

Lancement d'une torpille japonaise

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Le pays du dimanche**

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

Heft 18 [i.e. 17]

PDF erstellt am: **23.03.2021**

Persistenter Link: <http://doi.org/10.5169/seals-253831>

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.

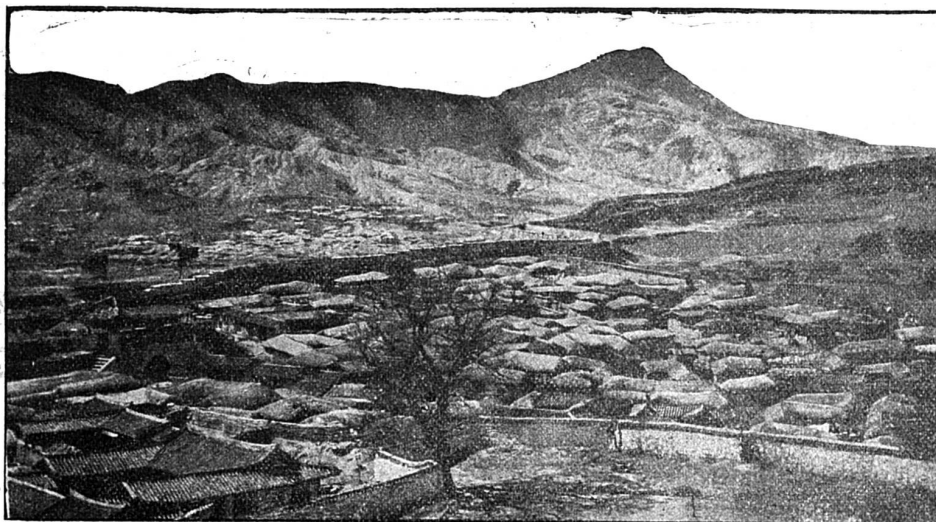
Haftungsausschluss

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.

SEOUL

Séoul, sur le fleuve Han, entouré d'une muraille de 9 kilomètres de pourtour et défendu par quatre cités fortifiées, est la capitale de la Corée (en coréen Hang-Vang). La Corée est d'une superficie de 218.650 mètres carrés, peuplée de 10.519.000 habitants; Séoul à lui seul en compte à peu près 250.000.

Les Coréens, plus rapprochés des Japonais que des Chinois, sont bouddhistes et professent la religion de Confucius. Les industries les plus importantes sont celles de la soie, du papier et de la porcelaine. (Description plus détaillée de Séoul dans le n° 15 : L'enjeu de la guerre.)



Vue-générale de Séoul

Tir d'une mitrailleuse japonaise pendant le combat



Tir d'une mitrailleuse japonaise pendant le combat

Il est à distinguer deux groupes de mitrailleuses, les unes du calibre du fusil de l'armée, employant les mêmes projectiles, les autres d'un calibre supérieur tirant des projectiles creux de fer ou d'acier. Les premières font partie de l'armement des vaisseaux de guerre anglais.

De nos jours, les gros calibres sont construits sous forme de canons-revolvers et canons à tir rapide. Les canons-revolvers de la marine (cal. 3,7) servent à combattre les torpilleurs. Ils se composent d'un cylindre perforé de 5 âmes parallèles et pivotant autour d'un axe central. La charge, l'armement et l'extraction des douilles sont automatiques. L'arme tournante sur pivot est ordinairement placée sur les bastingues de plat-bord ou sur le pont, pareillement dans les casemates de flanc des fortifications.

La puissance toujours augmentante des torpilleurs a eu pour effet une augmentation du calibre des canons-revolvers. Le fait est que l'on en construit aujourd'hui d'un calibre de 4,7 centimètres.

Lancement d'une torpille japonaise

Une torpille (de l'espagnol : torpedo) est un engin rempli de substances explosibles, destiné à la destruction sous-marine des vaisseaux ennemis. On distingue :

Les torpilles offensives mobiles et les torpilles défensives, ancrées (mines sous-marines).

Historique. — Les premières torpilles étaient ancrées et consistaient en un récipient de fer rempli de poudre, armé d'un tube de verre contenant de l'acide sulfurique. L'explosion était provoquée par le mélange de l'acide sulfurique et de chlorate de potasse alors que le tube venait à être brisé. En 1859, on construisit à Venise des torpilles dont l'inflammation était provoquée par un courant électrique depuis la terre.

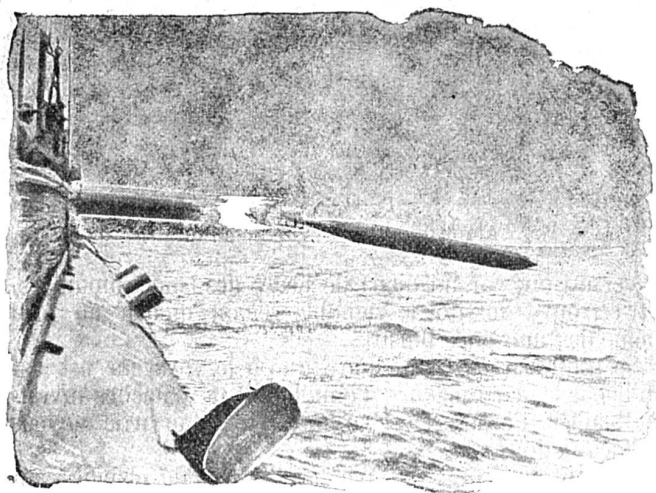
Pendant la guerre américaine de 1861-1865, furent employées des torpilles à percussion, déclenchées par le vaisseau qui passait dessus ou par un mécanisme d'horlogerie, qui provoquait l'explosion à un moment déterminé.

Les torpilles défensives (mines sous-marines) contiennent 20-100 kilog. de fulmicoton. L'inflammation, qui a lieu au moyen d'acide sulfurique, ne produit l'explosion que lorsque le tube en verre qui contient le liquide est mis en contact avec un courant électrique, de sorte que l'engin peut être placé et relevé sans danger.

Les torpilles offensives sont enfoncées dans le bateau ennemi de différentes façons :

Les torpilles à perches, placées à la pointe d'une longue perche, à l'avant du navire.

La torpille de pêche ou Whitehead-torpille, est longue de quatre à cinq mètres, en forme de cigare, en acier et en bronze.



Lancement d'une torpille japonaise

Contrairement au vulgaire projectile d'artillerie, la torpille ne prend pas directement la ligne droite dès le début; au sortir du tube lance-torpilles, elle s'enfonce dans l'eau à une profondeur d'environ trois mètres et continue son chemin dans la direction horizontale du tir.

La marche de l'engin est provoquée par deux hélices, mues

au moyen de l'air comprimé à 70 atmosphères que contient la torpille elle-même, ou bien par un mécanisme spécial situé à l'arrière de la torpille et mis en mouvement par le lancement.

La « tête » de la torpille contient une charge de 30-40 kilog. de fulmicoton qui fait explosion lorsque l'engin frappe la paroi du navire à détruire. Les avaries aux navires sont d'autant plus dangereuses qu'elles sont sous la ligne de flottaison.

Les torpilles sont lancées au moyen d'une charge de poudre ou d'air comprimé par des tubes lance-torpilles sous-marins ou par des canons placés sur les torpilleurs ou autres vaisseaux de guerre.

La vitesse des torpilles est de 24-32 nœuds, la précision moyenne de 500 mètres.

Les torpilleurs ont une longueur de 35-50 mètres et une vitesse de 18 à 26 nœuds.

La marine japonaise dispose de 19 contre-torpilleurs et 13 torpilleurs de 1^{re}, 36 de 2^e et 27 de 3^e classe. Ces trois dernières catégories sont des bateaux de petites dimensions. Seuls les contre-torpilleurs, plus grands, sont faits pour la haute mer.

Les contre-torpilleurs japonais, construits en Angleterre, ont un jaugeage de 400 tonnes, une force motrice de 6,000 chevaux-vapeur, une vitesse de 30 lieues marines à l'heure. Ils mesurent à la ligne de flottaison en moyenne 67 mètres, avec une largeur de 6,2 m. et une profondeur d'environ trois mètres.

UNE VILLE HISTORIQUE

Aiguesmortes

Un des étonnements des voyageurs, qui ont lu des descriptions d'Aiguesmortes : « cité endormie, expirante entre les marais, les lagunes et la mer se confondant avec les rivages bas », est d'aller, à la ville de Saint-Louis par un convoi de chemin de fer. La locomotive ! cela répond si peu à l'idée que l'on s'était faite. Longtemps avant d'arriver on scrute l'horizon, on cherche les étangs, les palus pestilentiels où l'on ne voit toujours que vignes, nappe interminable et monotone. Même lorsque commence à se dresser sur l'horizon la silhouette massive des remparts et des tours, c'est au-dessus du vignoble qu'elle apparaît. A peine, au delà du chenal creusé pour les eaux du Vistre,

par de vieilles estampes. Pas de toits aigus, pas de machicoulis, pas de chicanes. Des lignes simples et nettes, des portes surmontées de moucharabys entre de lourdes tours. C'est l'Orient, ce n'est pas notre féodalité. Ces longues murailles crénelées, qui barrent la plaine dans la campagne mélancolique, ne donnent pas la sensation attendue. Elles ont d'ailleurs perdu beaucoup de leur grandeur et de leur majesté depuis que le fossé a été comblé.

Derrière cette enceinte on découvre avec étonnement un centre vivant, plus régulier et propre que ne le sont les bourgades voisines.

Les descriptions de cette cité sont au moins exagérées :

je n'y trouve ni la tristesse, ni l'abandon, ni l'aspect fiévreux que tant d'auteurs ont dépeints.

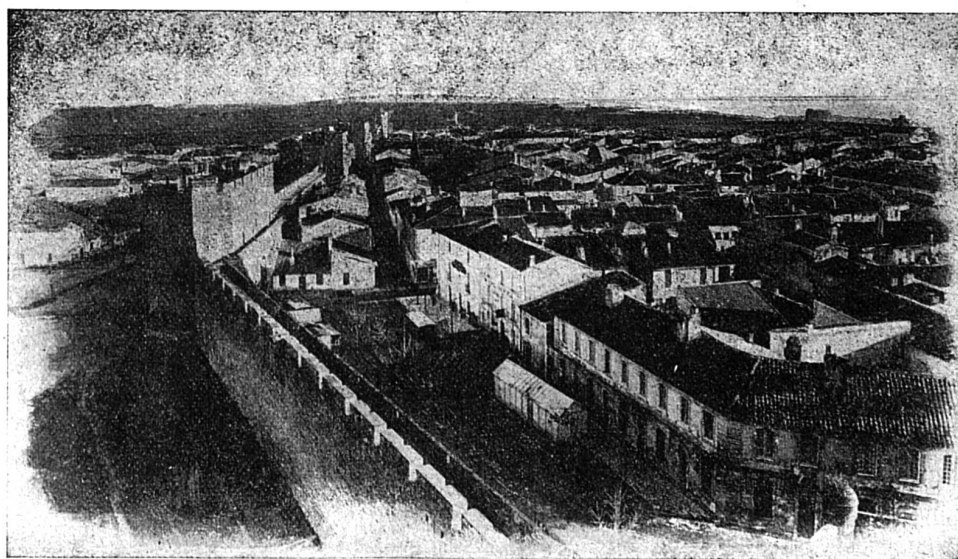
Une rue bordée de magasins aboutit à une vaste place entourée de cafés remplis de consommateurs, les tables envahissent les trottoirs et débordent sur la chaussée ; une odeur d'absinthe flotte sur tout cela, hélas ! révélant le fléau dont souffre une population jadis sobre. Les femmes travaillent assises dans les rues en surveillant les enfants qui jouent.

Saint-Louis préside à toute cette rumeur, en effigie, bien entendu ; son image de bronze est due à Pradier, il la modela à l'une de ses meilleures heures d'inspiration.

Le bon roi mérita cet hommage, car il découvrit le site d'Aiguesmortes et en fit délibérément le port de la Couronne sur la Méditerranée. Mais les fortifications sont l'œuvre de son fils Philippe-le-Hardi ; Aiguesmortes n'a pas payé sa dette au prince dont l'œuvre seule attire les touristes dans ces parages, elle avait donné son nom à une rue, elle l'a remplacé par celui de Diderot. On ne voit guère ce que vient faire ici le philosophe. Qu'eût-il de commun avec Aiguesmortes ?

Un autre souvenir historique se rattache à la vieille cité : l'entrevue de François 1^{er} et Charles-Quint. La maison fort simple où se rencontrèrent ces deux monarques est encore debout, mais un collectionneur parisien a acquis la cheminée et l'a emportée.

Peu de monuments dans cette ville régulière, aux rues



Aiguesmortes. — Vue générale prise de la Tour de Constance

traverse-t-on, sur un quart de lieue, des landes mouillées, on retrouve aussitôt le vignoble venant mourir au pied même des murailles illustres.

Le train s'arrête dans une gare où le voyageur est assailli par les conducteurs d'omnibus et de pataches invraisemblables. Ce désert est vraiment bien pourvu de moyens de locomotion !

Un petit faubourg, des avenues bordées de platanes, un embryon de square, le canal couvert de bateaux, de grands chantiers pour la constructions des foudres entourent la gare. Et tout de suite c'est la rangée des murailles crénelées, flanquées de tours, évocation prestigieuse de l'époque des croisades.

Aiguesmortes ne ressemble guère aux autres cités fortes parvenues jusqu'à nous, ou dont nous connaissons l'aspect