Titre : **SOUS-MARINS ET SUBMERSIBLES** **AU DEBUT DE LA GRANDE GUERRE**	Référence : **ANCESTRAMIL** **Organisation**
Auteur :	Origine : **Bibliothèque personnelle**
Référence : **ALMANACH DU PELERIN** **5 RUE BAYARD PARIS** **1916**	Transcripteur : **MFR** Date : **2011**

Ancestramil

SOUS-MARINS ET SUBMERSIBLES AU DEBUT DE LA GRANDE GUERRE

Les premières tentatives faites pour réaliser le bateau capable de naviguer sous les flots sont fortes anciennes.
La France fut la première à posséder le sous-marin moderne à moteur électrique avec le *Gymnote* ; le sous-marin doté d'un armement militaire sérieux, aves le premier *Gustave-Zédé* ; le premier submersible, ce sous-marin vraiment offensif, avec le *Narval*, conçu dès 1895 par l'ingénieur **LAUBEUF**.

Les sous-marins et les submersibles sont tous deux capables de naviguer à volonté en surface ou en plongée. Mais il existe entre eux des différences capitales. Le sous-marin a une section circulaire, une coque en forme de cigare ; il a une faible flottabilité. Le submersible a une coque à double paroi, qui se rapproche de celle des autres navires ; il a, de plus, une grande flottabilité.

A cause de sa faible flottabilité, le sous-marin naviguant en surface dépasse à peine le niveau des flots ; il a une très mauvaise tenue à la mer dès que celle-ci est un peu agitée. Ses seuls avantages sont de mettre peu de temps à s'immerger et d'avoir une faible différence entre ses vitesses en surface et en plongée. Mais ce sont là des avantages plus théoriques que réels. En effet, ce qui empêchait, au début, la rapide plongée du submersible ce n'était pas tant le remplissage des réservoirs d'eau – on peut augmenter le nombre et la surface des prises – que la nécessité de laisser refroidir le moteur employé pour la marche en surface. Le submersible est né de la nécessité d'améliorer la tenue à la mer et l'habitabilité du sous-marin, sans se réapprovisionner en combustible ou électricité.

LES SUBMERSIBLES EN FRANCE

Nous possédions, dès 1901, un modèle de submersible déjà très réussi, le *Narval*. Au début de 1902, ont lieu les essais très brillants de quatre autres submersibles du même type. A ce moment, **M. PELLETAN** devient ministre de la Marine ; il arrête la construction de onze submersibles sur treize commandés par son prédécesseur, et les remplace par autant de sous-marins de 68 tonneaux, beaucoup trop petits pour être habitables. En 1903, il commande six sous-marins de 450 tonnes.

De sorte qu'en 1905, nous possédions trente-neuf sous-marins ou submersibles de seize modèles différents !
M. THOMSON, qui remplace **M. PELLETAN**, commande, en 1905, à la fois dix-huit submersibles de 400 à 550 tonnes et seize autres en 1906. Les uns doivent être munis de moteurs à pétrole pour la marche en surface, les autres de machines à vapeur, afin de pouvoir étudier les avantages de chacun de ces types.

De 1907 à 1910, aucune construction sous-marine. A la suite de la guerre russo-japonaise, où ni les torpilleurs ni les sous-marins n'avaient eu un rôle important, tandis que les combats entre grosses unités avaient prédominé, l'opinion s'était désintéressée complètement des petits navires, pour se porter vers les grands cuirassés munis d'un armement puissant.

On a profité de ce répit pour faire des essais comparatifs entre la machine à vapeur et le moteur à pétrole. Ce dernier n'est pas un moteur à explosions comme celui des automobiles ; c'est un moteur à combustion. Au lieu d'introduire dans le cylindre un mélange explosif, on y injecte du pétrole, qui brûle en produisant les gaz qui actionnent les pistons. Les avantages d'un tel moteur sont

considérables, et c'est lui qui est destiné à remplacer toutes la machines à vapeur de puissance moyenne. Il se met en marche et s'arrête instantanément, il donne tout de suite sa puissance maximum. La machine à vapeur, au contraire, demande un certain temps pour sa mise route et son arrêt ; de plus, son maximum de puissance ne peut être atteint qu'au bout d'un temps assez long. Malheureusement, le moteur à combustion, dû à l'ingénieur **DIESEL**, est d'origine allemande, et sa construction n'a pas fait chez nous les progrès qu'elle a atteints en Allemagne. C'est pourquoi, à partir de 1906, nous nous heurtons à des difficultés de mise au point. Quand les Diesel de nos sous-marins marchent, ils donnent 1,5 nœuds de plus que la machine à vapeur de même puissance. Mais ils causent parfois des accidents : éclatement de cylindres… Les difficultés sont d'autant plus grandes que les premiers Diesel, étudiés dans nos usines, avaient une puissance de 200 chevaux, tandis que, par la suite, on a voulu leur demander jusqu'à 1 800 et 2 000 chevaux. Aussi, en 1912, est-on revenu, pour certains submersibles, à la machine à vapeur comme moteur de surface.

En 1910, l'orientation est définitivement fixée vers le submersible, et même l'amiral **BOUE de LAPEYRERE** prévoit le moment où le submersible et le torpilleur ne feront plus qu'un. Il suffit que les progrès techniques permettent de donner au premier une vitesse égale à celle que possède actuellement le second. C'est vers ce but que vont tous nos efforts, il est dès maintenant atteint par les sous-marins allemands.

Pendant la période 1910-1914, nous ne restons pas inactifs. Nos chantiers construisent d'abord des submersibles de 400/500 tonnes et 800 chevaux. On en commande d'autres de même taille, mais avec moteurs de 1 100 chevaux. L'année d'après, on atteint 650 tonnes, 2 100 chevaux avec lesquels on espère obtenir une vitesse de 17.5 nœuds par heure.

En 1913, on lance le *Gustave-Zédé*, qui a un déplacement de 830/1070 tonneaux et des moteurs à vapeur de 4 800 chevaux. Pour la première fois, on arme ce submersible. Il reçoit 4 canons de 65 millimètres. Il est capable d'atteindre une vitesse de 18 nœuds en surface, 12 en plongée et de franchir d'une seule traite 2 300 miles (le mille vau 1852 mètres)[1]. A la même date est inscrite au budget la construction d'un submersible encore plus grand armé de 6 canons et donnant 19 nœuds. Enfin, en 1914, il était question de construire à Cherbourg un submersible de 2 000 tonnes et de 27 nœuds en surface. On voit que nous approchons de la solution cherchée.

Quoi qu'il en soit, au début de la guerre, nous n'avons, sauf un ou deux navires récents, qu'une flottille sous-marine peu homogène sans autre armement que la torpille automobile, sans grande vitesse, sans rayon important d'action.

****

Ancestramil

[1] Rappelons qu'en octobre 1912, le Faraday, muni des moteurs Diesel, de 840 chevaux seulement, a franchi sans escale la distance de Rochefort à Toulon, par Gibraltar, soit 1 730 milles.