

LES SOLDATS DE L'EMPIRE BRITANNIQUE; LEURS PATRIES ET LEURS CHAMPS DE BATAILLE



La Guerre en Mer

1^{er} août 1916 – 31 décembre 1916

Par Gérard Hartmann

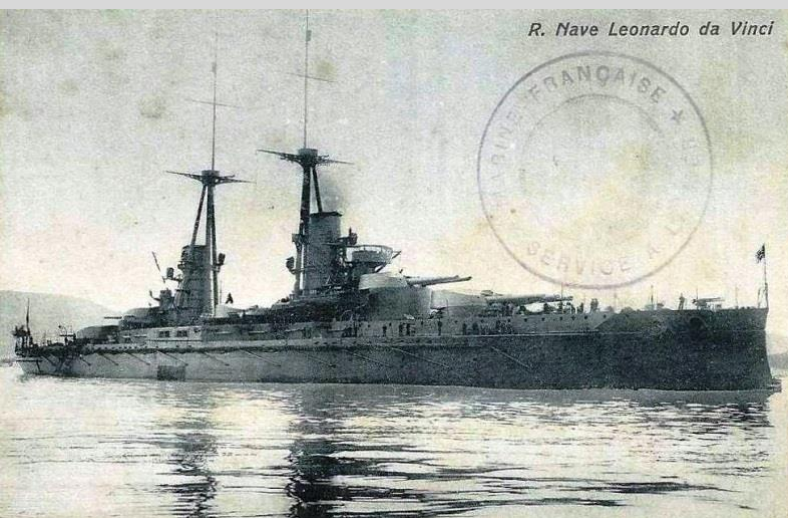
Après avoir pris la décision en début 1915 d'un blocus maritime de l'Allemagne et des forces de l'Axe, Austro-Hongroises et Ottomanes, les Alliés doivent l'exercer. Les marines britanniques et françaises isolent les zones de liberté possible : la mer Baltique, la mer du Nord, la Manche, la Méditerranée.

A l'issue de la bataille du Jutland¹, perdue pour la Royal Navy qui pensait anéantir les navires de la Kriegsmarine, les navires de guerre allemands ne sortent plus de leurs zones protégées, les sous-marins seuls menant la bataille en mer.

1. Faisant rage du 31 mai au 1^{er} juin 1916 au large du Danemark, la bataille du Jutland, mettant aux prises 250 navires de guerre, fut la plus grande bataille navale de la première guerre mondiale.

Le 2 août 1916, les italiens perdent leur plus beau cuirassé, le *Leonardo-da-Vinci*, dans des circonstances suspectes. Citons le communiqué officiel :

« Au cours de la soirée, à bord du navire de guerre *Leonardo-da-Vinci*, mouillé à l'abri de toute attaque possible de la part de l'ennemi, un incendie s'est déclaré dans les locaux contigus au dépôt de munitions de l'arrière. Avec une promptitude de décision digne d'éloges, le commandant du bord a fait inonder aussitôt les saintes-barbes, empêchant ainsi la destruction du navire ; il en résulte une voie d'eau, et le navire se coucha sur le fond (la profondeur de la mer à cet endroit est de 11,50 mètres). L'organisation rapide des secours a permis de sauver une bonne partie de l'équipage. Sur 34 officiers et 1156 hommes, 21 officiers et 227 marins ont disparu, victimes de leur devoir ».

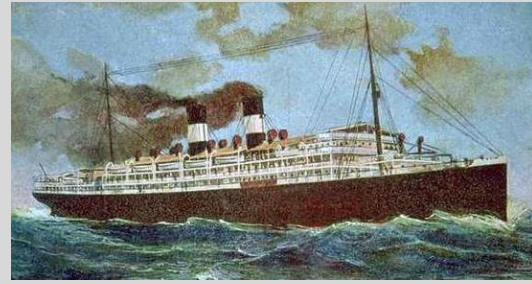


Lancé en 1911, armé et mis en service le 17 mai 1914, le dreadnought italien *Leonardo-da-Vinci*, 176 mètres de long, 28 mètres de large, 22 500 tonnes, quatre turbines fournissent 28 000 ch, file 23 nœuds, armé de 3 x 3 canons de 305 mm, 18 de 120 mm, 14 de 76, 3 tubes lance-torpilles et 4 canons anti-aériens. (MMR).

Le 4 août 1916, en pleine Méditerranée, le vapeur italien *Letimbro* est torpillé sans sommations, 24 naufragés débarquent à Syracuse et 29 à Malte. C'est ce qui reste des 178 passagers du navire marchand.

Début août, la Suède neutre se plaint officiellement à Berlin de la capture et du torpillage de ses vapeurs *Commerce* et *Hudiksoall*, puis du *Temis* coulés en mer Baltique, leur contenu, du courrier privé et des vivres, saisis par la marine de guerre

allemande. Les Anglais saisissent le courrier, le censurent puis le remettent en route, les Allemands le détruisent.



Le navire de transport de troupe *Principe Umberto*, torpillé le 8 juin 1916 par le sous-marin U-5, avec 1 926 morts, constitue un record dans le sinistre.

Le 20 août, l'Amirauté britannique publie un communiqué dénonçant les faits de guerre maritime suivants :



Croiseur *HMS Nottingham*, longueur 127 m, filant 25 nœuds, 1916. (RNA).



Cuirassé de la classe *Nassau*, déplace 19 000 tonnes, puissance de 25 000 chevaux, filant 23 nœuds. Douze pièces d'attaque de 280 mm lançant des projectiles de 345 kilos,

douze pièces de 150, seize de 88 et six tubes lance-torpilles. Armement de défense avec une ceinture complète de 250 mm au centre, 150 à l'avant et 120 à l'arrière. Equipage : un millier d'hommes. (RNA).

- La flotte allemande de haute mer est sortie le 19 août 1916, mais apprenant par ses éclaireurs que les unités anglaises étaient en grande force, l'ennemi a évité l'engagement et est retourné au port. En recherchant l'ennemi, nous avons perdu en mer du Nord deux croiseurs légers par l'attaque de l'U-52, le *Nottingham* et le *Falmouth*. Un sous-marin ennemi a été détruit par des charges, un second a été éperonné et sans doute coulé.
- Le même jour, le sous-marin britannique E-23, commandé par le lieutenant Robert Turner, a réussi par deux fois à torpiller dans la mer du Nord un cuirassé allemand de la classe *Nassau*. Ce puissant navire de guerre allemand, endommagé, n'a pu regagner son port qu'escorté par une demi-douzaine de torpilleurs.

A mi-septembre 1916, quinze vapeurs norvégiens sont mentionnés disparus en mer du Nord, représentant une valeur de quatorze millions de couronnes. Parmi eux se trouve le principal navire de cette flotte marchande, l'*Elisabeth*, de 13 000 tonnes.

Le 23 septembre 1916, les comptes rendus français rapportent que le sous-marin *Foucault* qui patrouillait en mer adriatique a été coulé par un hydravion autrichien, son équipage s'est rendu et a été fait prisonnier.

Le 2 octobre, le patrouilleur français *Rigel*, en patrouille dans le sud des Baléares, chargé de protéger les navires marchands, est torpillé à 8h55 par l'U-35. Gravement déchiré, sa chaufferie envahie par l'eau avec treize marins tués ou projetés à la mer, il fait feu sur le sous-marin chaque fois que celui-ci fait surface. Malgré l'arrivée de renforts, les chalutiers armés *Fier* et *Héron*, les contre-torpilleurs *Catapulte* et *Arquebuse*, l'U-35²

torpille une seconde fois le *Rigel* à 13h30 à environ 150 milles dans l'est du cap Palos. La torpille déchire son arrière et tue quatre hommes. Alors que les marins du *Rigel* continuent de canonner, l'arrivée de deux torpilleurs français met l'U-Boot en fuite.



Le U-52 croise le U-35 en Méditerranée, 1916. (MMB).

Le 4 octobre 1916, le croiseur auxiliaire français le *Gallia*, de 15 000 tonneaux, du commandant Vandier, transportant deux mille hommes Serbes et Français, est torpillé en Méditerranée par l'U-35. La torpille provoque l'explosion d'une soute et détruit totalement le poste de radiotélégraphie, mettant le navire dans l'impossibilité d'appeler du secours.



Croiseur MHS *Falmouth*, longueur 135 m, puissance 25 000 chevaux, filant 26 nœuds. (RNA).

Le jour suivant, des croiseurs français rencontrent des barques chargées de soldats et donnent l'alerte. Deux embarcations gagnent la côte de Sardaigne. Le nombre

2. Le sous-marin U-35 est tristement célèbre pour avoir coulé 52 navires dont le *Provence II* et le *Gallia* entre janvier et octobre 1916, ce qui reste le tableau de chasse le plus impressionnant de la guerre du célèbre Cdt Lothar von Arnauld de la Perrière.

des survivants s'élève à 1 362. Organisateur du sauvetage, le lieutenant de vaisseau Kerboul s'est laissé engloutir avec le navire.



Lord Kitchener, ministre de la guerre, vient féliciter l'amiral Jellicoe après la victoire du Jutland, juin 1916.

Le 5 octobre 1916, le paquebot anglais de la compagnie Cunard *Franconia* est torpillé et coulé en Méditerranée. 312 hommes d'équipage peuvent être sauvés, 12 périssent.

Le 7 octobre 1916, le sous-marin U-53, avec 35 hommes à son bord, venant de Wilhelmshaven, traverse la mer du Nord et l'Atlantique, aborde à Newport (Rhode-Island), se ravitaille en pétrole et repart. Depuis le 20 septembre, il a mis 17 jours pour aller d'un continent à l'autre. Son but, impressionner les neutres (États-Unis, Portugal, Suède, Brésil).

Au retour se joint à lui l'U-61 pour narguer des navires de commerce. Le capitaine du vapeur américain *Kansas* télégraphie qu'il a été arrêté par un sous-marin et put continuer sa route. Un peu plus tard, le vapeur Anglais *West-Point*, 3 900 tonnes, lance un appel de détresse, il a été touché par le canon d'un U-Boat.

Après le *West-Point*, c'est le vapeur anglais *Strathdene*, 4 300 tonnes, se rendant de Bordeaux à New York, qui est victime d'un torpillage dans les eaux américaines ; vingt hommes de son équipage se réfugient à bord du bateau-feu de Nantucket et un contre-torpilleur de l'escadre de Newport est envoyé secourir les passagers.

Le même pirate des mers torpille peu après le vapeur anglais *Stephano*, 4 400 tonnes, allant du Labrador à New York avec à son bord 90 passagers, parmi lesquels

trente Américains. Tous sont sauvés.



Avion du RNAS Royal Aircraft Factory BE2C équipé sur tribord d'un appareil photographique servant à identifier les bateaux. (RNA).



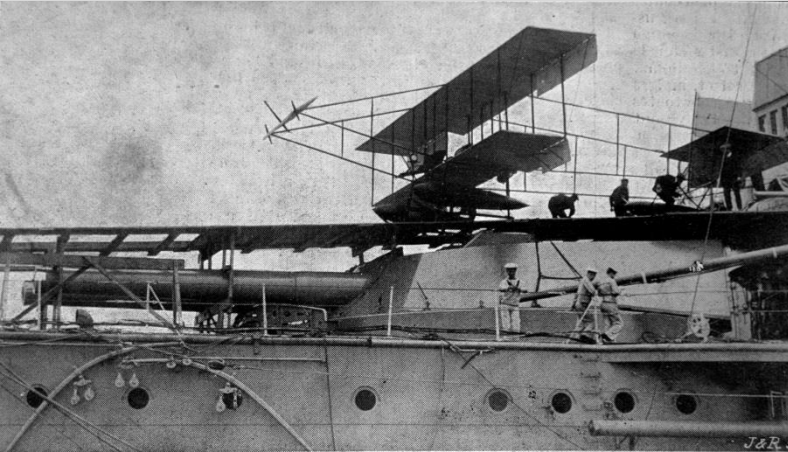
Les destructions de navires dans les eaux américaines continuent en octobre 1916.

Le vapeur hollandais *Bloomerodijk*, 6 000 tonnes, est coulé au large de New York, ainsi que le vapeur norvégien *Christian-Knudsen*, 4 200 tonnes, sur la côte du Massachussets. Les torpilleurs américains de l'amiral Cleaves ramènent à Newport 256 survivants.

Le 18 octobre 1916, un transatlantique anglais, *l'Alaunia*, 13 500 tonnes, est coulé ; la marine américaine parvient à sauver tous les passagers et 163 des 192 marins du bord.

Une semaine auparavant, dans le détroit

du Bosphore, un sous-marin russe, le *Tieulen*, s'empare du transport ottoman *Rodosto*, 6 000 tonnes, commandé par des officiers allemands, et parvient à le conduire au port de Sébastopol.



Essais d'aéroplanes à flotteurs Short type S.38 à bord du pré-dreadnought HMS Hibernia, mai 1912. (IWM).

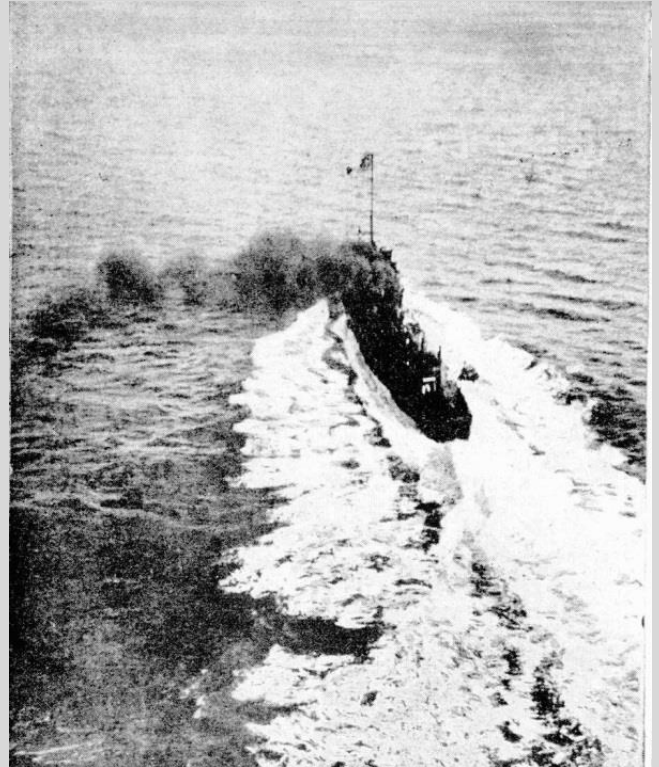
Le 20 octobre, le dreadnought russe *Impératrice-Marie*, 22 800 tonnes, fierté de la flotte, est détruit par une explosion suivie d'un incendie. On déplore la mort de 152 hommes d'équipage ; 64 marins vont succomber des suites de leurs brûlures.

Le 27 octobre 1916, l'Amirauté fait savoir que le 26, la marine de guerre allemande a lancé dix destroyers contre le service des transports de la Manche. Un transport vide, le *Queen*, a été coulé, tout son équipage a été sauvé. Deux destroyers ennemis ont été coulés. Le destroyer britannique *Flirt* n'est pas rentré, mais les neuf membres de son équipage seront sauvés. Le destroyer *Nubian* a été avarié par une torpille et remorqué à son port d'attache.

Le 28 octobre 1916, un vapeur anglais, le *Marina*, 5 200 tonnes, est coulé sans avertissement préalable. Les cinquante hommes de son équipage périssent. La nationalité américaine de plusieurs passagers soulève une vague d'indignation aux Etats-Unis. Dans le même temps, le 31 octobre 1916, est torpillé par un sous-marin le vapeur grec *Angheliki*, portant à Salonique 300 volontaires. Ce torpillage provoqua à Athènes l'expulsion des chefs de la délégation de Guillaume II et fin novembre le gouvernement provisoire grec déclarait la guerre à la Bulgarie et à l'Allemagne.

Grande-Bretagne	Detling, Dover, Eastchurch, Felixstowe, Hendon, Longside, Rochford, Scapa Flow, Turnhouse, Yarmouth
France	Dunkerque, St-Pol-sur-Mer, Walmer, La Bellevue, Vendôme
Méditerranée	Imbros, Mudros, Stravos, Thasos (Grèce), Otrante (Italie), Malte

Bases aéro-maritimes du RNAS en 1916.

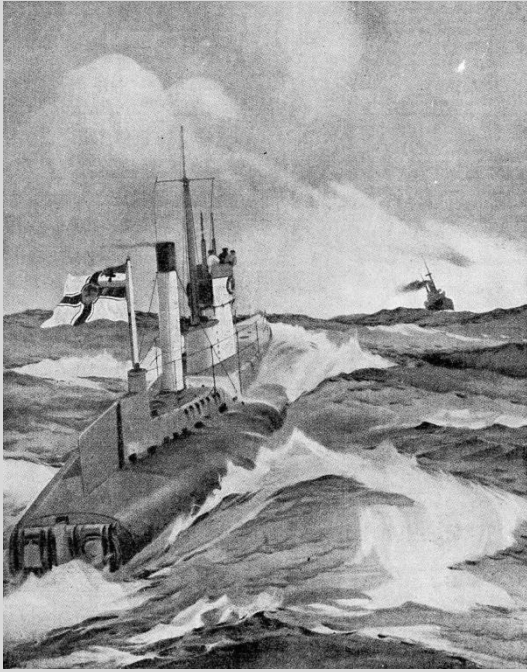


Photographie du destroyer Lark prise depuis un FBA type B du RNAS en 1915. (L'illustration).

Le 8 novembre 1916, le paquebot postal *Arabia*, rentrant d'Afrique du Nord en Angleterre avec 437 passagers dont 169 femmes et enfants, est torpillé sans sommation. Tous pourront être sauvés par divers bateaux venus à leur secours, il ne manque que deux marins tués par l'explosion.

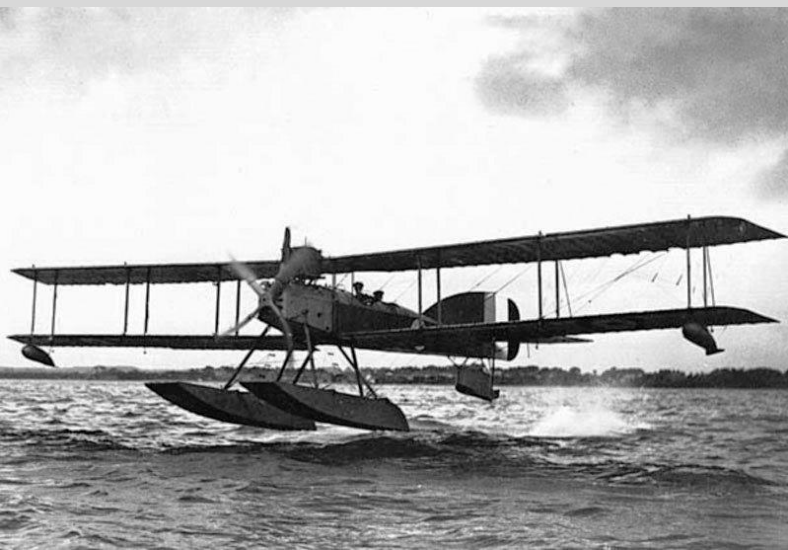
Le 15 novembre 1916, un paquebot français de 12 000 tonnes, le *Burdigala*, est torpillé en Méditerranée, les passagers et l'équipage sont sauvés par des navires de patrouille les suivant.

A la même date à Bakaritzza, près d'Arkhangel, une catastrophe a lieu. Le vapeur russe *Baron-Driesen* explose à quai, touché sans doute par une torpille. Les secours dénombrent 642 blessés, 314 hommes sont tués.



Un sous-marin allemand fond sur sa proie, 1915. (L'Illustration).

Le 21 novembre 1916, un bateau-hôpital anglais, le *Britannic*, est coulé dans le détroit de Zéa en mer Egée. Il y a 1106 survivants et 50 victimes.



Le bombardier-torpilleur du RNAS Short type 184 « Amiralty », premier à couler un navire de guerre avec une torpille, 1915. Le 31 mai 1916, lors de la bataille du Jutland, sous des tirs nourris de quatre croiseurs, le capitaine F. Rutland réussit à communiquer par radio à la Royal Navy la position de l'ennemi. Son short 184 Sunbeam avait décollé du porte-avions Engadine. La Royal Navy a forcé les Allemands à se replier dans leurs ports. (RNA).

Quatre jours plus tard, un autre navire-hôpital anglais, le *Braemar-Castle*, allant de Salonique à Malte, est coulé dans la mer Egée. Blessés, personnel sanitaire, équipage,

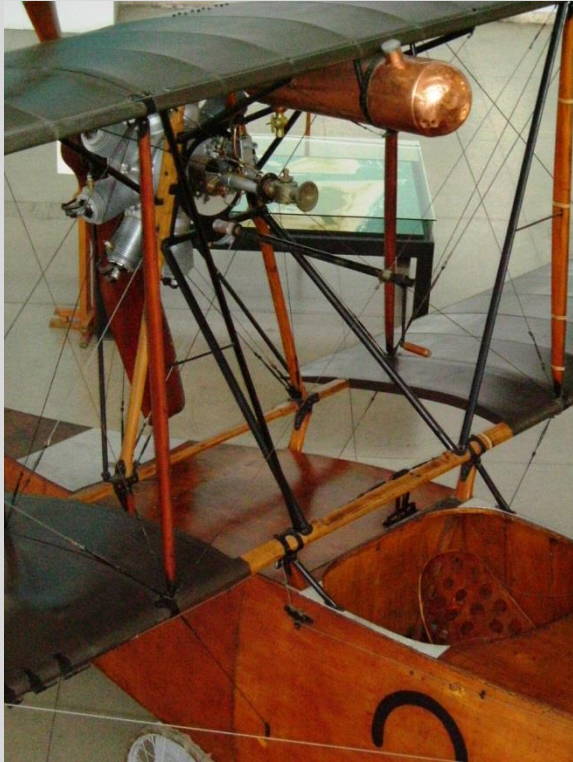
tout le monde sera sauvé.



Intérieur d'un sous-marin allemand. (Musée de la marine de Stockholm).



Le 27 novembre 1916, le paquebot *Karmak*, 6 800 tonnes, appartenant aux Messageries maritimes, est envoyé par le fond par une torpille. Tous les passagers et membres d'équipage sont sauvés par la vapeur *Letitia* qui s'est porté à son secours.



Hydravion d'observation FBA type B de la marine portugaise. (Musée de Lisbonne).

Le 29 novembre 1916, un navire espagnol, le *Giner*, débarque dans le port espagnol de Valence l'équipage d'un vapeur américain de 2 600 tonnes, le *Chemung*, battant pavillon américain, attaqué par un sous-marin allemand.

Le 3 décembre 1916, des sous-marins allemands pénètrent dans le port de Funchal à Madère, lieu de relâche important pour la navigation maritime de commerce. Ils y torpillent le *Kangaroo*, 2 500 tonnes, le vapeur anglais *Dacia*, 1 800 tonnes et la canonnière la *Surprise*, de 627 tonnes. Après ce triple forfait, les sous-marins bombardent pendant deux heures la ville, mais les batteries côtières ripostent et les sous-marins se retirent.

Le 8 décembre 1916, un communiqué officiel du ministère de la Marine française annonce la disparition d'une très grande unité navale, le cuirassé *Suffren*, parti le 24 novembre de Gibraltar pour Lorient. Le *Suffren* est [était ?] commandé par le capitaine de vaisseau Guépin. Le cuirassé déplaçait 12 728 tonnes, mesurait 125 mètres de longueur, pour 21 mètres de largeur et 8,4 mètres de tirant d'eau. Ses trois hélices étaient mues par une machinerie d'une

puissance de 16 700 chevaux. Son armement comprenait quatre canons de 305 mm, dix de 164 mm, huit de 100 et vingt-deux de 47, plus deux tubes lance-torpilles. Son effectif était de 22 officiers et 654 marins.

Le *Suffren* est le quatrième navire de combat perdu par la France depuis le début de la guerre, après le *Léon-Gambetta*, le *Bouvet* et l'*Amiral-Charner*.

HMS <i>Hermes</i> (5 700 t)	Porte-avions	Coulé par U-27 le 31 oct. 1914
HMS <i>Empress</i> , <i>Engadine</i> , <i>Riviera</i> , <i>Vindex</i> , <i>Manxman</i> (2 590 t)	Transport d'hydravions	Raid sur Cuxhaven le 25 dec 1914
HMS <i>Ben-my-Chree</i> (2 700 t)	Transport d'hydravions	Participe aux Dardanelles
HMS <i>Ark-Royal</i> (7 190 t)	Transport d'hydravions	8 hydravions
HMS <i>Campania</i> (20 900 t)	Porte avions et hydravions	10-12 machines
HMS <i>Manica</i> (3 850 t)	Plateforme pour ballons	Opère en Méditerranée
HMS <i>Nairama</i>	Porte hydravions	
HMS <i>Furious</i> (26 500 t)	Croiseur de bataille	Porte 36 appareils
HMS <i>Argus</i> (14 680 t)	Porte-avions	15-18 appareils

Les navires du RNAS en 1916. (RNA).

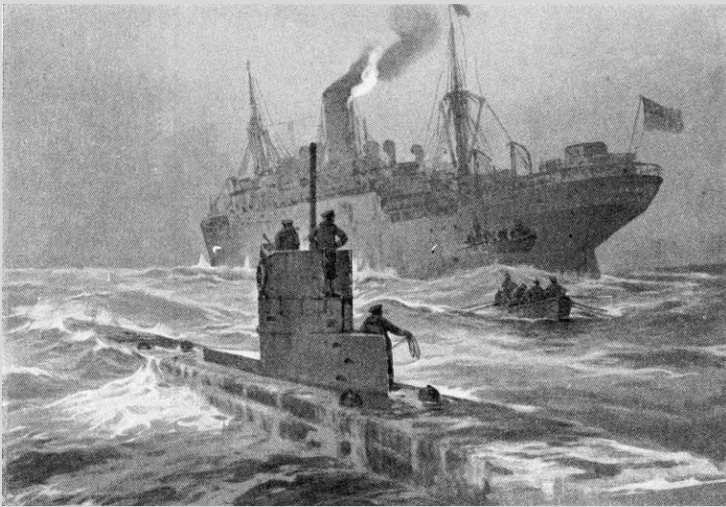
Le 11 décembre 1916, la marine italienne perd l'un de ses principaux de guerre, la *Regina-Margherita*, qui heurte deux mines en Méditerranée au large de Valona et coule. Sur les 945 hommes de bord, 270 seulement peuvent être sauvés. Le commandant et quatorze officiers sont portés disparus.

Le 12 décembre 1916, un grand paquebot de la Société générale des transports maritimes, l'*Algérie*, est coulé par un sous-marin ennemi. Dix-neuf personnes, dont quatre passagers, ne sont pas retrouvés et deux officiers se noient en tentant de sauver les passagers.

Dans le même temps, deux paquebots des Messageries maritimes, le *Magellan* et le *Sinaï*, subissent le même sort, mais sans perte de vie humaine, passagers et équipages sont recueillis par les bâtiments les convoyant.

Le 27 décembre 1916, la flotte française perd l'un de ses premiers bateaux de guerre

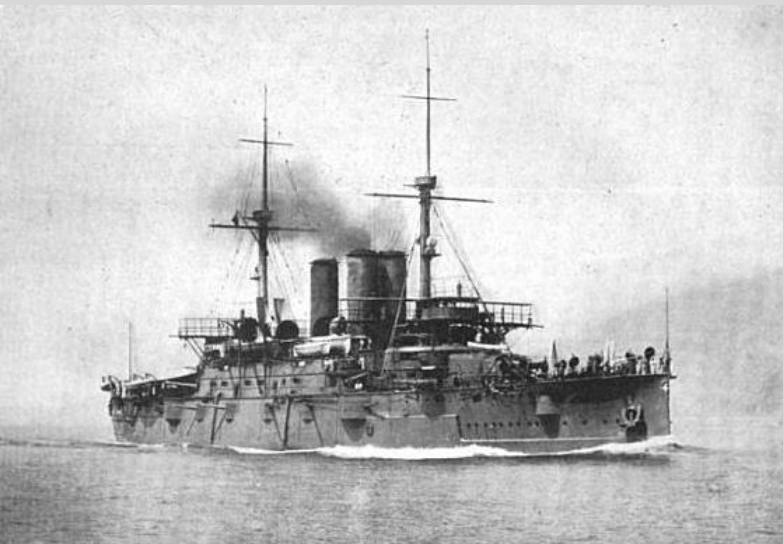
en fer. Le cuirassé le *Gaulois* est torpillé au cours d'une traversée de Corfou à Salonique. Grâce à une bonne organisation du sauvetage, le nombre des victimes se réduit à quatre marins, dont deux déchiquetés par l'explosion. Ce cuirassé, lancé en 1896, déplaçait 11 300 tonnes, pour 117 mètres de long, 20 de large, 8,40 m de tirant d'eau, un propulseur à charbon de 15 000 chevaux. Son équipage était de 22 officiers et 637 marins.



Un sous-marin allemand arraisonne un vapeur australien, 1915. (L'Illustration).



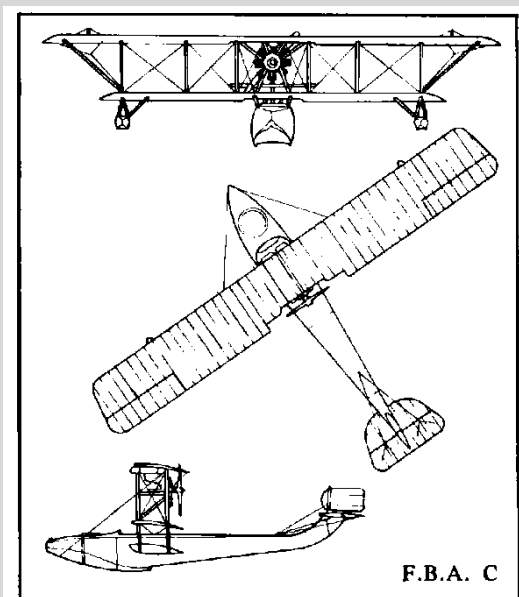
Marins Anglais tirant contre l'aviation ennemie dans le port de Salonique en Grèce, 1916. (LPG).



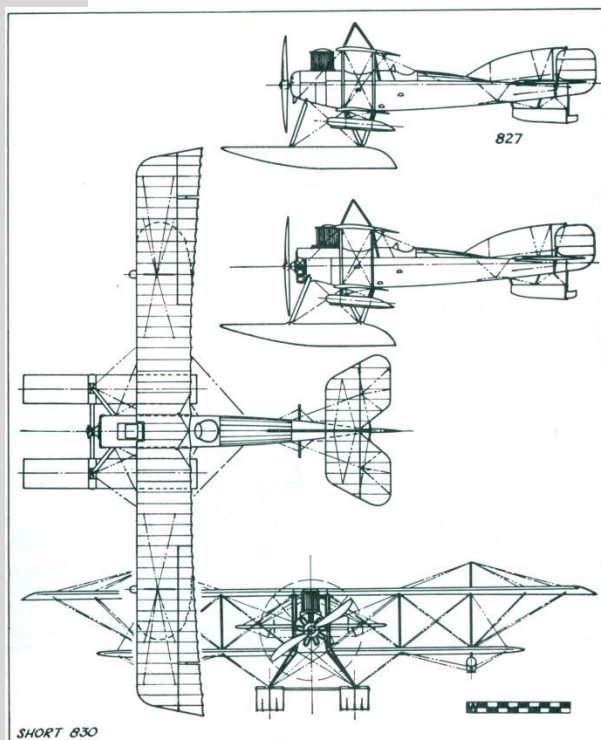
La Regina-Margherita, vaisseau de guerre de 14 000 tonnes, 138 mètres de long, lourdement armé : quatre canons de 305 mm, quatre de 203, douze de 152, vingt de 76, deux de 47, deux de 37 mm et quatre tubes lance-torpilles. (MMR).



Sous-marin anglais se portant au secours de naufragés, décembre 1916. (LPG).



FBA B à Dunkerque en 1915. L'Amirauté britannique a commandé 350 hydravions à la FBA. (MHB).



Short 827 basé à Calshot en 1916. L'Amirauté a commandé 520 hydravions à Short en 1915. (IWM).

Plans trois vues de l'hydravion d'observation français FBA type B (en haut) et de l'hydravion torpilleur du RNAS Short 827/830 type « Admiralty », 1916. (IWM).

Le 30 décembre 1916, l'Amirauté britannique publie : « Le degré de sauvagerie auquel les Allemands sont arrivés dans leur politique sous-marine consiste à couler à vue les navires de commerce. Cette politique de la marine de guerre allemande, basée uniquement sur les sous-marins, atteint son comble dans l'horreur avec la destruction récente du vapeur anglais Westminster, qui faisait route de Torre-Annunziata (Italie) à Port-Saïd (Egypte).

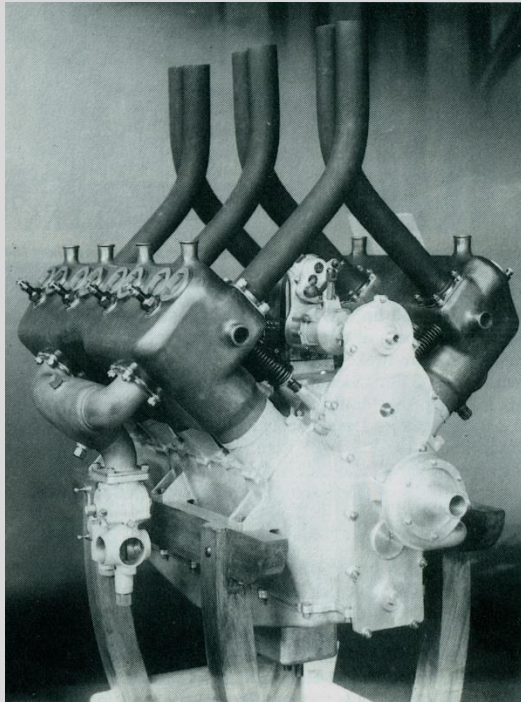
Le 14 décembre, un sous-marin, sans avertissement, décoche deux torpilles, tuant immédiatement 40 hommes. Le navire a coulé en quatre minutes. Officiers et équipage occupés à sauver les survivants sont canonnés à une distance estimée à 3 000 yards. Le capitaine et le chef mécanicien sont tués sur le coup et leur embarcation coulée, sans aucun survivant. Cinq hommes d'équipage préparent trois canots sont coulés et se sont noyés. »

Face à ces pratiques, quelles réponses ?

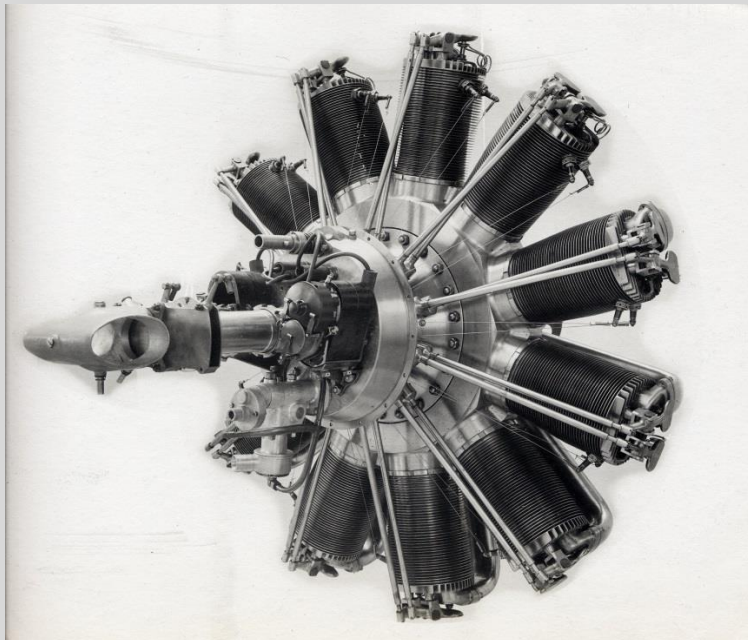
Ressources du RNAS

Au début de la guerre, le RNAS se compose d'une force de 93 appareils volants, six dirigeables armés, deux ballons libres et 727 personnes. La Royal Navy dispose sur le sol britannique le long des côtes de douze bases aériennes pour ses

dirigeables et avions de Longside (Aberdeenshire) dans le nord-est à Anglesey dans l'ouest (voir p. 5). Un an après ces chiffres ont décuplé.



Beau V8 Sunbeam « Crusader » du Short 827, dessiné par l'ingénieur français Louis Coatalen. (RNA).



Moteur rotatif Clerget-Blin 130 ch monté sur les hydravions FBA C et sur tous les chasseurs Sopwith du RNAS en 1915 et 1916. (Collection Clerget).

Le 1^{er} août 1915, les moyens du RNAS, navires (voir p. 7) et aéronefs (ci-contre), sont placés sous commandement de la Royal Navy.

Type	Date	Affectation	Nb	Rôle au RNAS
Blériot-XI	1911	Ecole	25	Hendon en 1911,
Bristol Boxkite	1912	Ecole	66	Partagés entre RFC et RNAS
Caudron G-3	1913	<i>Hermès</i>	124	Hydro à flotteurs, Observateurs
Avro 503	1913	Ecole	12	Eastbourne, Eastchurch
MF-7, MF11	1913	Ecole	30	Formation des marins aviateurs
RAF BE8	1913	Entraînement	55	Ecole de chasse
FBA B/C	1914	Formation	116	1 ^{er} hydravion du RNAS
Curtiss H4	1914	Patrouille	64	Repérage des U-Boots
Farman MF20	1914	Bombardement	-	Eastchurch puis Belgique en 1916
Grahame-White XV	1914	Ecole	80	
RAF FE2b	1914	Chasse	85	Protection des bases
Short 74	1914	Torpillage	18	Raid sur Cuxhaven
Short 827/830	1914	Bombardement	60	Produits et basés à Eastchurch (830) et Calshot (827)
Sopwith Baby	1914	Chasse	26	Chasse aux Zeppelins en mer du Nord
Sopwith Tabloid	1914	Chasse Bombardement	39	Raid sur l'Allemagne
Vickers Gunbus	1914	Reconnaissance	75	Sert en France
Wright Pusher	1914	Reconnaissance	11	2 sur Ark-Royal aux Dardanelles
Avro 504	1915	Bombardement	48 affectés au RFC et RNAS	
Curtiss JN3	1915	Entraînement	47	
Farman 40	1915	Chasse	50	Défense des convois
Nieuport XII	1915	Chasse	6	Matériel du RFC affecté au RNAS
Parnall-Hamble Baby	1915	Entraînement	11	Formation des équipages
Short Bomber	1915	Bombardement	83	Trois Wings au RNAS au printemps 1916
Short 184/320	1915	Bombardement	8	Premier avion à couler un bateau avec une torpille
Sopwith Sneider	1915	Chasse	20	Version navale du Tabloid
White Thomson	1915	Lutte anti-sous-marins	8	Hydro à coque
Thomson-Bognor	1915	Patrouille	10	Patrouille côtière
Wight 840	1915	Torpillage	35	Felixstowe, lutte anti sous-marine

Moyens aériens du RNAS fin 1916. Entre juin 1911 et décembre 1916, le RNAS a reçu 1 164 appareils volants sans compter ceux partagés avec le RFC. Les Caudron G-3 et FBA B/C constituent un important contingent. (IWM).

Outre des hydravions de haute mer, des avions de liaison et de transport, d'observation, elle possède aussi plusieurs escadrilles de chasseurs, et des moyens de bombardement assez légers.

Le RNAS doit partager les budgets et certains matériels avec le RFC, ce qui limite son action (Cf. cas des différents Sopwith et de l'Avro 504), le matériel est hétérogène, les moteurs tous d'origine française, sauf chez Short brothers qui utilise les beaux V8 Sunbeam qui sortent de l'usine de Wolverhampton dans les Midlands.

Fin 1916, le RNAS a déjà reçu 11 640 appareils volants, avions et hydravions et autant sont en commande.

Avion	Places	Missions	Vitesse	Production
FBA type B	2	Bombardement	120 km/h	120 (100%)
FBA type C	3	Bombardement	130 km/h	390 (100%)
Nieuport 12 A2	2	Reconnaissance	157 km/h	120 (90%)
Sopwith Pup	1	Chasse	170 km/h	+ 2.000 (10 %)
Sopwith Strutter	2	Bombardement	153 km/h	4.500 (100 %)
Avro 504 K	2	Observation	138 km/h	8.340 (15 %)
Sopwith Camel	1	Chasse	173 km/h	5.490 (65 %)
Sopwith Triplane	1	Chasse	180 km/h	160 (100%)

Principaux appareils de la première guerre mondiale équipés de moteurs Clerget 9 A et 9 B. Quand l'avion reçoit plusieurs moteurs de constructeurs différents, le taux d'équipement en moteurs Clerget figure entre parenthèses. (MHB).

A la fin de novembre 1916, un important changement s'effectue dans le haut commandement des forces maritimes anglaises. L'amiral sir John Jellicoe devient premier lord naval et sir David Beatty prend la direction de la flotte. Face à la menace des sous-marins, l'Amirauté décide de renforcer considérablement les moyens du RNAS : nouvelles escadres, nouveaux hydravions, nouveaux chasseurs, nouveaux bombardiers et torpilleurs.

En 1916, les régiments du RNAS reçoivent du matériel nouveau, des bimoteurs Caudron G-4 basés en France à Petit Synthe près de Dunkerque chargés de bombarder les navires suspects, des biplans

biplaces dessinés par Geoffrey de Havilland Airco DH-6, formant en 1917 un total de 34 escadrilles du RNAS destinés à la lutte anti-sous-marins, des petits biplans biplaces Royal Aircraft Factory BE 12, autre création de Geoffrey de Havilland, destinés au bombardement, des grands hydravions de patrouille en mer Norman Thomson NT4 destinés aux reconnaissances maritimes à longue distance équipant les bases de Calshot, Catlewater, Dundee, Felixstowe, Inverdordon, Killingholme et Scapa Flow, quelques chasseurs SPAD « Scout » français, et plusieurs Sopwith « Pup » et Sopwith « Strutter » âprement disputés au RFC.

Leur livraison au RNAS dépend de celle des moteurs. L'usine Talbot-Sunbeam-Darracq de Wolverhampton livre à Short ses beaux V8 au compte-goutte : un par jour, et Clerget-Blin est submergé. Ne sortent en 1916 qu'une centaine de 9-cyl de l'usine de Levallois, aussi Clerget dépose-t-il les brevets d'invention de ses moteurs en Angleterre en catastrophe et cède la licence de fabrication.

A partir de fin 1916, les rotatifs Clerget 9B de 130 ch sont produits en Grande-Bretagne à plusieurs milliers d'exemplaires par différents sous-traitants : la firme Gordon Watney & Co, la firme Gwynnes Ltd, qui réalise également 1 000 moteurs allégés Clerget type 9 Z de 110 ch en 1916-1917 et 1 750 moteurs « améliorés » Clerget 9Bf de 140 ch en 1917 - dont la production sera reprise en 1917 par Humber-Bentley Ltd à Coventry - et par la firme Ruston Proctor & Co Ltd de Lincoln, laquelle réalise 1 300 moteurs Clerget 9 B de 130 ch en 1917.

Ces très bons moteurs sont destinés avant tout aux appareils Sopwith : *Triplan*, *F1 Camel* et *Strutter* produits massivement. Le RNAS va recevoir 1 315 Sopwith *Strutter*, 1 770 Sopwith *Pup* entre 1916 et 1918 et surtout 5 490 Sopwith *Camel* à partir de 1917, la plus grande réussite britannique de cette guerre.



Les avions et hydravions du RNAS, seule arme efficace contre les U-Boot de la marine impériale allemande ?

La Regia Marina

La mer du Nord, la Manche et l'Atlantique sont surveillés par les forces marines alliées, cependant la Méditerranée demeure un théâtre peu sûr. L'Angleterre et

la France ne sont pas les seuls pays utilisateurs des hydravions à coque français de la FBA, gros fournisseur du RNAS. Louis Schreck reçoit en août 1916 une très importante commande de la Marine italienne : 500 hydravions. C'est la plus grosse vente de l'histoire de la jeune firme

d'Argenteuil.

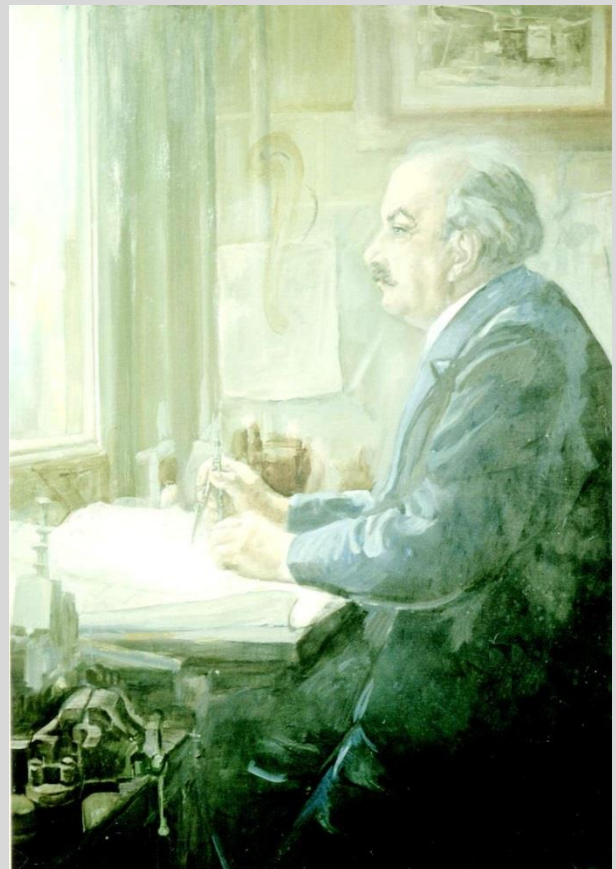
Pour satisfaire toutes les fabrications, types A/B en cours de remise en état, type C en cours de production, type H en commande de la part de l'Etat français pour la marine nationale et les commandes de la *Regia Marina*, il crée une troisième usine à Nice de fabrication et de montage des hydravions destinés à l'Italie, puis, face à la situation de crise des alliés dans la guerre, la terrible efficacité des sous-marins allemands et devant les retards nécessairement pris par la construction de cette nouvelle usine (qui ne pourra être prête qu'en avril 1917), en octobre 1916, il offre au gouvernement italien la possibilité d'acheter les licences de fabrication des modèles C et H.

A black and white image of a handwritten signature, which appears to be 'P. Clerget', written in a cursive style.

En Italie, le contrôle de la Méditerranée est tel en importance vitale que cette commande devient une affaire d'Etat. Toute l'industrie du nord du pays est mobilisée. L'entreprise italienne *Idrovolanti Savoia* assure la maîtrise d'œuvre de la construction des machines Avec beaucoup de sous-traitance, *Savoia* réussit à produire entre octobre 1916 et février 1918 un total de 982 hydravions à coque FBA H, à l'envergure légèrement augmentée et mus par des moteurs 6 cylindres en ligne italiens Isotta-Fraschini V4 B de 170 ch. Certains FBA type H italiens, toutefois, sont équipés du moteur Hispano-Suiza de 180 ch français dont l'Italie a acquis la licence de construction. Même s'il n'est pas d'origine italienne, le FBA type H est l'hydravion construit en plus grande série en Italie. Toute l'industrie italienne participe à sa fabrication : *SIAI (Società Idrovolanti Alta Italia)* à Cesto Calende (lac Majeur), *CIVES* à Varèse, *Ducrot* à Palerme, *Gallinari* à Pise, *IAM* à Naples, *Savoia* et *Zari* à Milan.

Les hydravions sont déployés dans les bases navales de la Méditerranée et de l'Adriatique tenues par les forces italiennes : Venise, Grado, Porto Corsini, Ancône, Brindisi, Varano, Otrante au sud de la botte et Valona en Albanie. Le type H italien équipe également deux escadrons de l'Armée chargés de défendre le lac de Garde et le lac Majeur dans le nord du pays. Le type H italien est mis en service dans les escadrilles défendant les côtes italiennes en Sicile et en Sardaigne où il chasse efficacement les sous-marins allemands qui pénètrent en Méditerranée. Vingt et un escadrons en sont équipés et ils portent le numéro de base 266a. Ces escadrons recevront en renfort des Macchi L3 dès leur disponibilité, au début de l'année 1917.

Avec les machines FBA, les fougueux pilotes italiens obtiennent des victoires aériennes notables ; ils parviennent même à immobiliser des sous-marins, depuis leur propre machine, sans l'appui d'aucun navire, ce qui n'est pas un mince exploit.



L'ingénieur Pierre Clerget à sa table à dessin, vers 1935. (MHB).