endroit où il a été repêché correspond en effet au lieu précis du naufrage. Aucun autre grand vaisseau de l'époque n'est venu sombrer là.

[1] Cité par Jean PETER, *L'Artillerie et les Fonderies de la Marine sous Louis XIV* (Economica, 1995), pp 49-50.
[2] Jean PETER, op. cit., p 50.

Depuis sa découverte – et à l'exception de quelques périodes d'absence qui ont fait hurler les Croisicais – le canon du *Soleil Royal* est exposé au Croisic. Il se trouve aujourd'hui dans les jardins du nouvel Hôtel de Ville. Guy LE MOING[1]

Énigme

A-T-ON VOULU FAIRE ÉVADER NAPOLÉON DE SAINTE-HÉLÈNE À BORD D'UN SOUS-MARIN ?

La mise au point des sous-marins a duré pratiquement tout le XIXe siècle. Des essais importants eurent lieu en 1835 au large de Noirmoutier (le « bateau poisson » de M. Villeroi). Le *Journal des Débats* du 13 juillet 1835, qui annonce ces essais, termine ainsi son article : *« C'est par un procédé analogue qu'on proposa, en 1819, d'enlever Napoléon de Sainte-Hélène. »* La phrase ne manque pas de surprendre : à quelle aventure mystérieuse faisait allusion ce journaliste ?

Les contemporains de Napoléon n'ont pas été bavards sur cet invraisemblable projet d'évasion. Le général comte de Montholon, qui accompagnait l'empereur à Sainte-Hélène, y a fait une brève allusion dans son *Histoire de la captivité de Napoléon* ; Chateaubriand aussi,

[1] Guy Le Moing est l'auteur d'un ouvrage consacré à la bataille des Cardinaux, paru en 2003 aux éditions ECONOMICA. Les illustrations représentant les détails de la décoration, pages 4 à 6 du présent fascicule, sont empruntées à un article de Jean Boudriot : *L'artillerie de mer de la Marine française*, in « Triton » n° 85, 2ème trimestre 1968. La photo noir & blanc de la page 3 est celle d'une carte postale signée Réal-Photo. La photo couleur de la page 8 a été prise par l'auteur.

dans ses *Mémoires d'Outre-tombe*. Cela ne prouve pas grand-chose : Montholon, à Sainte-Hélène, était surnommé « le menteur », Chateaubriand a pu se laisser tromper par la rumeur. Le seul biographe de l'empereur qui se soit largement étendu sur le sujet est le Britannique Walter Scott, auteur d'une monumentale *Vie de Napoléon* en neuf volumes, publiée en 1827. Walter Scott est reconnu comme un des maîtres du roman historique… et l'historien s'est peut-être laissé emporter par le romancier ! Peut-être a-t-il fait confiance à des sources fantaisistes : il n'en manquait pas à l'époque.

*

Le personnage central du complot se nommait Thomas Johnstone, capitaine Thomas Johnstone. La vie de cet aventurier était un enchaînement ininterrompu d'événements rocambolesques : contrebande, arrestations mouvementées, évasions de prison, etc. Il affirmait, entre autres, avoir piloté le vaisseau de Nelson à Copenhague et avoir participé, avec Fulton, à la conception du premier sous-marin. Il fut très mécontent de la manière dont Walter Scott rapporta son projet d'évasion de l'empereur et préféra la raconter lui-même. Il confia son récit à un ecclésiastique, qui le publia, en 1835, dans ses propres mémoires, intitulées *Récits et Histoire d'un Homme d'Église.*

L'anecdote nous paraissant trop belle pour être vraie, nous laissons à Thomas Johnstone le soin de la raconter lui-même. La voici, en quelques lignes extraites de son propre récit :

« J'ai construit deux navires sous-marins destinés à l'opération méritoire et humaine consistant à sauver l'immortel empereur Napoléon – le plus grand homme de son époque – des griffes de son geôlier, Sir Hudson Lowe. L'Aigle jaugeait 114 tonneaux, mesurait 25 mètres de long et 5,50 m de large, et était propulsé par deux machines à vapeur de 40 chevaux. L'Etna – le plus petit bateau – avait 12 mètres de long sur 3 de large ; il jaugeait 23 tonneaux. La propulsion prévue pour les deux navires consistait, pour le grand, en deux machines de 20 chevaux chacune et, pour le petit, en une machine de dix chevaux, haute pression, bien conçue. Ils étaient armés pour la guerre et portaient un équipage bien choisi de trente marins et quatre ingénieurs. Ils pouvaient également emporter vingt torpilles, ce qui leur permettait de détruire autant de navires, en cas de rencontre et d'affrontement avec les vaisseaux de guerre de la station.

Ces deux navires devaient stationner à bonne distance du rocher [Sainte-Hélène] au niveau de la résidence de Longwood, le point culminant de l'île, situé à 600 m au-dessus du niveau de la mer, et donc supposé inaccessible sans méfiance. Tous les points accessibles étaient fortifiés et gardés. Dans cette position, les deux vaisseaux devaient rester à l'ancre, à une encablure l'un de l'autre. Le plus petit, proche de la terre, serait protégé par de fortes défenses de liège, pour éviter toute avarie due aux frottements ou aux chocs sur les rochers. Ce petit navire devait être équipé d'une chaise mécanique, capable de transporter une personne assise sur le siège, et une autre debout sur le marchepied arrière, de sorte que cette seconde personne puisse commander à loisir la montée ou la descente. Cette chaise sera fixée par une corde longue de 750 mètres à un dispositif de levage adéquat.

Thomas Johnstone

Ainsi disposés à distance, les deux vaisseaux devaient rester immergés durant le jour, et revenir à la surface la nuit. Tout étant parfaitement en ordre, je devais aller sur le rivage,

portant divers autres petits objets comme une pelote de forte ficelle, un piton de fer avec un palan que je devais planter dans le sol, au sommet du rocher, en face de la maison de Longwood, du côté des navires sous-marins. Il me fallait alors être introduit auprès de Sa Majesté Impériale et communiquer mon plan. La résidence de l'empereur étant entourée de chevaux de frise, et les écuries se trouvant à l'extérieur, seuls les serviteurs avaient accès à la maison. Je proposai que le cocher pénètrerait dans la maison à une certaine heure convenue d'avance, et que Sa Majesté recevrait une livrée similaire, ainsi que moi-même, l'un jouant le rôle de cocher, l'autre de palefrenier. Ainsi déguisés, nous devions aller dans la maison du cocher sans nous faire remarquer.

Il nous fallait alors attendre le moment opportun où la frégate de surveillance s'éloignait et cessait d'observer dans notre direction. Arrivés à l'endroit où se trouvaient nos objets, je devais fixer une extrémité de ma ficelle à l'anneau du piton et jeter la pelote vers mes hommes de confiance qui attendaient en bas. Ceux-ci devaient alors attacher l'autre extrémité de la ficelle à la corde solidaire de la chaise. De cette manière, je pouvais amener à moi l'extrémité de cette corde, la passer dans le palan et hisser la chaise au sommet. Je devais alors placer Sa Majesté dans la chaise, prendre place sur le marchepied arrière et, tout en exerçant une force sur le palan pour contrebalancer la gravité, laisser descendre l'ensemble jusqu'en bas. Embarqués à bord de l'Etna, sur lequel nous devions terminer notre descente puisqu'il se trouvait près du rocher, il nous restait à venir nous amarrer le long de l'Aigle, et y passer la journée avant d'appareiller dès la nuit tombée.

Je devais naviguer à la vapeur jusqu'à m'être éloigné de l'île, puis installer notre mâture et continuer à la voile en direction des États-Unis. J'avais calculé qu'aucun navire hostile ne pouvait entraver dangereusement notre marche. En cas d'attaque, il m'aurait suffi de carguer les voiles et de démonter les mâts et les vergues (ce qui ne prenait pas plus d'une quarantaine de minutes) puis de plonger. En immersion, nous pouvions attendre l'approche de l'ennemi, puis, grâce à une torpille fixée à la petite Etna, détruire le navire hostile en quinze minutes. »
Thomas Johnstone

En fait, ce beau projet – si tant est qu'il ait existé – ne fut jamais mis en œuvre. Johnstone raconte qu'il reçut suffisamment d'argent pour entreprendre la construction d'un sous-marin dans un chantier de la Tamise. Il l'aurait même essayé sur ce fleuve en 1820. Trop tardivement, sans doute, pour mener à bien son projet : Napoléon ne lui en laissa pas le temps ; il mourut le 5 mai 1821. Guy LE MOING

Souvenirs de mer

À BORD DU *AL MUKTASHEF*, EN 1973-1974

Par Loïc Antoine

Fidèle lecteur de *Sillages*, Loïc Antoine est parti avec épouse et bébé (4 mois) en Libye, en juin 1973, à 24 ans. Il avait en effet signé un contrat « d'expert en halieutique » avec la SOGREAH pour évaluer les ressources halieutiques de la Libye, où Kadhafi régnait déjà depuis 1969. Après quinze mois du travail qu'il décrit, il rentre en France et mène une carrière de chercheur en halieutique au Cnexo puis à Ifremer. Il est maintenant en retraite.

Un jour en mer au large de Homs (Libye)

Jean-François est un éléphant dans un magasin de porcelaine. Il n'a aucun tact et ce déjeuner au carré du Al Muktashef va encore dériver vers ses blagues et remarques douteuses envers les mœurs et coutumes du pays où nous vivons, la Libye, et de ses voisins arabes.

Cette fois-ci il veut se moquer, gentiment bien-sûr, mais lourdement, de la façon qu'ont les Musulmans après un repas de faire suivre un léger et discret rot de « Alhamdulillah », soit « je rends grâce à Dieu », sous-entendu pour ce bon repas que m'ont offert mes hôtes. Ce jour-là nous sommes à table avec le capitaine Korchinski, un Polonais irascible et bougon connaissant quelques mots d'anglais, son chef mécanicien Bilinka, Polonais catholique et disert (mais de préférence en italien comme le pape Paul VI, son idole), le second capitaine Béchir, marin Égyptien qui a fait ses classes sur les chalutiers soviétiques et qui parle russe avec les deux Polonais, Shérif, notre collègue Égyptien, biologiste de l'université d'Alexandrie, Jean-François et moi-même, les deux Français du bord. La conversation s'établit en anglais, seule langue où nous pouvons approcher d'un échange un peu différent de celui du travail où il faut souvent user successivement de six langues pour se faire comprendre (on en parlera plus loin).

Le repas s'achève, et notre ami pose la question à Sherif « Hey, Sherif, what do you say in arabic when you make… » et là Jean-François émet un puissant rot puis regarde Shérif avec un air rigolard. Mais Shérif répond : « Oh, we say sorry ! ». Jean-François qui n'est pas idiot se rend compte alors de sa bêtise, rougit de honte puis pour détourner l'attention appelle Khalifa le cuisinier Tunisien (qui parle un peu français) et lui demande d'apporter le café. Shérif, conscient de la gêne de Jean-François et charitable comme à son habitude, rattrape la conversation en expliquant les coutumes comme celle-ci, ou celle qui consiste à se toucher la poitrine après avoir serré la main de son collègue ou de son ami, et d'autres encore. Heureusement que nous avons Shérif dans l'équipe, c'est lui qui fait notre éducation d'expatriés et qui nous ouvre les yeux sur ce que peut être la vie quotidienne en pays lointain !

Ramadan en mer

Enfin nous sommes en mer, et pour huit jours *Inch Allah* sans rentrer au port ! Nous sommes début octobre 1973, le ramadan a commencé le 29 septembre et il fait chaud, même par 33° N et 10 E quelque part au nord de Tripoli. Al Muktashef avance à 10 nœuds sur une mer calme et sous un soleil de plomb vers notre premier point de chalutage, au nord-est du plateau tunisio-libyen.

Nous avons réussi à appareiller, mais il a fallu deux essais manqués avant de réussir à la troisième tentative.

Nous avions appareillé une première fois, avant le ramadan. Nous étions en mer depuis une demi-journée, notre premier trait de chalut s'était bien passé, quand déboule à la passerelle Bilinka, le chef mécanicien, qui se lance dans une tirade en polonais que son compatriote Korchinski, notre atrabilaire capitaine, écoute d'un air surpris. Puis la colère se lit sur son visage et dans sa voix quand il donne un ordre (du moins le comprenons-nous, les Français) à Bilinka et à Tarik, le graisseur Libyen convoqué entre temps à la passerelle. Ils se sont expliqué en polonais et en italien, car Tarik le parle un peu puisqu'il a travaillé sur un chalutier italien à Lampedusa, et Bilinka aussi, catholique fervent et admirateur de Paul VI jusqu'à en parler la langue (l'italien, pas le latin). Le capitaine donne l'ordre de faire demi-tour, cap sur Tripoli.

Que s'est-il passé pour que nous soyons contraints de rentrer au port ? Nous l'apprenons une fois la colère de Korchinski passée et le calme revenu. On avait fait le plein d'eau douce à l'appareillage. Quelques cinq tonnes d'eau, c'était la quantité nécessaire pour quatorze personnes qui doivent se doucher, se toiletter et manger pendant une semaine, durée prévue de notre « marée ». Mais l'équipage libyen, peu accoutumé à des séjours de plus d'une journée en mer, pratique ses ablutions trois fois par jour comme le veut l'usage en pays musulman. Pourquoi alors fermer le robinet d'eau douce des toilettes quand dix personnes doivent se laver les mains et le visage ? Sans compter que le papier toilette n'est pas de mise en pays musulman. Après la grosse commission on se lave donc, et à l'eau douce, puisqu'il y en a. Et puis une fontaine qui coule en permanence c'est pratique hors ramadan pour boire un peu à chaque fois qu'on passe dans la coursive… Ainsi l'eau douce prévue pour plusieurs jours est partie en quelques heures. Il n'y a pas d'autre issue que de ravitailler à nouveau !

Le deuxième appareillage est compromis d'une toute autre manière. Toute la batterie de cuisine, les couverts, les verres, etc. avaient disparu la veille de l'appareillage. Encore une surprise, nous qui pensions que tout baignait cette fois dans l'huile d'olive. Pourtant, les vivres avaient bien été faits, le plein d'eau douce effectué, tout semblait prêt pour un appareillage normal. Que s'était-il passé pour que le bord soit privé de l'indispensable pour cuisiner et se sustenter normalement ?

L'explication est venue, après une journée de palabre. Nos deux Polonais vivaient à bord en permanence pendant le temps à quai, par économie sans doute, puisque la Pologne de l'époque ne leur versait pas d'indemnités de logement. Des cargos polonais faisaient régulièrement escale à Tripoli pour y débarquer de tout, du matériel de chantier au fil de fer barbelé en passant par toutes sortes de fournitures. Nos deux amis en profitaient pour se faire inviter par leurs compatriotes, puis rapportaient à bord de quoi améliorer l'ordinaire qu'ils achetaient sur le marché de Tripoli. Les cuistots des cargos polonais leur fournissaient ainsi charcuterie, bière et vodka qui consolaient Korchinski et Bilinka de leur solitude et qu'ils dégustaient… dans les assiettes et les verres du bord, qu'ils réchauffaient dans les gamelles de Khalifa, le cuisinier. Ainsi tout avait été au contact de porc et d'alcool, proscrits par le Coran. Ayant découvert ce fait la veille de l'appareillage (une bouteille de vodka et une boîte de pâté traînaient encore dans le carré), Omar le bosco avait porté le pet et, pour ne pas risquer un contact sacrilège avec un matériel souillé par ces produits impurs, gamelles, poêles, assiettes, couteaux, fourchettes, verres…tout avait été retiré du bord, et même carrément jeté par dessus bord (donc dans le port !) au dire de Khalifa. Il a fallu près d'une semaine pour renouveler le tout, et nous attendîmes sagement que passe l'orage.

Cette fois donc, nous sommes en mer, et pour de bon *Inch Allah*, car depuis lors j'ai appris cette incantation et son usage si fréquent à Tripoli comme ailleurs en pays musulman. Le

problème de l'eau douce aux toilettes a été résolu après un long palabre entre l'équipage et le chef mécanicien : les ablutions se feront à l'eau de mer, un drum de 250 litres a été installé dans les toilettes, il est rempli à la manche à eau en tant que de besoin. Alors tout va bien, non ? Oui mais entre temps le ramadan a commencé, et l'équipage se fatigue vite à travailler sans boire ni manger dans la journée. Car le travail est rude, par cette chaleur : le chalutage est un travail qui nécessite à la fois de l'énergie et de la précision, les deux s'étiolant au fil de la journée et particulièrement en fin d'après-midi pour l'équipage, à jeun depuis avant le lever du soleil. Il est 15h, tout le monde somnole pendant que nous faisons route vers le point de chalutage suivant. Pour ma part ça va mieux car Khalifa veut bien nous faire le petit déjeuner et le dîner aux heures où lui-même doit se priver, mais pas le déjeuner. Je somnole donc moi aussi dans la coursive externe tribord, à l'abri du soleil.

Soudain la machine qui tournait à plein régime se met au ralenti, le bateau stoppe et se met à la choule. D'un bond je monte à la passerelle pour y trouver l'homme de barre endormi sur celle-ci, et pas de capitaine Korchinski. Mais une odeur d'huile d'olive qui chauffe monte par l'escalier, ce qui n'est pas banal à cette heure. Cette odeur ne peut venir que de la cuisine, je m'y rends et y trouve le Tonton en train de se faire cuire des œufs au plat. Il m'explique qu'il a faim, et plutôt que d'attendre le dîner il a préféré stopper le bateau et aller se faire un en-cas. Comme il n'a aucune confiance dans les capacités de navigation de l'équipage (nous n'avions pas encore de second capitaine) il a préféré se laisser dériver par ce temps calme plutôt que de poursuivre un cap qui, pensait-il à raison, ne serait pas tenu. Après tout, le risque de collision était ainsi moindre, même si les parages n'étaient pas très fréquentés ! Rassasié et calmé, *alhamdulillah*, Korchinski est remonté à la passerelle, a réveillé l'homme de barre et redonné le cap : *three-four-five*, lui dit-il en anglais, que je traduis en arabe (*tlata, arba, hamsa*) pour être sûr que 345 a bien été compris. Car on apprend vite à compter en arabe quand il faut six langues pour se faire comprendre à bord du Al Muktashef !

Ramadan en mer 2

Nous sommes en mer. Il fait encore bien chaud en ce début d'octobre 1973. Le dernier trait de chalut vient de s'achever. C'est toujours le Ramadan et comme chaque soir, le capitaine prend la barre. Tout l'équipage est fatigué d'une dure journée de labeur à jeun, et la prière du soir est le moment où Korchinski, notre atrabilaire capitaine polonais a décidé de prendre la place de l'homme de barre qui peut ainsi rejoindre le reste de l'équipage en bas dans le poste, pour la dernière prière avant la rupture du jeûne. C'est là en effet que se fait la prière lorsque le pont est encore encombré du chalut, des apparaux de pêche et des nombreux bacs dans lesquels les scientifiques Jean-François, Shérif et moi-même mettons le résultat du tri méthodique de la pêche et de la faune associée.

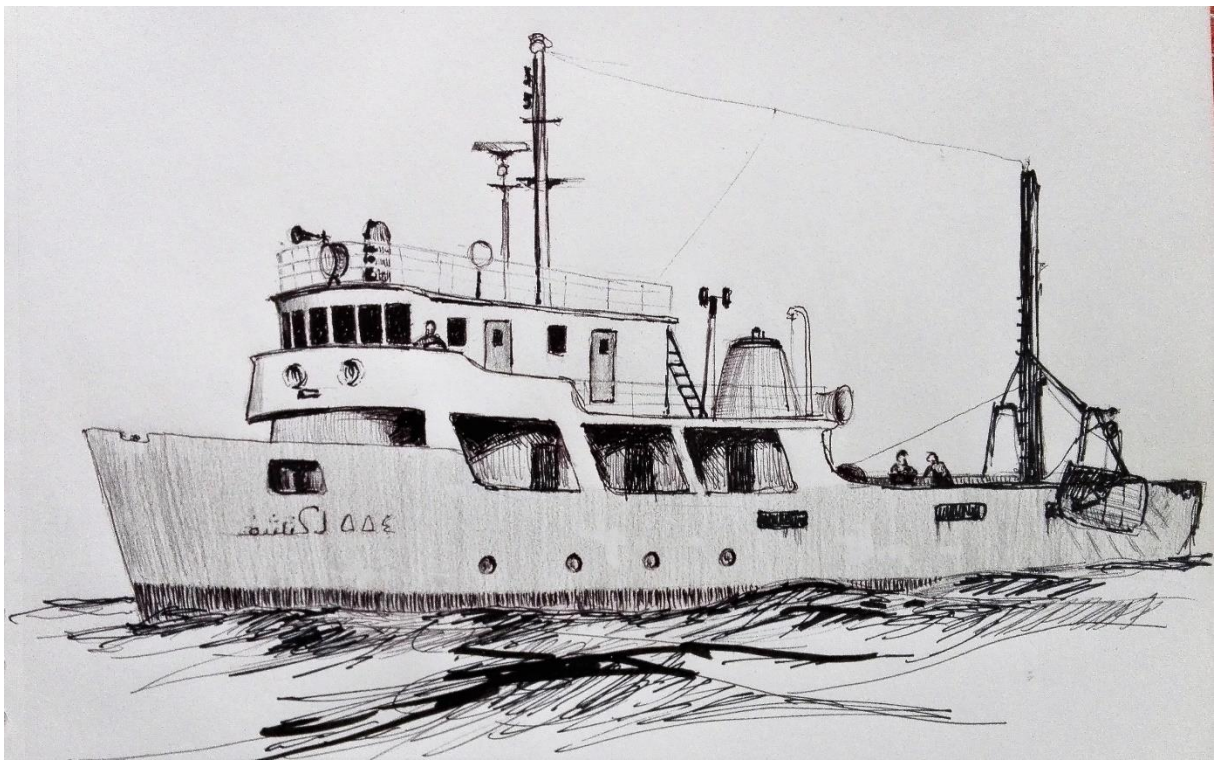
Omar le bosco est monté à la passerelle pour relever le cap (350), avant de redescendre dans le poste et orienter la prière en fonction de la route suivie, en direction de la Mecque. Korchinski est de mauvaise humeur. Il s'est fâché tout rouge lors du dernier virage du chalut parce que le panneau bâbord était arrivé avec cinq mètres de retard sur celui de tribord, les funes s'étaient croisées, le chalut s'était mal ouvert pendant la traine, et la pêche était médiocre. Même si notre curiosité scientifique et notre travail d'évaluation peut se satisfaire du contenu, le pêcheur qu'il est ne peut pour sa part se contenter d'un traict aussi peu productif. Bref, le capitaine est, comme à l'accoutumée, de mauvais poil.

Le cap en tête, Omar descend donc dans le poste, tous vont s'agenouiller en position orientée au sud-est ce soir-là. A la passerelle, Korchinski se met à ricaner et soudain donne un grand

coup de barre à gauche, à 90° du cap initial. Gardant ce nouveau cap, il attend avec un sourire en coin ce qui ne va pas tarder : en effet Omar apparaît furieux à la porte de l'aileron tribord et insulte copieusement le capitaine, du moins le comprenons-nous ainsi par le ton qu'il donne à sa tirade en arabe.

Car depuis le poste d'équipage, et même sous la flottaison où il se trouve, Omar a bien senti le changement de cap. La direction de la Mecque a changé, la prière ne peut se faire dans les conditions requises par le Coran, il faut de nouveau se tourner dans la bonne direction, mais laquelle ? Bien sûr Korchinski ne donne pas d'explication à Omar, et d'ailleurs que pourrait-il lui dire en polonais que personne ne comprend, ou en anglais qu'il ne connaît à peine plus que les chiffres de un à neuf plus le zéro, pour donner le cap… Et puis il est le seul maître à bord, Omar le sait. On a changé de route, c'est comme ça, fais donc ta prière comme bon te semble, *my friend*, mais c'est moi le parton. Omar redescend donc dans le poste avec en tête le nouveau cap à 90° du premier. Et comme on pouvait s'y attendre, Korchinski reprend après quelques minutes la route initiale, qui était celle vers notre futur point de mouillage pour la nuit, devant Nabeul sur la côte tunisienne.

Omar est un homme fin, il a bien compris que se prendre à nouveau de bec avec le capitaine ne serait pas à son avantage et ne ferait que pourrir un peu plus l'ambiance du bord, car Korchinski est d'une mauvaise foi redoutable qui s'ajoute à son caractère bilieux. Omar trouve donc la solution que le capitaine ne pourra lui reprocher : il fait remonter l'équipage sur le pont pour ranger le matériel de pêche et nous demande de ranger nos bacs de tri dans l'espace laboratoire. Une fois la plage arrière dégagée, la prière peut se faire à l'air libre et surtout en vue du soleil du soir qui permet de s'orienter, voire de se réorienter quelle que soit l'humeur du capitaine. Omar a une fois encore trouvé *le modus vivendi* qui permettra de vivre en paix ce ramadan maritime !



Al Muktashef, numéro 554 de la flotte libyenne, 1973-1974

Tripoli

Les vieux livres de géographie distinguent Tripoli d'Afrique, en Libye, de Tripoli d'Asie, au Liban. On ne fait plus cette distinction, c'est dommage, on apprenait ainsi qu'il y avait deux villes du même nom, en deux régions différentes !

Tripoli, Trabulus, طرابلس en arabe. Une profonde désorientation quand le jeune homme que j'étais débarqua dans la capitale libyenne : Kadhafi avait tout arabisé. Dès l'aéroport, aucune indication en anglais (pourtant requise dans un aéroport dit « international »). Sur la route, pas un seul panneau autrement écrit qu'en arabe, lettres et chiffres. Car même si nous utilisons les chiffres dits « arabes », l'arabe utilise les chiffres dits « indiens » où le 7 est un 6, le zéro un cinq, le point un zéro…on apprend vite à lire l'arabe quand Renault, Berliet, Bata, Coca Cola, Pepsi Cola, Sprite, etc. sont écrits exclusivement dans la langue du Coran !

Tripoli de ces années 1970 est impeccablement propre, mille fois plus propre que le Marseille de mon enfance, et c'était disait-on la plus grande ville d'Afrique du Nord. C'est que Mouammar Kadhafi ne tolère pas un seul papier gras. On dit qu'il patrouille incognito (ça parait peu probable connaissant depuis lors le personnage) pour s'assurer du respect de ses ordres.

Il y a sur la place des Martyrs au carrefour des grandes rues près du front de mer, un policier souvent en poste à la circulation. On le surnomme « Amidon » tellement son impeccable uniforme blanc semble rigidifié par l'amidon dont il l'aurait paré. Même par 45°C à l'ombre en plein mois d'août, il ne quitte pas sa veste qui ressemble à une carapace de tortue, blanche de surcroit. Ses gestes sont réglés comme dans un ballet. La légende veut que Kadhafi soi-même lui aurait donné l'accolade pour le féliciter de sa tenue et de sa prestance ! Depuis cette embrassade du Raïs, Amidon met un point d'honneur à ne porter que cet uniforme blanc et empesé, alors que ses collègues s'accordent plutôt le bleu-ciel et la chemisette, d'ailleurs plus réglementaire …

On voit se promener aussi bien des jeunes filles en uniforme scolaire que des femmes voilées sans ostentation. Ce n'est pas le voile intégral, même s'il y a souvent des « fantômes », comme nous les appelons, c'est dire des voiles entièrement blancs qui ne laissent qu'un œil libre, qui se promènent dans la rue et font leurs emplettes dans les magasins. Mais les rares européennes peuvent s'habiller « à l'européenne », c'est-à-dire en jupe (jusque sous le genou tout de même) voire en pantalon, sans pour autant se faire arrêter ni même siffler, comme ce serait le cas à Marseille.

Les affiches permanentes sont, on l'a vu, en arabe, mais il arrive qu'une affiche de cinéma soit en anglais, en italien ou en français, selon le film. Un soir, nous vîmes pour un film dont on a oublié le nom, une affiche représentant une femme aux jambes nues, ce qui nous surprit au plus haut point, car Axel a raconté comment la censure caviardait la nudité, y compris celle des genoux de Sylvie Vartan dans une interview à Paris-Match. Le soir, de retour au Shati-el Andalous, où nous logions, nous en faisions des gorges chaudes : ouah, la censure de Kadhafi a laissé passer des guiboles féminines dans toute la ville !

Le lendemain avant 7h sur le trajet du Shati au laboratoire et dans toute la ville, la femme aux jambes nues avait été vêtue d'un collant noir. On imagine les censeurs avec leur échelle, leur pot d'encre noire et leur pinceau, passer toute la nuit d'une affiche à l'autre (il y en avait dans toutes les rues) pour cacher cette abomination. Mais au petit matin le bon ordre était rétabli, nous étions sauvés de la luxure et de la débauche, *alhamdulillah.*

Tripoli encore

Chaque fois que nous devons appareiller, nous arrivons au laboratoire avec nos sacs, du linge pour une semaine, du papier toilette et toute notre bonne volonté, mais chaque fois nous apprenons qu'il faut retarder l'embarquement. Les raisons sont variées, depuis l'absence de batterie de cuisine (voir un précédent épisode) jusqu'au veto de l'Administration pour une obscure raison, que je raconterai plus loin.

Cette fois, c'est le manque de piluliers pour les prélèvements biologiques qui nous contraint à rester à terre jusqu'à ce que la direction du service de la pêche, après une discussion animée, donne l'argent nécessaire à Yahyah, le factotum du labo, pour aller au souk acheter le nécessaire. On trouve de tout au souk, c'est bien connu, encore faut-il que le format des bocaux convienne au contenu qui leur est destiné : estomacs de merlu, otolithes de poissons variés, etc. il faut donc accompagner Yahyah pour s'assurer de la course.

Je décide de l'accompagner et nous sortons du labo pour traverser l'avenue qui en ce temps là nous séparait du souk et de ses multiples échoppes, qui caractérisent ce type de marché en Afrique du Nord.

Voilà que Yahyah me prend fermement la main et nous partons tranquillement mano a mano vers le souk. Je suis rouge de confusion à l'idée qu'on me voie ainsi. Pourtant, je sais maintenant que c'est une marque d'amitié, et c'est ce que me signifie Yahyah, homme délicieux, dévoué et toujours prêt à rendre service. Déjà nous avions vu les policiers patrouiller

la main dans la main, voire se tenant par le petit doigt mais ça nous avait fait ricaner, nous les occidentaux ignorants des signes d'une culture qui n'est pas la nôtre.

Je me fais vite à ce comportement, et nous traînons dans le souk où Yahyah profite de cette occasion pour faire quelques courses à son compte. Il n'y a que des mâles derrière les comptoirs, y compris dans le coin de la lingerie féminine, où je vois un homme hésiter devant deux soutien-gorge aux immenses bonnets, les mettre successivement sur sa poitrine, puis en choisir un (le rose), le confier au marchand qui l'emballe et rend la monnaie. Pas une femme dans la boutique, ni du côté vendeur ni du côté clientèle. Je me dis en moi-même que si le soutien-gorge ne va pas à sa compagne, le gars va se faire vertement tancer… C'est le risque quand on délègue ce genre d'affaire !

Nous trouvons les bocaux et piluliers qui conviennent dans trois boutiques différentes, mais toutes proches les unes des autres, car c'est l'avantage d'un souk où les échoppes sont regroupées par spécialité. Yahyah a acheté des ampoules électriques et des piles pour son usage et sa maison, et nous pouvons rentrer, toujours main dans la main, car nous n'avons pas eu à nous charger de colis : les boutiques nous livreront au labo cet après-midi *inch Allah* !

Hiver en Méditerranée

Nous nous trouvons une fois de plus quelque part entre la côte tunisienne et Lampedusa, et c'est en février 1974. La Méditerranée l'hiver, c'est une épreuve que notre second capitaine Béchir, récemment arrivé d'Égypte, a du mal à surmonter sur notre petit chalutier de 24 m. Il a en effet un mal de mer coriace, malgré sa carrière éprouvée de matelot puis de lieutenant à bord de grands chalutiers usines soviétiques. Mais il tient bon son poste à la passerelle, et le capitaine Grabarz, qui a remplacé Korchinski, peut se reposer puisque le quart est assuré par un marin expérimenté.

Nous avions en effet appuyé la demande répétée des deux capitaines polonais de nos glorieux «Libyan research vessels » Al Bahit et Al Muktachef d'avoir un second capitaine dûment diplômé, de façon à sécuriser la navigation et les travaux que nous étions tenus de mener jour et nuit (ce qui ne fut néanmoins jamais le cas la nuit, *alhamdulillah !*).

Au fait, comment communiquent le capitaine, le chef mécanicien et le second capitaine ? Mais en russe, pardi, car c'est la seule langue commune à ces trois officiers. Le russe est obligatoire dès l'enfance dans la Pologne communiste, et c'est dans cette langue que Béchir a appris son métier à la pêche. En fin de compte, on parle six langues à bord du Muktachef. Le polonais que se réservent Grabarz et Bilinka, le russe entre les trois officiers, l'arabe dans l'équipage et avec Béchir comme interprète entre la passerelle et le pont, l'italien à la machine entre Bilinka et son graisseur Tarik, ancien matelot machine sur des chalutiers italiens, et Jean-François et moi parlons un peu le français avec Khalifa, le cuisinier Tunisien. Grâce à Béchir, on a gagné en sécurité mais une langue, le russe, s'est ajoutée à notre nef de Babel !

Hier soir, nous avions mouillé par sécurité en vue de Nabeul, en Tunisie, par 15 m de fond. En effet le mauvais temps ne nous permettait plus de travailler et le capitaine a choisi de se reposer à l'abri relatif de la côte, où personne ne viendrait vérifier quel est ce curieux bateau de pêche peint en gris, sans pavillon (on le cache). La Tunisie n'a pas les moyens de surveiller sa côte au jour le jour et ça vaut mieux, car depuis la guerre du Kippour l'année passée, les relations entre Kadhafi et Bourguiba sont tendues, on ne sait trop pourquoi mais c'est un fait

qui nous est rapporté au service de la pêche, à Tripoli. C'est pourquoi dans les eaux tunisiennes le Muktachef navigue discrètement sans pavillon[1].

Tout le monde dort sauf Béchir, qui est de veille à la passerelle. Le vent souffle fort et la mer est agitée, même au mouillage car cette partie de la côte n'a pas de véritable baie. Soudain on entend le bruit caractéristique de l'ancre qui dérape. Je dormais d'un œil et je suis vite à la passerelle pour vérifier si c'est bien ce que j'ai ressenti : oui on dérape, et Grabarz est déjà à la passerelle ; il donne des ordres en polonais, que Bilinka seul comprend et c'est heureux car il s'agit, on le devine, de lancer la machine. Puis en russe, le capitaine donne l'ordre à Béchir d'aller sur le pont diriger (donc en arabe) le relevage de l'ancre, et m'explique en anglais qu'il faut trouver un autre mouillage. Bilinka a donné ses consignes à la machine à Tarik en italien puis est remonté à la passerelle pour prendre la manette des gaz qu'il manipule sur les ordres (en polonais) du capitaine. Sorti sur l'aileron, la capitaine surveille ce qui se passe sur la plage avant, grommelle en polonais, puis lance en russe un ordre à Béchir, ordre qu'il traduit en arabe aux deux matelots au cabestan... puis se tourne vers moi « too long, too long », me dit-il, ce à quoi je ne peux rien, sinon que de craindre comme lui qu'on ne finisse par s'échouer sous les yeux de Tunisiens ébahis.

Malgré la lenteur des réactions dues à ce tourbillon linguistique, nous arrivons à vire l'ancre, quitter le mouillage et prendre finalement le large, où nous serons plus remués mais tranquilles. Khalifa qui a fait du café pour tout le monde, me dit « tout va bien, inch Allah ! ».

Quand on dérape sur l'ancre, il faut utiliser six langues pour arriver à maîtriser cette situation tendue. Nous avons survécu, mais ça aurait pu virer au drame…

Hiver en Méditerranée 2
Tripoli-Marseille

Nos fiers navires sont délabrés. Nous les soumettons en effet à un rythme qu'ils n'ont jamais connu depuis leur livraison au roi Idriss en 1967[2], cadeau de la Pologne communiste à un royaume riche en hydrocarbures. La coque est couverte de fouling, ce qui nous ralentit d'un bon nœud, la machine a un besoin urgent de révision, le radar du Al Bahit marche quand il veut, et il ne veut pas souvent…

Nous réclamions depuis longtemps que les deux bateaux passent dans un chantier pour un bon carénage. Mais point de chantier en Libye. De nombreuses réunions et palabres nous ont fait comprendre qu'il était inutile de viser les chantiers de Sfax en Tunisie, du fait de la mésentente persistante des deux Raïs, Habib Bourguiba et Mouamar Kadhafi. Malte ? On a fini par comprendre que la Libye y avait déjà caréné des bateaux sans régler la facture, il ne faut donc plus y compter. C'est alors qu'un atelier de mécanique de Tripoli tenu par un Français se propose de contacter la SPAT (Société Provençale des Ateliers Terrin) à Marseille pour cette opération. Et le miracle a lieu, la SPAT accepte.

Nous sommes bien contents et croyons que c'est l'affaire d'un aller-retour avec un équipage réduit, mais le ministère des pêches Libyen nous propose, (nous impose faudrait-il dire) d'embarquer comme pour une campagne, de travailler à nos stations ouest et nord ouest le long de la côte tunisienne, puis de rejoindre Marseille, de rester en stand-by pour la durée des travaux, et de rentrer à Tripoli, en effectuant nos stations est et sud est sur la route du retour.

[1] Il n'y avait pas de limite officielle des eaux entre la Libye et la Tunisie. Kadhafi à cette époque revendiquait une limite à 50 M des côtes de Libye, comprenant une partie de ce que la Tunisie considérait comme ses propres eaux. Cela n'améliorait pas les relations entre les deux Raïs !

[2] Le roi Idriss a été renversé par Kadhafi lors d'un coup d'État le 1er septembre 1969.

Inutile de contester l'utilité réelle d'une telle opération pour nos campagnes, nous avions vu pendant la guerre du Kippour que l'ambassade de France ne tolérait aucune discussion de notre part.

Nous étions en février, le mauvais temps méditerranéen sévissait, le travail était difficile (voir l'épisode précédent) mais les ordres sont les ordres, et bons soldats mais pas vraiment rassurés, nous embarquons. Nous avions prévenu par courrier nos familles et nos parents de notre passage à Marseille, « à une date indéterminée » car rien ne nous permettait de préciser une quelconque date[1].

Après quelques stations et traits de chalut, puis une attente de trois jours au mouillage sous le cap Bon, une éclaircie et un calme relatif surviennent qui nous permettent de traverser de conserve, du cap Bon jusqu'au sud de la Sardaigne, où nous nous réfugions en baie de Cagliari. Il faut en effet essayer de réparer le radar du Al Bahit, qui marche de moins en moins bien. Mais comment descendre à terre ? Nous autres Français avions récupérés nos passeports que nous croyions perdus mais que la Libye avait miraculeusement retrouvés pour ce voyage à Marseille. Mais les marins n'avaient que leur fascicule pour faire office de passeport, avec une autorisation de débarquer à Marseille délivrée par l'ambassade de France à Tripoli. Rien pour débarquer en Sardaigne, terre italienne. Pas question donc de chercher à aller à terre, aucun de nous Français n'a envie de se dévouer pour une opération dont on pressent les difficultés et l'incompréhension des autorités Sardes.

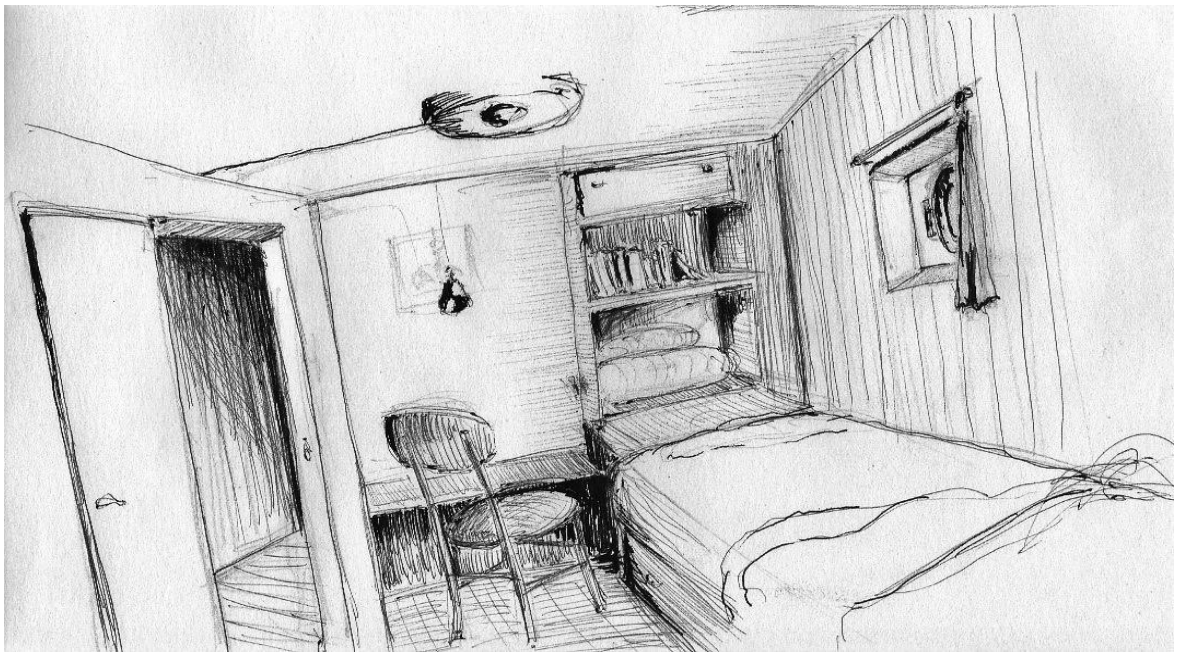
Par radio (oui, la radio marchait, mais sa portée était limitée), Grabarz et Chiloviek, nos deux capitaines, conviennent de ne plus se quitter de vue jusqu'à Marseille, et Le Muktashef dont le radar fonctionne un peu mieux sera le guide.

Nous longeons la côte est de la Sardaigne, à l'abri relatif des coups de vent de NNW, mais pas question de franchir le détroit de Bonifacio par ce gros mauvais temps. La météo italienne que nous traduit Bilinka le chef mécanicien fait décider à nos deux capitaines de mouiller en baie d'Olbia en attendant de nouveau une accalmie, puis de continuer le long de la côte est de Corse, car mieux vaut prendre son temps à l'abri et allonger la route, que de mettre cap à l'ouest en affrontant les bouches de Bonifacio, ça fait peur à nos Polonais (on les comprend vu l'état des bateaux).

Nous sommes restés deux jours avant d'appareiller cap au nord, de franchir l'espace très agité entre la Sardaigne et la Corse, et de continuer sans trop remuer vers la mer de Ligure *via* la mer Tyrrhénienne.

Un petit matin gris, froid et pluvieux, Jean-François et moi regardons Al Bahit qui nous suit à un demi-mille sur tribord arrière, quand une surprenante odeur de beurre frit monte de la cuisine. D'habitude on sent à plein nez l'huile d'olive chauffée à la poêle pour les œufs au plat du petit déjeuner (un bidon de deux litres d'huile d'olive de la marque Syracuse pour dix œufs, rien que ça !) mais Jean-François avait demandé à Khalifa, pour une fois, de faire les œufs au beurre. Un tour à la cuisine nous fait découvrir la méthode Khalifa : au lieu de deux litres d'huile, il a mis deux kilos de beurre en boîte à fondre dans la gamelle et y casse les œufs en souriant de toute son absence de dents. « Tu es content, Jean-"*Français*" ? » Nous avions le cœur bien accroché après ce long amarinage depuis septembre dernier, mais cette fois les œufs ont eu beaucoup de mal à rester à l'intérieur des bonhommes.

[1] Le e-mail n'existait pas à cette époque, et le téléphone international était capricieux à Tripoli !



Le souvenir que j'ai de ma belle cabine à bord du Al Muktashef, 1973-1974

Marseille

Par un beau ciel bleu de mistral, nous voyons enfin la côte de la métropole (la Corse, c'est la France insulaire…). Depuis le cap Corse, nous faisons route au 345 et la première apparition est celle de l'île du Levant. Puis navigant à vue, nous progressons vers Marseille, et arrivons dans les parages des îles du Frioul. Il est temps pour la capitaine Grabarz d'appeler le pilote. « *Marseille pilot… Marseille pilot… this is libyan research vessel Al Muktashef calling…over* », dit-il en anglais international. Puis il me tend le micro de la radio et je comprends que son intention est que je continue l'échange en français. Lorsque la station du pilote accuse réception, je dis que nous sommes à la position que Grabarz me donne et que nous attendons le pilote pour entrer au port de Marseille. Surprise totale de l'opérateur, qui me demande ce que peut faire une personne apparemment française sur un petit bateau libyen gris et sale, accompagné d'un sistership (Al Bahit nous suit comme une ombre), et qui se prétendent *research vessels* ! J'explique en deux mots qu'il y a des Français sur ces deux fiers vaisseaux, qui viennent caréner à la SPAT. Lorsqu'il arrive à bord, le pilote a la confirmation qu'il y a des drôles d'olibrius français qui ont mis leur sac à bord de ces curieux navires venant d'un curieux pays de l'autre côté de la Méditerranée.

Nous sommes en train d'accoster. Je regarde la manœuvre quand je m'entends appeler depuis le quai. C'est Antoine Gimmig, un ami marseillais de mes parents : « dépêche toi de débarquer et viens chez moi appeler tes parents pour les rassurer ! » Mon père, ancien marin, l'a en effet alerté de notre départ de Tripoli et s'inquiète fort, car il y a deux semaines que je lui ai téléphoné pour lui annoncer notre périple, et c'est largement trop long pour une traversée « normale ». Il est persuadé que nous avons fait notre trou dans l'eau !

Un moment de retrouvailles joyeuses avec cette famille marseillaise que j'avais quittée dans mon enfance, un long coup de téléphone à mes parents, et je me précipite dans la première agence de voyage pour acheter un billet d'avion pour la Bretagne, où je vais passer une petite semaine en famille. Mes collègues méditerranéens ont moins de route à faire, mais eux aussi

ont hâte de revoir leurs proches. C'est que nous avons mesuré l'inquiétude provoquée par notre aventure alors que, emportés par la routine et blindés par les avatars de notre périple depuis huit mois maintenant, nous finissions par trouver tout naturel ce qui pouvait paraître comme une entreprise risquée et *borderline* pour qui regardait ça de manière raisonnable !

De retour à Marseille après ces quelques jours bretons, nous nous retrouvons pour quelques heures à bord de nos fiers vaisseaux, tous deux sagement alignés dans la même cale sèche. Les travaux ont bien avancé, la SPAT est d'une efficacité que nous avions oubliée, habitués aux lenteurs et aux changements d'humeur de nos autorités libyennes.

André, le géophysicien de notre équipe et du team Al Bahit, nous propose un dimanche de louer une voiture et de monter chez ses parents, retirés dans l'arrière pays marseillais, accompagnés de nos Polonais. C'est une belle journée, les parents d'André ont mis les petits plats dans les grands, et commencent par nous servir l'apéritif, un pastis bien sûr. Grabarz et Bilinka regardent avec surprise M. Gonzalès, le père d'André, verser de l'eau dans le pastis, puis des glaçons, puis enfin lever son verre. « Santé ! » « *Na zdrowie* ! » disent nos deux amis, puis ils vident leur verre d'un coup, et trouvent ça rudement bon… M. Gonzalès est surpris, mais se précipite pour leur verser un second verre. Lorsqu'il prend la bouteille d'eau, les deux compères disent en cœur « *no water !* » et dégustent leur pastis pur, en l'appréciant d'autant mieux.

Après un excellent déjeuner, nous nous baladons dans l'arrière-pays, achetons du vin à la cave coopérative. Enfin une boisson qui va changer de la *Moïa Bengashir*[1] ou du Coca Cola *made in Libya* (mais au goût international), si l'équipage nous autorise à en consommer à bord…

De retour à Marseille, nous regagnons l'hôtel où nous avons décidé de loger plutôt que sur le bateau en plein travaux. L'équipage n'a pas cette chance et vit toujours à bord. Le cuisinier et le bosco sont confrontés à la fourniture de viande Hallal. Le shipchandler a pourtant proposé des poulets, du bœuf, des merguez avec certificat Hallal en anglais et en arabe, mais ni Omar ni Khalifa n'ont confiance. Ils parcourent Marseille, où ils se sentent bien, demandent en arabe où se fournir, puis reviennent un beau matin tout contents : ils ont trouvé ce qui paraît convenir sans ambiguïté à leur exigence chez un boucher juif qui vend casher, une convergence religieuse salutaire. Loïc ANTOINE[2]

(À suivre)

[1] Eau minérale libyenne, plate ou gazeuse selon l'arrivage et l'humeur de l'usine d'embouteillage, à Benghazi.

[2] Reproduction interdite sans l'autorisation de l'auteur (textes et dessins).

Les débuts de l'U.S. Navy

LA GUERRE DE TRIPOLI ET L'USS *CONSTITUTION*

Nous avons évoqué, dans le précédent numéro de *Sillages*, la publication par les éditions GLÉNAT d'une bande dessinée due à l'un de nos lecteurs et amis, Franck Bonnet. Ce bel ouvrage est le premier d'une série consacrée à la frégate américaine USS *Constitution.*

Pour resituer l'histoire de cette frégate, et donc l'intrigue de la BD, effectuons une petite visite historique dans les premières années de la marine américaine.

La guerre d'Indépendance des États-Unis prend fin en 1783 par le traité de Versailles. La petite marine des « insurgents », la *Continental Navy*, est dissoute deux ans plus tard, faute de moyens financiers pour l'entretenir et d'entente entre les États de la nouvelle nation. Il faudra attendre neuf ans avant que l'U.S. Navy prenne naissance.

En 1794, en effet, une « loi navale » ordonne la construction de six frégates, qui constitueront l'embryon de la future marine des États-Unis. Ces frégates sont : l'USS *United States*, l'USS President, l'USS *Constellation*, l'USS *Chesapeake*, l'USS *Congress* et – la plus célèbre des six – l'USS *Constitution*, lancée en 1797. L'une des premières tâches de cette jeune marine va être de protéger le commerce maritime contre les États barbaresques de la Méditerranée, qui rançonnent les navires marchands américains et émettent des exigences de plus en plus insupportables. Pour pouvoir commercer en paix, la jeune nation se voit obligée, par exemple, de payer un lourd tribut au dey d'Alger. En 1801, Youssef Caramanli, pacha de Tripoli, a des exigences analogues. Le président Jefferson refuse de payer et envoie quelques frégates armées intimider l'insolent. Quand elles arrivent en Méditerranée, Youssef Caramanli a déjà déclaré la guerre aux États-Unis.

Première phase de la guerre (1801-1803)

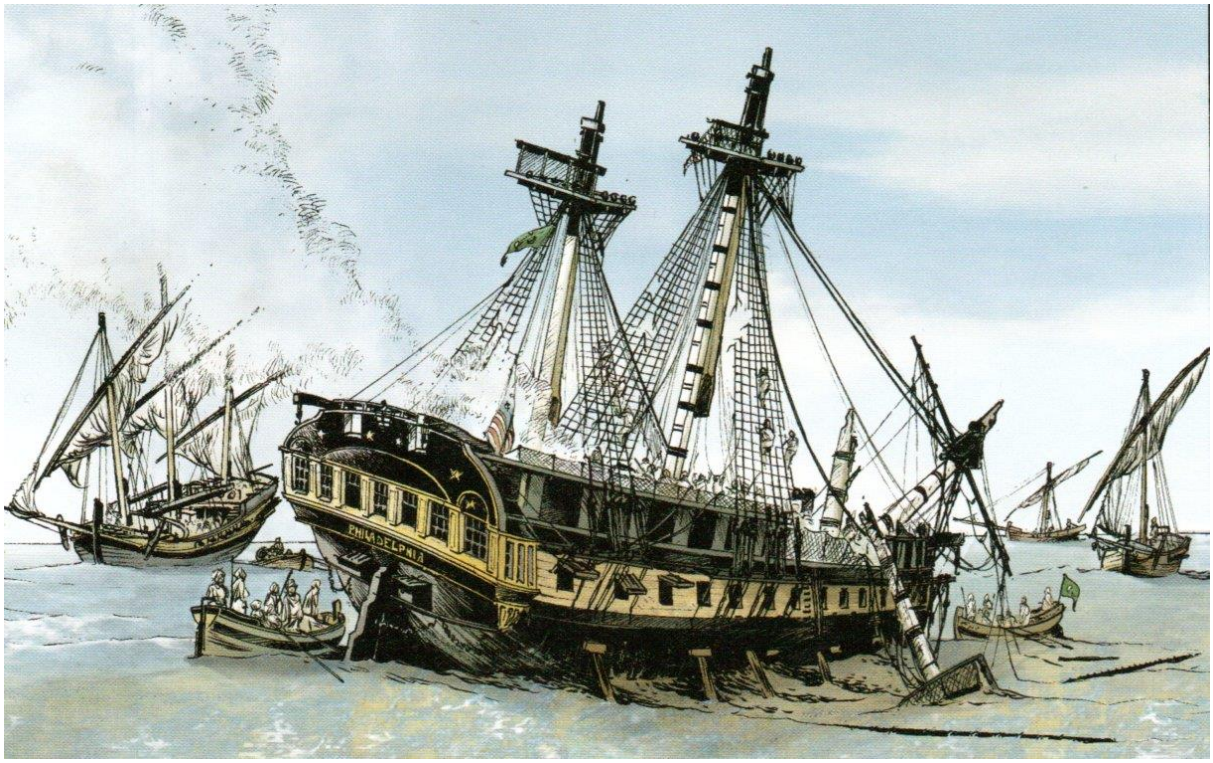
L'escadre américaine, commandée par le commodore Richard Dale, arrive au large de Tripoli le 24 juillet et entreprend immédiatement le blocus du pays. Elle est constituée de trois frégates : le *President* (44c), la *Philadelphia* (36c) et l'*Essex* (32c), ainsi que d'une goélette : l'*Enterprise* (12c). Quelques jours après son arrivée, Dale détache l'*Enterprise* pour une opération de ravitaillement en eau douce à Malte. C'est en exécutant cette mission que la goélette rencontre un navire de guerre ennemi, le *Tripoli* (14c). Ce dernier ouvre le feu sur le bâtiment américain, et le combat s'engage. Il est rude et dure trois heures. A plusieurs reprises, les Tripolitains usent d'un procédé déloyal : ils amènent leur pavillon pour faire croire qu'il se rendent et, quand la goélette s'approche, ils reprennent leurs tirs. Finalement, le raïs Mahomet Rous, qui commande le *Tripoli*, est blessé et se rend pour de bon. Il a trente morts et trente blessés dans son équipage, alors que les Américains s'en tirent sans une égratignure. Le lieutenant Sterret, capitaine de l'*Enterprise*, reçoit les félicitations du Congrès. Les États-Unis entrent officiellement dans la guerre qu'a déclarée Tripoli. Pendant plusieurs mois, toutefois, cette guerre se limite à un blocus des côtes.

Au mois d'août 1803, le commodore Preble, à bord de la *Constitution*, quitte Boston avec quelques autres navires, afin d'aller prendre le commandement des opérations en Méditerranée.

L'USS *Constitution* en route pour la Méditerranée
(Dessin de Franck Bonnet)

Deuxième phase de la guerre
Le commodore Preble à bord de la *Constitution*

Le commodore Edward Preble est un officier juste mais exigeant, qui soumet ses équipages à un entraînement intensif. Lorsqu'il arrive en Méditerranée, il apprend qu'un événement regrettable s'est produit au large de Tripoli : la frégate *Philadelphia*, capitaine Bainbridge, s'est échouée en poursuivant deux navires barbaresques. Ses quelque trois cents hommes d'équipage ont dû se rendre, et ont été jetés dans les geôles du pacha Youssef Caramanli. Par comble de malchance, les Tripolitains ont réussi à déséchouer la frégate et à la faire entrer dans le port.



La frégate USS *Philadelphia* échouée et arraisonnée par les Barbaresques
(Dessin de Franck Bonnet)

Preble ne peut accepter l'idée qu'un navire américain reste aux mains de l'ennemi. Il décide de détruire la *Philadelphia* et confie cette mission à l'un de ses jeunes officiers, Stephen Decatur. Ses instructions sont claires et précises : *« Monsieur. Il vous est par les présentes ordonné de prendre le commandement du ketch de prise Intrepid. Je vous ordonne de vous rendre à Tripoli, d'entrer dans le port pendant la nuit, de prendre à l'abordage la Philadelphia, de l'incendier et d'assurer votre retraite. La destruction de la frégate est d'une importance primordiale et je m'en remets avec confiance à votre intrépidité et à votre esprit d'initiative pour y parvenir. Le lieutenant Stewart vous appuiera avec les canots de la Siren et couvrira votre retraite avec cette unité. En abordant la frégate, il est possible que vous rencontriez quelque résistance. Il sera préférable, pour éviter de donner l'alarme, d'exécuter l'affaire au sabre. Dieu vous favorise dans cette entreprise. Edward Preble. »* L'opération a lieu le 16 février 1804, durant une nuit sans lune. L'abordage de la frégate réussit, et l'équipage tripolitain, surpris, n'offre guère de résistance. Les hommes de Decatur allument l'incendie et regagnent

en hâte l'*Intrepid*. La frégate en feu se met à dériver dans le port et va exploser sous les murs de la ville. La mission a entièrement réussi : Decatur est nommé capitaine ; il a vingt-cinq ans.

Pendant toute la durée du mois d'août 1804 et le début du mois de septembre, le commodore Preble lance une série d'attaques contre Tripoli dans le but d'amener Youssef Caramanli à libérer l'équipage de la *Philadelphia.* Ces combats ne sont guère concluants sur le plan militaire ; ils révèlent toutefois un comportement très courageux des marins américains. Un premier engagement a lieu début août. Les Tripolitains ont réuni onze canonnières pour défendre leur port. Les Américains en ont emprunté six au roi des Deux-Siciles, pour renforcer leur propre escadre. La tactique américaine est simple et brutale : les marins remplissent de balles de mousquet des sacs de toile et les tirent au canon à courte distance ; les sacs crèvent et la mitraille balaie les équipages ennemis. La lutte se poursuit à l'abordage et au corps à corps. Stephen Decatur, qui commande une canonnière, échappe de peu à la mort ; son frère James, qui en dirige une autre, est tué d'une balle dans la tête. Pendant ce temps, Preble et ses frégates bombardent le port et les batteries côtières. Malgré l'intensité de l'attaque, Youssef Caramanli ne libère pas ses prisonniers. Les Américains renouvellent leurs bombardements le 7 et le 25 août, sans plus de résultats. Le 4 septembre, une nouvelle attaque est entreprise. Le ketch *Intrepid* est bourré d'explosifs, et des volontaires acceptent de le conduire dans le port afin de le faire exploser au milieu des navires ennemis. La mission ne se passe pas tout à fait comme prévu : l'*Intrepid* explose prématurément avant que son équipage ait eu le temps de se mettre en sécurité ; les treize volontaires périssent dans la catastrophe. Caramanli se fait un plaisir d'amener son prisonnier Bainbridge contempler les restes déchiquetés de ses compatriotes.

À la fin de l'année 1804, Preble est rappelé aux États-Unis où on l'accueille en héros. Son successeur se contente de maintenir un blocus sévère afin d'affamer la population civile et de la pousser à la révolte. Sa stratégie réussit, et Caramanli finit par accepter un traité de paix, le 10 juin 1805. Il libère les trois cents prisonniers américains contre le versement d'une forte rançon. Les États-Unis préfèrent payer une rançon qu'un tribut. Ils acceptent le compromis et retrouvent – pour quelques années – une certaine liberté de navigation en Méditerranée.

La BD de Franck Bonnet

Je ne suis pas de ces historiens austères qui considèrent le roman historique comme un genre mineur. Je crois au contraire qu'il répond à un besoin que les spécialistes ne devraient jamais perdre de vue : celui de faire aimer l'histoire avant d'en enseigner les détails. Il en est de même de la bande dessinée historique, qui apporte, en outre, le pouvoir évocateur du dessin. Encore faut-il que l'intrigue se situe dans un contexte historique sans erreur, et que le dessin soit exact et éducatif en plus d'être beau.

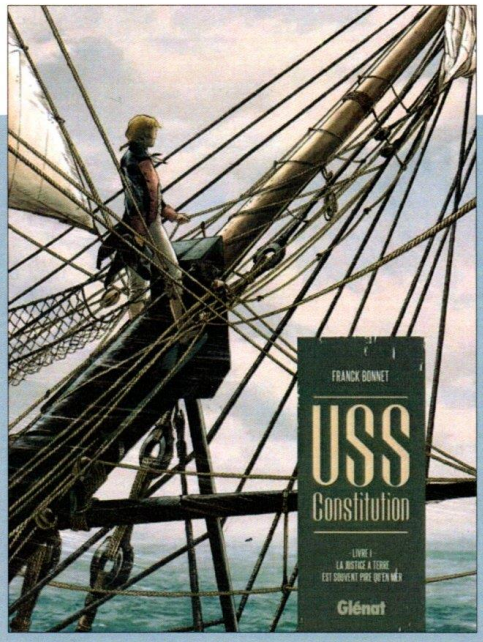
La BD de Franck Bonnet réunit ces deux exigences. L'histoire du jeune aspirant Pierre-Mary Corbières s'intègre dans le déroulement de la guerre de Tripoli avec un souci constant de la vérité historique. L'illustration apporte un complément d'information précieux, et l'auteur ne néglige aucun détail, que ce soit dans l'architecture et l'accastillage des navires ou dans leur gréement complexe. Pour compléter cette richesse documentaire, le livre comporte des notes, des coupes longitudinales de la frégate et un glossaire des termes spécialisés.

Bravo Franck !

Guy LE MOING

Glénat

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



FRANCK BONNET obtient en 1991 le prix du meilleur dessinateur amateur du (feu) festival international de la BD de Grenoble. Sa rencontre avec Didier Van Cauwelaert a lieu par l'intermédiaire de Jacques Pessis, directeur littéraire aux éditions Dargaud. Elle permettra tout d'abord une collaboration sur le film *Les Amies de ma femme*, réalisé par ce dernier, puis la série *Vanity Benz*. En 1997, à 34 ans, c'est à l'occasion d'un salon du livre qu'il fait la rencontre de Jean-Yves Mitton qui lui propose de travailler sur un de ses scénarios. Très vite leur travail se met en place et débute alors la série *Attila... mon amour*, aux éditions Glénat. Avec les trois tomes de *Vell'a*, il débute son œuvre majeure et la plus personnelle car il est à la fois l'auteur des dessins, mais aussi du scénario. En 2006, les éditions Glénat lui proposent de travailler avec le scénariste Jean-Claude Bartoll ; de cette collaboration naîtront les trois tomes de *TNO*. Avec Marc Bourgne, il lance en 2009 la série *Les Pirates de Barataria*, grand succès public qui compte aujourd'hui 12 tomes.

USS CONSTITUTION
Tome 01 : La justice à terre est souvent pire qu'en mer
Auteur(s) : Franck Bonnet
Collection 24X32
64 pages. Format : 24 x 32 cm. Cartonné.
Prix public TTC France : 14,95 euros

La nouvelle grande série d'aventure maritime !

Boston, 1803. Pierre-Mary Corbières, jeune homme glabre et timide de 16 ans, embarque comme aspirant à bord de l'*USS Constitution*, un navire de guerre en partance pour la Méditerranée combattre les états Barbaresques. Alors que l'équipage profite du long voyage qui les attend pour s'exercer aux manœuvres, Pierre-Mary, lui, se familiarise avec la vie en mer et en profite pour renouer avec d'anciennes connaissances, comme le taciturne Nicholas. Compagnons de bord puis frères d'armes, les deux hommes vont se rendre compte qu'ils portent chacun le fardeau de lourds secrets de familles... Leur passé refera-t-il surface dans la tourmente de la guerre qui les attend ?

Après *Les Pirates de Barataria*, Franck Bonnet nous propose, cette fois-ci en tant qu'auteur complet, une nouvelle série maritime au parfum d'aventure. Basée sur des faits réels, cette histoire au souffle romanesque se révèle aussi captivante que précise d'un point de vue historique et maritime, avec notamment un souci tout particulier apporté aux détails techniques (vocabulaire marin, fidélité dans la représentation des navires et du matériel, etc.). Sans conteste le prochain incontournable de la bande dessinée d'aventure maritime.

DATE DE PARUTION : 15 JANVIER 2020

Contacts presse
Élise Brun
Tél : 01 41 46 11 28 / Fax : 01 41 46 09 78
E-mail : elise.brun@glenat.com
Éditions Glénat : 39, rue du Gouverneur-Général-Éboué
92130 Issy-les-Moulineaux
Tél : 06 22 77 05 24 / 01 41 46 11 11

www.glenat.com

97.0982.6

RUBRIQUES

ANNIVERSAIRES

Cela s'est passé sur les mers ou dans les ports, il y a 10, 20, 50 … 100 ans… ou plus !

Il y a 50 ans
Naufrage du sous-marin français *Eurydice* au large de Saint-Tropez

Pour une raison inconnue, le sous-marin a atteint une immersion pour laquelle il n'était pas conçu (600 m) et a implosé. Plusieurs hypothèses ont été avancées pour expliquer cette plongée anormalement profonde : collision avec un navire de surface ou avarie du gouvernail de plongée. Cinquante-sept hommes ont péri dans ce naufrage, le 4 mars 1970.

Il y a 60 ans
Explosion du cargo *La Coubre* dans le port de La Havane

Le navire a explosé le 4 mars 1960 dans le port de La Havane à Cuba, alors qu'il déchargeait des munitions. L'accident a fait plus de 100 morts et de nombreux blessés, pour la plupart des dockers et des marins cubains. Ses causes sont inexpliquées.

SIGILLOGRAPHIE MARINE

Petite histoire des navires du Moyen Age, à travers les sceaux des villes portuaires…

Le sceau de la ville de Nantes

L'histoire des armoiries de la ville de Nantes commence à la fin du XIIIe siècle ou au tout début du XIVe avec le sceau de l'ancienne prévôté, sceau qui représente le duc de Bretagne dans une frêle embarcation, brandissant une épée comme pour protéger la capitale de son duché.

« Droit : dans la nacelle nantaise, le duc, armé de toutes pièces et en position de combat, porte sur l'écu l'échiquier de Dreux au franc quartier d'hermines, ce qui indique le XIIIe siècle, ou tout au plus le commencement du XIVe. Légende : S. prepositure nannetensis *(« Sceau de la prévôté de Nantes ») »*

Le détail du duc de Bretagne sur le sceau de Nantes

VEXILLILOGIE MARINE

Pavillons nationaux en usage dans la marine et signaux par flammes et pavillons…

Le pavillon national des USA

Le pavillon national des États-Unis est surnommé *Stars and stripes* (« étoiles et bandes »). Il comporte, en effet,
- dans le « canton », cinquante étoiles sur fond bleu, symbolisant les cinquante États qui constituent les États-Unis d'Amérique actuels.
- sur tout le reste de la surface, treize bandes rouges et blanches (sept rouges et six blanches) symbolisant les treize États fondateurs au moment de l'indépendance (Connecticut, New Hampshire, New York, New Jersey, Massachussetts, Pennsylvanie, Delaware, Virginie, Caroline du Nord, Caroline du Sud, Géorgie, Rhode Island et Maryland).

Cette définition des couleurs nationales a subi quelques évolutions au fil du temps :
- Entre les années 1777 et 1795, le canton portait treize étoiles disposées en cercle. Les bandes étaient également au nombre de treize.

- Entre les années 1795 et 1818, le pavillon comportait quinze étoiles et quinze bandes, les USA comprenant alors quinze États : le Kentucky et le Vermont s'étant ajouté aux treize États initiaux.

- À partir de 1818, retour à treize bandes et autant d'étoiles que d'États membres.

Le pavillon à quinze bandes au mât de l'USS *Constitution,* en 1803 (Dessin de Franck Bonnet, détail)

OBJETS DE MARINE

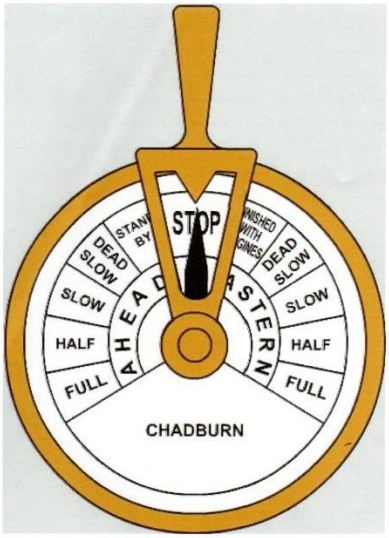
Instruments, outils et objets divers en usage dans la marine d'autrefois…

Le chadburn

Le transmetteur d'ordres ou « chadburn » a disparu des passerelles sur les navires d'aujourd'hui. Ce bel objet de cuivre avait pour rôle de transmettre à la machine les ordres du commandant ou de l'officier de quart, concernant la marche et la vitesse du navire. Il était constitué d'un cadran autour duquel on faisait tourner une manette. Celle-ci pouvait occuper généralement neuf positions : Stop, avant très lente, avant lente, avant demi, avant toute, arrière très lente, arrière lente, arrière demi, arrière toute, attention, terminé pour la machine. Un cadran analogue se trouvait dans la salle des machines (et dans la chaufferie, dans le cas des vapeurs) ; il recopiait l'indication donnée par la passerelle.

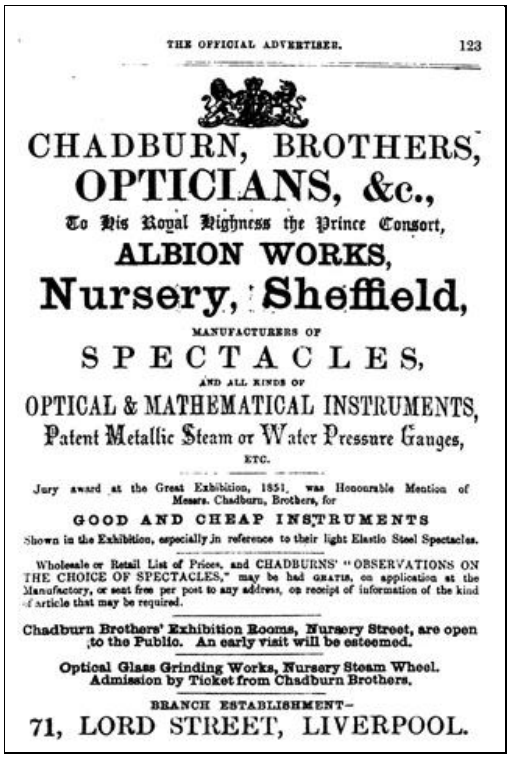
Un chadburn

La transmission fonctionnait dans les deux sens : la passerelle transmettait l'ordre à la machine, et cette dernière accusait réception en plaçant sa propre manette sur la position indiquée par la passerelle.



Détail d'un chadburn (anglais)

Le mot « chadburn » vient de son constructeur, une entreprise de télégraphie (« Chadburn Brothers ») à qui Thomas Ismay fit appel pour équiper les paquebots de sa *White Star Line.*



THE OFFICIAL ADVERTISER. 123

CHADBURN, BROTHERS,
OPTICIANS, &c.,
To His Royal Highness the Prince Consort,
ALBION WORKS,
Nursery, Sheffield,
MANUFACTURERS OF
SPECTACLES,
AND ALL KINDS OF
OPTICAL & MATHEMATICAL INSTRUMENTS,
Patent Metallic Steam or Water Pressure Gauges,
ETC.

Jury award at the Great Exhibition, 1851, was Honourable Mention of Messrs. Chadburn, Brothers, for
GOOD AND CHEAP INSTRUMENTS
Shown in the Exhibition, especially in reference to their light Elastic Steel Spectacles.

Wholesale or Retail List of Prices, and CHADBURNS' "OBSERVATIONS ON THE CHOICE OF SPECTACLES," may be had GRATIS, on application at the Manufactory, or sent free per post to any address, on receipt of information of the kind of article that may be required.

Chadburn Brothers' Exhibition Rooms, Nursery Street, are open to the Public. An early visit will be esteemed.

Optical Glass Grinding Works, Nursery Steam Wheel.
Admission by Ticket from Chadburn Brothers.

BRANCH ESTABLISHMENT—
71, LORD STREET, LIVERPOOL.

LA VIE A BORD

La vie quotidienne des marins d'hier et d'avant-hier…

La propreté corporelle des matelots

Le docteur Jean-Baptiste Fonssagrives, dans son *Traité d'hygiène navale* paru en 1877, fait quelques recommandations pour la propreté corporelle de l'équipage :

« [Il est demandé] *que chaque matelot reçoive le matin un litre d'eau douce destiné aux ablutions du visage, de la bouche et des mains ; que le dimanche on lui en attribue dix litres pour une ablution générale, et une fois par mois soixante-quinze litres pour un bain.* […]

« Pour entretenir la propreté corporelle sur un navire, il faut de l'eau douce et de la surveillance ; la première existe, la seconde ne doit pas faire défaut. Les bras, les jambes, le visage sont soumis à l'inspection de propreté, c'est quelque chose mais il ne faut pas que l'incurie, ainsi pourchassée, aille se réfugier sous les vêtements. Le lavage du pont pieds nus est une pratique dure en apparence, mais dont l'habitude émousse les rigueurs ; le matelot se lave ainsi les pieds quotidiennement et malgré lui ; l'emploi des bottes pendant le lavage ne donnerait pas les mêmes garanties de propreté, ni d'endurcissement au froid. La visite de propreté doit aller au-delà, et il faut que deux fois par semaine elle se complète dans la batterie ou mieux dans l'hôpital, ce qui sauvegarderait tous les intérêts, par un examen général et à nu. Cette visite de propreté aurait d'ailleurs un autre avantage, ce serait de reconnaître de bonne heure les cas d'infection syphilitique qui chercheraient à se dissimuler et d'y porter un remède efficace. »

J.B. Fonssagrives : *Traité d'hygiène navale,* pp

ASSOCIATIONS

Présentation et activités des associations consacrées à la mer

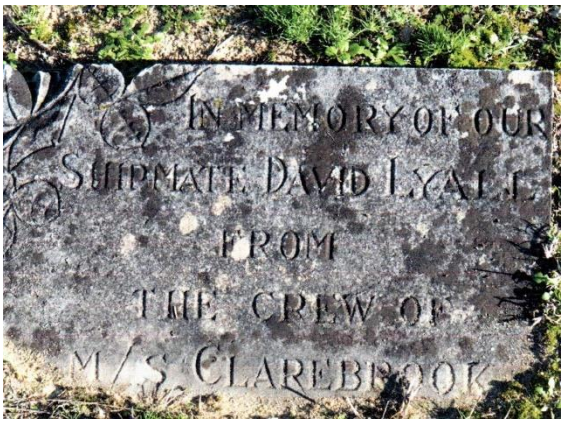
Amis lecteurs,

Si vous appartenez à une association ayant trait à la marine, à l'histoire maritime, au patrimoine maritime, etc., n'hésitez pas à nous la présenter, cette rubrique vous est ouverte.

COURRIER DES LECTEURS

La parole est aux lecteurs de *Sillages* : soyez nombreux à nous écrire !

Notre ami lecteur Luc Corlouër a découvert une tombe insolite dans le cimetière de Labenne (40). Il a photographié la plaque et m'a demandé mon avis sur l'origine de cette sépulture. N'ayant pas su lui répondre, je retransmets la question à tous.



L'inscription est : *In memoriam of our shipmate David Lyall from the crew of M/S Clarebrook* ("En mémoire de notre camarade de bord David Lyall de l'équipage du M/S Clarebrook").

LES OUVRAGES DE GUY LE MOING

Chez votre libraire habituel ou sur Internet…

● ***La bataille navale des Cardinaux – 20 novembre 1759*****.** Editions ECONOMICA, Paris, 2003.

● ***Et l'océan fut leur tombe… Naufrages et catastrophes maritimes du XXe 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.

UN DERNIER MOT

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, 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 > ACTUALITES > INFOS/BULLETINS D'HISTOIRE MARITIME

● Le site de la Maison des Écrivains de la Mer :
www.maisonecrivainsdelamer.fr > RESSOURCES > BLOG LE MOING

● Le site de la revue LE CHASSE-MARÉE :
www.chasse-maree.com > La Revue > Tout savoir > Publications amies > Sillages

Pour s'abonner, se désabonner ou communiquer : guylemoing@wanadoo.fr ou guy.lemoing.91@gmaii.com