

La torpille dans les guerres modernes

Autor(en): **Myrica, Pierre de**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Le pays du dimanche**

Band (Jahr): **7 (1904)**

Heft 45

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-254158>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

La torpille dans les guerres modernes

Lorsqu'on lit des combats qui se livrent sur mer entre Russes et Japonais, cela doit donner envie à nos lecteurs de connaître mieux le rôle et la composition des torpilles, ces formidables engins qui déjà ont fait tant de victimes dans les eaux lointaines. Ceux qui sont désireux de s'instruire sur les choses de la marine, liront avec intérêt la page suivante :

Qu'est-ce qu'une torpille ?

Dans son acceptation générale, on peut définir la torpille : une charge de coton-poudre dont l'explosion se produit sous les carènes des bâtiments dans des conditions déterminées. Pour cette raison, la plupart des marines nomment les torpilles : « des mines ». Il existe plusieurs sortes de torpilles :

Les torpilles *de fond*, que l'on fait sauter du rivage sur le passage des ennemis à l'aide d'un fil électrique.

C'est en voulant en poser de semblables dans la baie voisine de Port-Arthur que le transport russe *Yenisseï* se fit couler si malheureusement lui-même.

Les torpilles *de blocus*, sortes de marmites qui détonnent quand on les chavire. On les mouille à l'entrée des passes. Elles sont dites aussi *dormantes*, parce qu'elles flottent sourdement entre deux eaux.

Aussi peu rassurantes, du reste, pour les partis qui les sèment que pour les ennemis, car, en dérivant, elles frappent leurs victimes sans les choisir.

Les *torpilles-portées* sont faites pour être attachées au bout d'une hampe et conduites par des vedettes porte-torpilles presque sous le flanc des navires où elles explosent par le choc.

De tels engins ont servi pendant la guerre de Chine à détruire les bâtiments de l'Empire du Milieu.

La torpille automobile

Mais la véritable torpille, la plus perfectionnée, la seule dont on veuille parler quand on emploie simplement le terme « torpille », c'est la torpille automobile : celle que les Japonais ont si bien utilisée contre les Russes.

C'était un problème délicat que celui de trouver l'outil nécessaire pour transporter à distance la charge de coton-poudre au flanc de l'adversaire, car les vedettes porte-torpilles étaient condamnées à la mort sous le feu de l'artillerie à tir rapide. Voici comment la chose a été résolue : dans son ensemble, la torpille automobile se présente sous la forme d'une sorte de brochet d'acier ; elles se compose de quatre parties distinctes :

1° Un cône de charge contenant 80 kilos de coton-poudre humide (dont la manipulation est sûre), un gâteau de fulmi-coton sec, et un détonateur au fulminate, s'armant à quinze mètres pour éviter tout accident.

2° Un régulateur d'immersion, réglant la trajectoire de la torpille sous l'eau.

3° Un réservoir cylindrique en acier épais et sans défaut, chargé d'air comprimé à 75 kilogs.

4° Une machine, mue par l'air comprimé du réservoir et faisant tourner un arbre de couche qui actionne deux hélices tournant en sens contraire ; ainsi la torpille ne se renverse pas.

Grâce à sa propulsion, la torpille évolue entre deux eaux à la vitesse de 55 kilomètres et peut aller frapper le point visé à 800 mètres. L'explosion se produit alors, une colonne d'eau formidable se déplace et, agissant ainsi qu'un marteau-pilon, enfonce les tôles les plus résistantes et produit des déchirures irréparables. Je ne conseille pas à mes lecteurs, intéressés à conserver leur existence précieuse, d'élire domicile sur un navire torpillé au large par le travers des machines motrices.

Manœuvre de la torpille

On enferme la torpille dans un tube de lancement. Ce tube est terminé par une sorte de cuiller laissant émerger le cône de charge et terminé par une culasse. Au commandement de « feu ! » une gargousse de poudre ordinaire suffit à chasser la torpille hors du tube. Elle tombe à l'eau ; à ce moment, une gâchette ouvre le réservoir d'air et l'engin s'anime d'un mouvement autonome. Des « circulaires »

permettent de pointer la torpille comme on le ferait d'un canon.

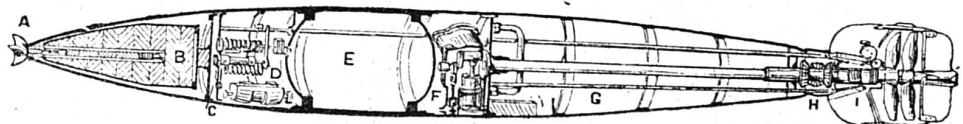
La torpille se lance à une distance variant de 50 à 800

mètres, soit de la batterie d'un croiseur ou d'un cuirassé, soit du pont de navires spéciaux appelés « torpilleurs » dont c'est le but unique.

On comprend que ce n'est pas chose facile pour les gros navires de s'approcher les uns des autres à moins de 800 mètres ; aussi, sur les cuirassés ou les croiseurs, la torpille ne sert-elle qu'à la dernière extrémité pour achever un blessé, tandis que les torpilleurs remplissent à cet égard un rôle purement offensif. A la faveur de la nuit, ces petits navires fusiformes, ras sur l'eau, tous feux masqués, s'approchent inopinément et à toute vitesse des monstres de fer, et avant que ceux-ci aient eu le temps d'apercevoir leurs assaillants à l'aide de projecteurs électriques et de les couler, ces hardis compagnons parviennent souvent à lancer leur dard ; telles les vipères qui tuent d'un seul coup de dent l'animal le plus vigoureux. A plus forte raison, les torpilleurs sont-ils sûrs de la victoire lorsque, ainsi qu'à Port-Arthur, ils surprennent des victimes sans défiance.

Comment on se garde des torpilleurs

Pour se préserver des torpilleurs, les marines ont construit des navires appelés « destroyers » ou « contre-torpilleurs », d'un modèle un peu plus puissant, qui ont pour mission de monter la garde autour des vaisseaux, et d'attaquer et détruire tous les torpilleurs qui tentent d'approcher. Enfin, on avait inventé des filets pour pro-



Charge de fulmi-coton Détonateur Fulmi-coton sec Air comprimé Pendule Piston Hélices Gouvernail

COUPE D'UNE TORPILLE

léger les carènes en relevant les torpilles, mais ces filets, alourdissant la marche des vaisseaux, et ne constituant pas une protection très efficace, ont été abandonnés par la marine française. Somme toute, le meilleur moyen est encore de couler le torpilleur avec l'artillerie légère du

navire attaqué; c'est pour obvier à cet inconvénient qu'on a créé le sous-marin. Celui-là reste invisible même en plein jour et sa torpille est inévitable.

Pierre de MYRICA.

L'ACTUALITÉ



Les plus fortes unités de la flotte de la Baltique

De gauche à droite : *Knjaes Suworov*, *Imperator Alexander II*, *Borodino*, *Osljabja*, à droite le croiseur *Almas*

Diverses critiques, plus ou moins fondées, se sont élevées au sujet de la flotte de la Baltique, officiellement dénommée à présent : „Deuxième escadre du Pacifique“. On trouve généralement que cette flotte a été formée trop hâtivement, qu'elle se compose d'unités disparates et même incapables de prendre la mer. Un fait avéré, c'est que plusieurs des vaisseaux de l'amiral Roschdjestwensky ont dû, peu après leur départ, rentrer au port. Ce fait est significatif.

A peine hors des eaux russes, l'escadre a eu d'autres déboires; et l'on se souvient des démêlés avec l'Angleterre qu'elle a suscités au sujet du bombardement des petits navires de pêche, à 220 milles de l'embouchure de l'„Humber“. Croyant avoir à faire à des torpilleurs japonais, les Russes ouvrirent un feu violent qui coula le „Drane“, en tuant ou blessant plusieurs pêcheurs



Amiral ROSCHDJESTWENSKY
Commandant de la flotte de la Baltique



La CHAPELLE DU CHATEAU DU PETERHOF
où fut baptisé le prince héritier russe Alexis