

Cuirassé

MIRABEAU

Marine Nationale



Nom : MIRABEAU
Type : Cuirassé (type Danton).

Chantier : Arsenal de Lorient.
Commencé : 08 mai 1906.
Mis à flot : 28 octobre 1909.
Terminé : 1911

En service (MN) : Juillet 1911.
Retiré (MN) : 30 octobre 1919.

Caractéristiques :

18 400 t. ; 19 760 tpc. ;
22 500 cv. ;
146,6 (ht.) 145 (pp.) x 25,8 m. ;
TE AV : 8,10 m. ; TE AR : 8,50 m. ;
4 groupes de turbines Parsons entre 2 groupes de chaudières ;
26 chaudières Niclausse timbrées à 18 kg/cm² ;
19,25 noeuds ; 19,7 noeuds aux essais ;
921 h.

Rayon d'action :
1 000 milles à 19 noeuds,
4 000 à 10 noeuds.

Protection :
Ceinture de 150, 270 et 150 mm. ;
Pont supérieur : 480 mm. ;
Pont inférieur : 45 mm. ;
Tourelles de 305 : 300 mm. ;
Tourelles de 240 : 220 mm. ;
Blockhaus : 300 mm.
Poids total de la protection : 4 950 tonnes.

Sister-ships : *Diderot, Vergniaud, Voltaire, Danton et Condorcet.*

Armement :

IV de 305 modèle 1902 en 2 tourelles doubles ;
XII de 240 modèle 1902 en 6 tourelles doubles ;
XVI de 75 modèle 1906 ;
X de 47 modèle 1902 ;
II de 65 (débarquement) ;
II TLT sous-marins de 450.

Principales dates :

Le **MIRABEAU** fait partie des ultimes « pré-dreadnoughts » français ⁽¹⁾.

01 janvier 1911 : en achèvement à Lorient. (Commandant : CV Ernest Papaix)

Juillet 1911 : le bâtiment est armé définitivement à Lorient.

Août 1911 : affecté à la 1^{ère} escadre, 2^{ème} division

Janvier 1912 : incorporé dans la 1^{ère} Escadre de l'Armée Navale, 2^{ème} division.

1912 : il effectue des sorties courantes le long des côtes de Provence et de la Corse, participe aux activités d'escadre.

Mai – juin 1913 : le **MIRABEAU** est en grandes manœuvres en Provence et en Tunisie. Il participe à la revue du Président de la République.

20 octobre – 20 décembre 1913 : il effectue une croisière au Levant avec l'Escadre. Il est en Egypte, en Syrie et en Grèce.

Mai 1914 : le bâtiment fait des grandes manœuvres en Corse, en Algérie et en Tunisie.

Août 1914 : à la déclaration de guerre, le **MIRABEAU** reste à Toulon pour de longues réparations. Il est sous le commandement du CV Bô.

01 août 1914 : figure à l'effectif de la 2^{ème} division de la 1^{ère} Escadre (VA Chocheprat, pavillon sur le *Diderot*).

1915 : il participe au blocus à distance de la flotte autrichienne en Adriatique, à partir de Malte, Bizerte, Argostoli et Corfou avec l'Armée Navale.

15 avril 1916 : il passe de la 1^{ère} à la 2^{ème} Escadre (VA Favereau pavillon sur le *Diderot*), 2^{ème} division (CA Daveluy sur le *Voltaire*).

1916: il est à Bizerte puis à Toulon.

Décembre 1916 – septembre 1917 : le bâtiment se trouve à Corfou puis à Salamine pour les affaires d'Athènes.

Des problèmes avec les Grecs, qui hésitent à choisir leur camp dans le conflit, sont la source de nombreux incidents.

Le corps de débarquement d'une escadre alliée (Escadre A) est débarqué à Athènes le 1^{er} décembre 1916.

Le **MIRABEAU** transporte à terre les compagnies de débarquement de la 2^{ème} Escadre à Athènes.

Des Grecs ouvrent le feu et le **MIRABEAU** tire quatre obus.

Les Grecs cessent alors toute opposition et vont finir par se ranger aux côtés des Alliés qui ont perdus 54 hommes dans l'opération.

Il rallie ensuite Corfou et Moudros

Mai 1918 : le **MIRABEAU** fait route sur la mer Egée pour Moudros avec le *Diderot*.

¹ La série des six cuirassés est mise en service en 1911, alors que la course aux dreadnoughts et aux croiseurs de bataille bat son plein entre les Anglais et les Allemands. Fin 1911, les premiers ont déjà en service douze dreadnoughts et quatre croiseurs de bataille, les seconds sept dreadnoughts et un croiseur de bataille, et la France ne dispose d'aucun navire de type équivalent. Autant dire qu'à leur mise en service, ils sont déjà périmés.

01 juillet 1918 : le cuirassé reste dans la 2^{ème} Escadre, passant de la 2^{ème} à la 1^{ère} division (VA Amet, pavillon sur le *Diderot*).

12 novembre 1918 : il remonte les Dardanelles.

12 novembre – 18 décembre 1918 : le navire est à Constantinople.

Décembre 1918 : entre en Mer Noire.

Décembre 1918 – 06 janvier 1919 : il est à Odessa.

07 janvier – 05 mai 1919 : à Sébastopol.

1919 : le **MIRABEAU** reste en mer Noire, en Crimée.

08 février ou 18 février 1919 : il s'échoue sur la côte de Crimée après avoir chassé dans le mauvais temps.

Avril 1919 : le bâtiment est sauvé après allègement. Son artillerie est débarquée et une partie de la cuirasse.

06 avril 1919 : renfloué.

05 mai 1919 : appareille à la remorque du cuirassé *Justice* et ramené à Toulon.

01 juin 1919 : placé en réserve spéciale.

30 octobre 1919 : retiré.

1921 - 1922 : désarmé, le **MIRABEAU** est utilisé comme bâtiment but de tir, puis est condamné.

1923 : vendu pour démolition à Toulon.

Equipage :

Cf. annexe.

Citation :

N.C.

Bibliographie :

Le drame du cuirassé Mirabeau en mer noire, février 1919 – Hélène Revault.

Dictionnaire des bâtiments de la flotte de guerre française de Colbert à nos jours - Tome II – 1870 / 2006 - LV Jean-Michel Roche.

La guerre navale dans l'Adriatique - CV A. Thomazi – Payot, 1927.

La guerre navale dans la Méditerranée - CV A. Thomazi - Payot, 1929.

La Royale - Jean Randier.

La Grande Guerre sur mer - Yves Buffetaut.

Histoire Maritime de la Première Guerre Mondiale - Paul Chack et Jean Jacques Antier.

Cent ans de cuirassés français - Eric Gille.

Les navires français – 1914 / 1918 - Jean Moulin.

Les cuirassés français - Jean Moulin.

Les Flottes de Combat en 1917 - Commandant de Balincourt.

Les Flottes de Combat 1925 - Commandant de Balincourt.

Les Flottes de Combat 1929 - Commandant Vincent-Bréchnignac.

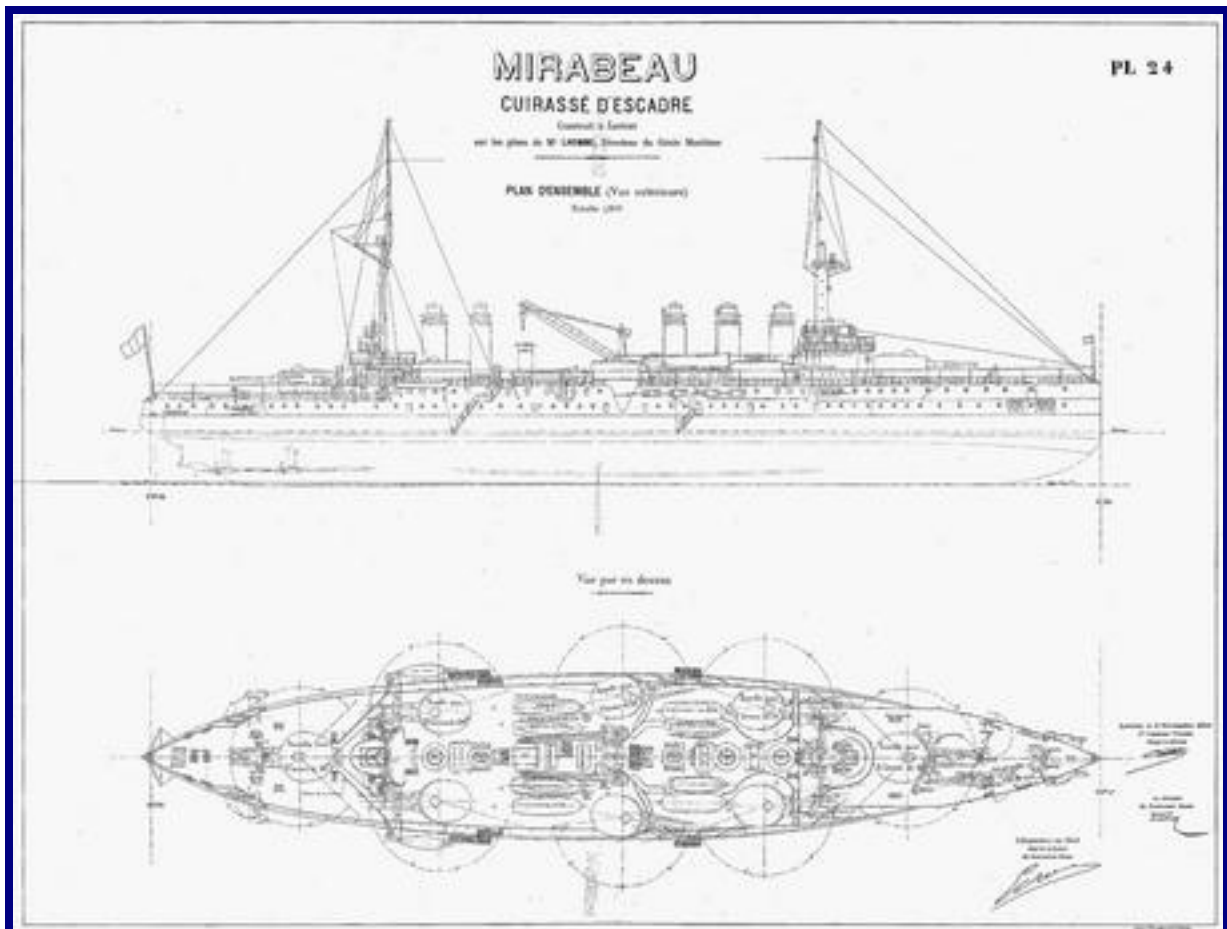
Histoire des marins français - Tome III – 1870 / 1940 - CA Hubert Granier.

Revue : N.C.

Internet :

N.C.

Plans :



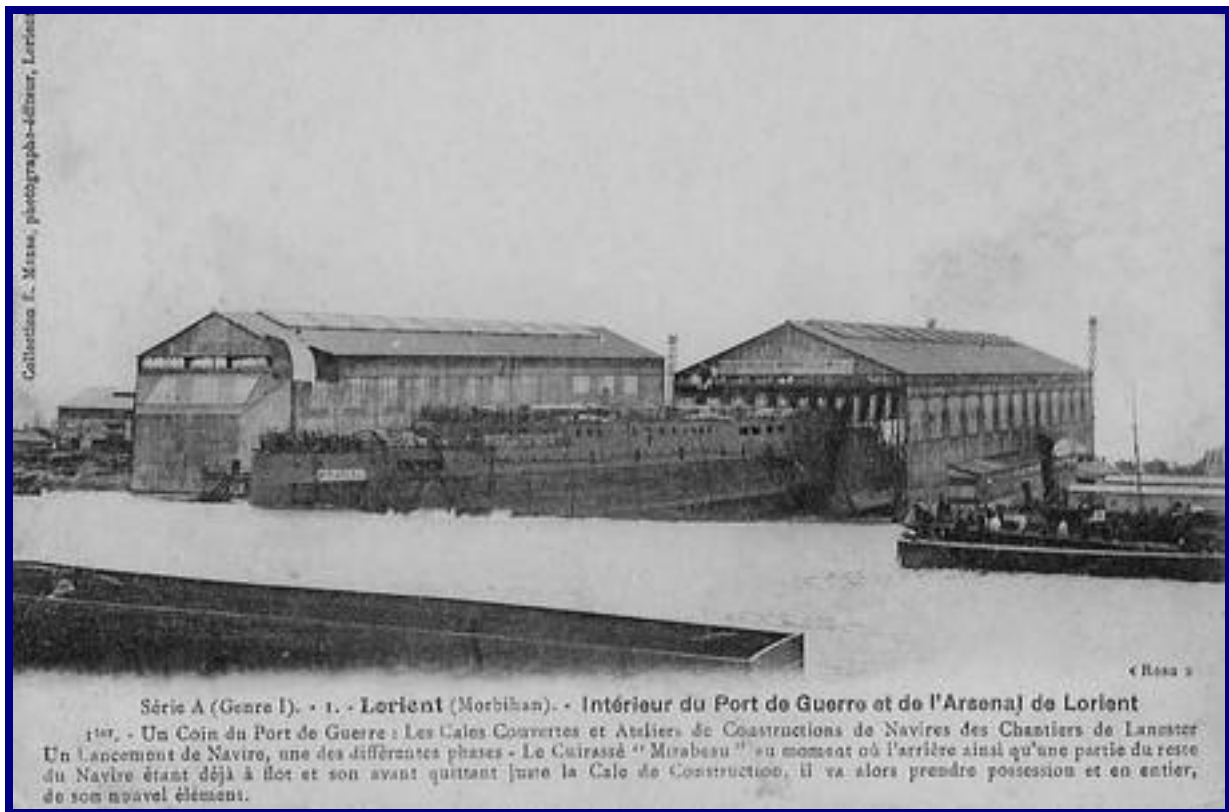
Les plans du cuirassé **MIRABEAU** sont disponibles à l'adresse suivante :

<http://www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr/02fonds-collections/banquedocuments/planbato/planbato/fichebato/fichbato.php?id=343>

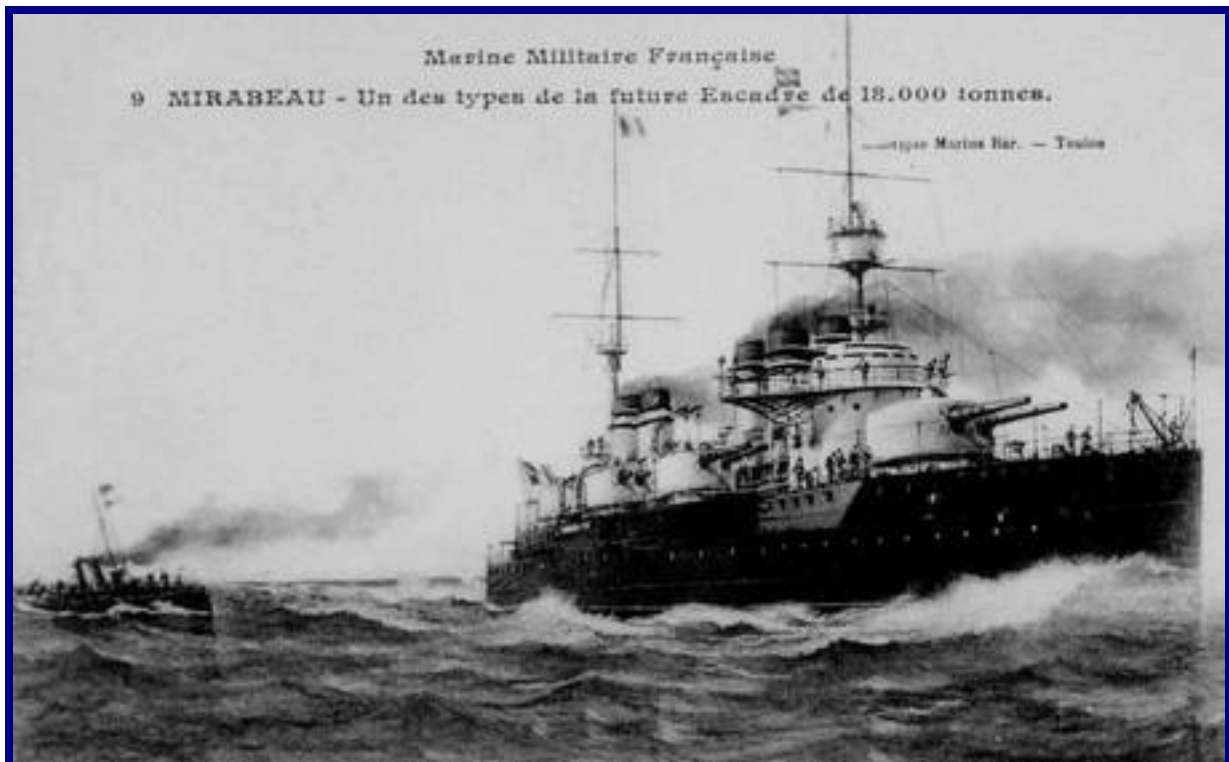
Remerciements :

A l'attention de
Gilles Jogerst, généalogiste de Marine.
Olivier Prunet.

Iconographie :



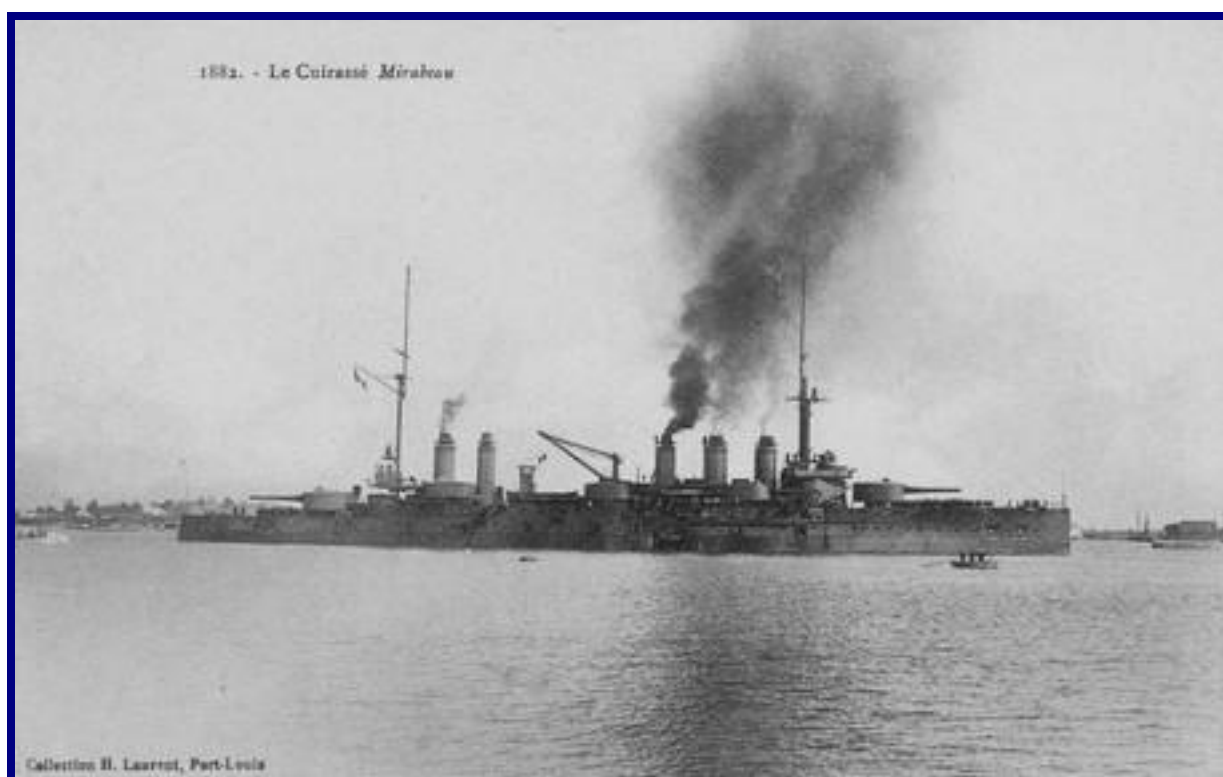
Lorient (Morbihan) – Intérieur du Port de Guerre et de l’Arsenal de Lorient.



MIRABEAU – Un des types de la future Escadre de 18 000 tonnes.



Marine de Guerre
MIRABEAU – Croiseur de 1^{re} classe.



Le Cuirassé Mirabeau.



Guerre Navale 1914 – 1918
MIRABEAU
Cuirassé Français de 1^{er} Rang - Paré à prendre la mer pour le combat.



MIRABEAU, Cuirassé d'Escadre à turbines
(Guerre 1914 – 15 – 16 – 17 – 18)

Annexe 1 :

Etat major au 1^{er} janvier 1911.

En achèvement à Lorient.

Commandant : Ernest Papaix, Capitaine de vaisseau.

Second : Jacques Delguy de Malavas, Capitaine de frégate.

Lieutenants de vaisseau :

René Vicel (torp.)

Camille Winter (can.).

Mécanicien en chef : Prosper Vivares.

Mécanicien principal de 2^{ème} classe : André Averan.

Annexe 2 :

Les ultimes pré-dreadnought français - Les cuirassés de 18000 tonnes type Danton.

Le bâtiment de 18000 tonnes paraissait, aux environs de 1904, atteindre des dimensions rendant sa réalisation difficile. Les nécessités de l'utilisation de l'artillerie allaient obliger la construction navale à atteindre rapidement ce tonnage, puis à le dépasser.

Si en France, le passage de 15000 à 18000 tonnes correspondait à un accroissement de 20 %, en Angleterre, du *Dominion* (16000 t.) au *Dreadnought*, il s'agissait à peine d'une augmentation de 10 % ; et pourtant, ce pas décisif semblait difficile à franchir et suscita des oppositions.

C'est en Grande-Bretagne que la question fut tout d'abord posée. Les distances de tir envisagées depuis 1900, celles des combats russo-japonais (6 000 à 7 000 m), imposaient à l'artillerie des méthodes de tir différant notablement de celles du passé.

L'emploi des appareils d'optique, lunettes de visée et télémètres, avait fait la preuve de leur efficacité.

Malgré l'adoption d'une artillerie moyenne de 234 mm sur les types *Dominion* en construction, on craignait que des navires étrangers munis de canons plus nombreux de 300 mm ne prissent une supériorité décisive sur les navires anglais munis seulement de quatre canons de ce calibre.

Il fallait donc envisager le calibre de 305 comme d'un emploi décisif et prévoir le réglage à grande distance uniquement avec ce calibre ; le nombre des gerbes pouvant être observées devait donc entraîner, dans tout le secteur de tir, la nécessité d'avoir deux ou trois tourelles en action.

L'amiral Fisher craignant d'être distancé et redoutant l'effet des études Cuniberti (1903) précipita les réunions d'une commission nommée en 1904, qui termina son travail en moins de deux mois.

On s'était mis d'accord sur 10 canons de 305, en 5 tourelles, dont la commission avait étudié et fixé la répartition. On avait adopté un dispositif général de protection ; on avait, enfin, considéré les 18000 t comme le maximum à ne pas dépasser.

D'autre part, il était admis que la vitesse était un élément primordial pour pouvoir engager le combat et manœuvrer. Aux cuirassés de 18/19 nœuds, on opposera donc un bateau de 21 à

21,5 nœuds. Mais la puissance nécessaire excéda celle admise pour les cuirassés et le poids d'une machine alternative sera impossible à admettre. Fisher fit trancher la question par l'adoption des turbines à vapeur, qui donnèrent satisfaction sur des navires de commerce.

Tous les éléments du nouveau navire furent fixés et les plans purent être terminés. La construction fut poursuivie en toute hâte, afin de n'être distancée par aucune autre marine.

L'achèvement des travaux de la commission est du 22 février 1905. Le lancement du *Dreadnought* a lieu le 10 février 1906, le début des essais le 3 octobre 1906 (vitesse réalisée 21,6 noeuds) et les essais d'artillerie le 18 octobre 1906.

Cette construction n'alla pas sans oppositions assez bruyantes. En France, Emile Bertin restait l'adversaire des gros tonnages et par ses théories d'apparence scientifique, démontrait l'inutilité et le danger de ceux-ci. En Angleterre, White combattait l'adoption de tels navires.

Les essais de tir de toute une bordée de 8 pièces de 305 eurent lieu sans incidents ni dégâts. La suite logique fut la limitation à deux unités des navires dérivés des types *White* (*Lord Nelson* et *Agamemnon*) et la commande de toute la série des *Dreadnought* qui en 1914, feront la force et le gros du corps de bataille britannique.

L'élaboration, en France, du type de 18000 tonnes fut beaucoup plus pénible et tâtonnante ; la construction en fut plus lente aussi. En août 1905, le ministre de la Marine (G. Thomson) déposa un projet de budget pour 1906, prévoyant la construction de trois cuirassés dont le type paraissait déjà fixé : déplacement, 18000 t. ; vitesse, 18 noeuds ; artillerie, 4 canons de 305 et 12 canons de 240.

C'était un agrandissement des types de 15000 t., avec machines alternatives. Le conseil supérieur fut amené à comparer trois projets :

Cuirassé armé de 10 canons de 305.

Cuirassé armé de 4 canons de 305 et de 12 canons de 240.

Cuirassé armé de 6 canons de 305 et de 12 canons de 194.

Les 194 offraient l'avantage d'une plus grande rapidité de tir, le 240 d'un tir à plus grande distance. L'un des membres aurait préféré un seul calibre, le 274 (ce qui rappelle les solutions allemandes avec calibre unique de 280). Un autre préférait le

305. Deux membres optèrent pour le type n° 2. On estima que la solution de 10 canons de 305 conduirait à un déplacement excessif (20000 t.).

Le 12 mars 1906, on s'orienta vers les 305 et 240 ; on admit que la rapidité de tir plus grande des 240 (3 coups par minute pour deux coups de 305) était avantageuse. On fit la comparaison des poids des diverses solutions :

Poids d'une tourelle de 305 : 885 t. à l'avant, 792 t. à l'arrière.

Poids d'une tourelle de 240: 540 t.

Les tonnages :

17200 t. pour 4 canons de 305 et 10 canons de 240.

18000 t. pour 4 canons de 305 et 12 canons de 240.

17400 t. pour 4 canons de 305 et 16 canons de 194.

La limite de 18000 t. se précisa, conduisant à la solution antérieurement indiquée.

Mais si les idées se concrétisèrent ainsi en mars 1906, il n'en résulta pas que les projets soient définitifs.

Toute l'année 1906 sera employée à les mettre au point, à peser les avantages des turbines et des machines alternatives. On consulta les fournisseurs de turbines, on compara les prix et les délais.

Le 8 mai 1906, on attribua au port de Brest la construction du *Danton*, et au port de Lorient celle du *Mirabeau*. Mais les plans n'étaient pas encore approuvés et seront remaniés plusieurs fois.

En octobre 1906, le directeur des constructions navales. M. Dubeout, proposa de munir 3 navires de machines alternatives, 3 de turbines.

Les turbines ne furent définitivement adoptées que le 29 décembre 1906. Cependant, le *Dreadnought* avait été achevé, il était déjà en essais et avait quitté Portsmouth le 2 octobre pour sa première sortie.

La tâtonnante élaboration des cuirassés français de 18000 t. n'a pas manqué de soulever des critiques. Il ne manquait pas de détracteurs des turbines, et on attaquait vivement la décision d'équiper les 6 navires, tout le programme 1906, avec les turbines, dont les qualités étaient fort discutées et qui risquaient de compromettre le succès des 6 cuirassés modernes, notre principal corps de bataille.

Des commissions parlementaires et des commissions d'enquête furent nommées : le directeur des constructions navales. M. Dudebout et le chef de la section technique durent prendre leur retraite. Un certain discrédit s'attacha aux navires, qualifiés de « *pré-Dreadnought* » dans toutes les listes des flottes, ce qui était les reléguer dans une catégorie déclarée ainsi inférieure.

Notre retard dans le tracé des coques de 15000 tonnes s'était même aggravé dans les 18000 tonnes : alors que le *Dreadnought*, de 5 ans antérieur consommait 800 kg au mille à 21,25 noeuds pour 24 712 cv., le *Danton* et le *Diderot* donnaient à 20,15 noeuds, 1 162 et 1 188 kg/mille, soit presque 30 % de plus.