

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 26

Décembre 2020

SOMMAIRE

• BONJOUR	1
• GUERRE RUSSO-JAPONAISE – L'escadre russe de la Baltique en route vers Tsushima	1
• PREMIERE GUERRE MONDIALE – Le combat du 3-mâts <i>Kléber</i> contre l' <i>UC-71</i> , par A. Foulonneau	7
• BATAILLE DES CARDINAUX – L'état sanitaire du vaisseau <i>Formidable</i> , par Thierry Reymond	16
• TEMOIGNAGE– Souvenirs d'un marin en mer de Chine... d'après les carnets de Charles Antoine	21
• NECROLOGIE – J.-P. Joncheray, pionnier de l'archéologie sous-marine, par Marc Langleur.....	27
• REMERCIEMENTS – La Fédération maritime – Maison de la Mer de Nantes	34
• VOS PROJETS D'ARTICLES – Quelques règles à respecter	36
• INDEX– Index des articles parus dans les numéros 1 à 26	38

BONJOUR

En feuilletant le n° 26 de SILLAGES, vous constaterez que plusieurs lecteurs ont contribué à sa rédaction. Alain Foulonneau nous raconte un combat de la « guerre de 14 » ; Loïc Antoine nous a confié un extrait des « carnets » de son père, marin au début de la Seconde Guerre mondiale ; Thierry Reymond nous a communiqué un document peu connu sur l'état sanitaire des vaisseaux français un soir de bataille. Marc Langleur évoque la mémoire d'un ami décédé. Je les remercie pour ces contributions, et j'espère qu'elles donneront l'idée à d'autres d'en faire autant.

Il est un autre lecteur que je tiens à remercier ici : François Jouannet, président de la Fédération maritime de Nantes. Outre les encouragements flatteurs qu'il m'adresse, il a pris l'initiative de diffuser SILLAGES sur le site de sa fédération (voir page 34). Je l'en remercie chaleureusement.

Bonne santé, bonne lecture et joyeux Noël à tous !

Guerre russo-japonaise de 1904-1905 L'ESCADRE RUSSE DE LA BALTIQUE EN ROUTE VERS TSUSHIMA

Le 9 février 1904, le port russe de Port-Arthur, en Mandchourie, est attaqué par la flotte japonaise de l'amiral Togo. Le même jour, une autre escadre nippone pénètre dans le port coréen de Chemulpo et y coule deux navires russes. La guerre éclate entre les deux pays et, au fil des mois, l'escadre russe du Pacifique accumule les défaites. Ces échecs répétés

conduisent le tsar Nicolas II à envoyer sur place une partie de la flotte de la Baltique, chargée de redresser la situation. Au terme d'un voyage épique de sept mois, cette « 2^{ème} escadre du Pacifique » sera anéantie par les Japonais à la bataille de Tsushima.

Le départ et l'affaire du Dogger Bank

Le 9 octobre 1904, le tsar Nicolas II vient, en personne, passer la 2^{ème} escadre en revue. Il est accueilli par son chef, l'amiral Rojestvensky. L'appareillage a lieu le surlendemain. Une trentaine de navires prennent la mer : les cuirassés *Kniaz Souvaroff*, *Empereur Alexandre III*, *Borodino*, *Orel*, *Osslyabia*, *Sissoï Veliki* et *Navarin* ; les croiseurs *Amiral Nakhimov*, *Dmitri Donskoï*, *Svieltana*, *Aurora*, *Jemtchug* et *Almaz* ; les destroyers-torpilleurs *Blestyashy*, *Bezuprechny*, *Bodry*, *Byedovy*, *Buistry*, *Bumy*, *Bravy* et *Prozorlivy* ; les bâtiments auxiliaires *Kamtchatka* (navire-atelier), *Anadyr* (charbonnier-ravitailleur), *Koréïa* (transport de munitions), *Kitai*, *Malaïa*, *Kniaz Gorchakov* (ravitailleurs) et *Météore* (navire-citerne). Une formation dite « de soutien », comprenant elle-même une dizaine de bâtiments, doit les rejoindre dès qu'elle sera prête. Il faut, en premier lieu, sortir de la Baltique, passer la mer du Nord et la Manche avant d'affronter l'Atlantique. La traversée de la Baltique s'effectue sans trop de problèmes (hormis un abordage accidentel entre deux torpilleurs, le 16). Les navires passent le Belt et se regroupent en mer du Nord, le 17 octobre. Là, une psychose s'empare de Rojestvensky et de ses officiers : ils sont persuadés que les Japonais les attendent en mer du Nord, et qu'ils y ont miné les passes. L'escadre fait escale le 20 pour charbonner, mais une fausse alerte interrompt l'opération : un des navires affirme avoir vu un torpilleur nippon maquillé en bateau de pêche. Rojestvensky fait lever l'ancre avant la fin du charbonnage.

La nuit suivante, le navire-atelier *Kamtchatka* signale une avarie de machine, et doit rester isolé, à l'arrière de son groupe. Son commandant, paniqué, fait ouvrir le feu sur des navires marchands de passage, en les prenant pour des japonais ; heureusement, il les rate ! Un peu plus tard, il envoie à l'escadre un message de détresse : « Nous sommes poursuivis par des torpilleurs. Ils attaquent de tous les côtés. Ils sont à peu près huit. » Rojestvensky est abasourdi par cette nouvelle. Il garde le contact radio avec le *Kamtchatka*, et celui-ci réussit à « semer » ses agresseurs.

Un peu plus tard dans la nuit, l'escadre atteint les parages du Dogger Bank, une zone de la mer du Nord très riche en poissons. De nombreux bateaux de pêche sont sur les lieux. Ils voient l'escadre russe se diriger vers eux, sans chercher à les éviter, et doivent tirer des fusées pour signaler leur présence. Le *Souvaroff*, croyant avoir affaire à l'ennemi, ouvre le feu et est bientôt imité par les autres cuirassés. Après de longues minutes de tir intense, Rojestvensky retrouve ses esprits et fait cesser le feu. Mais il n'a pas conscience d'avoir commis une bétise : il laisse l'escadre continuer sa route. Il ignore que ses marins viennent de tuer deux pêcheurs britanniques, d'en blesser une dizaine, de couler un chalutier (le *Crane*) et d'en endommager quatre autres. Ce qu'il ne sait pas non plus, c'est que plusieurs de ses hommes sont morts car, dans la panique, certains navires russes ont tiré sur leurs compatriotes !

L'escale de Vigo

L'escadre russe entre dans la Manche, et les torpilleurs vont charbonner à Cherbourg tandis que les cuirassés et les croiseurs se dirigent sur Brest. La pointe bretonne étant couverte de

brouillard, Rojestvensky renonce à relâcher ; il décide de continuer sa route jusqu'au port espagnol de Vigo, où il se réapprovisionnera.

À Vigo, une mauvaise surprise attend l'amiral. À la demande des autorités britanniques, son charbonnage est provisoirement interdit. Londres n'a pas apprécié l'affaire du Dogger Bank. Non seulement les Russes ont tiré sur des navires neutres mais, contrairement à toutes les traditions maritimes, ils n'ont pas porté secours aux victimes de leur erreur. Plusieurs gros navires de guerre de la Royal Navy ont quitté la Méditerranée et la Manche, et convergent vers Gibraltar, au-devant de l'escadre russe. Ils ont reçu l'ordre d'intercepter et de retenir les navires de Rojestvensky à Vigo « en employant la force, si besoin ». La tension internationale est alors très vive. Elle retombe un peu à la fin octobre, lorsque Saint-Pétersbourg crée une commission d'enquête et accepte le principe des excuses officielles, et d'une indemnisation des familles des victimes. Rojestvensky est blanchi, mais il demeure persuadé que des torpilleurs japonais se dissimulaient au milieu de la flottille de pêche. Dans un geste d'apaisement, le gouvernement espagnol autorise les navires russes à prendre 500 tonnes de charbon et à partir. La 2^{ème} escadre quitte Vigo au début novembre, en direction de Tanger où elle est bien accueillie.



L'amiral Rodjestvenski

Elle en repart le 5 novembre, après s'être séparée en deux groupes : les navires de plus faible tirant d'eau passeront par la Méditerranée et le canal de Suez ; les plus gros navires contourneront l'Afrique ; l'escadre se regroupera à Madagascar.

Le contournement de l'Afrique et le problème du charbon

Rojestvensky est à la tête des plus gros navires (cuirassés et croiseurs), ceux qui vont contourner l'Afrique.

Ce groupe atteint Dakar le 12 novembre. Rojestvensky est confiant dans l'amitié franco-russe et s'attend à une escale sans problème. Il se trompe. Après l'incident du Dogger Bank, la France a le souci de ne pas déplaire à la Grande-Bretagne. Elle accepte avec réticence l'approvisionnement de l'escadre en charbon, et signale qu'elle n'en autorisera pas d'autre dans ses ports africains. En toute hâte, les marins russes remplissent leurs soutes du précieux combustible, et les navires reprennent la mer le 15 novembre. Ils atteignent Libreville dix jours plus tard et mouillent en dehors des eaux territoriales, ce qui permet un complément de charbonnage. Lors de cette brève escale, un incident se produit : des matelots ne résistent pas aux charmes des infirmières du navire-hôpital *Oriel*, ce qui entraîne des mesures disciplinaires.

L'escadre quitte Libreville le 1^{er} décembre et fait escale six jours plus tard dans la baie de Great-Fish (Angola), où des charbonniers allemands l'attendent. Les autorités portugaises locales protestent énergiquement auprès de l'amiral russe, mais elles n'ont aucun moyen de s'opposer à lui. Rojestvensky ne tient aucun compte de leurs protestations et remplit ses soutes. Nouvelle escale le 11 décembre à Angra-Pequena, en protectorat allemand ; l'accueil est plus cordial et le ravitaillement moins problématique.

Reste maintenant à passer le cap de Bonne-Espérance, ce qui présente des risques, en raison de la présence de nombreux bateaux de pêche, parmi lesquels des torpilleurs japonais peuvent se dissimuler. En fait rien ne se passe de fâcheux, si ce n'est une mer démontée. Le cap est franchi dans la nuit du 19 au 20 décembre. L'escadre fait route vers Nossi-Bé qu'elle atteint le 9 janvier 1905. Elle y retrouve le groupe de navire ayant emprunté le canal de Suez.

La 3^{ème} escadre du Pacifique

À peine arrivé à Nossi-bé, Rojestvensky reçoit un message de Saint-Pétersbourg précisant sa mission : prendre la maîtrise de la mer et couper les forces navales ennemies de leurs communications avec le Japon. Le message ajoute que, pour l'aider à remplir cette mission, on lui envoie des renforts de la Baltique. Il s'agit, en fait, d'un ramassis de vieux navires sans valeur militaire, que l'on surnomme les « coulent tout seuls ». L'intervention de ces navires obsolètes étant vouée à l'échec, plusieurs amiraux refusent d'en prendre le commandement ; un seul accepte : Nébogatoïff. Son escadre quitte la Baltique en février, passe par la Méditerranée, le canal de Suez et la mer Rouge. Rojestvensky sait que ce renfort est non seulement inutile, mais que ce sera un poids mort durant les opérations militaires. La décision de Saint-Pétersbourg le met dans une colère. L'attendre à Nossi-Bé est une perte de temps nocive. Ses hommes supportent mal la chaleur de Madagascar ; beaucoup sont malades et certains meurent. L'indiscipline s'installe au sein de ses équipages. Il quitte brusquement Nossi-Bé avec ses navires, le 16 mars, après avoir télégraphié à Saint-Pétersbourg : « Je fais route vers l'est. » Elle atteint le détroit de Malacca le 5 avril. Le 12, il se trouve au large de

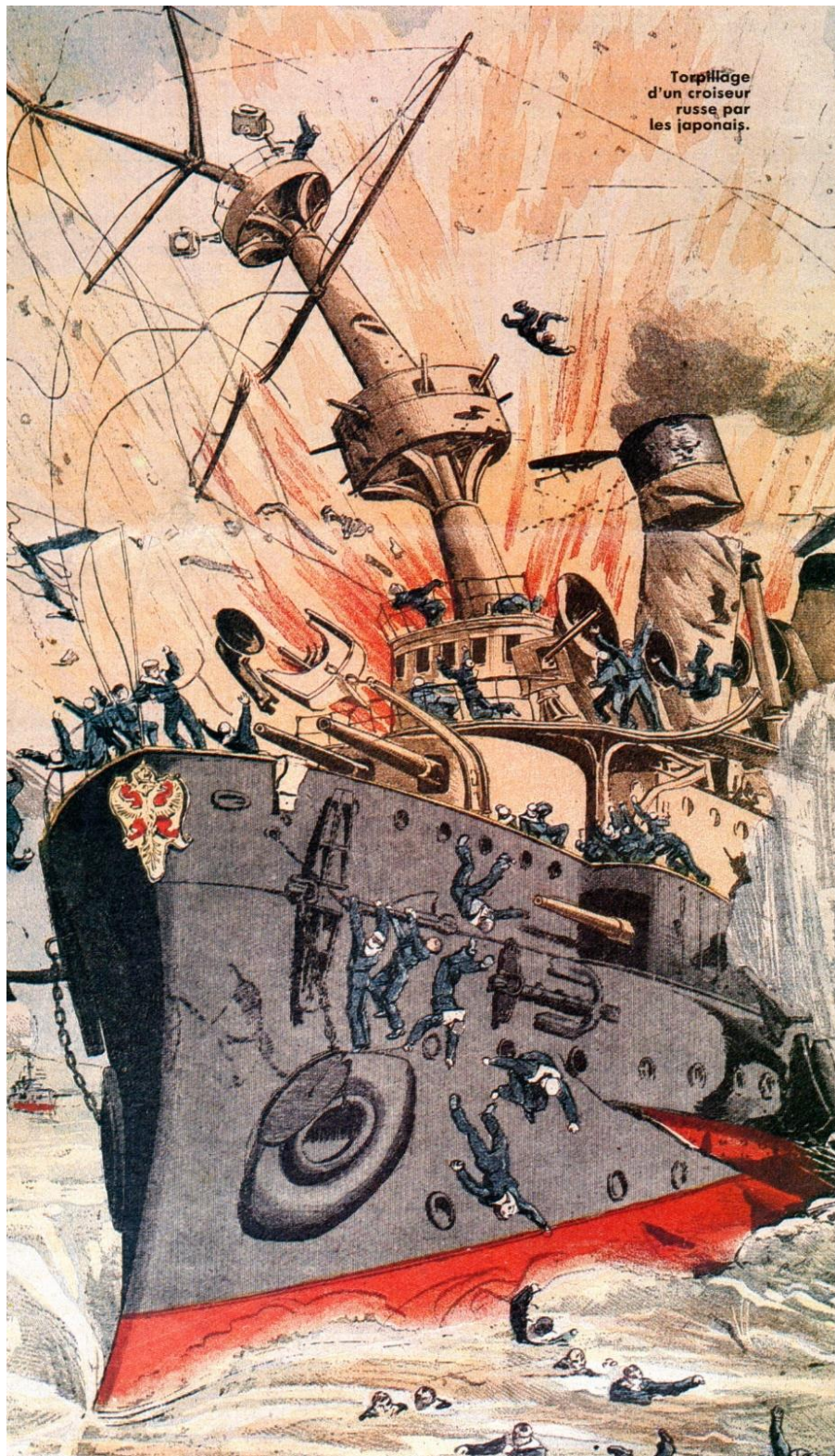
Cam-Ranh (Indochine française) et fait charbonner en mer, puis entre dans la rade. Les Japonais protestent aussitôt contre la France. Ils affirment que Rojestvensky veut faire du port français une base opérationnelle à partir de laquelle il attaquera le Japon. Le 21 avril, le gouvernement français exige donc le départ de l'escadre russe, dans les 24 heures. Le même jour, Rojestvensky reçoit de Saint-Pétersbourg l'ordre d'y attendre Nébogatoïff. Pour concilier ces deux exigences, il décide d'attendre la 3^{ème} escadre au large de Cam-Ranh, en dehors des eaux territoriales françaises. Le 22 avril, la flotte russe sort de la rade, passe quelques jours au large, puis va se cacher dans une rade indochinoise discrète. De nombreux incidents diplomatiques en résultent entre le Japon et la France, puis tout rentre dans l'ordre le 9 mai. Ce jour-là, la flotte de Nébogatoïff fait sa jonction, et les deux escadres prennent le large, au grand soulagement des français.

Voilà bientôt sept mois que Rojestvensky a quitté la Baltique. Il entreprend maintenant la dernière étape de ce voyage épique, et fait route vers son destin. Le 27 mai, à midi, il apercevra la flotte japonaise de l'amiral Togo : l'enfer de Tsushima allait se déclencher.



L'amiral Togo

Guy LE MOING (Source principale : Gérard PIOUFFRE, *La guerre russo-japonaise sur mer*. Marines Editions).



L'enfer du Tsushima



Première Guerre mondiale

L'HÉROÏQUE COMBAT DU TROIS-MÂTS *KLÉBER* CONTRE LE SOUS-MARIN *UC-71*

Par Alain Foulonneau

**« Sire, en déclenchant assez tôt cette guerre, nous pourrons
ramener la paix avant la moisson d'été »**
(amiral Holtzendorff au Kaiser Wilhem II)

Fin 1916 la guerre s'enlise dans les tranchées. Le Kaiser Guillaume II et son gouvernement s'aperçoivent que le seul moyen d'abattre la France et l'Angleterre est de les priver de matières premières. Car si la guerre est grande dévoreuse de vies humaines, elle est aussi gourmande de matières premières : charbon, acier, cuivre, nitrate... Cependant l'Allemagne n'est plus en mesure de faire un blocus maritime avec des bâtiments de surface.

Avant la guerre elle avait doté sa Marine Impériale de puissants cuirassés dans le but de rivaliser avec la Royal Navy qui dominait les océans. Mais après la bataille du Jutland du 31 mai au 1^{er} juin 1916 si la Royale Navy n'a pas vaincu son adversaire, la marine allemande est passée tout près du désastre. Elle a été contrainte de fuir avant un probable et catastrophique retournement de situation. Ses précieux bâtiments de surface resteront dorénavant au port et ce jusqu'à la reddition.

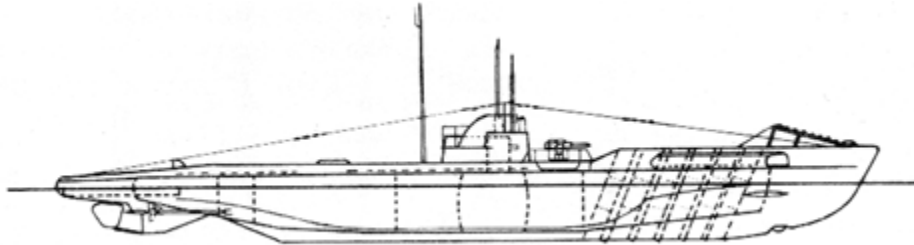
La Marine Impériale Allemande va alors mettre en pratique la nouvelle arme que beaucoup juge trahison : le sous-marin. Le Kaiser Wilhem II avait hésité longtemps à recourir à l'usage massif de l'arme sous-marine. Mais après l'indécise bataille de la Somme, fin 1916 l'amiral Holtzendorff affirme au Kaiser : *« la guerre sous-marine sans restriction peut en cinq mois forcer l'Angleterre et la France à la paix. En déclenchant assez tôt cette guerre, nous pourrons ramener la paix avant la moisson d'été »*. Cette curieuse déclaration bucolique pour une guerre marine et industrielle fait son effet sur Wilhem II. Le 9 janvier 1917 le Kaiser ordonne de commencer la guerre sous-marine sans restriction avec la plus grande énergie. Les sous-marins allemands peuvent attaquer sans semonces préalables tous les navires naviguant dans la zone de guerre quelque soit leur nationalité et leur statut, belligérant ou neutre.

Aussitôt les sous-marins de la Marine Impériale Allemande attaquent tous les types de navires, cargos comme bateaux de pêche, vapeurs comme voiliers. Outre la destruction de matières premières, le but recherché est d'installer un climat de terreur parmi les marins du camp adverse afin que les marines marchandes approvisionnant les Alliés ne puissent plus trouver d'équipages.

Pour se protéger des sous-marins les Alliés instaurent la navigation en convois escortés et la surveillance côtière par l'aviation. Mais en outre ils arment les bateaux civils avec des pièces d'artillerie. Les cargos reçoivent des canons généralement placés à la poupe, mais certains voiliers de pêche et de cabotage, encore nombreux à cette époque, sont armés de pièces de petit calibre. Le combat du Kléber prouva que les marins de commerce n'hésitaient pas à s'en servir avec courage.

Le sous-marin type UC II

Les Allemands disposaient de plusieurs modèles de sous-marins pendant la première guerre mondiale. C'est le type UC II qui opéra le plus en 1917 le long des rivages français. Il s'agissait d'un modèle de sous-marin côtier poseur de mines long de 49 mètres. Il embarquait 18 mines en puits. Il était en outre armé de trois tubes lance torpilles, deux à l'avant, un à l'arrière ainsi que d'un canon de 88 mm ou de 105 mm. Les sous-marins UC II opérant en Atlantique appartenaient à la flottille des Flandres. Leur base était à Zeebruges. En Méditerranée, les UC II se battaient sous le pavillon autrichien, ils opéraient depuis le port de Pula sur l'Adriatique alors partie de l'empire austro-hongrois.



Sous-marin type UC II

Soudain l'homme de bossoir aperçut quelque chose de suspect.

Le 7 septembre 1917, le trois-mâts goélette Kléber de Cancale navigue bon train vent arrière avec 400 tonnes de charbon chargées au pays de Galles à destination de la Rochelle. Soudain l'homme de bossoir aperçoit quelque chose de suspect. Peut-être une épave, une bouée ou une roche ? Mais le doute se lève quand des obus de 105 sifflent autour du Kléber. Deux matelots artilleurs répliquent aussitôt avec le petit canon de 47 mm dont le Kléber est armé

et bientôt les marins français voient le sous marin plonger. La joie explose parmi eux, on prépare une bouteille de vin pour fêter la déroute de l'Allemand. Mais comme dans les films d'horreur, c'est quand on croit l'épouvante disparue qu'elle réapparaît avec plus de violence. Après quarante minutes alors que le soleil se couche, un sifflement inquiétant retentit dans l'air suivi d'une terrible explosion sur le bastingage. Le sous-marin a émergé à contre-jour pour rendre difficile la visée des Français. Les obus de 105 labourent le pont et la mâture du Kléber. Les éclats sifflent. Soudain le capitaine s'effondre touché mortellement à la tête et au ventre. Cinq matelots sont blessés certains grièvement, mais les artilleurs continuent à tenir tête à l'Allemand. Un obus frappe la dunette et pulvérise la caisse de munitions qui par miracle n'éclatent pas. Il ne reste plus beaucoup d'obus de 47 mm, le second décide alors de répliquer aux Allemands par une ruse. Il fait descendre les canots à la mer pour faire croire à l'abandon du navire tandis qu'il reste à bord pour faire feu sur le sous-marin quand ce dernier s'approchera de lui pour prendre ses papiers et poser des bombes. Malheureusement un obus le tue sur le coup alors qu'il se rend au canon. Le maître d'équipage Paul Monnier, désormais capitaine du Kléber, prend sa place au canon. S'aidant des jumelles du second, couvertes de sang et de lambeaux de chair, il manœuvre la pièce d'artillerie pour la mettre en bonne position. Le sous-marin allemand délaissant le Kléber s'approche des canots.

Quel est donc ce pistolet que vous avez à bord ?

Le commandant allemand, Reinhold Saltzwedel, en chandail blanc questionne les marins sur leur nationalité, leur chargement et leur destination. Puis d'un mouvement du pouce il demande avec ironie « quel est donc ce pistolet que vous avez à bord ? ». Les Français répondent qu'il n'y a plus personne à bord et que les derniers coups ont été tirés par le canonnier à bout de force. Reinhold Saltzwedel fait placer les Français devant la bouche du canon de 105 et les menace de mort s'ils mentent. Puis le sous marin s'approche du Kléber. Paul Monnier attendait ce moment.

Quand les deux bateaux ne sont plus qu'à quelques dizaines de mètres il déclenche son tir, hélas sans succès car la hausse du canon a été faussée. Les Français s'attendent à une réplique sanglante mais contre toute attente, ils voient les sous mariniens se précipiter dans le kiosque du sous marin qui s'enfonce immédiatement oubliant même un de ses hommes d'équipage à l'extérieur. Nul ne saura jamais pourquoi Reinhold Saltzwedel a agi ainsi, mais on peut penser qu'en plaçant ses prisonniers devant le canon il s'est lui même désarmé car il n'était pas sanguinaire. Parlant parfaitement le français il avait fait parfois preuve d'humanité notamment en décembre 1916 lors de l'attaque du brick René Montrieux au cours de laquelle il avait forcé ses victimes à accepter du thé chaud et deux pains noirs avant de les abandonner dans un canot.

Le sous-marinier allemand sauve un matelot français qui ne savait pas nager avant d'être fait prisonnier

Les marins français se retrouvent à l'eau et nagent vers leurs canots. Mais l'un d'entre eux ne sait pas nager et c'est le sous marinier allemand qui plonge pour le repêcher au moment où il coule. Après ce geste les Français ne peuvent le laisser à la mer. Ils le firent monter à bord de leur canot le mettant en situation de prisonnier.

Pendant ce temps, Paul Monnier réussit à faire route vers la côte avec le Kléber en lâchant quelques coups de canon quand le périscope du sous marin apparaît à proximité. De leur côté

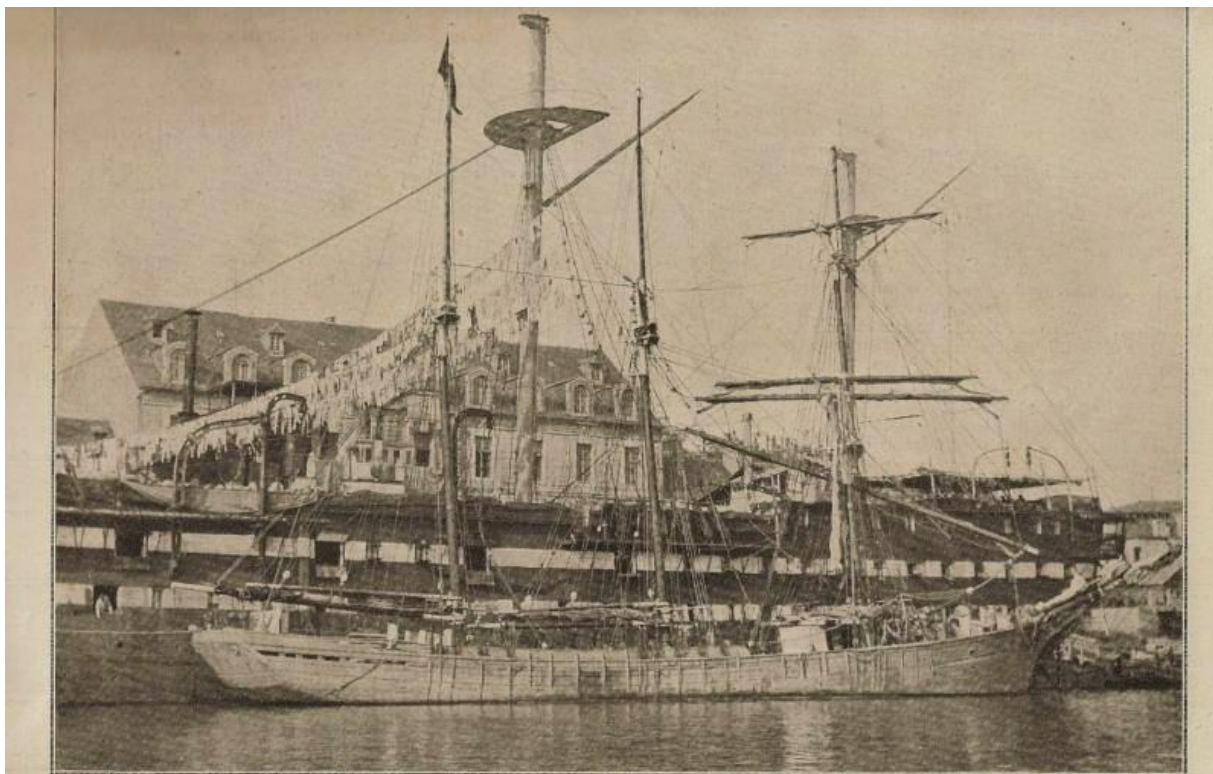
les naufragés et leur captif s'apprêtent à regagner le littoral à la rame quand l'étrave du sous-marin surgit devant eux. Les Allemands viennent récupérer leur homme. Mais Reinhold Saltzwedel furieux d'avoir laissé s'échapper une cible si facile en apparence ne peut retenir une expression de colère : « Mais le Kléber, je l'aurais ! ».

Paul Monnier put rallier l'île de Groix avec le Kléber où il trouva refuge. Il mouilla les ancres puis soigna les blessés et recouvrit les morts avec le pavillon du bateau. Le reste de la nuit il actionna la corne de brume pour appeler les canots dans la bonne direction. Au petit jour il hissa les pavillons de détresse et deux patrouilleurs de la flottille du commandant Rondeleux purent le prendre en remorque pour l'amener à Port Louis à l'entrée de la rade de Lorient. Les deux canots portant le reste de l'équipage avaient pu rejoindre la côte de l'île de Groix.

Lors d'une cérémonie présidée par le président de la République Raymond Poincaré le 3 octobre 1917 à Lorient, les survivants du Kléber reçurent la croix de guerre avec palmes et en outre pour certains d'entre eux la médaille militaire. Paul Monnier, le plus méritant, fut fait chevalier de la légion d'honneur.



Paul Monnier sur le pont du Kléber à Lorient
Couverture du numéro de l'Illustration du samedi 13 octobre 1917



Le voilier *Kléber* amarré dans le port de Lorient près d'une ancienne frégate. (Choude)
 Le mât de misaine (avant) barré de vergues, le grand mât et le mât d'artimon (arrière) sans vergues, constituent la particularité qui fait du *Kléber* un trois-mâts goelette.
 Le voilier est cité à l'ordre de l'Armée, pour la vaillance dont son équipage a fait preuve en repoussant, à armes inégales, une attaque de sous-marin et en sauvant le bâtiment.



Les effets de deux coups de canon de 105 du sous-marin allemand *U-7* contre le voilier *Kléber* : un dans le bastingage de bâbord, un dans le bastingage de tribord.

Les dégâts du sous-marin UC 71 sur le trois-mâts Kléber



*Les marins du « Kléber » décorés par le Président de la République.
De gauche à droite : Paul Chapelain, Jean Jain, Paul Bazile, Eugène Maffart, Paul Monnier, Le
Touzé, Augustin Guillo, Eugène Sécardin, Pierre Noury.*

Un as de la guerre sous marine : Reinhold Saltzwedel (1889 – 1917)



Parmi les commandants de sous-marins qui opérèrent le long des côtes françaises atlantique, il y en a un qui se distingua particulièrement, c'est Reinhold Saltzwedel. Au classement des as de la guerre sous-marine selon le tonnage coulé, Reinhold Saltzwedel se classe huitième avec un total de 170 526 tonnes pour 111 bateaux coulés. Mais Reinhold Saltzwedel est surtout célèbre pour son combat victorieux contre le bateau piège Dunraven. Le 8 août 1917, le commandant de l'UC 71 aperçoit au large de l'île d'Yeu un gros cargo isolé qu'il décide d'attaquer en surface. Reinhold Saltzwedel ignore qu'il s'agit d'un Q ship et qu'il est commandé par lord Gordon Campbell, celui là même qui a conçu ce type de piège. Le Dunraven est armé d'une petite pièce d'artillerie bien visible, mais il dispose de quatre canons de 102 mm dissimulés derrière des panneaux rabattables, de grenades sous-marines et de

deux tubes lance torpilles. Le Dunraven simule une riposte maladroite, puis une fausse avarie suivie d'un simulacre d'abandon du navire. Gordon Campbell espère ainsi inciter le sous-marin à venir très de lui. Mais les artilleurs allemands se maintiennent à une distance de 3 000 mètres et réussissent trois coups au but dont un fait exploser la soute à poudre et dévoile les canons. Le Dunraven démasqué envoie le pavillon de guerre britannique en tête de mât et ouvre le feu sur le sous-marin. Saltzwedel opère une plongée rapide puis en immersion lance sa dernière torpille qui atteint le Dunraven à hauteur de la chambre des machines. Le Dunraven est complètement désarmé aussi Gordon Campbell le fait-il évacuer, mais reste à bord avec quelques artilleurs pour ouvrir le feu sur le sous-marin au cas où il réapparaîtrait. En effet avec une folle audace l'UC 71 émerge à 200 m derrière la poupe du Dunraven pour lui décocher une salve terrible. La fumée de l'incendie se rabat brusquement sur les artilleurs anglais les empêchant de riposter au sous-marin qui disparaît sous les flots. Saltzwedel décide de faire le tour de l'épave en plongée. C'est ce moment qu'attendait Gordon Campbell pour lancer ses torpilles. La première passe au-dessus du sous-marin sans que ce dernier s'en aperçoive tandis que la seconde frôle le périscope. Le Dunraven étant en train de couler, Gordon Campbell appelle les secours. Deux destroyers et un yacht américain apparaissent. L'incendie du Dunraven étant maîtrisé par son équipage retourné à bord, un des destroyers prend en remorque le cargo piège, mais celui-ci coule dans la nuit.

Pour ce haut fait, Reinhold Saltzwedel recevra le 20 août 1917 la distinction « Pour le Mérite ». Les mois précédents il avait déjà été décoré des croix de fer de 1ère et 2ème classe.

Il faut reconnaître cependant que la chance avait favorisé particulièrement les Allemands au détriment des Anglais lors de ce combat. Selon l'expression des sous-marins allemands, « le bon Dieu avait encore étendu son pouce ». Hélas pour Reinhold Saltzwedel il n'en sera pas toujours ainsi. Le 2 décembre 1917 l'UB 81 qu'il commande percute une mine près des côtes anglaises à hauteur du Pas de Calais l'emporte avec 32 de ses marins.

Le nom de Reinhold Saltzwedel fut donné pendant la seconde guerre mondiale à la deuxième flottille de U-Boot de la Kriegsmarine basée à Wilhelmshaven.



Combat du Dunraven contre le UC 71. Tableau de Charles Pears

A la recherche du Kléber - La maquette du Kléber

Il y a plus de vingt ans Guy Lanoë président de l'Association de Sauvegarde du Patrimoine Arzonnais découvrait une maquette du trois mâts Kléber réléguée dans les étages du château de Suscinio à Sarzeau près du golfe du Morbihan. Nul ne pouvait expliquer comment elle était arrivée là. Cependant le personnel de la mairie de Sarzeau croyait se rappeler qu'elle avait été donnée à la commune par un habitant de nombreuses années auparavant.

Le président de l'ASPA décida de sortir la maquette de son oubli afin qu'elle puisse être exposée. Le début de l'opération ne fut pas facile. Guy Lanoë écrivit dans une lettre : « *à deux, la descendre de plusieurs étages par un escalier tournant laisse un souvenir marquant* ».

Ces efforts n'ont pas été inutile. Désormais propriété du département du Morbihan la maquette du Kléber est régulièrement exposée lors d'événements culturels.

Le constructeur de la maquette demeure inconnu. Mais une certaine naïveté dans l'exécution démontre qu'il s'agit de l'œuvre d'un amateur, peut-être d'un matelot. Elle n'en est que plus touchante. Il s'agit peut-être d'une maquette de pardon. On remarque cependant que le canon de 47 mm n'est pas présent et qu'en revanche des doris sont empilés sur le rouf avant. La maquette est antérieure au combat. Elle remonte à l'époque où le Kléber construit à Saint Malo en 1907 était un morutier. Désarmé en janvier 1915 en raison de la guerre qui rendait trop dangereuses les campagnes à Terre Neuve ou en Islande, le Kléber fut transformé en 1916 en transporteur de charbon et armé d'un canon de 47 mm.



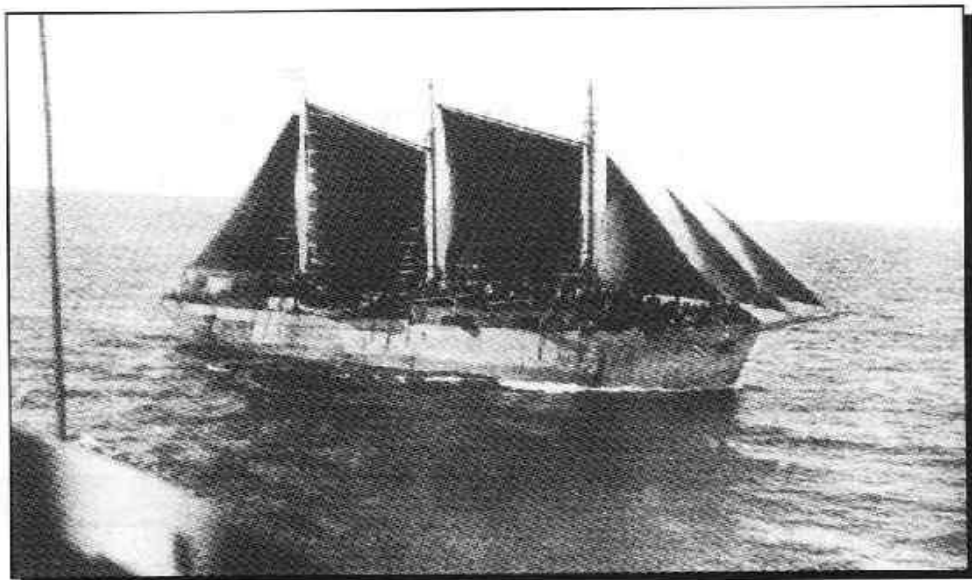
La maquette du Kléber (photo ASPA)



La maquette du Kléber (photo ASPA)

Qu'est devenu le Kléber après son combat ?

Le Kléber survécut à la guerre. En 1934 il fut vendu à des Italiens qui le renommèrent Giovanni Maria. Il traversa sans encombre la seconde guerre mondiale mais sombra juste après l'armistice à Milazzo en Sicile. Cependant il allait avoir encore rendez-vous avec l'Histoire. Renfloué et réparé, il reprit du service sous le nom de He'Chalutz pour transporter 680 émigrants juifs dont 124 enfants depuis la Corse jusqu'à la Palestine en décembre 1947.



Ensuite selon l'historien de l'aéronavale Thierry Le Roy il aurait fini ses jours comme dancing sur la Côte d'Azur. Mais il n'en existe aucune preuve. Alors je fais appel aux lecteurs. Peut-être certaines personnes d'Occitanie se souviennent-elles avoir dansé dans une vieille coque en bois ? Peut-être un collectionneur de cartes postales possède-t-il une carte représentant dans un port de Méditerranée un vieux voilier transformé en discothèque ? **Alain Foulonneau**



Après la bataille des Cardinaux

TÉMOIGNAGE SUR L'ÉTAT DU *FORMIDABLE*
ET DE SON ÉQUIPAGE,
PAR UN NAVAL SURGEON DE LA FRÉGATE *COVENTRY*

Par Thierry Reymond

C'est après la relecture d'une thèse pour le Doctorat en Médecine que l'une de mes sœurs, Carole, a présentée en 1975 à Nantes, sous la présidence du Professeur Jean Kernéis (« Les chirurgiens navigants de la Marine Royale à Brest de 1663 à 1780 », qu'un témoignage inédit m'a donné l'idée d'écrire cet article. Cette thèse a été récompensée par l'Académie de Marine.TR

Durant la guerre de Sept ans (1756-1763), le 20 novembre 1759, la bataille des *Cardinaux*, qui sera rebaptisée par dérision « La journée de *Conflans* » restera une journée noire pour la Marine Française.

Le 14 novembre la flotte du maréchal *de Conflans*, commandant de la flotte du *Ponan* quitte *Brest*, à la tête de 21 vaisseaux de ligne, pour embarquer dans le Morbihan un corps expéditionnaire qui devra envahir l'Angleterre.

Au large de *Belle-Île*, la flotte française rencontre la petite escadre du *Commodore Duff* chargée d'assurer le blocus du *Morbihan*.

Le Maréchal donne l'ordre de l'attaquer, mais au même moment il aperçoit la flotte de l'Amiral *Hawke* (23 vaisseaux de ligne) qui, prévenu par des espions, a décidé le 14 novembre de quitter *Torbay* en Angleterre pour intercepter la flotte française.

Redoutant un combat au large contre une escadre qui lui semble supérieure, et ce combat n'étant pas sa mission, *Conflans* décide d'aller se mettre à l'abri dans la *Baie de Quiberon*.

Le chasseur devient alors le chassé. Plus rapides, les bateaux anglais de *Hawke* remontent l'arrière garde-française et la détruisent. Après ce choc, ce fut la débâcle (voir le déroulé de la journée dans la documentation). Le bilan de cette bataille est catastrophique pour les Français : 2.500 morts et 7 navires détruits ou perdus. Du côté Anglais 300 morts et 2 vaisseaux détruits.

C'est la frégate anglaise de 28 canons, *HMS Coventry*¹ qui sera l'un des premiers acteurs de cette bataille. Les frégates, petits navires de guerre rapides et surtoilés, sont armées pour assurer des missions de reconnaissance, couverture, liaison et interception.

Le 20 novembre à 7h du matin au large de *Belle-Île*, l'amiral *Hawke* envoie trois de ses frégates, *le Coventry*, *le Magnanime* et *le Maidstone* en reconnaissance

A 8h30, *Francis Burslem* commandant du *Coventry*, signale au loin la présence de voiles ennemies.

De 14h à 18h, 44 vaisseaux de ligne vont s'affronter dans un espace restreint qui conduira à la dislocation de la flotte française.

A 16h, le chef de l'escadre bleue, Monsieur *du Verger de St André*, commandant du *Formidable* (vaisseau de 80 canons et 800 hommes), livre un combat héroïque et sous les feux de quinze adversaires qui le canonnent de chaque côté résiste, puis est contraint à baisser pavillon. *Jean-François de Galaup, comte de la Pérouse*, officier garde-marine (futur explorateur sous le règne de *Louis XVI*) fit partie des survivants.

Le Formidable, réduit à une carcasse jonchée de cadavres, sera accosté d'abord par le *Resolution* (vaisseau de 74 canons et 600 hommes, qui sombrera plus tard sur le plateau *du Four*), puis par le *Coventry*, trois jours après, navire à bord duquel se trouve le Naval Surgeon (Chirurgien navigant) dont voici le témoignage :

« Un lieutenant et 80 hommes ayant reçu l'ordre de passer de notre bâtiment sur le Formidable pour aider aux réparations de son gréement, je saisis l'occasion de voir les dégâts qu'avait pu faire le feu de tant de grands bâtiments qui l'avaient canonné.

La destruction de ses œuvres était épouvantable et sa muraille de tribord était trouée comme une écumoire par le nombre de coups qu'elle avait reçu dans le feu de l'action. Les pertes des hommes était prodigieuses, tués ou blessés, parmi lesquels le premier l'Amiral Mr du Verger de St André et son frère le premier capitaine, tous les autres officiers soit tués ou blessés, sauf un lieutenant colonel qui m'assure que tous les hommes de son détachement dont le poste de combat était sur la dunette ou le gaillard d'avant, avaient sauf lui été tués ou blessés, qu'il avait servi trente ans dans l'armée, avait assisté à la sanglante bataille de Fontenoy, mais qu'il n'avait jamais été témoin d'une telle scène de carnage. La grand'chambre était pleine d'officiers blessés dont beaucoup avaient subi des amputations, et avaient des garrots encore serrés contre les moignons, les vaisseaux n'ayant pas encore été appareillés, (L'auteur veut dire que veines et artères n'ont pas été écrasées, soit ligaturées, soit cautérisées) quoique ce fût le troisième jour après la bataille, et comme je manifestai ma surprise, le chirurgien fut mandé et sèchement interrogé par le colonel au sujet de cette omission, mais il déclara avec franchise que le nombre des blessés était tel que, quoiqu'il eût six aides, il n'avait pas encore fini les pansements, et que dans le cours de l'action, tout ce qu'il pouvait faire était d'amputer, d'égaliser les moignons et de mettre des garrots. Monsieur major (sic) m'invita à contresigner le nombre de ses patients et se présenta alors un bien triste tableau....

La grande batterie et chaque intervalle entre les canons sur le pont inférieur étaient pleins de soldats et de matelots, outre trois rangées de paniers dans la cale, dans lesquels se trouvaient 60 matelots, dont beaucoup n'étaient pas passés. Etant ressorti de cette scène de détresse humaine, et après avoir exposé la situation au colonel qui fut satisfait de

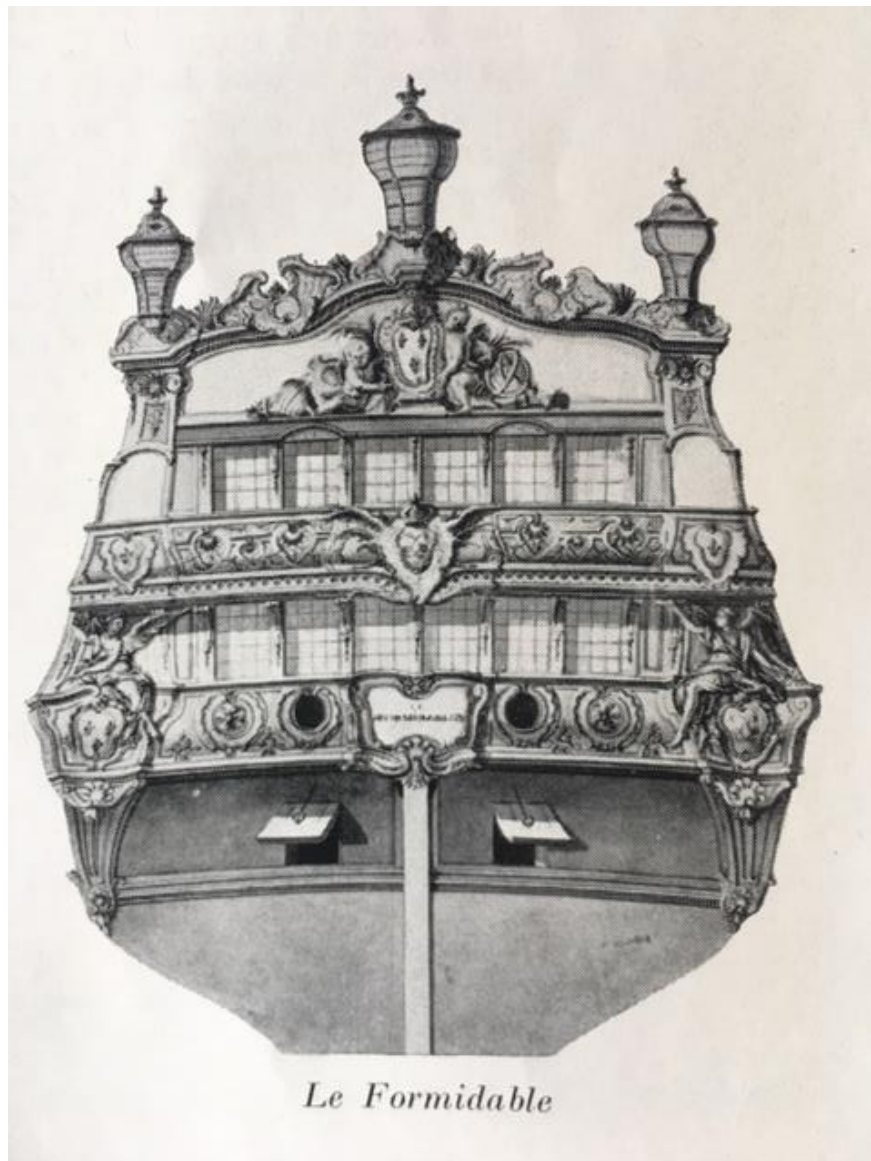
¹ Le HMS Coventry est une frégate anglaise de sixième rang construite par les chantiers Buckler's Hard, elle est lancée le 30 mai 1757.

mon compte-rendu, je fus prié par Monsieur Major de bien vouloir aider à l'intervention d'un officier dont le cas était très particulier. Une « grappe de raisin »¹ ayant pénétré à travers l'extrémité supérieure du fémur droit, était ressorti sous le sacrum qui était soufflé comme une vessie de bœuf et avait enlevé l'extrémité périnéale du rectum et une partie de la fesse. Il vomissait, et une sueur glacée recouvrait son visage. Le pansement consistait en un onguent de Styrax.... qui aurait pu se révéler salubre comme si cela avait été du baume de Geleed et d'autant plus que le pauvre jeune homme approchait rapidement de la période terminale. Deux jours après un cartel avait été conclu avec le duc d'Aiguillon, tous les prisonniers furent mis à terre à la Vilaine et au Croisic, mais je crains que peu de ces blessés n'aient pu guérir, compte tenu de leur très misérable situation et des circonstances ».



Tableau du Coventry- Wikimedia Commons

¹ Boulet en « grappe de raisin »(grappeshot) destiné à hacher l'équipage ennemi. Composé de neuf petits boulets maintenus autour d'un socle de bois.



Dessin du *Formidable*- Poupe de vaisseau par Caffiéri (Arch. De France).

Un témoignage français d'*Antoine des Tourelles*, officier des gardes de la marine à bord du *Formidable* fait état de 300 morts et autant de blessés : « Le chef d'escadre a eu la tête emportée par un boulet et son frère, qui est aussi son second, a été coupé en deux par un autre projectile¹ .

« Je le pansai, Dieu le guérit ». Cette devise d'*Amboise Paré*² trouve ici sa pleine expression...

Thierry Reymond - (Guérande)

¹ Archives du Ministère de la Marine. Dossiers

² Amboise Paré, premier chirurgien du roi Charles IX et pionnier de la ligature des artères sur les champs de bataille.



Au cœur de la bataille



Boulet en « grappes de raisin »

Documents :

Pierre de La Condamine « Le combat des cardinaux-Guérande 1982

Guy Le Moing « La bataille navale des cardinaux-Paris Economica 2003

Les Cahiers du Pays de Guérande n°53-2011

Philippe de Ladebat « Les chirurgiens navigants sur les navires du roi-histoire-généalogie-2016

InfoBretagne « La Bataille de Belle-île ou des Cardinaux.

Iconographie :

Tableau du Coventry- Wikimedia Commons

Dessin du Formidable- Poupe de vaisseau par Caffiéri (Arch. De France).

Scène de bataille navale – Extrait de la revue « Biomédical Scientiste » Sept 2017

Boulet en « grappes de raisin »



Témoignage
SOUVENIRS D'UN MARIN EN MER DE CHINE
AU DÉBUT DE LA GUERRE
(Août 1939 – Août 1941)

D'après les carnets de Charles ANTOINE

Notre ami Loïc Antoine, qui a déjà publié dans SILLAGES quelques-uns de ses propres souvenirs de mer, a retrouvé les « carnets » de son père, commissaire à bord des navires des Messageries Maritimes. Avec ses frères, Loïc est en train de reconstituer la vie aventureuse de son marin de père. Il a eu la gentillesse de communiquer aux lecteurs de SILLAGES un épisode de cette existence : parti pour deux mois, au début de la guerre, Charles Antoine ne reviendra en France que deux ans plus tard !

1.- L'*Aramis*

20 juillet 39

L'*Aramis* quitte Marseille après un court séjour, et nous repartons sur Chine-Japon comme d'habitude. Les vacances sont en cours, et la tension européenne qui n'a pas cessé depuis un an, ne paraît pas plus menaçante et puis on était si aveugle à tout cela. On verra au retour..."dans 2 mois".

23 août 39

Nous arrivons à Kobe pour apprendre la signature du pacte germano-russe, qui concerne directement Dantzig, et comme nous n'allons pas revoir de nouveau Munich, comme en 38, la guerre s'approche cette fois, et nous paraît inévitable. Allons-nous être internés au Japon, puissance de l'Axe ? J'ai su depuis que cela n'a tenu qu'à un fil, de même que la mainmise totale des Japonais sur Shanghaï, de force au besoin, pour ce jour-là précisément... Mais de voir l'Allemagne s'associer aux Soviets dérouté les Japonais, et c'est presque un retournement en notre faveur que nous sentons même en ville. Enfin l'escale se passe normalement, nous sommes cependant sur le qui-vive. À Kobe, embarque une foule cosmopolite d'Européens et d'Américains, qui, suivant l'usage passaient leurs vacances au Japon, et qui aujourd'hui rallient précipitamment Shanghaï.

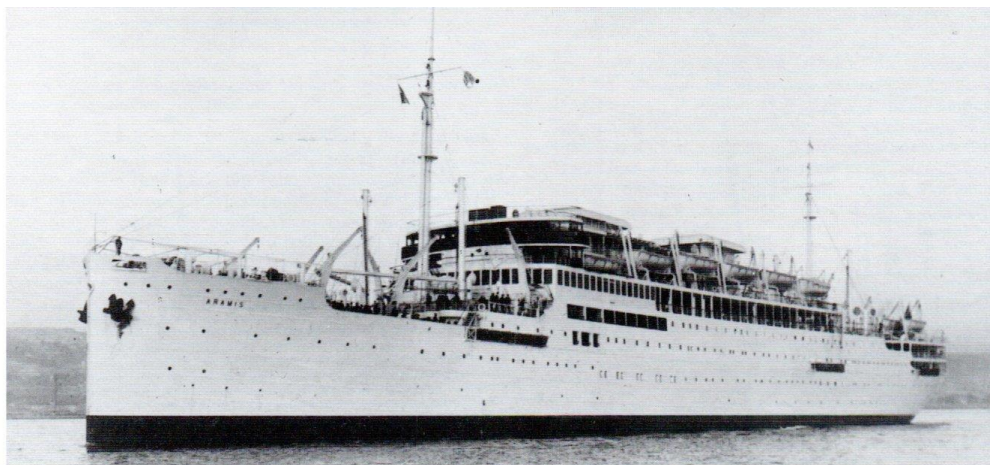
Fin août 39

Dans les derniers jours d'août nous voyons les événements se précipiter, la Pologne attaquée et accablée malgré sa résistance. Retenus au départ par un typhon, au mouillage de Woosung pendant deux jours, nous recevons par radio (havas) les nouvelles qui pour être succinctes, diminuent rapidement l'espoir que nous avons encore.

1er septembre 39

Le 1er septembre, à la mer, nous entendons l'ordre par TSF au *Laborde*, qui montait sur Shanghaï, de retourner à Saïgon. Nous l'avions croisé la veille. Le lendemain, à notre arrivée à

Hong Kong, les journaux apportés à bord dès l'arraisonnement, nous portent en titres énormes la mobilisation en France et en Angleterre.



Le paquebot *Aramis* des Messageries Maritimes.

À toute vitesse nous quittons Hong Kong le même jour pour Saïgon, espérant encore qu'on renvoie le bateau en France avant de le réquisitionner ou le transformer. Le 4, à la tombée de la nuit, nous sommes arraisonnés en mer par le *La Motte-Piquet*. Dans la soirée nous apprenons la déclaration de guerre, et le lendemain, en accostant à Saïgon, nous apprenons que l'*Aramis* n'est plus un paquebot : tout le personnel et tous les passagers débarquent, et ce yacht massif va être remis à la Marine Nationale pour devenir un croiseur auxiliaire.

5 septembre 39

Que va-t-on faire de nous ? Surprise. Tous ceux qui ont quelque rattachement à l'armée de mer, quelle que soit leur situation à bord en temps de paix, restent à bord pour la guerre, mais avec leur grade de réserve. Plusieurs officiers, qui sont officiers de réserve, gardent leurs fonctions. Plusieurs autres qui ne le sont pas reçoivent des commissions à deux, trois galons ou plus - deux sont rapatriés, mais trois autres restent à bord comme simples maîtres de réserve, sans qu'on tienne compte des instructions de leur fascicule de mobilisation ni de la situation morale où ils se trouvent ainsi, vis-à-vis du reste du personnel. Un maître d'hôtel redevient matelot, un graisseur est gabier de réserve, un garçon est matelot canonnier.

12 septembre 39

Tout le reste est rapatrié par le *Jean Laborde* qui part le 12, bondé, et à qui nous allons dire au-revoir sur le quai. Vagues nouvelles de France, où il ne semble pas se passer de catastrophes. Je suis donc maître canonnier sur l'*Aramis* le patron canonnier, car il n'y a pas de 1er maître et je vais avoir à suivre l'armement en croiseur, du bâtiment : 70 canonnières, 8 pièces de 138, 2 pièces de 75 CA, 2 pièces de 37, le matériel et les munitions correspondantes, et la manœuvre arrière pour les appareillages et les mouillages. L'adjudant de la 7^{me} Cie et substitut normal du maître de manœuvre ou du Capitaine d'armes. Cela me change de mon ancien métier sur ce navire. Mais mes cours sont loin et je suis peu préparé à cette lourde charge.

1er octobre 39

Je demande donc d'être autorisé à faire un stage d'instruction sur un navire armé, de manière à me remettre au courant. Heureusement l'*Amiral Charner*, aviso colonial, sort de 8 mois

d'arsenal et va faire une reprise en mains à la mer, et une mise au point du bâtiment. Je suis donc désigné pour faire sa tournée, en double du maître d'active normal, qui est un Breton de Plomodiern, et connaît bien son métier. De plus ses 138 sont analogues aux miens, quoique plus modernes, et son poste central est presque identique, ça tombe bien. Très bien accueilli par les maîtres à mon embarquement, je retrouve aussi dans l'un des enseignes un de mes camarades de préparation à Flotte. Nous passons 3 semaines sur la côte d'Annam, en exercices, postes de veille et de combat, écoles à feu, mouillages dans des coins très beaux, compagnies de débarquement de jour et de nuit, des plages et des sites superbes, en même temps qu'un entraînement bien mené, intéressant et vivant, loin de toute nouvelle qui pourrait nous distraire, pas même Havas, aussi je reviens paré.

25 octobre 39

Je rembarque sur l'*Aramis* le 26 octobre, trouvant la première lettre de France depuis 2 mois. Ça se tasse, on s'installe dans la guerre, on repart de novembre 18. Rien à y faire, intéressons-nous au travail qu'on nous donne et qui est loin de manquer de variété. Un détachement, puis un second arrivent alors de France pour compléter notre effectif, surtout en canonnières. Ils sont formés de réservistes de plus de 30 ans, dont beaucoup n'ont jamais fait campagne, et plusieurs ont des enfants qu'ils ont quitté sans savoir où on les évacuait (Alsaciens et Lorrains). Pourtant en Indochine la mobilisation n'est pas générale. Nous recevons quelques réservistes indigènes et quelques gradés d'active. Les quartier- maîtres et second-maîtres ne sont pas la crème, des bâtiments qui nous les envoient. Par contre, les maîtres et le premier maître de manœuvre sont ceux de la mission hydrographie, personnel d'élite de la marine (Bretons comme par hasard) jeunes excellents camarades avec qui se cimente très vite une amitié profonde au poste des maîtres (l'ancienne salle à manger de 3ème classe)

1er maître Quémar (hydrographe manoeuvrier)
maître Calonnec (c.d'armes)
Salaün (fourrier)
Antoine (canonnier) (les trois mousquetaires)
Saos (radio)
Hellequin (1er m. mécanicien)

Beaucoup de nos réservistes ont encore "l'esprit 1936" et cette période militaire prolongée à 15 000 km de France, à Saïgon où la vie d'avant guerre continue, met à rude épreuve leur bonne volonté, le zèle de leurs gradés, dont plusieurs sont dans la même situation qu'eux, et la patience de leurs officiers, dont un seul est d'active, le Cdt en second, Lieutenant de vaisseau, breveté canonnier.

Novembre-décembre 39

Peu à peu on s'organise, assez vite même, la vie du bord est devenue militaire. Le clairon est une belle invention pour cela. Et puis l'officier fusilier est mon camarade Lanfant, EVR, qui est plein de vie et d'allant, et secondé par Calonnec, il obtient, sans punitions, ou presque, une rapide transformation, la tenue, la régularité dans le service. De plus, on peut donner aux hommes un confort qui compense d'autres choses : nourriture très soignée sur nos magnifiques fourneaux électriques, logement en cabine (en 3ème les q/m, en 2de les s/m, en 1ère les maîtres)

Au canon, les travaux de soubassement des pièces sont longs, le matériel ne viendra que plus tard, aussi je me mets à l'instruction du personnel en allant chaque jour par armement de pièce, faire la théorie à l'arsenal, dans le hangar où est stockée notre artillerie, pendant que les ouvriers commencent à y habiller nos pièces, et qu'à bord ils envahissent tout, loqueteux, demi-nus, mais adroits comme des singes un peu lents, avec leurs machines outils qu'ils manœuvrent avec les pieds comme avec les mains. Seulement, c'est assourdissant jusqu'à 5 h du soir.

L'infanterie aussi me prend ; l'*Aramis* doit fournir à l'escadre une section de fusiliers et une section de mitrailleuses. Calonnec commande la première, et le maître canonnier la seconde. Après quelques exercices sur le terre-plein où nous sommes accostés, "la biffe" est bientôt transformée par Lanfant en des sorties intéressantes, attendues toute la semaine avec impatience par l'effectif. Lanfant arbitre alors des attaques, par les fusiliers, de villages ou de hauteurs, ou de plages, défendues par mes mitrailleurs. Sous ce climat, c'est un sport de grands garçons et certains trouvent lourds les voiturettes ou les pièces quand il faut les coltiner au pas gymnastique dans les dunes ou à travers la rizière sèche.

Mais aussi, quand on avait fait la critique, tout le monde en cercle, quel pique nique, quels bains, quelles excursions dans les villages ou dans la brousse!

Pendant ce temps, nous n'avons plus aucun contact avec la vie civile, ou presque. Le courrier avion hebdomadaire avec la France est une des bases du relèvement du moral, et suffit à maintenir le niveau. J'ai aussi le plaisir de déjeuner à bord du Pierre Loti, venu caréner. Plus tard, j'ai revu aussi sur le F. Roussel mon ancien chef de service sur l'*Aramis*.

Janvier 40

J'ai eu aussi l'occasion à ce moment de faire quelques excursions en Cochinchine, et jusqu'à la limite du Cambodge, mais mes moyens et mon temps sont limités, et il faudrait une voiture : les cars ne sont pas utilisés par les Français Blancs.

Cependant les C.N. et la D.A.N. continuent activement les travaux. À la mi janvier, les pièces sont venues sur le pont, les énormes caissons soute en cale, le télémètre sur la passerelle, les projecteurs dans les hunes. Nous faisons une sortie pour caréner à Hong Kong, essayer nos transmissions, poser des vannes de soute, et nous revenons embarquer nos munitions. C'est mon rayon, et je pars sur un remorqueur avec 30 hommes, les chercher sur Donnaï, à 2 heures de Saïgon sur la rivière, où est la pyrotechnie. Il y a près de 300 tonnes : projectiles et douilles de combat et d'exercices pour nos 3 calibres, des munitions d'infanterie, des artifices, etc... Tout cela dans un magasin qui est à plus d'1 km de l'appontement relié par Decauville à bras et avec un bugalet de 70 t et un de 30 t pour tout matériel. On arrive à liquider le travail en 4 jours et demi sans le moindre incident, (malgré la proximité du village indigène où on vend de la bière... et qui tape.) et le pointage montre que tout y est, ce qui fait honneur au magasinier, car allant et venant entre l'appontement et les magasins, sur une bicyclette d'emprunt, je n'avais guère de confiance dans les comptes remis chaque jour par un de mes gradés, obligé de compter en même temps qu'il manutentionnait lui aussi. Mon détachement revient à bord enchanté de son exploit et de ces quelques jours de brousse, tous bronzés comme des annamites par ce travail au soleil, et aussi avec de belles barbes, car c'était une mode depuis quelques semaines, lancées par le poste des maîtres à la fin de décembre, et dont je gardai longtemps des favoris très enviés. Mais je ne suis plus "le Patron". Il revient à l'*Aramis*, un premier maître canonnier qui vient d'arriver de France, pas très enthousiaste (il venait de prendre sa retraite). Il prend la charge, et je n'ai plus à m'occuper que de mon P.C., ce qui

m'absorbe d'ailleurs beaucoup: les téléphones et les granat sont un monde et je ne suis pas électricien !

Le 20 janvier, nous sommes parés et nous appareillons pour une dernière mise au point, comme le *Charner* en octobre. Dès le cap St Jacques, tirs d'essais. pas un rivet ne bouge. Nous remontons la côte d'Annam : manœuvres, mise à l'eau des paravanes, école à feu réduites, tirs réels. Tout se succède rapidement au cours d'une navigation constamment aux postes de veille.

Un matin, nous entrons en baie d'Along, et venus au mouillage de la "Noix", devant Hongay, nous apprécions deux jours de détente sous un ciel gris et frais, rappelant la Bretagne.

Pour la plupart d'entre nous, ce site magnifique et renommé était inconnu, et Lenfant, toujours actif, trouve moyen d'organiser deux excursions avec les embarcations du bord pour l'équipage, et un exercice de débarquement de nuit à Hon gay, contre l'infanterie coloniale. Ce dernier n'eut pas le succès tactique, car la basse mer nous gêna, et nous aurions été repoussés. Mais "comme c'était pas en vrai" ce débarquement se termina en une troisième sortie pique-nique, très instructive et très intéressante.

Février 40

Nous revenons à Saïgon où nous apprenons que devant le résultat de nos tirs, l'Amiral se déclare satisfait, et viendra à bord pour nous admettre dans son escadre. Prise d'armes, inspection générale, musique de l'Amiral. La flamme de guerre est solennellement hissée, et nous voici un vrai bateau de guerre, dont nous sommes fiers. Notre gigantesque aviso saurait se montrer digne de cet honneur. Ceux de nos hommes qui peuvent se procurer (au poids de l'or!) le ruban du bonnet *Aramis* (vestige du temps de paix) enlèvent aussitôt celui de Marine Nationale qu'on donne à tous les réservistes. Et puis (toujours Lanfant) nous avons une équipe de football, une équipe de water-polo. Enfin nous sommes vraiment un des beaux navires de l'escadre d'Extrême Orient. J'ai entendu dire, qu'à cette époque, l'Amiral anglais voulait y mettre sa marque. En effet, après quelques patrouilles, nous étions allés à Hong Kong, où Sir Percy Noble est venu visiter le bâtiment, et fut frappé de son allure, et aussi de voir une direction de tir si complète sur un croiseur auxiliaire (les Anglais n'avaient pas de P.C. Il était resté au moins 1/4 d'heure avec sa suite dans mon poste central, à se faire montrer le conjugateur et les transmissions granat).

La première fois que nous étions venus à Hong Kong, en janvier, le travail à bord ne nous avait guère permis de voir autre chose que le bassin. Cette fois nous y venons chercher un cargo russe, le *Selenga*, intercepté par une patrouille pour le conduire à Saïgon, car il a, paraît-il, des métaux et armement destinés aux Allemands. Les négociations à ce sujet sont assez longues, et pendant 3 semaines en mars, nous sommes au frais sur un coffre en rade. Visites officielles, permissionnaires, fraternisation avec nos camarades Anglais, etc., ce fut un séjour agréable quoique beaucoup moins que celui que je devais faire à Hong Kong plus tard dans d'autres conditions.

20 mars 1940

Dans la semaine de Pâques, enfin, nous recevons l'ordre de fournir un équipage pour le cargo soviétique que son propre personnel refuse de faire naviguer. Le second capitaine de l'*Aramis* en temps de paix en prend le commandement, l'ex-second mécanicien y va aussi, ainsi que Lenfant et une partie de nos matelots européens, et annamites sont embauchés sur le pont ou dans la machine. Mais c'est un vieux bateau fait pour naviguer à 8 kn. Nos chauffeurs improvisés et annamites n'arrivent pas à faire monter la pression pour plus de 5 n, et encore.

Or notre *Aramis* ne peut descendre au dessous de 12 kn. et tourne et retourne impatiemment autour de son protégé. À ce train là il faut 10 jours pour aller à Saïgon.

Aussi le Cdt décide de prendre le *Selenga* en remorque, au bout d'une journée de ce manège. Il y eut quelques difficultés, car le guindeau du russe partait avec la remorque... On ceintura le gaillard et on finit par lui faire faire, jusqu'au cap St Jacques une vitesse qu'il n'avait jamais faite et ne fera jamais. Pendant ce temps là, le personnel russe regardait, très amusé les opérations, menant la vie de paquebot sur l'*Aramis* pour être remis à Saïgon aux autorités avec beaucoup d'égards. Le bateau fut d'ailleurs relâché après 2 ou 3 mois, je crois, après déchargement et achat par l'État, de la cargaison incriminée. Adieu nos parts de prise! Il ne nous restait que les punaises récoltées par nos camarades.

Avril 40

A la fin de janvier, à la suite d'une loi qui venait de paraître, j'avais transmis en France mon dossier au grade d'O.S.E.M, que créait la Marine pour lui permettre d'utiliser suivant leur formation des gens qui n'avaient pas de brevet d'officier : liaison, transports, chiffre, police de la navigation etc.- Nous étions aux premiers jours d'avril. Les lettres que je recevais de France me disaient que la promotion avait paru, me félicitant d'y être, mais je n'avais toujours aucune nouvelle officielle, ni personne à l'E.M.

À ce moment, nous partîmes pour une longue patrouille dans le détroit de la Sonde, au cas où les navires allemands réfugiés à Batavia tenteraient de s'échapper. (la Hollande était encore neutre). Nous y restâmes jusqu'au 5 mai à tourner en rond entre Java et Sumatra. Le seul bâtiment que nous ayons arraisonné, par une belle nuit de pleine lune, se trouva un pétrolier qui ne voulait pas s'arrêter et qui nous disait qu'il était lui-même l'*Aramis*. On l'a forcé à s'arrêter- On a envoyé la vedette avec Lenfant et c'était vrai : *Aramis Norge* et les Anglais qui l'avaient trouvé de l'autre côté du détroit, le conduisaient à Singapour.

C'est le seul souvenir curieux de ces trois semaines de croisière au poste central, l'ancienne soute à valeurs, où il faisait une température de four surtout à cette saison sous l'équateur dans une mer fermée : l'eau de mer était à 32 °.

Mai 40

Nous sommes le 7 mai à Singapore où je reçois des lettres de la famille, adressées à l'officier secrétaire d'E.M. Antoine. Mais je suis toujours maître, alors, quid ? Enfin, le 9, à l'arrivée à Saïgon, je réussis à me procurer à terre un J.O.de mars qui mentionne toute la promotion. Je la rapporte à bord, où on finit par admettre que je suis promu du 19 mars. Tout change.

Je fais une visite au Cdt, que je vois pour la première fois depuis 8 mois que je ne suis plus officier. Mes anciens camarades me réadmettent au carré. Mais c'est le poste des maîtres que je quitterai avec regret : j'y laisse de solides et fraternelles amitiés, dans un excellent esprit et avec un moral "type marine". Et que de bons moments de gaieté exubérante et saine !

(À suivre)



Nécrologie

JEAN-PIERRE JONCHERAY PIONNIER DE L'ARCHEOLOGIE SOUS-MARINE

Par Marc Langleur

Le monde de l'archéologie sous-marine perd un grand spécialiste. Jean-Pierre Joncheray était également un fidèle lecteur de SILLAGES. Nous avons demandé à Marc Langleur qui l'a souvent accompagné dans ses plongées de retracer la vie cet homme qui a donné de nouvelles orientations à l'archéologie sous-marine.



Jean-Pierre Joncheray a quitté ce monde le 29 octobre 2020. Il a rejoint les abysses et mystères engloutis qu'il aimait tant explorer, découvrir et comprendre.

Son œuvre est considérable. A bord de son bateau " l'Aventure sous-marine", accompagné de son épouse Anne également passionnée d'archéologie sous-marine, il a découvert 25 vaisseaux antiques ainsi qu'inventé, exploré et reconstitué l'histoire d'au moins deux à trois fois plus d'épaves dites « modernes ». Il laisse derrière lui une bibliographie impressionnante, un travail remarquable et unique. Il avait écrit également des articles pour toutes les revues de plongée existant ou ayant existé.

Jean Pierre Joncheray était membre de l'Académie des Arts et Sciences de la Mer.

Le temps des amphores

Jean Pierre était né au mois de juin 1941 à Souk-Ahras, dans l'Est Algérien. Il a commencé ses études à Alger et, convaincu que la pharmacie menait à tout si l'on s'en éloignait un peu, est devenu biologiste à Fréjus. Encore étudiant il découvre sa première amphore près de Riou, puis au début des années 70 ses premières épaves antiques comme le Dramont F. Ce sera le début d'une longue carrière d'archéologue sous-marin. En 1971, il édite la toute première classification des Amphores dont le tirage est de 15 000 exemplaires.

En même temps constatant qu'il manque un moyen de communication pour les archéologues sous-marin, il crée les Cahiers d'Archéologie Subaquatique afin que chacun puisse exposer ses découvertes. Le dernier cahier le n° 24 est paru en 2018.

L'aventure de l'Alose

Le 26 août 1975 Jean Pierre Joncheray lors d'un sondage au hasard découvre l'épave d'un sous-marin gisant par 53 mètres de fond au large de la plage de Saint Raphaël.

L'épave est rapidement identifiée. Il s'agit de l'Alose construit en 1904 à Toulon. Il appartient à la première génération de sous-marins opérationnels de la marine française, cette classe de sous-marins était principalement destinée à la protection des ports et à une navigation côtière. Dépassé lors de la première guerre mondiale il est utilisé en 1917 comme cible pour l'expérimentation de bombes larguées par les avions contre les sous-marins allemands. Il est coulé le 28 mars 1918 par l'hydravion commandé par le commandant Le Prieur, ionie du sort puisque ce dernier sera un des inventeurs du scaphandre autonome.

Jean Pierre Joncheray persuade Henri Germain Delauze PDG de la Comex¹ de renflouer l'épave en raison de sa valeur historique. L'opération a lieu le 27 mai 1976 après 15 jours de dévasement et de travaux par la Comex. Celle-ci rachète le sous-marin aux Domaines et après sablage et peinture l'expose devant son siège à Marseille. Le sous-marin est classé monument historique le 21 février 2008.



L'épave du sous-marin Alose devant le siège de la Comex

1 Première société mondiale d'ingénierie, de technologie et d'interventions humaines ou robotisées sous-marines.

Naufrages en Provence – le livre des épaves

L'aventure de l'Alose avait démontré à Jean Pierre Joncheray que la mer est jonchée d'épaves récentes. Mais à cette époque l'archéologie sous-marine ne prenait en considération que les sites dits nobles, c'est-à-dire grecs ou romains. On pensait qu'il était inutile de s'intéresser à des vestiges d'époques récentes pour lesquels une abondante documentation existait.

Pourtant en 1908 l'ingénieur Anatole Mallet (1837-1919) écrivait : *« l'archéologie est honorée dans tous les domaines sauf en ce qui concerne les Arts et procédés de fabrication ; nous sommes plus au courant des détails des civilisations égyptiennes et babyloniennes que des origines de nos industries »*

Se basant sur cette déclaration Jean Pierre Joncheray eut l'audace de se lancer dans la fouille des épaves du XIX^{ème} et du XX^{ème} siècle.

« Quelle responsabilité de franchir le pas qui sépare ces sites nobles de ceux des navires d'époque contemporaine ! » écrivait-il dans le prologue du cahier consacré à l'épave du Prophète.

La plongée de loisirs qui se développait le soutint dans sa décision : les plongeurs étaient désireux d'informations historiques sur les ruines sous-marines qu'ils visitaient. Enfin on le verra plus bas avec le Prophète des surprises l'attendaient qui le confortèrent dans sa démarche.

Cependant trouver une épave est une chose, l'étudier en est une autre et bien qu'elle soit ingrate c'est cette tâche qui attire le plus Jean Pierre Joncheray. En effet, passé l'excitation et la montée d'adrénaline que procure toute découverte d'épave "vierge", il va s'investir dans des recherches longues et minutieuses afin de percer leurs mystères, de découvrir l'origine ou la cause du naufrage, qui était le constructeur, la destination, bref, tout ce qui constitue l'historique du navire.

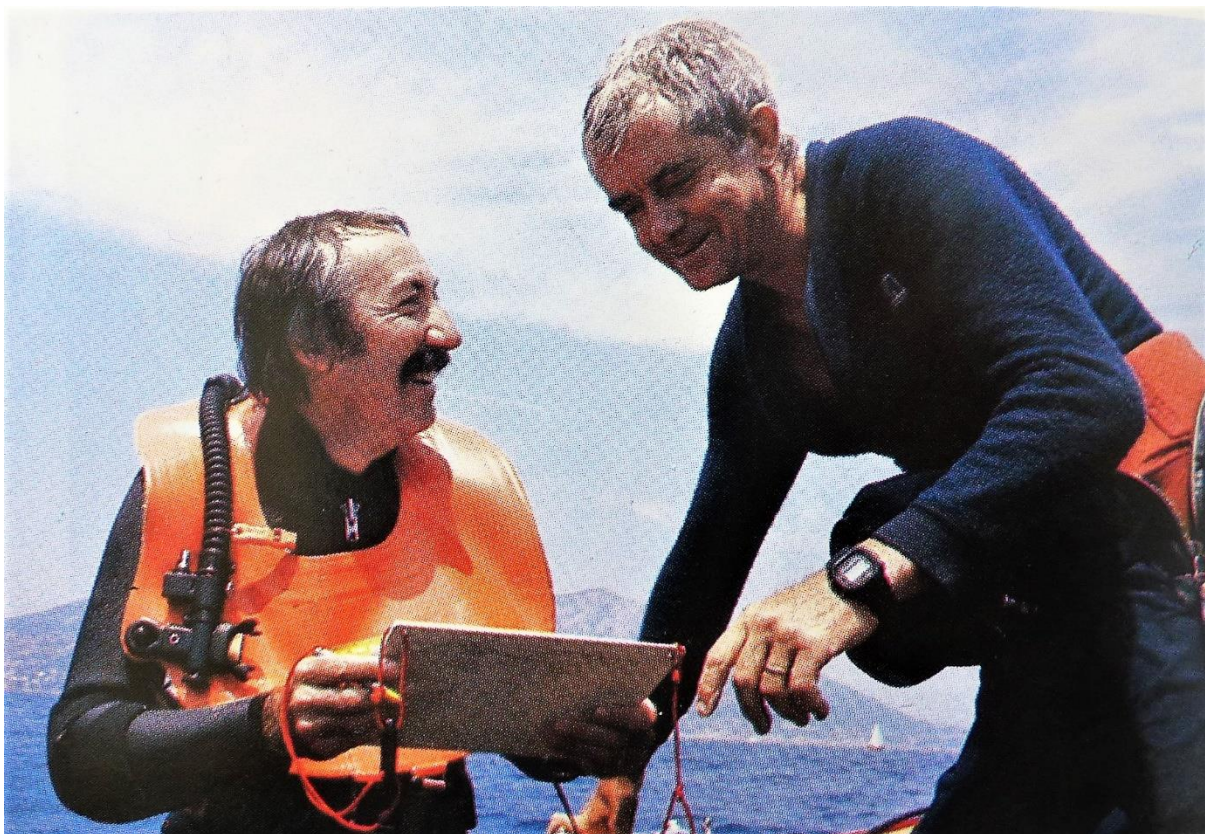
Un travail de grande patience qui va aboutir à partir de 1984 à la publication de la "bible" des épaves que beaucoup de plongeurs possèdent dans leur bibliothèque, il s'agit du coffret de 20 fascicules "Naufrages en Provence" (édité à 4 000 exemplaires...).

Portraits d'épave

Tous les plongeurs le savent, dès qu'une épave dépasse une certaine dimension, il devient impossible d'en prendre une photographie d'ensemble. Le peintre Urs Brunner, compagnon de plongée de Jean Pierre Joncheray, lui a proposé une solution pour tourner la difficulté. A partir, d'une part de couvertures photos des épaves réalisées avec la même méthode que la cartographie par satellite, et d'autre part des croquis effectués lors des plongées, Urs Brunner a réalisé des aquarelles qui fournissent non seulement une vision descriptive exceptionnellement précise de chaque épave, mais rendent à la perfection cette ambiance magique que nul objectif photo ne saurait capter.

En 1987 les éditions Sub Océans publient Portraits d'épave, matérialisation des travaux des deux hommes. Le livre fait la surprise et rencontre immédiatement un grand succès.

Cette méthode innovante fera école. Elle sera reprise par plusieurs peintres plongeurs tels que Olivier Brichet, Hervé Marsaud. Elle est désormais incontournable lors de toute étude d'épave.



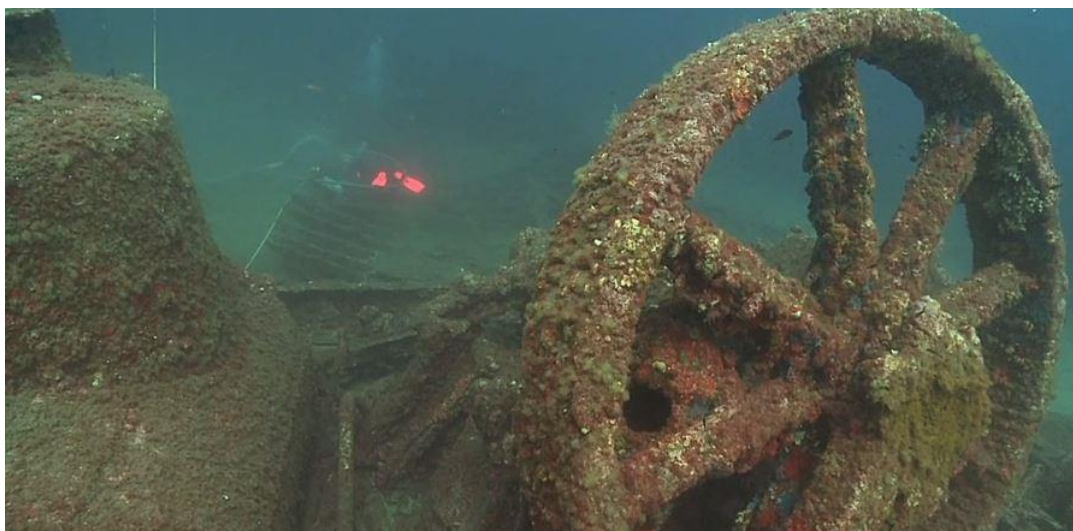
Jean Pierre Joncheray (à droite) et Urs Brunner (à gauche)
en 1986 lors de la préparation de « Portraits d'épaves »

Le Prophète et l'Archéologie de la vapeur

Pour mener à bien ses recherches historiques Jean Pierre Joncheray n'hésite pas à fouiller des archives publiques ou privées, parfois oubliées ou inexploitées. Ces travaux l'amènent parfois à réécrire l'Histoire. En effet les causes et le déroulement de certains naufrages sont souvent restés obscurs faute de survivants pour les raconter. L'étude d'une épave à la manière d'un médecin légiste, ainsi que l'exploitation d'archives négligées apporte les réponses à des questions restées longtemps en suspens. Suivant son exemple moi-même, il y a 3ans je suis allé au Liban, pour redécouvrir l'épave d'un sous-marin français, le Souffleur, coulé en 1941 par les anglais... avec mes recherches sur place ,à Beyrouth et en France (j'ai retrouvé la fille du commandant mort avec ses hommes dans le sous-marin) j'ai découvert des éléments qui ont permis de rétablir certaines choses auprès des familles de descendants des marins disparus.

Mais la fouille des épaves permet aussi d'autres découvertes surprenantes, celles de pratiques ou de techniques inconnues, méconnues ou oubliées. Ce sont des fenêtres sur le passé qu'a ouvertes Jean Pierre Joncheray. Récemment dans le dernier supplément aux Cahiers d'Archéologie Subaquatique, Pierre Yves Larrieu¹ résumait ainsi l'importance des travaux de Jean Pierre Joncheray : « *ceci renforce mon intuition d'une réalité souvent différente de ce que nous transmet le « papier », d'où l'intérêt des campagnes de fouilles que vous menez. »*

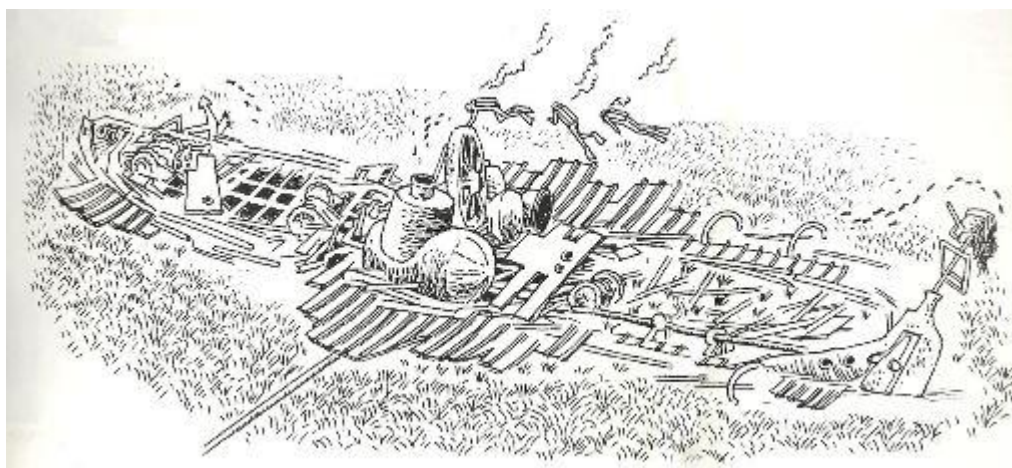
1 Professeur principal de l'Enseignement Maritime de l'Ecole Nationale Maritime de Nantes



**Campagne de fouilles sur le Prophète vapeur construit en 1853 et coulé en 1860.
L'épave a été découverte en 1984.**

Le Prophète était une des épaves préférées de Jean Pierre Joncheray. Ce petit vapeur avec son énorme volant intriguait les plongeurs qui le surnommait à défaut d'explications rationnelles le Cablier. Jean Pierre Joncheray avec une équipe d'archéologues a mené cinq campagnes de fouilles pour étudier cette archaïque machine à un seul cylindre oscillant muni d'un système de distribution très rare. Il n'existe aucun autre exemplaire au monde d'une telle machine. Pourtant de rudimentaires machines similaires à un seul cylindre ont bien existé. Dans ses carnets de voyages Gustave Flaubert se plaint lors d'une traversée vers la Corse d'être « *secoué dans le dos par les coups réguliers du cylindre* ».

Jean Pierre Joncheray traitait affectueusement cette épave de « vieux fossile de la vapeur ». Les campagnes ont été l'occasion de mettre au point des procédés de fouilles non destructifs s'opposant aux fouilles terrestres au cours desquelles les strates sont détruites successivement pour accéder à celles qui sont en dessous. Le cahier des charges précisait que le site devait rester intact pour que les plongeurs puissent continuer à le visiter. Enfin l'étude de la cargaison a livré d'intéressantes informations sur les échanges commerciaux entre l'Afrique du nord et la France au milieu du XIX^{ème} siècle.

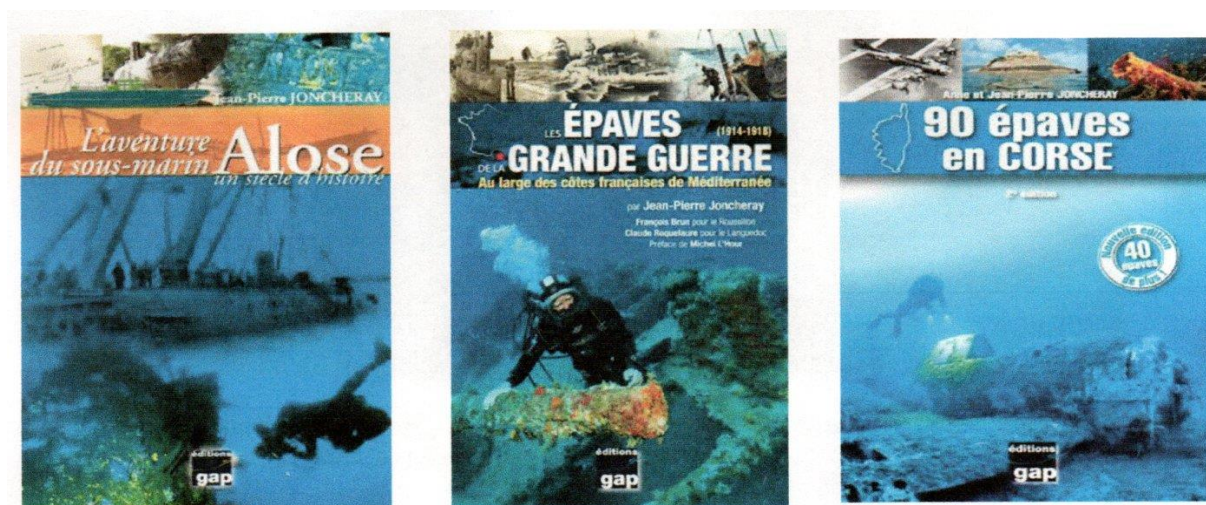
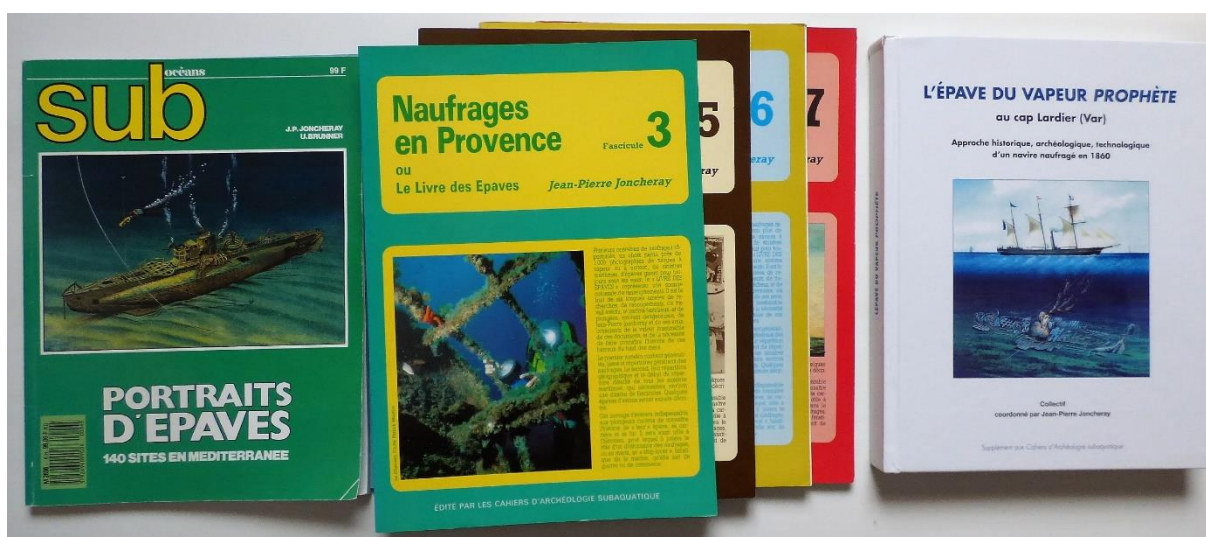


Le Prophète, dessin de Urs Brunner

A la suite du Prophète Jean Pierre Joncheray est allé étudier d'autres épaves de vapeurs anciens, en Corse mais aussi en Bretagne dans le Finistère nord. Les différentes études ont été publiées dans un supplément aux Cahiers d'Archéologie Subaquatique : L'archéologie de la vapeur.

Autres fouilles

La Méditerranée était le champ d'action de Jean Pierre Joncheray. Mais il n'hésitait à partir vers des eaux plus hostiles lorsqu'il s'agit d'explorer une épave, la preuve en est par une de ses dernières expéditions avec son épouse, Anne, en Islande, à la recherche du "Pourquoi pas" de l'explorateur Jean Charcot, disparu en 1936.



Une partie de la bibliographie de Jean Pierre Joncheray avec notamment quelques fascicules de Naufrages en Provence, la bible des plongeurs en Méditerranée



Jean Pierre Joncheray ne manquait pas d'humour, le voici lors du premier confinement

Jean Pierre Joncheray a été à l'origine du développement de l'Archéologie sous-marine en lui donnant un nouveau souffle. Il a suscité de nombreuses vocations. Il a eu beaucoup de disciples qui, reprenant ses méthodes, ont étendu son œuvre sur l'Atlantique, la Manche et la Mer du Nord. Tous se souviennent de son enthousiasme communicatif, de son dynamisme hors normes, de sa gentillesse, de sa modestie mais aussi de son humour.

« *Jean-Pierre, mon pygmalion, adorait fouiller, comprendre et transmettre* », dit de lui Anne Joncheray, la directrice du musée archéologique de Saint-Raphaël.

Il nous laisse aussi une belle leçon de vie car il avait réussi à construire la sienne telle qu'il la concevait à travers ses rêves. **Marc Langleur**



**Remerciements
à la
FÉDÉRATION MARITIME
(MAISON DE LA MER de NANTES)**

Les vieux Nantais de mon âge ont toujours connu la capitainerie du port (on disait, de mon temps, « le Bureau du Port »). Cette belle demeure, située à deux pas de l'ancien pont Transbordeur, abritait les services administratifs du port de Nantes.



L'ancien « Bureau du Port » de Nantes

Ces services ont déménagé à la fin du xx^e siècle, et cette belle maison s'est trouvée libre. Elle est restée, par bonheur, fidèle à son passé maritime : elle est devenue une « Maison de la Mer » abritant de multiples associations en liaison avec la marine. Ces associations sont regroupées en fédération, la Fédération Maritime, présidée par François Jouannet.

Fidèle lecteur de notre bulletin, François Jouannet a eu une attention qui m'a beaucoup touché : il a créé une page SILLAGES sur le site de sa fédération.

Pour mieux connaître la Fédération Maritime de Nantes... et pour y retrouver SILLAGES, rendez-vous sur le site : <http://maisondelamer.fr>

Un grand merci, Monsieur Jouannet !

PRÉSENTATION

Sur une initiative du Propeller Club et de son Président d'alors Michel Quimbert, 16 associations à caractère maritime de Nantes et sa région se sont fédérées, pour mener à bien la réhabilitation de l'Ancienne Capitainerie et en faire une Maison de la Mer, vitrine des activités maritimes de Nantes et sa région.

A l'aboutissement du projet en 1988, la Fédération a reçu la charge de gérer cette Maison de la Mer. Elle s'est fixée comme but de fédérer, sans exclusive mais en dehors de toute considération politique ou religieuse, les diverses associations ou personnes morales à vocation ou caractère maritime ou portuaire de Nantes et sa région, pour permettre la réalisation de projets communs et la coordination de leurs moyens et de leurs objectifs .

Aujourd'hui, ce sont plus de 47 associations membres de la Fédération maritime qui partagent leurs activités, mettent en commun leurs moyens pour agir en faveur du rayonnement du monde maritime.

S'y côtoient, des marins de la Marine Nationale, de la Marine Marchande et de la Plaisance, des acteurs socio-Économiques de la place portuaire, des passionnés d'histoire et de culture maritime, des amateurs de plongées sous-marines et autres loisirs liés à la mer.

A la Maison de la Mer, se succèdent dans un calendrier serré, réunions statutaires, formations, conférences, expositions et moments conviviaux.

Le président actuel est François JOUANNET, la secrétaire est Danielle VINET et le trésorier est Bertrand MORIO.



Nantes, le « Bureau du Port », ... autrefois



Vos projets d'articles

QUELQUES RÈGLES À RESPECTER

Chers amis – Vous êtes de plus en plus nombreux à m’envoyer des projets d’articles, et je vous en remercie. Vos contributions mettent du sang neuf dans SILLAGES et rompent la lassitude que je risque de provoquer à la longue. Pour me faciliter la tâche d’intégration dans SILLAGES, je vous demande d’adopter quelques règles simples. Bien sûr, j’ai encore assez de souplesse pour accepter des exceptions, mais je ne tiens pas à les multiplier. Merci d’avance.

Une fois qu’on est d’accord sur un projet d’article, j’ai besoin :

- 1°) Du texte au format WORD, le plus proche possible de la « feuille de style » ci-contre, sans les illustrations (mais avec leur titre à l’endroit souhaité).
- 2°) Des illustrations, séparément du texte, au format jpg, png ou autre.

Concernant le texte, merci de me l’envoyer :

- en une seule fois,
- expurgé de toutes les coquilles et fautes d’orthographe éventuelles
- et définitif du premier coup (sans corrections d’auteur ultérieures).

Au début de la Guerre de Cent Ans LA BATAILLE NAVALE DE L'ÉCLUSE

Calibri gras
Corps 16

Par Pierre Dupont

Calibri gras
Corps 16

Calibri gras
Corps 20

Début 1340. La guerre franco-anglaise dure depuis deux ans. On se bat sans résultats en mer. On effectue dans la Manche des raids qui ne font que retarder le début de la guerre.

Chapeau éventuel
Calibri gras corps 12

Calibri gras
Corps 14

« Je serai de retour pour la saint Jean »

Édouard III s'est donné quatre mois pour trouver de l'argent, réunir des troupes et réquisitionner des navires pour les transporter sur le continent; après quoi, avec ses navires, il envahira la France par le nord-est.

Retrait
0,5 cm

Le roi est de trouver de l'argent. Habilement, il parvient à convaincre le parlement, au mois de mars, et à obtenir des subsides. La réquisition de la flotte donne des signes d'usure. Il n'a guère évolué au cours des siècles, et les armateurs civils sont de plus en plus réticents à prêter leurs navires pour les besoins de la guerre. Le roi, au cours de ce printemps 1340, est obligé de hausser le ton vis-à-vis de ses amiraux et des autorités portuaires.

Calibri maigre
Corps 12

À la mi-juin, Édouard III est informé par ses espions et par ses amis flamands que la flotte française a jeté l'ancre à L'Écluse, l'avant-port de Bruges, et qu'elle l'attend de pied ferme. Malgré les conseils de prudence qu'on lui donne de toutes parts, il décide de ne plus attendre.

La flotte appareille d'Orwell le 22 juin; elle comprend deux cents vaisseaux. Arrivée en vue des côtes de Flandre, elle est rejointe par l'escadre du Nord, forte d'une cinquantaine d'unités. Au total, vingt mille hommes commandés par quelques horreux, comtes de Huntingdon et d'Arundel, l'armée navale anglaise arrive à L'Écluse, à l'ouest de la flotte française.

« Les mâts de la flotte française »

La France, en effet, n'a pas attendu l'été pour reprendre un vaste projet essentiel dans la préparation de la guerre. En cinquante navires en quelques semaines. Les Picards ont suivi leur exemple et en ont équipé vingt-cinq. Si l'on ajoute à cela trente-trois navires appartenant au roi et quelques galères génoises, plus de deux cents bâtiments armés pour la guerre ont été envoyés à L'Écluse, afin

REGLES GENERALES

Texte en Word

Marges 2,5 cm – Une colonne

Police Calibri – Corps 12

Justification à droite

Interligne simple

Pas de lignes sautées entre les alinéas
(Mais retrait de 0,5 cm du premier mot)



INDEX

des articles parus dans les numéros 1 à 26 (2018 – 2019 – 2020)

Conventions :

- Les inscriptions de type 2/13 se lisent : « SILLAGES N°2, page 13 ». L'absence de numéro de page signifie que l'ensemble du bulletin est concerné.
- Les noms de navires sont écrits en italiques.
- Les noms de personnes sont classés par noms de famille. Exemple : Bart (Jean) et non pas Jean Bart.

Association (HMS) : 4/4 ;
Assurances maritimes : 6/1 ; 7/1 ;
Astronomie : 13/8 ;
Atalaya : 11/2 ;
Athena : 14/18 ;
Augusta : 23/21 ;
Aurora Australis : 10/22 ;
Aveiro : 25/15
Aves (île de Las -) : 4/2 ;
Aznavour (Charles) : 5/10 ;
Azov : 18/2 ;

A

Abordages (accidentels) : 5/10 ;
Absinthe : 14/29 ;
Académie des Arts & Sciences de la Mer : 14/29 ;
14/30 ; 16/28 ;
Acqua alta : 16/13 ;
Aden (Golfe d'-) : 23/18 ;
Aéroglesseur : 13/20 ;
Afrique : 8/17 ; 17/1 ; 19/26 ; 19/27 ;
Agamemnon : 23/5 ;
Aigues-Mortes : 15/5 ;
Alabama (CSS) : 11/8 ; 12/15 ; 12/17 ;
Al Muktashef : 20/12 ; 21/12 ; 22/5
Alose : 26/28 ;
Amirauté de France : 7bis ;
Angamos : 14/22 ;
Annecy (Lac d'-) : 14/30 ;
Animaux (Transports d'-) : 3/11 ;
Antoine (Loïc) : 20/12 ; 21/12 ; 22/5 ; 26/21 ;
Antoine (Charles) : 26/21 ;
Aquarius (Navire ONG) : 2/13 ;
Aragon : 15/21 ; 22/27 ;
Araiteuru : 14/24 ;
Aramis : 26/21 ;
Archéologie subaquatique : 25/26 ; 26/27 ;
Archimède : 6/7 ;
Armes navales : 12/5 ;
Armide (Frégate) : 3/10 ;
Armistice 1918 : 6bis/13 ;
Artillerie navale : 15/14 ;
Ascot : 6/15 ; 6bis/2 ; 6bis/11 ;
Ashika : 13/19 ;
Asia : 22/26

B

Bag er Maru : 14/27
Bag Noz : 14/27
Baker (Matthew) : 5/12 ;
Baleine : 14/3 ;
Baleine (Chasse à la-) : 11/1 ; 12/17 ; 14/30 ; 17/3 ;
Barbe-Noire : 6/16 ;
Barfleur : 17/12 ;
Basilicata : 13/21 ;
Basque (Pays-) : 11/1 ;
Batailles navales (Divers) : 9/12 ; 15/25 ;
Batavia : 15/4 ;
Batavia : 15/1 ;
Bateau-fleur : 24/1 ;
Bâton de Jacob : 13/18 ;
Baudin (Charles) : 19/14 ;
Bayeux (Tapisserie de -) : 4/11 ;
Bayonne : 11/4 ;
Bazoche : 19/12 ;
Beauvau (Gabriel de-) : 11/23 ;
Belem 23/28 ;
Belle-Poule : 25/27 ;
Bellérophon : 19/29 ;
Bermeo : 11/6 ;
Bermudes : 13/6 ;
Bernisse : 6bis/2 ; 6bis/8 ;
Bessemer : 9/10 ;
Beukels (Guillaume) : 8/5 ;
Biarritz : 11/7 ;
Biligou : 6/14 ;
Birch (Mike) : 6/15 ;
Birkenhead : 19/2 ;
Biscaye : 11/1 ;

Bismarck : 9/14 ;
Black ball : 14/28 ; 15/27 ;
Black Prince : 8//16 ;
Blanche-Nef : 17/12 ;
Bligh : 11/17 ;
Blyth (Chay) : 3/6 ;
Bois de marine : 4/17 ;
Bonaparte : 3/11 ;
Bonnefoux, Baron de - : 3/9 ;
Bonnet (Franck) : 6/17 ; 12/17 ; 19/31 ; 20/26 ;
Bougainville : 15/25 ; 21/24 ;
Bouguer (Pierre) : 5/14 ;
Bounty : 11/17 ;
Boussole : 13/8 ;
Bouteille tempête : 25/25 ;
Bref : 4/14 ;
Brest : 8/15 ; 10/6 ; 14/7 ; 24/9 ;
Bretagne (Cuirassé) : 2/12 ;
Bretagne (3-mâts terre-neuvier) : 5/11 ;
Brielle (Prise de -, 1572) : 2/8 ;
Bright, Charles : 23/2
Bris (Droit de -) : 4/9 ;
Britannia : 6bis/2 ; 6bis/10 ;
Bruges : 5/9 ; 25/1 ;
Bucentaure : 10/4 ;
Bugaled Breizh : 14/15 ; 16/28 ;
Byzance : 12/5 ;

C

Câble sous-marin : 23/1 ; 23/26 ;
Cachalot : 17/3 ;
Calfat : 16/25 ;
Calypso : 12/24 ;
Californie : 8/15 ;
Campania : 6bis/12 ;
Candie : 12/19 ;
Canton : 24/1 ;
Canular : 24/25 ;
Cap Bojador : 23/15
Cap Noun : 23/15
Caps (Cinq -) : 3/5 ;
Caquage (du hareng) : 8/3 ;
Caraccioli : 7/6 ;
Cardinaux (Bataille des-) : 15/19 ; 16/1 ; 26/16 ;
Carozzo (Alex) : 3/6 ;
Cartes marines : 13/8 ;
Casablanca : 14/19 ;
Cassard (Jacques) : 25/12
Catherine II (tsarine) : 18/8 ;
Celebrity Edge : 7/12 ;
Centrale nucléaire flottante : 14/30 ;
Chadburn : 20/30 ;
Champlain : 23/26
Chaouia : 8/15 ;
Charente : 14/7 ;

Charles V (Roi de France) : 7bis ;
Charles VI (Roi de France) : 7bis ;
Charles de Gaule (PA français) : 4/15 ; 21/30 ;
Charner (Léonard-Victor) : 9/15 ;
Charpentiers de marine : 5/12 ;
Charybde : 14/2 ;
Chaumarey : 10/10 ;
Chauncey (USS) : 4/5 ;
Ckef-mécanicien Mijotte : 13/23 ;
Cherbourg : 11/8 ;
Chichester, Francis : 3/5 ; 3/15 ; 7/13 ;
Chio : 14/13 ;
Chirurgien : 22/28 ;
Choiseul : 5/17 ;
Choléra : 21/11
Christmas (îles -) : 16/18 ;
Christophe Colomb : 14/23 ;
Cinque ports : 13/31 ;
City of Boston : 19/26 ;
City of Flint : 14/18 ;
Civilisations & Navigation : 10/24 ; 21/31 ;
Clèves, Philippe de- : 14/8 ;
Cloche : 15/24 ;
Clos des Galées : 7bis ;
CNEXO : 15/15 ;
Cobra (HMS) : 11/15 ;
Colas (Alain) : 6/12 ; 7/13 ; 8/16 ;
Colbert : 5/13 ;
Colomb, Christophe : 14/4 ; 16/17 ; 16/22 ;
Communications en mer : 1/6 ;
Confession des marins : 16/22 ;
Confiance (La) : 7/17 ; 8/19 ;
Conflans (M^{al} de -) : 16/1 ;
Constantin (grand-duc de Russie) : 7/11 ;
Constantinople (Convention de -) : 5/11 ;
Conster : 6bis/2 ;
Constitution (USS) : 11/21 ; 12/17 ; 19/31 ; 20/23 ;
Constructions navales : 5/12 ;
Cook (James) : 9/15 ; 9/19 ;
Cordelière : 14/7 ;
Coron : 14/7 ;
Corsaire : 15/24 ; 19/31 ;
Costa Delicioza : 21/30 ;
Courageous : 14/20 ;
Cousteau (Jacques-Yves) : 12/24 ;
Coventry : 26/16 ;
Créole : 19/15 ;
Crimée (Guerre de-) : 14/23 ;
Croisades : 14/7 ; 15/5 ;
Crowhurst, Donald : 3/6 ;
Cryptozoologie : 14/6 ;
Cuba : 9/1 ;
Cuba (Paquebot US) : 4/5 ;
Cucurbite : 19/28 ;
Cyclone : 23/18

D

Damme : 15/21;
Deepwater Horizon : 21/27;
Deerhound : 11/10 ;
Defoe (Daniel) : 7/6 ;
Delitte (Jean-Yves) : 15/25 ; 25/26
Delphy (USS) : 4/5 ;
Demerliac (Alain) : 4/15 ; 19/31 ;
Déportation de prostituées : 3/12 ;
Député... : 10/9 ;
Dessalement eau de mer : 19/28 ; 19/32 ;
Disparitions en mer : 13/21 ;
Dogger Bank : 8/7 ; 26/2 ;
Dolfijn : 14/17; 21/23 ;
Douvres : 11/19 ; 21/27 ;
Dreadnought : 24/25 ;
Drebbel, Cornelis Jacobson : 3/1 ;
Droguiste de marine : 24/24
Duhamel du Monceau : 5/16 ; 5/18 ;
Dumet (île -) : 23/29 ;
Dumoutier (Abbé-) : 15/20 ;
Dunkerque : 22/26
Dunwich : 16/24 ;

E

Eau de mer : 9/14 ;
École navale : 3/9 ;
Écoles : 5/12 ;
Ecologie : voir « Environnement »
Efnetjell : 5/11 ;
Electra : 14/18
Eleftherios (Ferry grec) : 4/15 ;
Éléphants (Transports d'-) : 3/11 ;
El Magdel : 5/11 ;
Emir Farouk : 5/11 ;
Environnement : 14/29 ; 24/25 ;
Épidémies : 21/1 ; 21/11 ;
Eridan : 14/15 ;
Erika : 16/21 ;
Escort : 14/18 ;
Essex : 17/3 ; 19/32 ;
Estonia : 19/9 ;
Estrées (vice-amiral d'-) : 4/2 ;
Etoile-du-marin : 14/19 ;
Eugène Schneider : 16/19 ;
Eurydice : 20/28 ;
Évolueur : 3/9 ;
Exploration polaire : 4/19 ;
Exxon Valdez : 10/14 ;

F

Fame : 14/18 ;
Fastnet : 13/19 ;
Feu grégeois : 12/5 ;

Feuille de style SILLAGES : 26/36
Feux de Saint-Elme : 15/23 ;
Field, Cyrus : 23/2 ;
FitzRoy (Robert) : 25/25
Flamme d'église : 14/24 ;
Flamme de guerre : 19/28 ;
Flandres : 5/4 ;
FNFL : 13/32 ;
Foederis Arca 22/10
Fontarabie : 11/3 ;
Fontenoy, Maud : 14/29 ;
Formidable : 26/16 ;
Fougeron (Loïck) : 3/6 ;
Foulonneau (Alain) : 21/23 ; 22/10 ; 25/15 ; 25/26 ;
26/7 ;
Frégates : 25/26 ;
Fuller (USS) : 4/5 ;
Fulton : 3/11 ;

G

Galères de France : 9/15 ;
Galères (Peine des -) : 19/26 ;
Garcie (Pierre, dit Ferrande) : 9/20 ;
Gardes de la Marine : 25/10
Garland, Hervé : 14/7 ;
Gênes : 14/8 ;
Giannoula K : 13/23 ;
Gipsy Moth IV : 3/5 ; 3/15 ;
Gloire : 19/15 ;
Golden Globe Race : 3/5 ; 3/14 ;
Gorgone : 14/2;
Graf Zeppelin : 7/13;
GRAN : 12/15 ;
Grandcamp : 24/9
Grande America : 10/14 ; 10/15 ;
Grande Française : 8/12 ; 8/18 ; 9/17 ; 21/30 ;
Grandiosa : 15/26 ;
Grand-Saint-Antoine : 17/6 ;
Great Britain : 21/30;
Great Eastern : 23/7 ; 24/13 ; 24/23
Grog : 1/7 ;
Grosse Ile : 21/11
Guérout, Max : 12/15 ;
Guerre de Cent Ans : 7bis ; 17/11 ; 25/1
Guerre de Crimée : 18/13 ;
Guerre de Sécession : 11/8 ;
Guerre de Sept Ans : 15/19 ; 16/1 ; 20/1 ; 21/31 ;
Guerre de Tripoli : 20/23 ;
Guerre hispano-américaine de 1898 : 9/1 ;
Guerres médiques : 6/7 ;
Guerre russo-japonaise : 18/17 ; 26/1 ;
Guerre 1914-1918 : 2/11 ; 4/16 ; 5/11 ; 6/15 ; 6bis ;
12/1 ; 12/19 ; 13/1 ; 18/20 ; 26/7 ;
Guerre 1939-45 : 22/26 ; 25/23 ; 25/27 ; 26/21 ;
Gueux de la mer : 2/4 ;
Guibé, Jacques : 14/7 ;

H

H-47 : 13/20 ;
Hampshire : 12/1 ;
Hanse (teutonique) : 8/4 ;
Hareng : 8/2,
Hastings : 13/30 ;
Hausse, Louis de La - : 14/23 ;
Hawke (Amiral -) : 16/1 ;
Hélice : 22/29 ;
Henri le Navigateur : 23/17 ;
Herminie : 7/13 ; 7/16 ; 19/12 ;
Héron (Jean-Benoît) : 25/26 ;
Histoire de la Marine pour les Nuls : 13/36 ;
Honda Point : 4/5 ;
Hygiène navale : 20/31 ;

I

Ile-de-France : 14/22 ;
Indiaman : 25/25
Ingénieurs constructeurs : 5/12;
Isis . 10/15 ;
Israël (Marine) : 3/14 ;

J

Jean Bart : 23/25 ;
Jean de Vienne (Frégate) : 2/13. Voir aussi à VIENNE.
Johnstone (Thomas) : 20/8 ;
Jolly Roger : 12/22 ;
Joncheray (JP) : 26/27;
Joola : 12/12 ;

K

Kamal : 13/13 ;
Kearsarge (USS) : 11/8 ;
Kiel : 6bis/5 ;
King (Bill) : 3/6 ;
Kitchener (Lord-) : 12/1;
Kléber : 26/7;
Knox-Johnston (Robin) : 3/6 ;
Knut Nelson : 14/18 ;
Komsomolets : 11/16;
Kraken : 14/4 ;

L

La Coubre ; 20/28 ;
Lagan (Droit de -) : 4/9 ;
La Havane : 9/1 ; 20/28 ;
Lake Harris : 6bis/2 ;
Lalande (Julien Pierre) : 15/10 ;
Lamantin : 14/4 ;
Lancastria : 23/25 ; 24/26 ;
Langleur (Marc) : 26/27 ;

La Pallice : 23/26 ;
Laplace : 24/22 ;
La Rochelle : 5/5 ; 14/25 ; 17/11 ;
La Seyne : 15/19 ;
Lavage du linge : 16/26 ;
Lazaret : 21/1 ; 21/11 ;
L'Ecluse : 25/1
Le Croisic : 20/1 ; 21/31
Lee (USS) : 4/5 ;
Le Goff (Jean-Claude) : 10/24 ; 21/31 ;
Le Havre : 8/12 ;
Léopoldville : 16/19 ;
Lequeito : 11/6 ;
Lesbos : 14/7 ;
Les Sables d'Olonne : 14/31 ; 15/11 ;
Lesseps (Ferdinand de) : 7/13 ; 10/14 ;
Léviathan : 14/2 ;
Libertalia : 7/6,
Libye : 20/12 ; 21/12 ; 22/5
Lifeline (Navire ONG) : 2/14 ;
Livadia : 9/11 ;
Loch : 14/26 ; 15/26;
Loctudy : 14/15;
Lomellina : 14/13;
Louis IX (St Louis) : 15/5 ;
Louisiane : 3/12 ;
Louisiane : 14/20 ;
Lübeck : 19/27 ;
Ludovic Pierre : 15/15 ;
Lusitania : 13/1 ; 19/8 ;

M

Machine à mâter : 10/6 ;
Machines marines : 15/20 ;
Madagascar : 7/6 ;
Magellan : 17/9 ; 21/27 ;
Main (Une main pour soi...) : 16/25 ;
Maine (USS) : 9/1 ; 9/18 ;
Maison de la Mer Nantes : 26/34 ;
Maisonnette (Bernard de-) : 9/20 ;
Mal de mer : 14/29 ; 16/27
Malte : 7/9 ; 7/15 ;
Manon Lescaut : 3/12 ;
Manureva : 6/12 ;
Marck, Guillaume de La - : 2/7 ;
Marco Polo : 8/8 ;
Marée : 16/13 ;
Marée noire : 8/15 ; 10/14 ; 16/21 ;
Mariage avec la mer : 10/4 ;
Marie-Louise : 10/9 ; 11/17 ; 11/18 ;
Marie-Merveilleuse : 14/19
Marine britannique : voir « Royal Navy »
Maeine russe : 14/30 ; 26/1 ;
Marine US : voir « US Navy »
Marseille : 17/6 ;
Maurice (Ile) : 6/17 ;

Mayflower : 17/7 ; 23/23 ; 25/24 ;
 Médecine navale : 22/28 ;
 Méduse : 14/2 ;
Méduse (La -) : 3/11 ; 10/10 ;
 Meignen (André) : 22/17
 Méricourt : 4/3 ;
 Méridienne (Point) : 19/30 ;
 Méridienne (Association) : 10/15 ;
 Messine : 14/2 ;
 Mexique Intervention 1838) : 19/17 ;
 Migrants en Méditerranée : 2/13 ;
Mimosa : 6bis/2 ;
Minerve : 14/30 ;
 Minot's Ledge : 16/28 ;
 Miroirs ardents : 6/7
 Misson (Olivier) : 7/6 ;
 Modon : 14/7 ;
 Moitessier (Bernard) : 3/6 ;
 Moliceiros : 25/15 ;
 Monaco : 3/14
 Monstres marins : 14/1 ; 14/24 ; 15/27 ;
 Montagu (John) : 3/8 ;
 Morée : 14/13 ;
 Morlaix : 14/7 ;
 MOSE (Venise) : 16/16 ;
Motala Ström : 6bis/2 ; 6bis/8 ;
 Moyen Age : 11/1 ; 12/5 ; 13/8 ;
 MSC Croisières : 2/13 ;
MSC Zoe : 8/14 ;
Münschen 8/17 ;
Murcia : 6bis/2 ; 6bis/10 ;
 Mutineries) : 6bis/4 ; 11/16 ; 11/17 ; 18/18 ;
 21/27 ;
 Mytilène : 14/7 ;

N

Nantes : 11/23 ; 20/28 ; 22/26 ; 26/34 ;
 Napoléon : 19/29 ; 20/8 ;
 Naufrages : 4/1 ; 5/18 ; 6/12 ; 6/16 ; 6bis ; 7/9 ;
 7/13 ; 8/16 ; 10/10 ; 11/16 ; 12/1 ; 12/12 ;
 12/18 ; 13/1 ; 13/6 ; 13/19 ; 13/20 ; 13/21 ;
 15/19 ; 16/17 ; 16/19 ; 16/21 ; 17/1 ; 17/3 ;
 17/12 ; 19/1 ; 19/26 ; 20/28 ; 22/26 ; 23/19 ;
 25/23 ;
 Naufrageurs : 4/9 ;
 Naupathie : Voir « mal de mer »
 Nauplie : 14/7 ;
 Navigation : 9/20 ; 13/8 ; 19/30 ;
 Navires ratés : 8/12 ;
Nicholas (USS) : 4/5 ;
Nautilus (Sous-marin de Fulton) : 3/11 ;
Nautilus (USS) : 4/6 ; 4/18 ; 4/19 ;
 Navigation astronomique : 24/25 ;
Néréide : 19/15 ;
Niagara : 23/5 ; 23/9
 Nitrate d'ammonium : 24/9 ;

Nocturlabe : 9/20 ;
 Nomenclatures de navires : 4/15 ; 19/31 ; 23/28 ;
 Noms de navires : 24/26 ;
Norge : 19/5 ;
Norwegian Joy : 19/32 ;
 Numéros (des matelots) : 5/1 ;

O

Océanissime : 14/30 ;
Ocean Liberty : 24/11 ;
 Officiers bleus : 25/9
 Officiers de vaisseaux : 25/9
 Oiseau Biligou : 6/14 ;
 Oléron (Rôle d'-) : 4/12 ;
 Orange (Guillaume de Nassau, prince d'Orange) :
 2/4 ;
 Ordres à la barre : 23/30 ;
Orion (Vaisseau) : 3/9 ;
Orythie (Corvette) : 3/10 ;
 Ottoman (Empire) : 14/7 ;
Oxley : 14/19 ;

P

Palerme : 21/5
 Parhélie : 23/29 ;
 Paris : 23/27
 Part du Diable : 15/24 ;
 Patente de santé : 21/4
 Patinage : 2/1 ;
Patria 25/23 ;
 Paul (Vincent de-) : 9/15 ;
 Pavillon britannique : 10/18 ;
 Pavillon jaune : 21/29 ;
 Pavillon marine russe : 16/23 ;
 Pays-Bas (Histoire maritime) : 2/4 ;
 Pêche : 4/15 ; 8/2 ; 9/14 ; 13/26 ; 15/15 ; 17/3 ;
 20/12 ; 21/12 ; 22/5
 Pedestal (Opération -) : 25/27
Pen Duick : 6/12
Pensée : 14/13 ;
Perle : 23/29
 Peste : 17/6 ; 21/1 ;
Petit Florent : 14/31 ;
 Peyrenc de Moras : 25/13 ;
 Phares : 16/28 ;
 Philatélie marine : pour mémoire (rubrique).
Picardie : 19/26 ;
 Piccard (Jacques) : 6/15 ;
 Pichegru (Général-) : 15/25 ;
 Pierre du Soleil : 13/12 ;
 Pierre le Grand (tsar) : 18/2 ;
 Pieuvre : 14/3 ;
 Piquer les heures : 15/24 ;
 Piraterie : 7/6 ; 12/22 ;
Pluton : 14/19 ;
Pluviôse : 5/18 ; 22/26 ;

Point astronomique : 19/30 ;
Pointe Saint-Gildas : 1/6 ;
Poissonnier (Dessalement) : 19/28 ;
Pola : 6bis/2 ;
Politesse navale : 19/29 ;
Pollution marine : 2/13 ; 2/14 ;
Popov (Amiral russe) : 9/11 ; 18/14 ;
Porcon, Jean : 14/7 ;
Porte-voix : 15/22 ;
Potemkine (cuirassé) : 18/18 ;
Preble (Edward) : 20/25 ;
Prêt maritime : 6/1 ;
Prien, Gunther : 14/21
Princesse Astrid : 12/18 ;
Prophète : 26/30 ;
Prostitution : 3/12 ; 24/1 ;

Q

Quarantaine maritime : 21/1 ; 21/11 ;
Quasi-guerre franco-américaine : 6/16 ;
Quémar (Jean-Louis) : 25/27 ;
Quiéret (Hugues) : 25/4
Quillebeuf : 10/1 ;
Quintanadoine : 10/1 ;

R

Radio : 8/15 ;
Raguse : 21/3
Rationnaire : 14/28 ;
Ravenstein : voir Clèves.
Rayon vert : 23/30 ; 24/26 ;
Reggio : 14/9 ;
Religion : Voir SERVICES RELIGIEUX ;
Renard : 23/19 ;
Renarro : 6bis/2 ; 6bis/9 ;
Republic : 8/15 ;
Repulse : 14/20 ;
Retaliation : 6/16 ; 8/17 ;
Retranchement : 16/25 ;
Reymond, Thierry : 26/16 ;
Rhodanus : 15/26 ;
Ria d'Aveiro : 25/15
Richelieu : 13/26 ;
Richelieu : 8/15 ;
Richmond upon Thames : 3/4 ;
Ridgway, John : 3/6 ;
Rivière des Perles : 24/1 ;
Robert de Normandie : 23/12
Roberts (Bartholomew) : 12/22 ;
Rodjestvensky : 26/1 ;
Rôles d'équipage : 5/1 ;
Rose des vents : 13/11 ;
Rouen : 5/6 ;
Route du rhum : 6/12 ; 6/15 ;
Routes du vin : 5/4 ;
Routier de la mer : 9/20 ;

Royal Navy : 1/7 ; 2/1 ; 3/8 ;
Royal Oak : 14/20 ; 14/24 ; 24/26 ;
Russie (Marine russe) : 7/11 ; 18 ;

S

S-61 : 6bis/2 ;
Sabordage : 12/19 ;
Sachsen (Frégate allemande) : 2/14 ;
Saetia : 6bis/2 ; 6bis/8 ;
Saint Antoine : 9/12 ;
Saint Brendan : 21/8
Sainte-Hélène : 20/8 ;
Saint-Exupéry (CMA-CGM) : 4/15 ;
Saint-Jean d'Ulloa : 19/17 ;
Saint-Nazaire : 2/14 ; 15/26 ; 23/25 ; 23/27 ;
Saint Paul : 7/9 ; 7/15 ; 8/16 ;
Saint-Pétersbourg : 18/6 ;
Salopian : 24/27 ;
Sandwich (Amiral -) : 3/8 ;
Sandwich (Iles -) : 3/8 ;
Sans-Pareil : 14/22 ;
Sardinia : 6/16 ;
Santa Maria : 16/17 ;
Sauvetage côtier : 13/28 ;
Sauzereau (Olivier) : 10/15 ;
Scalque : 19/30 ;
Scandinavian Star : 21/27 ;
Scapa Flow : 12/19 ; 14/20 ;
Scientist (Navire scientifique) : 2/14 ;
Scorbut : 15/25 ;
Scylla : 14/2 ;
Seattle Trader : 14/15 ;
Sea Venture : 13/6 ;
Sea Watch : 14/30 ;
Sel (de la mer) : 9/14 ;
Sémaphore : 1/6 ;
Semmes (Raphael) : 11/8 ;
Serpent de mer : 14/6 ;
Services religieux : 6/6 ;
Shangaiage : 14/27 ;
Shovel (Sir Cloudesly -) : 4/3
Sigillographie maritime : pour mémoire (rubrique).
Sirène : 14/2 ;
Site Internet : 10/24 ;
Sluis : 25/1
SNLE : 3/14 ;
SNSM : 2/14 ; 13/28 ; 13/34 ; 15/26 ;
Soleil Royal : 20/1 ; 21/31 ;
Solitaire du Figaro : 4/14 ; 4/15 ;
Sondage : 23/4 ;
Sorlingues : 4/3 ;
Sourdis (Escoubleau de-) : 11/23 ;
Sous-marins (Histoire des-) : 3/1 ; 3/11 ; 5/18 ;
 13/20 ;
Southern Cross : 14/18 ;

Speke 23/21 ;
 SR.N1 : 13/20 ;
Stavnos : 6bis/2 ; 6bis/10 ;
 Stockholm : 8/13 ;
 Stralsund : 12/20 ;
 Suez (Canal de -) : 5/11 ; 7/13 ; 10/14 ;
 Suffren (Bailli de-) : 9/5 ; 15/27 ;
Suffren : 14/30 ;
Sultan : 14/19 ;
Surada : 6bis/2 ; 6bis/10 ;
 Surcouf : 7/17 ; 8/19 ;
 Sydney Cove (3-mâts) : 2/13 ;
 Syracuse : 6/7 ;

T

Tahity : 21/23 ;
 Taniwah : 14/24 ;
 Teach (Edward) : 6/16 ;
Télémaque : 10/1 ;
 Télépathie : 4/6 ;
Téméraire (Le-) : 3/14 ;
 Tempête : 24/22 ;
Terrible 4/3 ;
 Tetley (Nigel) : 3/6 ;
 Tew (Thomas) : 7/6 ;
 Texas City : 24/9 ;
Thetis : 12/18 ;
 Thon (Pêche) : 15/15 ; 15/20 ;
Thüringen : 7/14 ; 8/15 ;
 Tir à la corde : 22/29
Tirpitz : 11/16 ;
Titanic (Paquebot) : 3/11 ; 19/6 ;
 Togo (amiral) : 26/5 ;
 Toulon : 7/11 ;
 Tourville : 14/22 ;
 Traditions : 9/12 ;
Trieste : 6/15 ;
Triton : 14/19 ;
 TSF : 8/15 ;
 Tsushima : 26/1
Turbulent : 14/17 ;

U

U-29 : 14/20 ;
U-30 : 14/18 ;
U-47 : 14/21 ;
U-48 : 14/20 ;
U-72 : 6bis/2 ;
UB-50 : 6bis/11 ;
UB-67 : 6bis/11 ;
UC-61 : 4/16 ; 5/17 ;
UC-71 : 26/7 ;
UC-74 : 6bis/10 ;

Ulysse : 5/10 ;
 USA : 20/29
 US Navy : 9/1 ;

V

V-47 : 6bis/2 ;
V-67 : 6bis/2 ;
V-69 : 6bis/2 ;
V-77 : 6bis/2 ;
 Vagues scélérates : 22/1 ;
 Vaisseaux : 16/.28 ;
 Vapeur : 25/26 ;
Vasa : 8/13 ; 9/15 ;
Vendémiaire : 22/30 ;
 Venise : 1/1 ; 8/8 ; 10/4 ; 14/7 ; 16/13 ; 21/2 ;
 Vent : 9/12 ;
 Vêpres grecques : 2/11 ;
 Vera Cruz : 19/11 ;
 Vermandois : 14/31 ;
 Vernon (Edward), dit "Old Grog" : 1/7 ; 1/8 ;
 Vexillologie maritime : pour mémoire (rubrique).
 Vienne, (amiral Jean de -) : 2/15 ; 7bis ;
 Vikings ;: 13/11 ;
 Villamont (Jacques) : 1/1 ;
 Villiers (Patrick) : 16/28 ;
 Vins ; 5/4 ;
Virginia : 5/10 ;
Viribus Unitis : 6bis/2 ;
 VOC : 15/1 ;
 Voyages en mer : 1/1 ;

W

Wallis (Samuel) : 21/23 ;
 Watkins, John : 23/2 ;
Waratah : 13/21 ;
War Roach : 6bis/2 ; 6bis/10 ;
 Whampoa : 24/2 ;
Wien : 6bis/2 ; 6bis/4 ;
 Winchester : 10/20 ;
 Winslow (John) : 11/8 ;
 Wissant : 4/16 ;
Woodbury (USS) : 4/5 ;
 Wynne (Emmanuel) : 12/22 ;

X-Y-Z

Yarmouth : 21/28 ;
Young (USS) : 4/5 ;
 Zante : 14/9 ;
 Zapata (Jean-François) : 12/17 ;
Zoe : 8/14 ;
 Zuiderzee : 2/10 ;
 Zwin : 25/5