

BOULETS contre CUIRASSES



TOUT le monde connaît cette réponse fameuse et très probablement légendaire que fit Jean Bart à des courtisans qui demandaient, à Versailles, comment il s'y était pris pour forcer le blocus de Dunkerque et s'échapper avec sa frégate à travers la croisière anglaise.

Jean Bart fit ranger sur une ligne les questionneurs en dentelles, en leur disant: "Vous représentez, messieurs, la flotte anglaise. Ici, se trouve le port dans lequel je suis enfermé avec mon vaisseau, et voici comment j'ai procédé pour sortir." Et se précipitant sur les marquis, surpris et stupéfaits, distribuant à droite et à gauche coups de pied, coups de poing et horions variés, Jean Bart passa.

Cette méthode n'est malheureusement plus applicable de nos jours.

C'est de 1824 que date la révolution accomplie dans ce que, par un euphémisme charmant, on est convenu d'appeler "l'art" de la guerre maritime. Jusque-là, les navires tout en bois étaient armés de "caronades", ainsi appelées parce que les premiers canons de ce type furent fabriqués dans un village d'Angleterre, de je ne sais quel comté, nommé Carron.

Ces caronades n'étaient, en somme, que de gros pistolets, ne lançant que des boulets pleins qui se contentaient de faire leur trou dans la membrure ou les agrès du navire ennemi, et encore fallait-il, pour cela, que la distance fût courte.

C'est ainsi que les choses se passèrent, sans beaucoup de modifications, depuis l'invention de la poudre à canon, jusqu'en 1824, époque où la marine française, adoptant les idées de Paixhans, arma ses navires de guerre de canons-obusiers, capables de lancer à de grandes distances des projectiles creux, bourrés de poudre, explosifs par conséquent.

En 1853, les Russes qui, à notre exemple, avaient modifié suivant les idées nouvelles l'armement de leur marine de guerre, fournirent à Sinope une démonstration rigoureuse — c'est le cas de le dire — de la puissance destructive des nouveaux engins. En quelques heures, la flotte turque, réfugiée dans le port, fut, impunément pour l'assaillant, incendiée, écrasée, dépecée, réduite en miettes par les bombes russes, vomies à grande distance par des canons-obusiers à la Paixhans.

Ce fut un bien magnifique spectacle, qui marcha avec cela la fin des vaisseaux de bois.

L'idée de construire à l'épreuve du boulet les murailles des navires n'était pas neuve, et déjà, en 1810, Fulton avait créé une batterie flottante à vapeur, destinée à la défense du port de New-York et dont les murailles fort épaisses résistaient parfaitement au choc des boulets pleins. Aurait-elle été aussi impénétrable aux obus? C'est peu probable. L'expérience n'a pas pu en être tentée, car cette batterie sauta accidentellement en 1829. Elle s'appelait, de son vivant, le "Démologon".

Fulton eut des imitateurs heureux. En effet, en 1855, la France et l'Angleterre ayant quelques difficultés avec la Russie, entreprirent de lui prouver par des arguments sans réplique

qu'elle, la Russie, était dans son tort. Le 18 octobre de cette année-là, les défenseurs de Kinburn voyaient s'arrêter à quelque 400 mètres de leurs murailles, quatre masses flottantes, de couleur sombre, de marche lente et d'aspect lourd, qu'ils prirent pour de vulgaires et pacifiques chalands. Tout à coup des éclairs jaillissent des flancs de ces prétendus chalands et une grêle de projectiles explosifs s'abat sur les murs de la forteresse, couvrant d'éclats ses défenseurs stupéfaits. Détrompés d'une façon un peu brutale, les Russes ripostent, mais leurs boulets rebondissent inoffensifs sur la carapace de fer des quatre "chalands" qui, invulnérables, poursuivent méthodiquement leur oeuvre civilisatrice.

Deux heures plus tard Kinburn n'était plus qu'un monceau de ruines, recouvrant les cadavres de ses défenseurs morts à leur poste, tandis que les quatre batteries cuirassées: "Congrève", "Tonnante", "Lave" et "Dévastation", n'a-

novembre 1859, la frégate "la Gloire", bardée de fer comme un ancien preux, était mise à l'eau dans les bassins de Toulon. On construisait vite à cette époque, il est vrai que c'était un peu moins compliqué que maintenant, et "la Gloire" ne ressemblait que de très loin aux pièces délicates d'horlogerie que sont les cuirassés actuels. Toujours est-il qu'à ses essais, "la Gloire" fila hardiment ses 13 noeuds et demi.

Des gens qui rirent jaune, ce furent les Anglais, qui, depuis tant d'années, exerçaient sur tous les océans une suprématie incontestée. Ils comprirent que l'entrée en lieu de ces redoutables engins dont "la Gloire" était le prototype, allait modifier, à leur préjudice, l'équilibre des nations maritimes.

Mais les Anglais sont gens pratiques. Sans perdre leur temps en discussions vaines, ils cherchèrent d'abord à se mettre au même niveau que la France en copiant servilement la "Gloire".

Il est incontestable qu'ils la copièrent mal et que le "Warrior" était, à tous les points de vue, inférieur à son frère aîné, mais ils avaient en partie regagné le terrain perdu, et cela leur donnait le temps d'étudier la question de plus près et de faire mieux dans l'avenir. Ils nous ont donné là un salutaire exemple.

De leur côté, les artilleurs, piqués au jeu, ne demeuraient pas inactifs. "Ah! vous fabriquez des cuirasses! disaient-ils. Patience, nous allons créer, nous, des canons qui les troueront, vos cuirasses!

Ils y réussirent, les insensés! et c'est de cette préoccupation que sont nées toutes les pièces de plus en plus puissantes dont on a, depuis 1859, armé les cuirassés et les côtes, et dont l'expression dernière est ce formidable canon de plus de 30 tonnes, long de 30 pieds, qui crève, comme une feuille de papier, à des distances fantastiques, des plaques d'acier nickelé de 20 pouces d'épaisseur... quand il les atteint, et qui a permis à l'escadre japonaise de bombarder Vladivostock par-dessus un bras de mer de 6 milles.

Mais à mesure que le canon devenait plus puissant, la cuirasse s'épaississait, et c'est de cette lutte incessante entre le canon qui veut percer la cuirasse et celle-ci qui ne veut pas se laisser faire, que sont nés ces monstres d'acier qu'on appelle les cuirassés de premier rang.

La cuirasse de la "Gloire" n'avait que 4 pouces d'épaisseur, ce qui, pour l'époque, était bien suffisant. Mais, maintenant le blindage doit être si épais que, sous peine de compromettre la stabilité du navire, on doit se borner à protéger l'artillerie et la flottaison derrière laquelle s'abritent les chaudières, les soutes et les machines, c'est-à-dire les organes essentiels du colosse.

De sorte qu'en supposant détruites par le feu de l'ennemi toutes les parties non protégées d'un navire de guerre, celui-ci n'en resterait pas moins une machine redoutable encore.

Telle fut la grande lutte qui dura quarante années entre le projectile et la cuirasse. Il serait bien difficile de dire quel est celui qui aurait eu en définitive le dernier mot, si l'homme, toujours ingénieux lorsqu'il s'agit de détruire, ne les avait mis d'accord en créant la torpille.



Effet d'une torpille faisant explosion sous un cuirassé. Sous un nuage d'eau, de fumée et de débris les montagnes sont dépassées en hauteur tandis qu'au loin on distingue à peine la coque du navire qui a causé cette effroyable catastrophe.

vaient que vingt-deux hommes mis hors de combat par cinq boulets russes qui avaient eu la malice de pénétrer par les sabords.

Cette fois, la cuirasse avait vaincu le boulet.

Seulement, si les batteries cuirassées de Kinburn flottaient, elles ne marchaient guère. Il fallait les remorquer sur le lieu du combat. Il est vrai qu'une fois embossées à bonne portée, elles "faisaient merveille", ainsi que certains chassepots de ma connaissance.

C'est alors que l'ingénieur Dupuy de Lôme songea à réaliser le bateau idéal, c'est-à-dire qui fût cuirassé de façon à défier tous les projectiles connus et qui cependant fût doué d'une mobilité suffisante pour pouvoir se transporter de lui-même sur tous les points où sa présence et son aide seraient utiles. Le 20 mars 1858, les plans et devis d'une frégate cuirassée étaient soumis au ministre de la Marine d'alors, et le 24