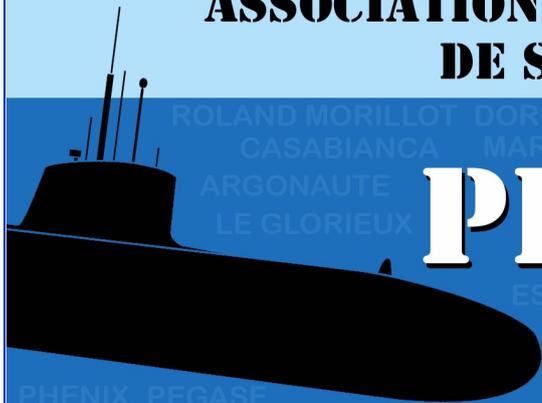


ASSOCIATION GÉNÉRALE DES AMICALES DE SOUS-MARINIERS



PLONGÉE



Hors série 70 - 1957

70 ème anniversaire année 1957

Fin janvier 2021, pour marquer les 70 ans de notre association, nous vous avons présenté un numéro hors-série sur l'année 1957, année de naissance de l'AGASM.

Devant le succès rencontré par cette compilation, nous vous présenterons régulièrement les « Hors-Série » qui couvriront les 70 ans de notre existence.

Ils vous seront proposés jusqu'au mois anniversaire en octobre 2021.

Bons souvenirs pour certains.

Bonnes découvertes pour d'autres.

Bonne lecture à tous.



Venant de Cherbourg, voici le « Dauphin », sous-marin de 1.500 t., dans le port de Bordeaux.

Document sous copyright AGASM 2021

1957

Cols Bleus n° 479 05 janvier 1957**Lettre de Cherbourg****DEPART DU SOUS-MARIN « NARVAL ».**

Le sous-marin « Narval » a quitté définitivement Cherbourg pour Toulon, sa nouvelle base. Symbole de la renaissance de notre arsenal et de son retour à sa vocation de port constructeur de sous-marins, le « Narval » est une magnifique unité à la fois classique et moderne, prototype d'une série en cours d'achèvement ou de réalisation qui fait honneur à notre grand établissement maritime.

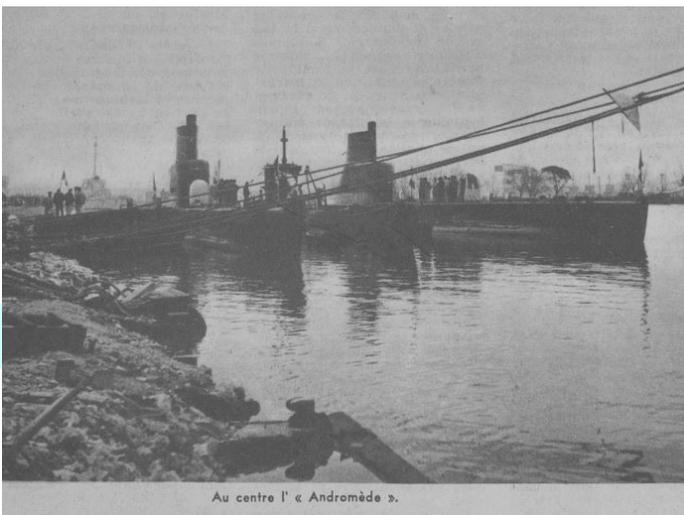
Cols Bleus n° 480 12 janvier 1957**Le « Narval » a rallié Toulon**

Le Narval, venant de Cherbourg (voir Cols bleus, n° 479), a fait son entrée en rade. Il est venu s'amarrer à Missiessy, aux côtés du Bouan et de La Créole, dans la darse des sous-marins. L'arrivée de ce nouveau bâtiment, doté des appareils les plus modernes et des derniers perfectionnements de la technique actuelle, a donné lieu à une cérémonie à l'occasion de la réception de son commandant et de son valeureux équipage. Sur le pont d'envol du Béarn, une garde rendait les honneurs et la Musique des Equipages de la Flotte exécutait des marches militaires durant les manœuvres d'accostage. Le Vice-Amiral d'escadre Barjot, préfet maritime, qu'accompagnaient le Capitaine de Frégate Bieu, chef de cabinet et le Lieutenant de Vaisseau Marinier, officier d'ordonnance, présidait cette réception organisée par le Capitaine de Vaisseau Maincent, commandant le G.A.S.M. par intérim et représentant le Vice-amiral Cabanier. Assistaient également à cette réception le chef d'E.-M. de Bazelaire, du G.A.S.M., et les officiers du Béarn ainsi que l'Ingénieur en chef de 2e classe du Génie maritime Bougé qui a suivi la construction du Narval S. 631 ; le C.F. Bès de Berc commandant la 1^{ère} -E.S.M. ; le C.F. Petit, commandant en second le Béarn. Aussitôt les manœuvres d'accostage terminées, le Capitaine de Corvette Emeury, commandant le Narval ; le L.V. Louzeau, officier en second ; les L.V. Delangle et César ; les Ingénieurs Palix, Nougé et Yakovlef ; le Médecin auxiliaire Menegayx (qui effectuait sa première traversée), vinrent saluer, à bord du Béarn, le Vice-Amiral d'escadre Barjot qui leur souhaite la bienvenue à Toulon et déclara qu'il était heureux de recevoir le premier sous-marin de cette nouvelle série, dont les conceptions toutes nouvelles font honneur à la technique française. Notons enfin que Mme Emeury, la charmante épouse du commandant du Narval, était venue assister à l'arrivée de son mari.

Cols Bleus n° 482 26 janvier 1957**Où en est notre Flotte Sous-Marine ?**

La mise au point définitive du sous-marin Narval, qui a rallié Toulon le 22 décembre 1956, et les essais particulièrement réussis du sous-marin Marsouin à Cherbourg sont les premières manifestations de la résurrection de notre flotte sous-marine qui voit enfin entrer en service les premiers éléments de construction française

A cette occasion, il a paru opportun de faire le point de ce programme de reconstruction et d'indiquer brièvement les progrès réalisés depuis la dernière guerre par nos sous-marins neufs. La flotte sous-marine française compte actuellement treize unités, dont cinq sont de confection française, trois de construction britannique et cinq de construction allemande. A ces sous-marins relativement anciens viennent s'ajouter les sous-marins en construction ou en projet. Ceux-ci comprennent: six sous-marins type « Narval » : « Narval », « Marsouin », en essais, « Dauphin », « Requin », « Morse », « Espadon » (1200 tonnes) ; quatre sous-marins type « Aréthuse » : « Argonaute »,

Cols Bleus n° 482 26 janvier 1957 (suite)

Au centre l'« Andromède ».

« Aréthuse », « Amazone », « Ariane » (400 t.) ; neuf sous-marins type « Daphné » : « Daphné », « Diane », « Doris », « Eurydice », « Flore », « Galatée » (700 tonnes) et trois sous-marins prévus à la tranche navale 1957. Tous les sous-marins en construction sont de type conventionnel mais leurs caractéristiques (vitesse et profondeur de plongée, rayon d'action) très poussées en font d'excellents bâtiments de combat en attendant la construction du sous-marin à propulsion atomique dont la Marine nationale poursuit avec le Commissariat à l'Energie atomique l'étude et la mise au point. En 1961, le nombre de sous-marins conventionnels en service sera de dix-sept dont treize neufs.

Le sous-marin d'aujourd'hui et celui d'avant-guerre

Quels sont les progrès réalisés par ces sous-marins vis-à-vis de ceux de la fin de la dernière guerre ?

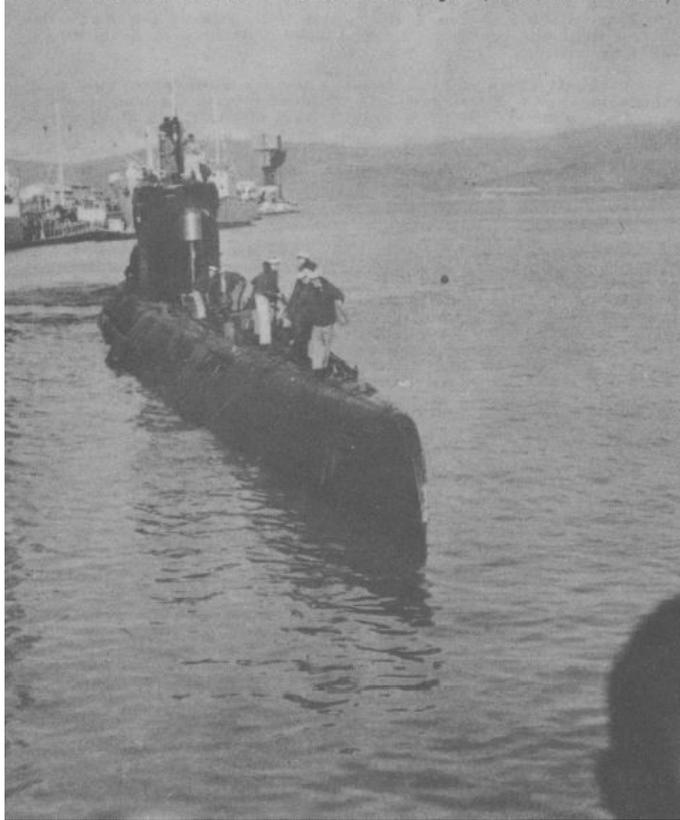
De nouvelles méthodes d'emploi ont-elles été mises au point, compte tenu du perfectionnement des armes anti-sous-marines ? Pendant toute la dernière guerre, les actions menées par les sous-marins avaient principalement pour but la destruction des bâtiments de commerce.

Attaqué par un escorteur, un sous-marin en général se dérobait et restait passif. D'autre part, le développement considérable de l'aviation avait rapidement fait de l'avion l'ennemi principal du sous-marin qui, désormais, ne pouvait rester en surface sans danger. La mise au point par les Allemands du schnorchel augmenta les possibilités offensives des sous-marins en leur permettant de charger leurs batteries sous l'eau sans être détectés par avion. Bien que peu spectaculaires, les progrès techniques depuis 1945 donnent au sous-marin conventionnel des performances très améliorées et, par suite, des possibilités opérationnelles nouvelles : il peut aller plus loin et plus vite en plongée ; attaqué par un escorteur il peut plonger plus profond pour échapper à son agresseur. En plongée au schnorchel, il peut naviguer plusieurs semaines sans revenir en surface. Le développement de ses rayons de détection lui permet désormais de mener ses attaques entièrement à l'écoute et d'éviter ainsi toute possibilité d'être repéré par radar ou à la vue au moment de ses attaques. Vis-à-vis d'escorteurs qui l'attaquent, il n'est plus condamné à la défensive. Des armes A.S.M. spéciales et des appareils de détection plus poussés lui permettent de faire front et d'attaquer à son tour ; le sous-marin est désormais un adversaire redoutable pour les escorteurs, qu'il a tout intérêt à attaquer et détruire en priorité. Enfin, le sous-marin moderne peut entreprendre des actions offensives contre d'autres sous-marins. A l'affût dans des points de passage obligés, il peut surprendre le sous-marin ennemi pendant son transit vers son secteur d'opération. Ainsi est apparu un nouveau type de sous-marin : le sous-marin de chasse. La marine française a décidé la construction de quatre sous-marins de ce type (type « Aréthuse »). Mais le sous-marin ainsi perfectionné doit faire face aux progrès de la lutte anti-sous-marine.

Cols Bleus n° 482 26 janvier 1957 (suite)

Le sous-marin face aux progrès de la lutte anti-sous-marine.

Le « Roland-Morillot » lors d'une escale à Tanger. (Photo J.-M. Poiret.)



Les escorteurs modernes possèdent actuellement des appareils de détection sous-marine dont les performances sont nettement supérieures à celles des appareils en service à la fin de la guerre et dont la mise en œuvre est beaucoup plus facile. Les armes A.S.M. utilisées sont désormais, soit des torpilles qui peuvent avoir une tête chercheuse, soit des « armes de l'A.V » (mortiers et lance-roquettes) ayant des portées accrues par rapport aux armes de jets de la fin de la guerre. Quant aux grenades utilisées pendant la dernière guerre, elles pourront encore l'être, mais elles sont devenues trop peu précises sur des sous-marins naviguant profond et ne constitue plus l'armement principal des escorteurs modernes. Enfin, l'avion a vu ses possibilités de détection améliorées, ses armes A.S.M. (roquettes, grenades) renforcées et surtout l'hélicoptère, muni d'asdic, devient un ennemi redoutable qui peut détecter et poursuivre un sous-marin sans que celui-ci puisse réagir contre lui. En conclusion, si nous nous en tenons aux armes conventionnelles et si nous laissons de côté le sous-marin à propulsion atomique et les armes tactiques A.S.M. à charge atomique, on peut dire que jusqu'à aujourd'hui le sous-marin et la défense A.S.M. ont progressé parallèlement et il n'est pas possible de dire lequel des deux a gagné la partie. Ce sera une fois de plus le combattant qui, par son entraînement, son moral et par son audace, fera pencher la balance.

Tonnage en 1957
Tableau de commandement

SOUS-MARINS								Observations	
Type	Nbre	Tonnage unitaire	Armé ou comp.		Réserve		Const. ou essa.		
			Nbre	Tonnage	Nbre	Tonnage	Nbre		Tonnage
L'AFRICAIN	3	830	3	2.400					
R.-MORILLOT	1	1.330	1	1.330					
BLAISON	2	740	2	1.480					
LAURIE	2	510	2	1.020					
L'ANDROMÈDE	2	850	2	1.640					
SULTANE	3	715	3	2.145					
NARYAL	6	1.300					6	7.800	
ARÉTHUSE	4	400					4	1.600	
DAPHNE	6	700					6	4.200	
Total				10.075				13.000	

Cols Bleus n° 484 09 février 1957

Par décision du 29 janvier 1957, sont inscrits au tableau de commandement pour l'année 1957 les officiers de marine désignés ci après :

Sous-marins.

Le capitaine de frégate

- * Raymond (L.-L.-VJ.)

Le capitaine de corvette

- * Dischamps (J.-L.-S.J.) (au tableau d'avancement pour le grade de capitaine de frégate)

Les quatre lieutenants de vaisseau :

- * Basse (P.-M.-AJ.)
- * Darodes de Tailly (C.-M.-AJ.)
- * de Kerros (G.- J.-HJ.)
- * Louzeau (BJ)

Cols Bleus n° 485 16 février 1957**Une école atomique de la Marine**

Dans les prochaines années, il est certain que les applications dans la Marine des diverses formes de l'énergie atomique aussi bien dans le domaine de la propulsion que dans celui des armes se développeront considérablement. La conduite de réacteurs et l'utilisation des armes spéciales exigeront de la part du personnel de tout grade une formation technique nouvelle et parfaitement adaptée. Dans ce but il a été décidé de créer à Cherbourg une Ecole d'Application Maritime de l'Energie Atomique pour les officiers (officiers de marine et ingénieurs-mécaniciens), sous-officiers et matelots brevetés. L'objectif principal de cette école sera la formation des officiers et des équipages nécessaires au futur sous-marin atomique. Cette école comportera, d'une part, des cours complets pour le personnel déjà spécialisé (cours du Génie atomique à Saclay, stage au Service technique des Constructions et Armes navales) ; d'autre part, un cours réduit pour le personnel non spécialisé destiné à compléter les états-majors et équipages des bâtiments à propulsion atomique. L'Ecole sera installée à Cherbourg et sera rattachée à la Direction des Ecoles militaires de la Marine. En attendant l'attribution des crédits nécessaires à la construction de cette école, un premier noyau de cinq officiers suit depuis quelques mois les cours du Génie atomique à Saclay. Ces officiers, la plupart sous-mariniens, formeront les premiers cadres spécialisés. Un premier groupe de sous-officiers et de matelots va être également désigné pour constituer l'embryon d'équipage du futur sous-marin atomique.

La direction de cette école a été confiée au capitaine de frégate Bellet, sous-marinier, qui fut, d'avril 1942 à octobre 1943, officier en second du sous-marin « Casabianca » (commandé par le capitaine de frégate L'Herminier) puis commandant de ce même sous-marin d'octobre 1943 jusqu'en décembre 1954.

Informations Marine Nationale

Départ de la « Créole ».

Le sous-marin « La Créole » a appareillé de Toulon le 11 février pour Lorient où il est attendu le 23. Ce sous-marin prêtera son concours à la commission locale des essais pour les bâtiments en achèvement, jusqu'au 1er mars, date à laquelle il entrera en grand carénage.

Cols Bleus n° 488 09 mars 1957**L'escadrille de sous-marins a un nouveau commandant : Le Capitaine de Frégate Paul Guérard**

La cérémonie s'est déroulée sur le pont d'envol du « Béarn ». Là s'alignaient la totalité des équipages des sous-marins « Andromède », « Astrée », « Laubie », « Saphir », « Sultane », ainsi que l'équipage supplémentaire de la 1^{re} E.S.M.

En face était présent l'état-major de l'escadrille composé du C.C. Laurent, Cdt en second; de l'Ing. Méc. Ppal Sagnial ; des L. V. Lamy et Villecourt, commandants de sous-marins en instance d'affectation.

Cols Bleus n° 488 09 mars 1957 (suite)**Les Adieux du Commandant Bes de Berc.**

A 10h30, le C. F. Bes de Berc, qui cesse ses fonctions, présente, avec une fierté très légitime, à son successeur les officiers et les maîtres des sous-marins présents et passe avec lui l'inspection des équipages.



Le nouveau commandant de la 1^{re} E.S.M., le C. F. Gueirard, prend contact avec son état-major.

Le C. F. Gueirard, lentement, examine les rangs, accompagné du C.C. Laurent. C'est sa première prise de contact avec ceux qui seront placés sous son commandement. Il se fait présenter et serre successivement la main des lieutenants de vaisseau Pieri, Thomas, Martin, Noël, Lelièvre qui commandent respectivement les sous-marins « Andromède », « Astrée », « Laubie », « Saphir » et « Sultane » ; sous-marins exceptionnellement présents à Toulon et qui s'inscrivent avec la « Sirène », la « Créole », le « R.Morillot », le « Bouan », le « Blaison », le « Narval » dans l'activité rayonnante du Groupe d'Action anti-sous-marine commandé par le vice-amiral Cabanier.

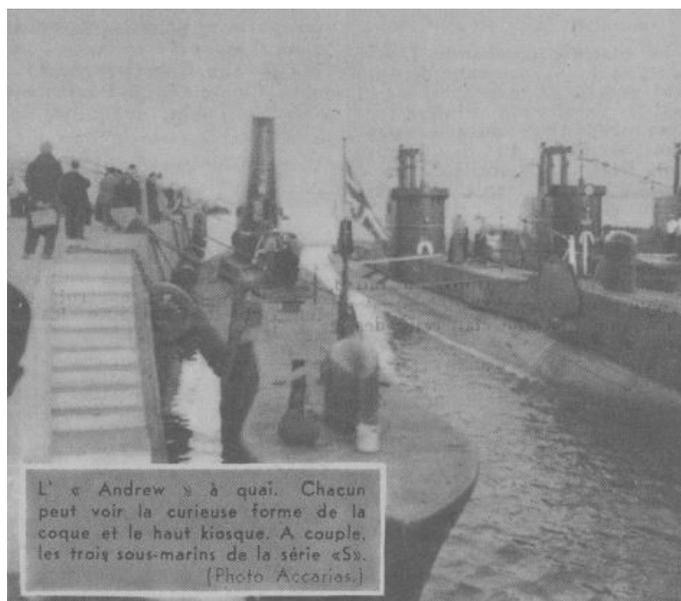
La prise de commandement.

Le C.V. Maincent, commandant supérieur des bâtiments du G.A.S.M. prononce alors les paroles rituelles qui font du C. F. Gueirard, précédemment en service à l'état-major de l'escadre, sections E.M.3 et E.M. S./M. et chargé de la logistique, le nouveau commandant de la 1^{re} escadrille de sous-marins.

Nous espérons qu'il lui sera donné d'apporter une suite à l'entreprise du commandant Bes de Berc dans le domaine diététique des sous-marinières en soumettant à des essais rationnels les travaux de M. Defrance, officier d'administration principal, gestionnaire du service des subsistances.

Cols Bleus n° 491 30 mars 1957**Nouvelles de Tanger**

.....
Le 22 février, vers 16 heures, entraînent en rade quatre autres sous-marins britanniques ; ils se présentaient en ligne de file. C'était d'abord l'« Andrew », arborant le guidon de chef de flottille puis dans l'ordre, le « Sturdy », le « Subtle » et enfin le « Springer ». Aidés par le pilote du port, les quatre bâtiments s'amarrèrent bientôt à couple au point 300 de la grande jetée tandis que sur le quai de nombreux curieux, attirés par cette arrivée, assistaient à la manœuvre. L'« Andrew » est un grand sous-marin de la classe A (type T amélioré). Il déplace 1120 t en surface et entre 13 et 1600 en plongée. Il peut transporter 20 torpilles, 6 à l'avant, 4 à l'arrière et 10 de réserve. Il est équipé d'un schnorchel, enfin la totalité de l'équipage est logé dans la moitié avant du navire. Les trois autres sont de la classe S, dont quatre furent transférés au Portugal en 1948 et quatre à la France en 1951-1952. Ils sont plus petits (715 t en surface, entre 800 et 1000 en plongée) et

Cols Bleus n° 491 30 mars 1957 (suite)

L'« Andrew » à quai. Chacun peut voir la curieuse forme de la coque et le haut kiosque. A couple, les trois sous-marins de la série «S».
(Photo Accarias.)

transportent 13 torpilles. En provenance de Gibraltar, les quatre sous-marins ont fait dans notre port un séjour de 48 heures.

Cols Bleus n° 492 06 avril 1957**MISE EN CHANTIER****.....
SOUS-MARINS.**

Les trois sous-marins de la tranche 1957 appartiennent à une série dont 6 unités font déjà partie des tranches 1955 et 1956. Ils sont étudiés pour être, en particulier, aptes à la recherche et à l'attaque des sous-marins modernes : ils seront munis de moyens de détection sous-marins développés et d'armes anti-sous-marines, et le silence de toutes leurs installations a été spécialement étudié.

Leurs caractéristiques sont :

- déplacement : 800 tonnes;
- grande vitesse et grande autonomie en plongée;
- schnorchel d'un type nouveau;
- armement : 12 tubes lance-torpilles;
- équipage : 5 officiers et 36 gradés et hommes.

La construction de ces trois sous-marins sera confiée à l'industrie privée, comme celle des deux sous-marins du même type de la tranche 1956. Les conditions de ces constructions font actuellement l'objet de pourparlers entre les services techniques de la Marine et les chantiers civils.



L'un de nos récents sous-marins, le sous-marin « Andromède »

Cols Bleus n° 492 06 avril 1957 (suite)**ANCIENS DES SOUS-MARINS**

L'Association Générale Amicale des Anciens des Sous-Marins a tenu son assemblée générale le 24 mars dernier devant une assistance nombreuse sous la présidence du C.F. Wacogne. Dans son rapport moral, le secrétaire général Y. Marchis a remercié les membres présents d'être venus en si grand nombre et a souligné l'intérêt que lui avaient manifesté beaucoup de camarades de province n'ayant pu se rendre à Paris pour cette réunion. Il souligna ensuite par quelques précisions la vitalité de l'association, l'une des plus importantes parmi les amicales d'anciens marins. Entrant de suite dans le vif du sujet, je vous remercie par avance de l'attention que vous voudrez bien m'accorder durant quelques instants.

Effectifs.

De 741 membres actifs au 31 décembre 1955, nous en avons recensé 775 au 31 décembre 1956 soit au cours de l'année, une augmentation de 34 membres que nous accueillons avec plaisir au sein de notre Association.

Activités extérieures. Placements civils : 4 sollicités, 3 ont été satisfaits, le dernier est en pourparlers.

Engagements et devancements d'appel : 3 candidats ont été présentés, 2 sont entrés dans la Marine et le dernier n'a pas cru devoir donner suite à son projet.

En dehors des déplacements pour obtention de pension d'invalidité, de retraite, demande de carte de combattant. Notre président général s'est rendu à Boulogne-sur-Mer au gala de la section, au Havre, à Nantes au congrès de la F.A.M. M.A.C, à Marseille au gala annuel.

Activités intérieures. Elles intéressent surtout la bonne marche de notre Association, au sein du bureau central, et de mes réunions mensuelles d'informations où nombre des présents aujourd'hui y assistent en cours de l'année.

Comme vous avez pu le constater notre « Plongée » a pris un nouvel essor sous l'égide de son comité de rédaction qui pour l'avenir envisage de la rendre plus instructive et attrayante.

Action sociale. Au cours des douze mois écoulés nous avons dû faire appel à la solidarité des membres de notre association en faveur d'un de nos amis qui est entré en sana. Nous avons fait parvenir en espèces un don à sa famille afin que ses enfants aient un Noël, et pour lui alléger la solitude, un livre de chevet.

Un prêt d'honneur a été consenti à un autre membre de notre Association qui dans le laps de temps de deux mois nous a remboursé en totalité. Au cours de l'exercice écoulé nous avons maintenu des contacts étroits avec l'A.D.O.S.M., avec le ministère de la Marine, avec la F.A.M.M.A.C, avec l'E.A.M.M.A.C.

Avant de terminer ce compte rendu je dois vous faire part d'une résolution qui a été prise dimanche dernier à l'assemblée générale de la F.A.M.M.A.C. et qui a trait à la Flamme pour notre Association. Le mandat du bureau central vient à expiration, dans quelques instants, après la lecture du rapport financier de notre Association, vous aurez à désigner les membres du nouveau bureau. Nous vous remercions très vivement de la confiance que vous nous avez toujours témoignée, si largement et avec tant de cordialité et de sympathie.

« Unis comme à bord » étant notre devise. Cette union qui est à la base de la pleine réussite de notre Association, nous y restons attachés pour poursuivre l'œuvre si humaine qui est celle de l'Association Générale Amicale des Anciens des Sous-Marins. Notre réunion d'informations aura lieu le 4e dimanche d'avril en raison, des fêtes de Pâques.

Le secrétaire général, Y. MARCHIS.

Composition du bureau central pour l'exercice 1957 :

- * Président général : Ct Wacogne.
- * Vice-président Ile-de-France : Ct Blanchard.
- * Vice-président Propagande" : Ct Pillet.
- * Vice-président Propagande et Fêtes : Deforge.
- * Vice- président Propagande Paris-Ile de France : Coutant
- * Publications et Impressions : L.V. Debeury,
- * Publications et Impressions : Voéglé,

Cols Bleus n° 492 06 avril 1957 (suite)

- * Secrétaire général : Marchis.
- * Secrétaire général adjoint Ile-de-France : (lire. ' Secrétaire général adjoint Province : Duquerroux.
- * Trésorier général : Cotellé.
- * Trésorier adjoint : Rournazcl.
- * A.E.M.M.A.C. : Joirin.
- * Cérémonies officielles : Creach'du.
- * Cérémonies officielles : Renard.

Cols Bleus n° 495 04 mai 1957**Attributions de commandement****SOUS-MARINS**

Lieutenants de vaisseau

- * LAUGIER (J.M.P.), du sous-marin de chasse «Aréthuse ».
- * BURBAN (A.J.L.) , du sous-marin « Laubie ».
- * JACQUEMAIN (M.P.F.), du sous-marin de 1^{re} classe «Narval ».
- * BOISSERANC (J. H.A.), du sous-marin «L'Andromède ».
- * MOISSINAC (A.M.J. F.), du sous-marin «Saphir».
- * BARBIER (H.), du sous-marin « Sultane ».
- * BONIFACIO (C.R. E.), du sous-marin «Millé»

Cols Bleus n° 500 08 juin 1957**CHEZ LES ANCIENS SOUS-MARINIERS**

L'Association générale des Anciens Sous-mariniers (personnel navigant) convoque ses membres actifs le dimanche 10 février à 10 heures précises porte de Clichy, afin de déposer une gerbe sur la tombe du président d'honneur, le Cdt Jean L'Herminier. D'autre part, notre réunion d'information se tiendra après la cérémonie aux abords de la porte de Clichy. Le dimanche 23 juin à 11 heures, messe solennelle des Anciens Sous-Mariniers en l'église Saint-Louis-des-Invalides à la mémoire de tous les sous-mariniers de France et d'outre-mer

Cols Bleus n° 501 15 juin 1957**Croisière de Printemps du GASM.**

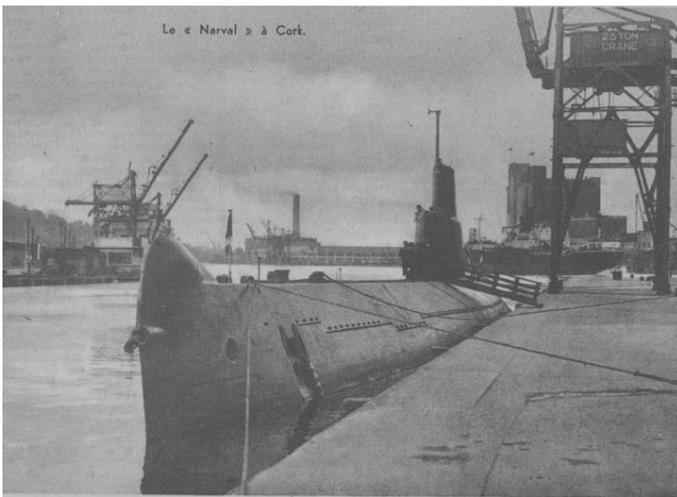
La phase méditerranéenne de la croisière de printemps du Groupe d'action anti-sous-marine placée sous les ordres du vice-amiral Cabanier, est actuellement terminée. Poursuivant sa croisière d'entraînement en Atlantique, le G.A.S.M. a appareillé de Tanger le 26 mai. Cette escale a revêtu un caractère officiel. La terre a été saluée au canon. Des visites ont été échangées avec le gouverneur de Tanger et le ministre de France qui ont été reçus à bord, avec les personnalités civiles et militaires. Le 30 au matin, l'escadre, après un exercice d'ensemble, mouillait en rade de Funchal. Participaient à cette croisière, les escorteurs rapides Corse, Brestois, Boulonnais, Bordelais, le pétrolier Elorn, les sous-marins Roland-Morillot et Andromède, photographié ci-dessous.



Cols Bleus n° 501 15 juin 1957 (suite)**CHEZ LES ANCIENS SOUS-MARINIERS**

L'Association générale des Anciens Sous-Mariniers (personnel navigant) convoque ses membres actifs le dimanche 16 juin à 10 heures précises porte de Clichy, afin de déposer une gerbe sur la tombe du président d'honneur, le Cdt Jean L'Herminier. D'autre part, notre réunion d'information se tiendra après la cérémonie aux abords de la porte de Clichy.

Le dimanche 23 juin à 11 heures, messe solennelle des Anciens Sous-Mariniers en l'église Saint-Louis-des-Invalides à la mémoire de tous les sous-mariniers de France et d'outre-mer.

Cols Bleus n° 503 29 juin 1957**La Croisière nordique du sous-marin NARVAL**

Le sous-marin « Marsouin », le deuxième de la série « Narval », vient d'effectuer une croisière dans les mers du Nord, destinée à constater l'aptitude du matériel et l'entraînement du personnel aux croisières de temps de guerre. Ce sous-marin de construction récente offre en effet de larges possibilités. Il s'agissait de les contrôler et de voir dans quelles limites elles étaient compatibles avec l'organisme. Ce programme a donné toute satisfaction tant au point de vue matériel que personnel. Après dix jours de voyage par mer assez houleuse, nous sommes arrivés le 4 mai à Reikjavick, capitale de l'Islande, pour un séjour de 48 heures. Dans la baie de Reikjavick, le « Faxafoi », tout le monde se rendit sur le pont pour fumer la cigarette de l'arrivée (fait assez apprécié sur les sous-marins). De là, nous eûmes la surprise de voir le soleil encore haut à dix heures du soir. Nous avions du pont un petit aperçu de la côte ; nous admirions les cimes encapuchonnées de neige, alors qu'une bise glaciale nous faisait nous serrer les uns contre les autres. De cette contrée d'origine volcanique, à la roche noirâtre, complètement dépourvue de végétation, émane une profonde tristesse. C'est sans doute pour échapper à celle-ci que l'Islandais a voulu colorer sa ville comme une palette. Il faut avouer que le spectacle de ces maisons aux toits et aux murs peints de couleurs vives n'est pas désagréable et apporte une touche de gaieté vraiment nécessaire. Le lendemain de notre arrivée nous partîmes pour une excursion dont le but était la visite du petit geyser, source de vapeur assurant le chauffage de toute la capitale. Après avoir roulé une heure environ sur des pistes de lave broyée, au milieu d'un paysage chaotique où seuls les troupeaux de moutons et les « champs de morues » apportaient quelque diversion, nous arrivâmes au petit geyser. Nous vîmes un énorme jet de vapeur sortant du sol à haute pression. Partout alentour la terre bouillonne et libère des gaz d'origine sulfurique peu agréables à respirer. Après notre départ de Reikjavick, nous effectuâmes une plongée de longue durée (plus de cent heures, paraît-il, d'après « Ouest-France » !), pendant laquelle, étant envoyés de force dans nos couchettes pour consommer le moins possible d'oxygène, nous pûmes grâce au magnéto-

Cols Bleus n° 503 29 juin 1957 (suite)

phone écouter quelques enregistrements de musique. Malgré leur manque de variété, ils maintenaient une bonne ambiance à laquelle venait s'ajouter la satisfaction de battre un record français. Lorsque nous fîmes surface au large du cap Lizard, nous nous dirigeâmes en surface vers Cork (Irlande) où nous allions faire une escale de 36 heures. La remontée de la rivière était vraiment jolie ; petites maisons blotties dans la verdure et vieux châteaux en ruines créaient un climat de douceur, et de calme très agréable après la fatigue des jours passés. L'accueil des Irlandais fut aussi très chaleureux, nous arrivions il est vrai ; dans un pays de langue anglaise où la conversation était plus facile qu'en Islande. Le lendemain 15 mai, nous partions visiter un des bastions de la résistance irlandaise « Blarney Castle » qui se dresse au milieu d'un parc splendide, ce qui nous permit de constater que la verte Erin n'était pas un mythe.

Le contraste avec l'Islande nous fit apprécier avec plus de profondeur la douceur de cette végétation. En haut du donjon on peut encore voir sur la pierre les traces de plomb fondu ; la tradition veut que si l'on embrasse cette pierre en faisant un vœu il soit exaucé dans l'année. Nous nous conformâmes avec joie à cette coutume. Après avoir pris quelques photos et acheté quelques souvenirs nous rentrâmes à bord tous enchantés de notre séjour en Irlande. Nous rentrions à Cherbourg assez fatigués car nous n'avions bénéficié que de 84 heures de repos pour trois semaines de traversée par mer assez mauvaise. Au retour à notre port d'attache une surprise nous attendait, nous repartions pour une autre tournée de 21 jours mais cette fois sur les côtes de France.

Les escales étaient aussi nombreuses que la fois précédente, mais nous avions un peu plus de chance quant à leur durée. Nous nous arrêtâmes à Lorient le 1er juin pour deux jours. Nous eûmes la chance d'avoir un week-end assez ensoleillé, ce qui nous permit de prendre nos premiers bains de mer.

Le soir nous retrouvâmes l'ambiance des bals lorientais si sympathique à tous les marins. Nous partîmes de Lorient le lundi et après quelques exercices, avec les Lancaster de Lann-Bihoué, nous prîmes le chemin de Bayonne afin d'y passer le week-end de la Pentecôte. Là nous nous égayâmes dans le pays et, suivant les préférences de chacun, nous visitâmes Biarritz, Saint-Jean-de-Luz, le Boucau, Lourdes, Hendaye, etc...

Au voisinage du pont d'Espagne nous trouvâmes des Espagnols qui nous firent participer à une fête familiale. Nous écoutâmes cette musique qui ne prend vraiment toute sa valeur que jouée par des Espagnols dans un cadre espagnol ; le flamenco. Chacun était content de sa promenade agrémentée par la gentillesse basque. Seules les intempéries nous empêchèrent de jouir pleinement du paysage.

C'est tout de même avec joie que nous reprîmes, le mardi, la route de Cherbourg où nous attendent les permissions d'été que tout le monde estime bien gagnées.

C. MASSE. S./M. détecteur.

NDLR : Narval ou Marsouin ?, voir commentaire en page 16

Cols Bleus n° 505 13 juillet 1957**L'ARGONAUTE**

Premier sous-marin de chasse anti-sous-marine. A peine installé dans mon compartiment, pas moyen à de s'y tromper : cet air de connivence et d'autorité naturelle qu'arborent mes compagnons révèle, en dépit de leur tenue civile, un groupe de marins. Sans doute se rendent-ils comme moi-même à Cherbourg pour assister au lancement de l'Argonaute? Leurs propos ne laissent cependant pas d'être étranges. A les entendre, on les croirait appelés au chevet d'un moribond, d'un malade quasi désespéré. Ils en parlent à voix basse et mots couverts, font allusion au tour de garde qu'ils devront prendre dès l'arrivée. Ces ingénieurs du Génie maritime, ainsi que je l'apprendrai par la suite, la Marine, qui ne perd jamais l'occasion d'instruire les siens, leur réserve un rôle important dans les préparatifs de l'opération dont nous serons demain spectateurs. Toute la nuit, au cours d'une veillée technique, ils vont se livrer avec zèle et compétence aux derniers apprêts, s'initier aux rites singulière-

Cols Bleus n° 505 13 juillet 1957 (suite)

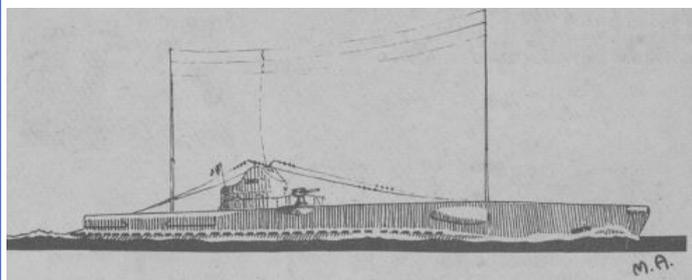
ment délicats selon lesquels on lance un sous-marin. Tôt dans la matinée de samedi, une soixantaine d'officiers de réserve, venus de toutes les régions de France, embarquaient sur un remorqueur qui leur servira de tribune, d'observatoire. Tour d'honneur dans le port en attendant l'heure. Le hangar de construction s'ouvre là-bas, à bonne distance. C'est à peine si l'on distingue, dans ses profondeurs enguirlandées d'étamine tricolore, l'ombre du héros de la fête. Rien ne bouge à l'intérieur de l'ancre ; mais soudain l'ombre se met à remuer, une masse informe, silencieuse, se détache peu à peu de l'obscurité, glisse en plein soleil dans la darse, et le monstre, étonné, débouche sous nos yeux, son élan aussitôt brisé, pareil au taureau aveuglé de lumière dans l'arène. Applaudissements lointains. Des lambeaux de « Marseillaise » nous parviennent. L'assistance, immobile, salue cette naissance et lui rend les honneurs. L'échine haute et le poil rouge, l'air farouche, le fauve, sous son pavois de banderilles, ne se laissera guère admirer. Déjà trois ou quatre remorqueurs s'empresment autour de lui, le saisissent au garrot, l'entraînent hors de notre vue, comme pour le museler, le rendre inoffensif. L'affaire n'a duré qu'un instant. Mais pendant deux jours, au cours de conférences, de visites d'arsenal savamment commentées, ingénieurs et marins vont dégager pour nous la leçon de cette cérémonie. L'Argonaute est le premier d'une série qui, par son objet même, marque une nouvelle orientation de la politique navale dans l'emploi du sous-marin. Ce dernier jusqu'ici avait pour principal objectif la destruction des unités de combat et des convois de ravitaillement. Il faisait régner l'insécurité sur les mers où son aileron se profilait comme celui du plus redoutable requin : c'était la bête malfaisante et sournoise dont l'action mettait les flottes en péril, paralysait les communications. Devant l'accroissement du nombre des sous-marins dans certaines marines étrangères (la Marine soviétique en disposerait de plusieurs centaines), il a paru nécessaire d'attaquer directement l'adversaire à sa source, de combattre le mal par le mal, de construire des sous-marins qui fissent eux-mêmes la chasse aux autres sous-marins. D'où ces bâtiments d'un type nouveau dont l'Argonaute inaugure aujourd'hui la série; bâtiments de faible tonnage, capables de pousser en plongée des pointes de vitesse élevées, disposant de moyens d'écoute particulièrement sensibles et discrets. A l'heure où la puissance des armes destructives dans le monde menace l'humanité tout entière, l'exemple d'« homéopathie navale » que nous offre l'arsenal de Cherbourg constitue en quelque manière un encouragement.

Cols Bleus n° 506 20 juillet 1957**ATTRIBUTION DE COMMANDEMENTS**

Par décret en date du 12 juillet 1957 sont nommés aux commandements suivants :

Sous-marins

- * L. V. VILLECOURT (J.-H.-M.), du sous-marin Dauphin ;
- * VERDIER (C.-L.-J.), du sous-marin Artémis;
- * GELAS (J.-P.), du sous-marin Amazone.

Cols Bleus n° 507 27 juillet 1957**LIVRE D'OR L'ARGONAUTE****Cols Bleus n° 507 27 juillet 1957 (suite)**

Nom traditionnel de la Flotte dans les listes de la Flotte française, l'Argonaute paraît d'abord à la poupe d'un vaisseau de 46 canons, souvent classé comme frégate, construit à Brest en deux mois et demi, et lancé le 14 novembre 1708. Ses plans sont du fameux Maître Biase et la décoration en est sculptée par Jean Bérain. Suivant une habitude courante à l'époque, c'est le Chevalier du Bois de La Motte qui supporte les frais de sa construction et l'arme en course, en prenant le commandement. Il rallie l'escadre de Duguay-Trouin avec laquelle il croise en 1709, et prend part, en 1712, à l'expédition de Rio-de-Janeiro. Cassard l'arme ensuite en course pendant plusieurs années, et il est condamné vers 1721. Un nouveau vaisseau de 46 lui succède, lancé à Brest en juillet 1722. Les sculptures qui décoraient sa proue et sa poupe, œuvres de Caffieri, nous ont été conservées en deux dessins qui se trouvent aux Archives nationales ; l'Argonaute y est encore qualifié de frégate. Il n'arme pas avant 1733 et fait alors partie de l'Escadre de la Luzerne, qui conduit Stanislas Leczynski, prétendant au trône de Pologne, à Dantzig. Rentré à Brest, il y est employé comme « Amiral ». Il réarme en 1744, au moment de la Guerre de la Succession d'Autriche, et appareille de Brest le 6 février, dans l'Escadre de Roquefeuil, qui doit conduire des troupes en Irlande. Cette tentative avorte en raison du mauvais temps qui retarde et disperse nos bâtiments. Le 16 juillet 1745, il appareille de nouveau de Brest dans la division Perrier de Salvart et croise dans les parages de Terre-Neuve, où il capture trois navires ennemis. Il est démoli à Brest en 1747. C'est à Rochefort qu'est commencé, en août 1779, dans la nouvelle forme de radoub, le troisième Argonaute, vaisseau de 74, doublé en cuivre. Il est mis à flot le 5 juin 1781. Le 11 février 1782, il part de Brest pour les Indes orientales avec les vaisseaux Le Fendant, Le Hardi et la frégate La Cléopâtre. Cette division rallie le pavillon de Suffren à temps pour prendre part au combat de Gondelour, le 20 juillet 1783. L'Argonaute combat le vaisseau de 82 Le Sultan et reste aux Indes après la paix et le retour de Suffren en France. Rentré plus tard à Rochefort, il est rasé en 1793-1794 et devient la frégate Le Flibustier. Lorient construit le quatrième Argonaute, vaisseau de même force que le précédent, qui reste plus de cinq ans sur cale et est lancé le 25 décembre 1798. Au début de 1802, il quitte Rochefort dans la division Latouche Tréville qui rallie à Saint-Domingue l'escadre de Vilaret-Joyeuse, partie de Brest le 14 décembre 1801. Il se rend au début de 1803 à Gênes pour embarquer des troupes polonaises et les conduire aux Antilles. A l'ouverture des hostilités, il rallie Le Ferrol et y est bloqué jusqu'au 10 août 1805, date à laquelle il rallie l'escadre de Villeneuve qu'il suit à Cadix.

A Trafalgar, commandé par Jacques Epron, il est abordé par le Bellérophon, de 82 canons, dont il se dégage au bout d'une demi-heure de violent combat. Dans le coup de vent de surcôt qui souffle la nuit suivante il est démâté de son grand mât et de son mât d'artimon et, mouillé devant Rota, il chasse et est jeté au plein entre ce port et Santa-Maria. Il peut être relevé et remorqué à Cadix, après avoir essuyé le feu du vaisseau anglais la Queen. En 1807, il est trouvé en si mauvais état qu'il est échangé avec le vaisseau espagnol de 74, le Vencedor, qui prend son nom. Mais ce dernier est capturé à Cadix le 14 juin 1808. Un nouveau vaisseau l'Argonaute est mis en chantier à Toulon en 1837 ; trois ans plus tard, sa construction est ajournée « sine die ». C'est le brick aviso l'Argus, lancé à Toulon le 13 juin 1832 qui, en 1860, est renommé l'Argonaute, au moment de la mise sur cale de l'avisos à vapeur l'Argus. Il fait campagne sur la côte occidentale d'Afrique et, rentré à Toulon en 1869, il est condamné en 1882. Les Ateliers et Chantiers de la Loire mettent sur cale à Nantes, en 1893, un Argonaute, torpilleur de haute mer de 120 tonnes et 1.700 chevaux, lancé la même année. Après ses essais, au cours desquels il atteint la vitesse de 25,1 nœuds, il est affecté à l'Escadre de la Méditerranée jusqu'au début de 1897 où il est mis en réserve. En 1903, il est affecté à la Défense mobile de Tunisie ; puis, en 1907, à celle de Brest où, au bout de peu de temps, il passe à l'Ecole de pilotage. Rayé des listes de la Flotte le 9 mars 1910, il est vendu l'année suivante à Cherbourg pour être démoli. Une D. M. du 27 septembre 1910 donne ce nom au sous-marin de 300 tonnes Oméga, lancé à Toulon le 15 février 1905, et qui, construit initialement avec un moteur unique, vient d'être, au cours d'une

Cols Bleus n° 507 27 juillet 1957 (suite)

refonte de deux ans, transformé avec une machine à vapeur et un moteur électrique. Affecté à Toulon, il finit sa carrière, pendant la guerre, comme bâtiment de l'Ecole d'écoute. Un sous-marin de 2^{ème} classe, de 630-800 tonnes, commandé en 1927 aux Chantiers Schneider, à Chalon-sur-Saône, est nommé Argonaute. Il est lancé le 23 mai 1929 et fait ses essais à Toulon. Il est ensuite affecté à la flottille de sous-marins de ce port. Se trouvant à Oran au moment du débarquement allié, il appareille dans la nuit du 8 au 9 novembre 1942 et disparaît corps et biens à la mer.

Le bal d'adieu du S/M l' "Africaine"

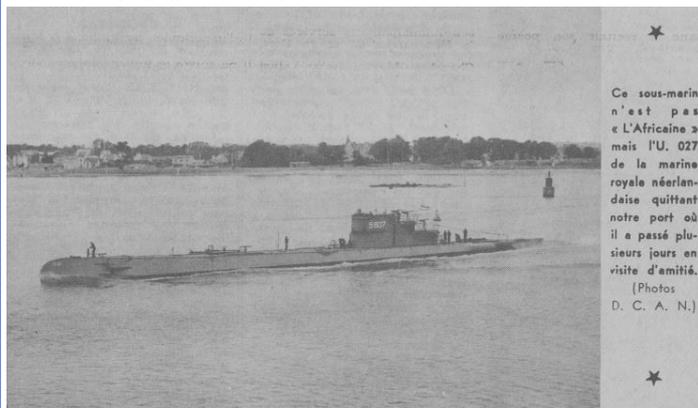
En clôturant la longue série ses essais statiques sous Port-Louis, suivis des essais à la mer sous Belle-Ile, dans les parages de L3, L4 et L5, le sous-marin L'Africaine arrivait aux fins de ce qui s'appelle le grand carénage ; dès lors, apte à reprendre sa place au G.A.S.M. , il est prêt à faire sa croisière d'endurance qui va le mener à Toulon après une courte escale à Huelva, Espagne.

Au samedi soir de sa dernière semaine lorientaise, L'Africaine offrait son bal du départ.

Malgré une concurrence sérieuse au centre de la ville, cette soirée a obtenu un succès imprévu. Dans la salle du foyer de la base, nos sous-marinières avaient réalisé un tour de force de présenter à la fois une soirée d'adieu, une cérémonie officielle, un spectacle de variétés et un bal proprement dit ! Ceci, dans l'ambiance magique d'une fête familiale ; un seul reproche : la salle était bien trop petite ! Force fut au gérant de mettre des tables à l'extérieur, ce qui apporta encore un peu plus de bonne humeur. Le contre-amiral Patou était l'invité d'honneur. A ses côtés nous avons reconnu le C.V. Rousselot, major général, le C. F. N Cevaér, commandant la base sous-marine de Kérouan, le C.C. Fremy, chef des services généraux de la B.A.N. Lann-Bihoué, la totalité des états-majors des sous-marins stationnés à Lorient par l'ingénieur du G.M. Perrachon, chargé des sous-marins au chantier R.K. par l'ingénieur du G.M. Roux, chargé pour l'électronique.

Le comité d'organisation, présidé par l'E.V. Durand, assisté du maître électricien Delaguillaume et du quartier-maître radio Chopin, avait mis au programme inter danse : un radio-crochet amateur, un jeu radiophonique genre quitte ou double, une vente aux enchères américaines et, qui plus est (pourquoi pas ?), un intermède sportif : une jolie démonstration de judo et de jiu-jitsu où quelques ceintures noires de l'équipage donnaient la réplique aux membres du Judo-Club lorientais. Très apprécié, ce divertissement apportait avec lui le retour au calme pour musiciens et danseurs qui s'en donnèrent de plus belle jusqu'à une heure très matinale.

Bravo L'Africaine ! Nos bons vœux pour le retour en Méditerranée et nos félicitations au commandant Asselin de Williencourt pour un équipage aussi dynamique.



Ce sous-marin n'est pas « L'Africaine » mais l'U. 027 de la marine royale néerlandaise quittant notre port où il a passé plusieurs jours en visite d'amitié. (Photos D. C. A. N.)

Cols Bleus n° 509 10 août 1957

Prise de commandement à la base sous marine " Ingénieur général STOSSKOPF "

Jeudi dernier à 9 heures le Capitaine de vaisseau Mariaux, chef d'état-major du C.A. Patou, a fait reconnaître pour commandant du centre des sous-marins de Kérouan et de la 2^{ème} ESM le-

Cols Bleus n° 509 10 août 1957 (suite)

Capitaine de frégate Jacques Bordeaux.

La cérémonie s'est déroulée sur le nouveau terre-plein qui s'entoure désormais de bâtiments neufs, où les équipages, officiers, officiers-marinières et marins trouvent un habitat confortable pendant les carénages. Les équipages des sous-marins « Roland Morillot », « Saphir » et « La Créole » formant le carré sous le commandement du C.F. Pouzault, rendaient les honneurs. Le nouveau commandant, au pied du mât de pavillon, recevait la traditionnelle poignée de main et les félicitations du commandant Mariaux.

A l'issue de ce cérémonial, le C.F. Bordeaux passait sa première inspection et se faisait présenter individuellement chaque officier, sous-officier et marin, marquant ainsi l'étroite collaboration qui existe entre commandants et équipages de sous-marins, d'où naît cet incomparable esprit donnant cette confiance réciproque nécessaire à la bonne marche, si complexe, d'un sous-marin. « Cols Bleus » présente ses félicitations au Commandant Bordeaux, qui a bien voulu poser avec ses équipages pour la photo-souvenir d'usage.

Cols Bleus n° 511 31 août 1957

Sous-marins soviétiques pour la Syrie

La presse égyptienne annonce qu'aux termes d'accords signés à Moscou, l'U.R.S.S. fournira deux sous-marins à la Syrie. Elle ajoute qu'un groupe d'officiers de la marine syrienne récemment sortis de l'Ecole navale égyptienne d'Alexandrie sont déjà partis pour la Pologne où ils seront entraînés au pilotage des sous-marins. D'autre part, une unité navale soviétique a été acquise par l'administration égyptienne des ports et phares. Elle est destinée au ravitaillement des phares de* la mer Rouge, de Suez à la frontière du Soudan, et remplacera la corvette « Aida ».

Cols Bleus n° 513 14 septembre 1957

M. J. B. FOUQUET Ancien Président des Sous-marinières chevalier de la Légion d'honneur



C'est avec un véritable plaisir que « Cols Bleus » adresse ses félicitations à M. J.-B. Fouquet, déjà médaillé militaire, ancien président-fondateur de l'association générale des sous-marinières pour sa nomination récente dans l'ordre de la Légion d'honneur. Grand invalide militaire, M. J.-B. Fouquet a longtemps servi dans le personnel navigant des sous-marins. Pendant la guerre, il s'enrôla dans les forces de la Résistance de l'Ardèche.

La mascotte du " RUBIS " a été décorée

Nous avons eu l'occasion de bavarder avec un ancien officier F.N.L.N et ainsi d'apprendre des choses intéressantes que peu ou très peu de marines savent : Saviez-vous en effet qu'un chien, un simple chien, mascotte du sous-marin « Rubis » avait été décoré ? Sur le pont de son bâtiment, en présence du commandant, de l'équipage, de la presse, des actualités mondiales, « Bacchus » a reçu la « Valiant Dog Décoration », le « V.C. » du monde canin, des mains d'un membre de la « National Canine Defense League ».



Cols Bleus n° 513 14 septembre 1957 (suite)

A l'occasion d'un warship-veek, auquel avait participé Bacchus, une éminente personnalité britannique en félicitait le commandant : « Et je dois mentionner spécialement « Bacchus », votre mascotte, sa façon de marcher, son sens de la dignité, sa parfaite compréhension de l'importance de la manifestation ont charmé tout le monde. Il a été un des succès marquants du défilé. »

Avons-nous besoin de préciser que le lieutenant de vaisseau Rousselot, qui commandait le « Rubis », est actuellement le capitaine de vaisseau, major général de notre port ?

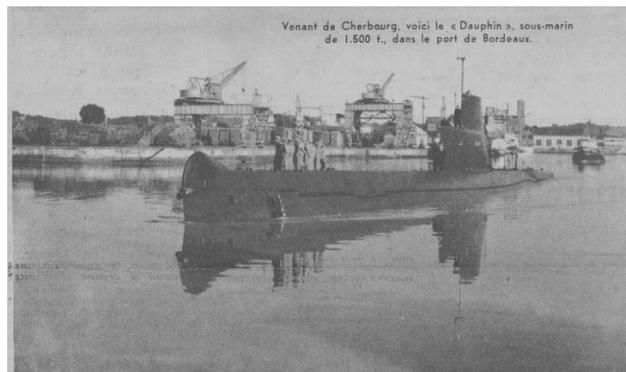
N. B. — Nous reparlerons du « Rubis » ; en particulier d'un retour en surface qui fut particulièrement tendu (en 1942).

Cols Bleus n° 514 21 septembre 1957**CROISIÈRE D'ESSAIS DU SOUS-MARIN « DAUPHIN »**

Parti de Cherbourg le 3 septembre pour sa croisière d'essais, le sous-marin de 1500 tonnes « Dauphin », commandé par le Lieutenant de Vaisseau Villecourt, est arrivé le 10 septembre dans la soirée à Bordeaux pour une escale de quatre jours. C'est le premier sous-marin français, du nouveau programme de reconstruction de notre flotte sous-marine, qui vient en visite dans le port girondin. Annoncée depuis la veille par la radio et la presse locales, la venue du « Dauphin » avait suscité une assez vive animation autour du bassin à flot où la Capitainerie du port lui avait fixé son poste de mouillage. Bien qu'ayant la silhouette commune de tous les sous-marins, le « Dauphin » diffère cependant, en bien des points, de ceux que nous avons coutume de voir jusqu'alors. Pour construire cette merveilleuse « bête marine », nos ingénieurs de Seine-Maritime se sont inspirés des plans du « Rolland-Morillot », en y apportant toutefois de profondes modifications. La coque longue, étroite, de forme effilée, n'offre à l'eau aucune aspérité pouvant entraîner, au moment de l'évolution, une résistance quelconque. Chaumards, treuils, guindeaux disparaissent avec célérité dans des « sas » répartis entre la coque épaisse et le pont. La fameuse pièce de 100, les mitrailleuses AA qui armaient tous nos submersibles d'avant guerre, n'existent plus. La baignoire, elle-même, a subi d'importantes transformations, puisqu'elle se surmonte, désormais, d'un second kiosque destiné à abriter les périscopes de veille, de combat, le radar, l'antenne radio, le snorkel et à jouer, le cas échéant, le rôle d'abri de navigation lorsque le sous-marin se trouve en surface. Mais la caractéristique principale du « Dauphin », comme les « Narval », « Marsouin », « Requin » de la même série, et construits par l'Arsenal de Cherbourg, est de vivre sous l'eau. En effet, son autonomie est telle qu'il peut rester sept semaines en plongée, à des profondeurs dépassant largement les 150 mètres, sans faire, à moins de nécessité absolue, surface. D'ailleurs, à sous-marins égaux, c'est-à-dire ayant le mode de propulsion classique diesel-électrique les flottes sous-marines américaine, anglaise et russe dans la mesure où certains renseignements nous sont parvenus ne peuvent prétendre à de semblables performances. Puissamment équipé en appareils de détection et en armes sous-marines six tubes lance-torpilles à l'avant, deux à l'arrière, sur le côté bâbord, ces derniers destinés à la défense le « Dauphin » présente donc une supériorité sensible en comparaison de nos anciens 1.500 tonnes, supériorité qui s'accroît si l'on ajoute que ces nouveaux modèles ont une plus grande vitesse en plongée qu'en surface. L'officier de garde nous reçoit à bord et pour les lecteurs de « Cols Bleus » relate la première partie de la croisière du « Dauphin ». « Pendant la traversée Cherbourg-Bordeaux, la prise de plongée fut faite au large de l'île d'Ouessant, et le « Dauphin » continua pendant 48 heures sa route avant de faire surface en vue des côtes girondines. « Au cours de cette plongée, l'équipage fut entraîné sous les formes les plus variées : prise de plongée rapide, postes de veille, de combat, évolutions du bâtiment à différentes profondeurs, etc... »

Nous avons pu constater que le « Dauphin » est d'une maniabilité remarquable et un redoutable instrument de combat. Par le panneau avant, nous pénétrons à l'intérieur, directement dans le poste des tubes lance-torpilles, où six tubes trois à bâbord,

trois à tribord sont au repos. Un air frais nous caresse le visage : les ventilateurs électriques à pales de caoutchouc brassent sans arrêt l'atmosphère, en plus de l'installation d'air conditionné. Une porte étanche franchie, nous sommes dans la partie « vivante » du sous-marin.



Venant de Cherbourg, voici le « Dauphin », sous-marin de 1.500 t., dans le port de Bordeaux.

Au centre, la coursive ; de chaque côté, de minuscules niches abritent les douches, les offices.

D'une sorte de couloir, long et étroit, arrivent quelques bribes de conversation : c'est le poste d'équipage où des matelots attendent l'heure du repas. Plaquées contre la coque, les couchettes ; au-dessous, la table et les banquettes pliantes, afin de gagner un peu de place. Sur bâbord, le poste des officiers mariniers exactement semblable. La visite se poursuit, prodigieusement intéressante. Tableaux complexes, cadrans, manomètres, circuits électriques se font de plus en plus nombreux. Sous la lumière crue, des galons dorés luisent ; voici le lilliputien carré des officiers. Le Commandant Lieutenant de Vaisseau Villecourt, le Commandant en second Lieutenant de Vaisseau César, les enseignes Delcambre, Delvince, Berger, les Ingénieurs-Mécaniciens Pacaud et Tandeo font, avec une extrême cordialité, les honneurs de leur sous-marin dont la première plongée a eu lieu, en février dernier, au large de Cherbourg. Encore quelques pas et le centre du « Dauphin » est atteint. Un groupe de marins, par l'intermédiaire de la « chaîne », descend au « sous-sol », dans une immense chambre froide, un ravitaillement complet destiné à nourrir cinquante-quatre bouches particulièrement exigeantes, et cela pendant de longs mois. Au-dessus de nos têtes, le poste central. C'est là que se trouvent réunies toutes les commandes, depuis les deux périscopes jusqu'aux ordres de mise à feu des torpilles. D'innombrables porte-voix tapissent l'intérieur du kiosque et rayonnent dans tout le navire. C'est de cette « passerelle » que l'officier de quart ou le commandant dirige le sous-marin. La chambre des moteurs est située dans la partie arrière. Il y a là les diesels pour la navigation en surface, un moteur électrique pour la navigation en plongée, puis un second moteur électrique, mais silencieux, pour le combat. Tout est d'une impeccable propreté. A bord, un seul point noir, accepté cependant avec optimisme par des garçons de vingt ans : le système de la couchette... chaude... » Pour gagner de la place, nous dit l'Enseigne, il n'y a que deux couchettes pour trois, car on tient compte des hommes de veille. Pour l'instant, nous avons embarqué des hamacs de secours mais, lorsque l'effectif du sous-marin, qui porte actuellement à son bord : 7 officiers, 17 officiers mariniers et 29 quartiers-maîtres et marins, sera complet, c'est-à-dire avec 35 marins, la couchette... chaude fonctionnera sans arrêt. » Nous voici revenus sur le pont. Une « Troupe » au coin des lèvres, interdiction absolue de fumer à l'intérieur l'officier, nous narre la deuxième partie de ce que fut la croisière du « Dauphin ».

« Appareillage de Bordeaux le 10 au matin pour Toulon où nous arriverons le 20. Pendant cette traversée, nous naviguerons une semaine en plongée. Cet entraînement suivra une courbe croissante, car, au retour, nous voudrions tenter Toulon-Cherbourg sans faire surface. Si tout va bien, l'admission définitive en service actif du « Dauphin » sera prononcée lors de son retour dans le grand port normand. »

Si cette performance se réalise et nous le souhaitons le « Dauphin », l'un des plus grands sous-marins construits par nos chantiers navals depuis la guerre, fera honneur à nos techniciens et à notre Marine nationale.

Cols Bleus n° 515 28 septembre 1957**Le Nautilus fera escale au Havre**

Le sous-marin atomique de la marine américaine le Nautilus, séjournera au Havre, du 5 au 10 octobre, à l'issue des manœuvres de l'O.T.A.N Ce sera sa première escale dans un port européen. On annonce également la venue au Havre, à partir du 30 septembre, de 12 autres sous-marins américains et du McKinley, navire amiral des forces amphibies.

L'Amicale des Anciens des sous-marins

Convoque les membres de l'Association à être présents le dimanche 29 septembre 1957 à 10h 30 à la caserne de la Pépinière (Métro Saint-Augustin) pour la remise de la Légion d'honneur au titre de Chevalier, à notre camarade Fouquet, fondateur de notre Association et ancien sous-marinier. Le secrétaire général. MARCHIS.

Cols Bleus n° 516 05 octobre 1957**TRAVERSEE CHERBOURG/TOULON DU « MARSOUIN ».**

Appareillé le 18 septembre, le sous-marin « Marsouin » a effectué sa traversée de longue durée entre Cherbourg et Toulon où il est arrivé le 30 septembre, après escale à Casablanca du 23 au 26 septembre. Après son admission au service actif, le « Marsouin » sera affecté à la première escadrille de sous-marins.

Cols Bleus n° 517 12 octobre 1957**LE "NAUTILUS" AU HAVRE**

Depuis quelques jours, Le Havre a des allures de port de guerre, avec les escales successives des navires américains (sous-marins et navire-amiral) ayant participé aux manœuvres de l'O.T.A.N Le clou de ce festival a été le sous-marin atomique. On l'attendait depuis le matin et, toute la journée, la foule n'a cessé d'affluer sur les jetées et les quais, mais il est entré à la nuit tombée, alors qu'on commençait à se lasser de l'attendre. Dans la pénombre, le spectacle fut peut-être plus impressionnant qu'en plein jour. Peu après 19h30, précédé de trois sous-marins américains du type courant, apparut enfin le Nautilus, très long fuseau d'acier, n'ayant rien de très particulier dans son aspect, glissant en silence, sans ronronnement de moteur comme les autres. A l'avant et à l'arrière, les marins étaient alignés à la parade. Après avoir franchi le sas de Quinette des Rochemont, les quatre sous-marins allèrent s'amarrer au quai Hermann du Pasquier. On admira la rapide et souple manœuvre du Nautilus, ponctuée de signaux lumineux et de coups de projecteur trouant la nuit. Une marche avant, une marche arrière aussi aisée que celle d'une auto, et le Nautilus se trouva accosté. La foule était tenue à distance par un rigoureux service d'ordre. Il est reparti le 10 octobre après avoir reçu la visite d'un groupe d'officiers supérieurs de la marine française.

Visite d'inspection du sous-marin « Marsouin »

Ce beau sous-marin « océanique » commandé par le lieutenant de vaisseau Fages, a reçu la visite de l'ingénieur mécanicien général de Costecau de Saint-Victor, président de la commission des essais des bâtiments neufs.

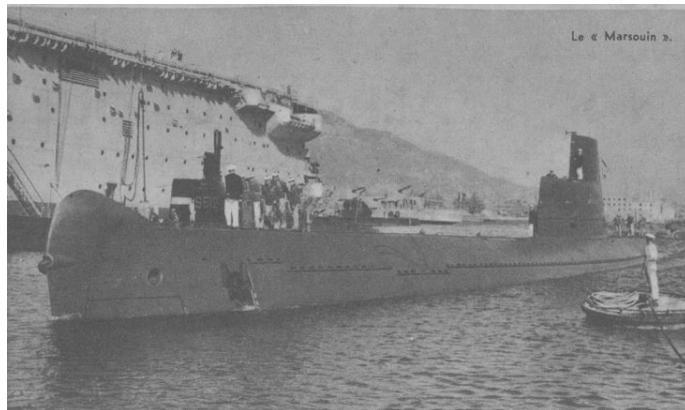
Ce brillant technicien, qui est un sous-marinier averti, a visité ce navire, vérifié le matériel et étudié les divers documents de croisière. Il s'est longuement entretenu avec le commandant du bâtiment et l'état-major du bord composé du L.V. Joli, officier en second ; L.M. Lelan ; L.V. Lucas, officier A.S.M. ; E.V. Besthelot, officier T.E.R. ; E.V. Théry, officier manœuvre.

Cette croisière a démontré, une fois encore, la bonne tenue du navire en mer. Le matériel est excellent et la construction fait honneur à notre génie maritime qui a conçu le « Marsouin », et l'arsenal de Cherbourg qui l'a exécuté. Une fois encore nous rappellerons les caractéristiques essentielles du « Marsouin ».

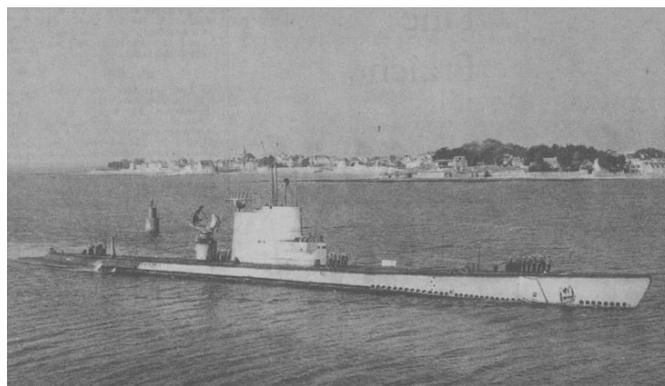
Cols Bleus n° 517 12 octobre 1957 (suite)

Ce sous-marin est de la série des « Narval », « Dauphin », « Requin », « Espadon », « Morse ». Déplacement : 1.200 tonnes. Coque hydrodynamique, 78 mètres de longueur. Armement: huit tubes lance-torpilles, six avant et deux arrière. Vitesse 16-J.8 nœuds. Déplacement : 1441 tonnes en surface et 1.800 en plongée. Moteurs : Diesel Schneider et moteurs électriques. Deux hélices. 4000 et 5000 CV. !

Le « Marsouin » qui, en avril et mai 1956, avait effectué une croisière en Islande, a parcouru depuis son lancement environ ; 12000 milles, avec 620 heures de plongée.

**Cols Bleus n° 518 19 octobre 1957****À la base sous-marine de Kéroman
Prise de commandement.**

Le capitaine de frégate Bordeaux, chef d'escadrille, commandant la base sous-marine de Keroman, a procédé la semaine dernière à la reconnaissance du lieutenant de vaisseau Boissier comme commandant du sous-marin « L'Andromède ». Ce sous-marin est actuellement entre les mains du chantier R.K. où il vient d'arriver en carénage.

**Cols Bleus n° 519 26 octobre 1957****A KEROMAN**

Le sous-marin « La Créole » parachève son grand carénage. Mercredi 23, il a fait un exercice en grande rade sous Port-Louis avec des nageurs de combat.

Judi il est parti pour Brest où il séjournera quelque temps. Il rentrera à Keroman avant son départ pour le G.A.S.M.

Cols Bleus n° 520 02 novembre 1957**Brèves**

Le « Dunkerque » et le « Glorieux » vendus aux enchères Le Dunkerque, cuirassé de 30000 tonnes, et le Glorieux, sous-marin de 1500 tonnes, appartenant à la marine nationale, seront vendus aux enchères le 8 novembre à Toulon. « Le Dunkerque » avait été mis en service en mai 1937 ; « Le Glorieux » en 1932.

Cols Bleus n° 521 09 novembre 1957**Lancement du sous-marin « Aréthuse ».**

Le sous-marin « Aréthuse », de 400 tonnes (600 en plongée) sera lancé le 9 novembre 1957, à 9 h. 30, à Cherbourg.

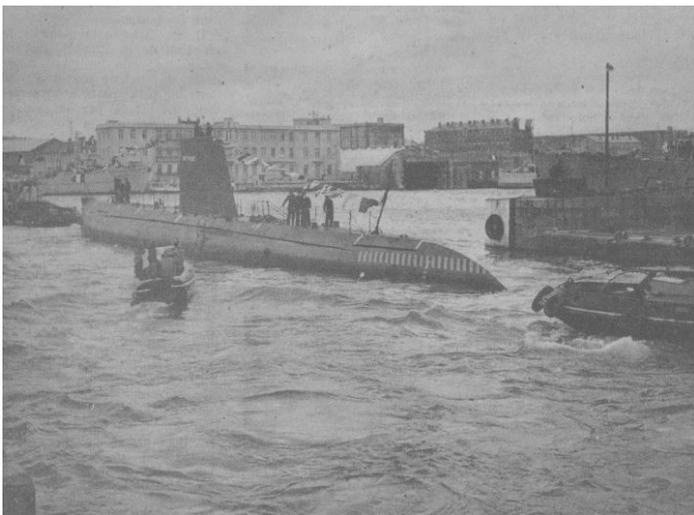
Un certain nombre de personnalités doivent assister à ce lancement ainsi qu'à la visite des installations de la Marine à Cherbourg, qui suivra la cérémonie.

Les hautes autorités civiles et militaires du secrétariat d'Etat à la Marine doivent, en principe, se rendre également à cette cérémonie.

L'Association des Anciens des sous-marins

Informe ses adhérents que la Section Ile de France a repris ses réunions d'informations à sa permanence, café d'Angleterre, 20, boulevard Montmartre, métro Richelieu-Drouot. Le 11 novembre, nous assurerons de 20h15 à 24 heures la veillée d'honneur sous l'Arc de Triomphe avec notre drapeau. Le 17 novembre, à 10 heures, en notre permanence, réunion d'informations importante. Présence indispensable. La Section de Marseille des Anciens des sous-marins invite ses membres et amis à assister à la messe dite en la mémoire du vice-amiral Lancelot. Réunion à 10h30 devant l'Eglise Saint-Laurent le dimanche 17 novembre 1957. M. l'Aumônier de la Marine Abbé Cas officiera en présence des Autorités militaires et Personnalités civiles.

Le secrétaire général : MARCHIS.

Cols Bleus n° 522 16 novembre 1957**Lancement à Cherbourg du sous-marin ARETHUSE**

« Notre Marine s'engage résolument dans la voies des techniques nouvelles » affirme l'amiral Henry NOMY

En présence de l'Amiral Nomy et malgré un vent soufflant en tempête le sous-marin « Aréthuse » est lancé avec succès. Temps glacial, ciel gris et bas, mer glauque, moutonneuse avec des paquets d'eau dont la blanche écume couronne les digues et jetées qu'elle franchit en impressionnantes colonnes ; dans le bassin, vagues quelque peu assagies que pousse malgré tout un violent vent de nord-est et qui viennent « claquer » sur le quai Sané, au bord duquel s'ouvre, béante, la forme où « Aréthuse » attend son destin.

Va-t-on se risquer à lancer le soixante-sixième sous-marin réalisé par l'Arsenal de Cherbourg ?

Après quelques heures de légitime hésitation, les responsables répondent par l'affirmative. A l'heure, à la minute, à la seconde prévues, tous ordres et manœuvres exécutés avec la ponctualité et la précision de rigueur, la fine coque, libérée de ses attaches, glisse sur son ber. Instant particulièrement émouvant. Régulièrement, normalement, elle pénètre dans les flots, avec

Cols Bleus n° 522 16 novembre 1957 (suite)

aisance et majesté, avec une tranquille assurance qui tranche avec le déchaînement des éléments

Un nouvel exploit, et des plus beaux, à l'actif de notre port, de ses techniciens et ouvriers, qui vient de se dérouler en présence de hautes autorités civiles et militaires, cependant qu'éclatait une vibrante « Marseillaise ». Les félicitations adressées à tous les réalisateurs par l'Amiral Nomy étaient vraiment des plus méritées. Le nombre et la qualité des personnalités conviées au lancement de l'« Aréthuse » disent assez l'intérêt que porte la Marine nationale aux importants travaux dont la réalisation a été confiée, avec foi et confiance, à l'Arsenal de Cherbourg, «Port des sous-marins». Cette manifestation fut l'occasion d'un fructueux voyage d'études. Autorités civiles et militaires, techniciens, visitèrent notre grand établissement, maritime et s'arrêtèrent plus particulièrement aux cales et chantiers spécialisés dans la construction du « Q244 », prototype du sous-marin atomique français. Ils visitèrent encore la future centrale atomique(*) et les nouveaux bâtiments dont s'accroît l'infrastructure de l'Arsenal. La journée devait se terminer par une très importante séance d'études au cours de laquelle furent envisagés tous les aspects du problème posé par le développement de nos chantiers de sous-marins, par les nécessités accrues du fait de la mise en construction du sous-marin atomique, des installations devenues indispensables, y compris la question du logement de la légion de spécialistes, techniciens et équipages appelés à collaborer dans la réalisation de cette œuvre nationale. Œuvre capitale que ne manqua pas de définir et d'exalter l'Amiral Nomy au cours du vin d'honneur qui suivit la mise à l'eau de l'« Aréthuse ».

(*)NDLR : aucune explication pour cette appellation]



L'Amiral Nomy se fait présenter l'Ingénieur général Lang, directeur des C.A.N. Brest et le groupe des Ingénieurs des constructions navales.

A son arrivée à Cherbourg, l'Amiral Nomy avait été accueilli par l'Amiral Le Hagne, Préfet maritime, qu'accompagnait le Capitaine de Vaisseau Pinczon du Sel, chef d'Etat-major, et le Lieutenant de Vaisseau Guérin, aide de camp.

Le discours de l'Amiral Henry Nomy

« La naissance d'un navire, son lancement ou sa mise à flot, nous pénètrent toujours d'un mélange de nostalgie et de gratitude, nostalgie à la pensée des vétérans disparus, mais surtout gratitude de voir une fois encore un navire affronter son destin. L'habitude n'a pas émoussé ces sentiments et c'est avec émotion que je salue l'Aréthuse, ce matin. « Son nom figure dans la liste de nos flottes depuis 1758. « Il symbolise les plus nobles traditions de courage, d'abnégation et de dévouement au service de la France.

« Frégate de trente canons en 1759, sous le commandement du marquis de Vaudreuil, l'Aréthuse défend et sauve par son sacri-

Cols Bleus n° 522 16 novembre 1957 (suite)

ficé un convoi dont elle avait la charge. Elle coule pavillon haut, écrasée par une escadre ennemie. »

« Frégate de 42 canons, l'Aréthuse, en 1812, sous le commandement du Capitaine de Vaisseau Bouvet, soutient plusieurs combats glorieux et victorieux. « L'année 1882 voit la naissance du croiseur Aréthuse qui porte nos couleurs dans les stations lointaines. L'hélice et la vapeur, jointes aux voiles et aux vents, propulsent ce navire. »

« Le premier sous-marin à porter ce nom fut lancé en 1916 et prit part aussitôt aux rudes patrouilles, aux combats sans merci qui se livrent en Adriatique. »

« Une autre Aréthuse figure dans notre flotte sous-marine lors du second conflit mondial. « Son inlassable activité, au cours de patrouilles* rendes et périlleuses, de missions harassantes et obscures, est récompensée le 14 juin 1943. Lassé d'attendre au large, son commandant, le Lieutenant de Vaisseau Gouttier, se rapproche des côtes ennemies, torpille un bâtiment au mouillage et réussit à se dégager, en dépit d'un grenadage intense. Elle termine la guerre avec bonheur, deux fois citée à l'ordre de l'Armée de Mer. »

« Aujourd'hui, le troisième sous-marin Aréthuse rejoint son élément. « Je ne saurais, tel un devin, j prophétiser ses destinées. Mais, i dans les mains expertes de nos sous-mariniens, de cette élite de i nos équipages, il serait, je n'en doute pas, s'il fallait défendre la liberté de nos océans, un combattant redoutable. »

L'importance de l'arme sous-marine

« De plus en plus en effet, le sous-marin devient un puissant instrument de guerre. Il l'a déjà été au cours du premier conflit mondial puis, davantage encore, au cours du second ; mais il avait alors été maîtrisé. Cependant, la révolution technique que nous vivons lui assure des performances exceptionnelles dans un domaine qui de tout temps, a été primordial pour les opérations : celui de la surprise. Les qualités essentielles de discrétion et de mobilité ont toujours été le propre du sous-marin. Elles le demeurent plus que jamais au moment où la propulsion atomique assure eu outre au sous-marin des qualités de vitesse en plongée et d'autonomie sur lesquelles on n'aurait encore osé compter au lendemain de la dernière guerre. Au moment aussi où la technique n'a pas dit son dernier mot pour assurer au sous-marin de demain des possibilités de tonnage qui feront justice des critiques adressées à l'ambition de nos projets, et qui peuvent faire du sous-marin une importante plate-forme de lancement d'engins balistiques et un bâtiment stratégique de premier ordre, apte à figurer parmi les forces navales destinées aux grandes actions de représailles. La France a des alliés qui travaillent inlassablement à développer les réalisations scientifiques les plus modernes pour assurer une protection commune. Ceci est déjà rassurant. Mais plus rassurante encore sera pour la nation française la conquête, même à une échelle plus modeste, de ces mêmes outils de puissance et de sécurité. »

Il en est du sous-marin comme du porte-avions. Cette conquête est en voie de réalisation. « Et ceci par nos moyens propres, en dépit de difficultés de sous ordres. »

« Car il faut bien nous accorder que nous nous sommes mis au travail sans attendre que certains évènement mondialement spectaculaire à reconnaître enfin la nécessité de la coordinations des efforts scientifiques et même à regretter les obstacles juridiques auxquels se heurtent encore l'échange d'information entre les puissance alliées.

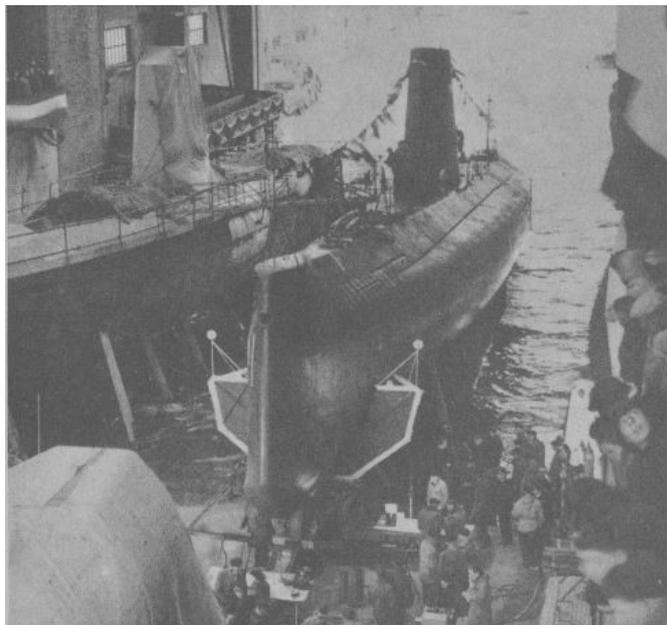
La réussite d'un bâtiment de guerre n'est pas le résultat du travail d'un moment, si compétents que puissent être les techniciens attachés aux études ; cette réussite dépend pour une large part de l'expérience acquise sur les navires précédents réalisés; cette expérience permet seule de vérifier les réussites et de constater les imperfections dont l'examen est des plus constructifs pour les navires de demain.

La construction des submersibles obéit tout particulièrement à cette règle.

Continuité et progrès chemin de conserve. Aussi suis-je heureux de constater. que Cherbourg, notre grand port militaire de la Manche, spécialisé dans la construction des sous-marins, possède à nouveau, après une longue éclipse, cette maîtrise sûre et efficace que peut seule donner une suite de succès. « Quatre sous-marins de 1.200 tonnes, du type Narval, ont été

Cols Bleus n° 522 16 novembre 1957 (suite)

lancés ici-même en 1954- 1955. L'Aréthuse et l'Argonaute seront suivis de l'Amazone et de l'Ariane. Une série de sous-marins de 700 tonnes de type Doris, est en préparation. Enfin, les premiers tronçons de notre futur sous-marin atomique s'assemblent à proximité. Notre Marine s'engage résolument dans la voie de techniques nouvelles et pleines de promesses. « Mais je voudrais insister sur les aspects pacifiques des tra-



vaux en cours. La construction d'un appareil propulsif atomique présente un intérêt qui dépasse celui de la Défense nationale. Il permet la réalisation des progrès techniques indispensables à l'utilisation de l'énergie nucléaire pour la propulsion des navires de tout genre comme à la solution de nombreux problèmes technologiques auxquels la Marine n'est pas la seule intéressée. C'est sous cet angle qu'il convient de mesurer la valeur de nos efforts pour l'ensemble de l'industrie nationale, et il faut se féliciter de la collaboration étroite et confiante dans laquelle se poursuivent, entre le Commissariat à l'Energie atomique et la Marine, des travaux du plus haut intérêt pour l'avenir de notre pays, dans la préparation d'un âge nouveau. C'est ce que M. Frank Arnal résumait si clairement en disant : « La Marine a mis en construction un sous-marin atomique dont la possession représentera pour la France à la fois une arme moderne et un laboratoire d'essais manifestement indispensable pour un progrès technique dans l'emploi pacifique de l'énergie nucléaire. Et toute naissance appelant des vœux, je souhaite un heureux destin au nouveau bâtiment mis à flot. Heureuse carrière à l'Aréthuse et à ses équipages ! Cette cérémonie indique que, malgré des difficultés passagères, notre programme naval s'accomplit. Je forme le vœu qu'il ne soit pas soumis à des compressions budgétaires ou à un étalement dans la construction qui en compromette l'équilibre ».

Cols Bleus n° 523 25 novembre 1957**A la base sous-marine de Keroman**

Succédant au Capitaine de Frégate Pouzault, le Capitaine de Corvette Arnault est nommé commandant en second du C.S.M. Le C.C. Arnault nous arrive de Brest où il commandait le dragueur Laffaux, annexe de L'Ecole navale qui quitta pour Premar II. Nous lui souhaitons la bienvenue en sa ville natale.

Sous-marins britanniques

Le réacteur expérimental Neptune destiné à l'étude du moteur atomique du sous-marin Dreadnought a été mis en marche à Harwell par les techniciens de l'Amirauté. Le Neptune est destiné à étudier le comportement des neutrons avec un modérateur à eau lourde. Tandis que se poursuivent ces travaux d'avenir,

Cols Bleus n° 523 25 novembre 1957

les deux sous-marins de poche Shrimp et Sprat rentrent d'une sortie d'exercice qui sera probablement la dernière. Comme leurs deux prédécesseurs qui sont déjà condamnés, ils font partie d'une série dérivée des fameux X de la dernière guerre qui ont attaqué le cuirassé Tirpitz dans un fjord de Norvège. Ils étaient en service depuis 1954. Ces petits bâtiments de 18 m de long et montés par cinq hommes étaient principalement destinés à l'attaque des rades ennemies. Le perfectionnement des moyens de défense rend leur utilisation à l'avenir très improbable du moins sous leur forme actuelle. Leur suppression fait partie du programme de remaniement en cours dans la Royal Navy qui prévoit l'abandon de la transformation d'anciens destroyers en frégates et celui de la conversion du porte-avions de 13.500 tonnes Warrior en porte-hélicoptères.

Le projet britannique de porte-hélicoptère n'est pas abandonné pour autant : il est probable au contraire qu'un porte-avions de 23.000 tonnes de la classe Bulwark sera sacrifié pour cette transformation.

Cols Bleus n° 524 30 novembre 1957**Bientôt, Un sous-marin atomique français**

A propos de cet armement ultra-moderne, le chef de la 1re flottille d'escorteurs d'escadre a tenu à préciser que la marine française poursuivait des essais des plus prometteurs dans l'île du Levant. Actuellement en chantier, un sous-marin atomique servira très bientôt l'intérêt général de la marine y compris la marine commerciale. « D'autre part, a poursuivi l'amiral, notre programme comporte le lancement de deux porte-avions, le «Foch» et le «Clemenceau», d'un navire porte-hélicoptères qui prendra en outre la place du navire école «Jeanne d'Arc» et d'un croiseur type «De Grasse» amélioré, le «Colbert». Précisons que le «Colbert» présentera les mêmes qualités offensives et défensives que son aîné, avec un tonnage plus restreint, des machines plus modernes et une vitesse identique. La naissance de ces nouvelles unités, a terminé l'amiral Barthélémy, s'accompagne de la mise au point des installations d'engins spéciaux à bord des unités. Ajoutons que la 1re flottille d'escorteurs d'escadre vient de participer à des exercices en Méditerranée. Au programme : manœuvre des bâtiments à la mer par tous les temps. Les bâtiments étaient appuyés par une flottille d'aviation lourde basée à terre. L'amiral Barthélémy a bien voulu nous parler de la création de la future escadre atlantique avant la fin de cette année. Constituant le gros de cette force, quatre escorteurs d'escadre et un bâtiment de commandement, le «Guichen», doivent rallier Brest avant le 1er janvier. Dans la matinée du samedi, le commandant de la 1re flottille d'escorteurs d'escadre rendait visite en compagnie de son chef d'état-major au maire d'Alger, à M. Baret, et à l'amiral Auboyneau. Ces visites lui étaient rendues dans l'après-midi.

LE SOUVENIR DU COMMANDANT L'HERMINIER

Il y a quinze ans, le sous-marin Casabianca, sous le commandement du capitaine de corvette L'Herminier, s'évadait de Toulon envahi par les troupes allemandes.

Fidèles au souvenir de leur ancien chef, les anciens du Casabianca ont déposé dimanche à 11h30, au cimetière de Clichy, une gerbe de fleurs sur la tombe du commandant L'Herminier. Ils ont donné le soir, à la salle des Fêtes de la mairie de Montrouge, et au profit des «Invalides de la flotte» une soirée placée sous la présidence d'honneur de Mme L'Herminier et du vice-amiral d'escadre Ortolini.

Cols Bleus n° 526 14 décembre 1957**Il y a 15 ans, l'Odyssée du sous-marin Le Glorieux**

Par le Maître-Mécanicien R. JULLIEN

Différents journaux dans U|| leur rubrique maritime commentent, la mise en vente par le service des domaines, de l'épave du «Dunkerque» et du sous-marin de 1.500 tonnes «Le Glorieux». Il serait bien dommage de laisser aux dards des chalumeurs découpeurs ce vieux sous-marin, sans retracer l'odyssée

Cols Bleus n° 526 14 décembre 1957 (suite)

si glorieuse et mouvementée de celui que l'on peut appeler «Le dernier des 1500 tonnes».



La décision prise par le département coïncide avec le quinzième anniversaire qui marqua une belle page d'histoire pour «Le Glorieux»: son évadement de Toulon au sabordage de la flotte le 27 novembre 1942, dont il fut un des quatre rescapés, sous l'actif commandement du capitaine de corvette Meynier (actuellement contre-amiral), en compagnie du «Casabianca», si célèbre par les exploits du commandant L'Herminier, du «Marsouin» et de «L'Iris». Je voudrais faire revivre aux lecteurs de «Cols Bleus» la carrière et l'évasion de ce vieux vaisseau qui après un passé de gloire, flotte péniblement sur ses ballasts rapiécés et bien fatigués dans une darse quelconque du port de Toulon avant d'être disséqué par les ferrailleurs. Mis sur cale en 1930 à l'arsenal de Cherbourg, dont le prototype était le sous-marin «Espoir», «Le Glorieux» était de la même série que «Le Prométhée», disparu si tragiquement en cours d'essais au large de Cherbourg. Armé et admis au service actif en 1932, sous le commandement du capitaine de corvette Derrien, il fit sa croisière d'endurance aux Antilles avec succès — affecté à la 3e escadrille de sous-marins à Toulon, avec son sistership «Le Héros», ils entreprirent une longue croisière en Extrême-Orient — après une vie trépidante en escadre de la Méditerranée, les hostilités de 1939, le dirigèrent dès novembre aux patrouilles en Atlantique et, à l'armistice de 1940 à Dakar. «Le Glorieux» regagna Toulon, tombant sous la loi des commissions d'armistice «La mise en gardiennage». En 1941, après un carénage, en compagnie du «Héros», il mit le cap sur Madagascar, en passant par le cap de Bonne-Espérance, il rallia Diégo-Suarez, d'où à plusieurs reprises il se transforma en forceur de blocus afin de ravitailler la population de Djibouti. En mai 1942, craignant une attaque intempestive des Nippons, les Britanniques occupèrent l'île de Madagascar, d'où «Le Glorieux» en sort seul rescapé et rejoint Dakar par le Cap après 47 jours de mer, ralliant Toulon en juillet. Son escale en France fut de courte durée car le 30 novembre, dans les circonstances ci-dessous, «Le Glorieux» se mettait à la disposition des forces françaises et alliées en Afrique du Nord. Le 27 novembre 1942, à 4h 30, les forces de la Wehrmacht pénétraient dans la base sous-marine. Dans les bassins du Mourillon. Le «Casabianca», le «Marsouin», «L'Iris» et «Le Glorieux» amarrés aux appontements s'allongeaient sur l'eau glauque et huileuse, et la lune faisait danser sur leur coque des reflets d'acier. Tout à coup sur «Le Glorieux», l'homme de faction donna l'alerte, le commandant sans qu'un frémissement de la voix ne trahisse une inquiétude appelle l'équipage aux postes de combat, et donne l'ordre d'appareiller; c'était singulièrement audacieux, car l'effectif du sous-marin était loin d'être au complet en effet, sur les soixante-quinze hommes formant l'équipage, il n'y avait guère, outre l'état-major, que deux officiers marinières, et vingt-cinq quartiers-maîtres et matelots, de plus rien ne facilitait la manœuvre. Mais dans ces circonstances difficiles, l'équipage déployait toutes ses qualités techniques et conservait son sang-froid. En un clin d'œil, les aussières furent larguées, les câbles de charge des batteries d'accus arrachés de leurs pipes et jetés à l'eau. Les lignes d'air de chargement des torpilles arrière furent débranchées. Les chasseurs allemands, comme d'énormes chauves-souris, piquaient sur les bateaux et lâchaient des fu-

Cols Bleus n° 526 14 décembre 1954 (suite)

sées éclairantes qui descendaient lentement au bout de leur parachute. Pendant ce temps, les ordres tombaient de la passerelle brefs et calmes :

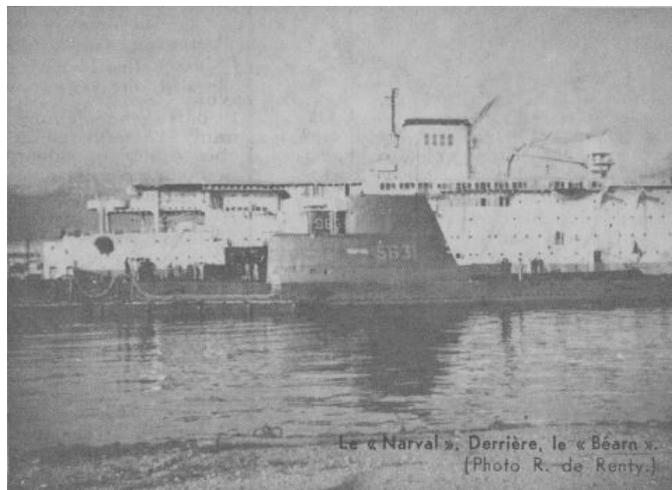
« Attention, moteurs électriques !
Moteurs électrique écoutent !
Les moteurs en arrière quatre ! »

Les moteurs augmentant leur puissance secouèrent un instant l'énorme cigare d'acier; celui-ci glissa lentement vers la passe du Mourillon qui fut franchie. La manœuvre du « Glorieux » avait été surprise. Les mitrailleuses, fusils-mitrailleurs qui vidaient chargeurs sur chargeurs, n'empêchaient pas les oiseaux aux croix noires de larguer bombes et grenades en piquant sur le sous-marin, d'énormes gerbes d'eau montaient dans le ciel, des paquets d'eau lavaient les flancs d'acier, chaque déflagration secouait le submersible. « Stop. En avant quatre ! La barre trente à gauche ! » Le commandant sur la passerelle, à coup d'ordres brefs, essayait d'éviter les bombes à l'intérieur chaque explosion faisait jaillir des relais des moteurs électriques de longues étincelles verdâtres. Deux stridents coups de klaxon annoncèrent la plongée qui, seule maintenant, pouvait permettre d'échapper aux coups de l'ennemi. Au moment où le cigare d'acier disparaissait dans son élément, une bombe pulvérisait le phare de la passe. La plongée s'était effectuée en face de l'école des mécaniciens de Saint-Mandrier, sans compas gyroscopique, qui n'avait pu être lancé: le personnel était occupé à d'autres postes. Risquant à chaque instant de raboter le fond, « Le Glorieux » gagnait la passe dirigé par le commandant, l'œil rivé au périscope: elle était à peine franchie, qu'une grenade magnétique explosait près de la coque, ne causant d'autre dommage que de griller les ampoules électriques. Un autre choc brutal allait avoir des conséquences plus graves, en effet, quand le commandant voulut descendre le périscope, celui-ci n'obéissait plus, il avait heurté un coffre en rade des r Vignettes et sous le choc s'était tordu. C'est à l'aveuglette que, rectifiant notre route, nous nous dirigeâmes vers le chenal. Mais il fallait franchir le champ de filets et éviter les vedettes rapides qui nous cherchaient sans arrêt et mouillaient des filets: en toucher c'était notre perte, il fallait descendre. « 50 mètres, 60, 70, 80, l'immersion maximum était dépassée, et la plongée continuait, 90, 100, 110, où allions-nous nous arrêter ? »

Le sous-marin atteignit 117 mètres. Alors, par une manœuvre habile, le cigare d'acier remonta comme un bouchon à 60 mètres. Une voie d'eau au compartiment des moteurs électriques rendait la situation critique, car il n'était pas question de mettre en marche les pompes d'assèchement, le bruit, une tache suspecte à la surface eussent immanquablement révélé notre présence. Pendant des heures, avec des seaux, l'eau fut vidée dans la cale du compartiment diesel. A 22 heures, après 17 heures de plongée, devant Toulon, avec une surpression de 90 mm, 17 heures à faire le mort en esquivant l'ennemi, l'équipage regagna les postes de combat. Le commandant après précautions ordonna : « Surface ! Chassez partout. Rien à l'horizon ! Cap sur le large ! » Les moteurs Diesel vrombirent et dans la nuit noire dessinant mal sa forme allongée et sa tourrelle, le sous-marin laissa derrière lui, continuant de brûler, ce qui avaient été notre « Force de haute mer ». « Le Glorieux » ne fit qu'une courte escale en Espagne, où un internement certain le menaçait, et gagna Oran. Quelques heures plus tard il s'amarrait à la base sous-marine du quai Lamoune. Après plusieurs opérations en Méditerranée et un séjour aux îles Bermudes, « Le Glorieux » rallia Philadelphie pour y subir des réparations et améliorations en prévision d'une affectation au Pacifique. Les événements changèrent le destin du squalo d'acier modernisé qui reçut l'ordre de rejoindre l'Afrique du Nord, où à nouveau, il fit de nombreuses patrouilles et le 22 décembre 1944, « Le Glorieux » franchissait la passe de Saint-Mandrier qu'il avait quittée si tragiquement deux ans plus tôt. Le secteur méditerranéen devenu calme, de nombreuses rotations entre la métropole libérée et les différents ports africains lui valurent d'ajouter à son actif de nombreux milles. Basé à Brest, 1947 fut pour « Le Glorieux » sa dernière longue croisière en Afrique occidentale ; en 1949, affecté au G.A.S.M à Toulon pour les exercices divers de cet organisme, entre autres, il prit le nom du « Casabianca » pour tourner le film du même titre retraçant l'héroïsme du capitaine de vaisseau L'Herminier. En 1951, fatigué de ses longs et épuisants périple, le départe-

Cols Bleus n° 526 14 décembre 1954 (suite)

ment ordonna sa mise en réserve, qui incombait à son dernier commandant le lieutenant de vaisseau Brown de Colstoun, qui remit au commandant du G.A.S.M. le fanion du « Glorieux » orné de la Médaille de la Résistance, la Croix de Guerre et la Médaille des évadés. Ici se termine la vie du « dernier des sous-marins de 1500 tonnes », qui a porté dans ses flancs au cours de longues et interminables heures de plongée, tant de sous-mariniens qui, en lisant ces lignes se remémoreront de bons et mauvais souvenirs.

A bord du sous-marin NARVAL

Après une longue période d'essais et de croisières, période nécessitée par le fait que le Narval est un sous-marin prototype et que de nombreuses solutions originales ont dû être trouvées aux problèmes nouveaux qui se posent tant pour le sous-marin que pour la vie à bord des équipages, puisque les derniers sous-marins de conception française, la série des Créole, ont été conçus en 1947, à la lumière des expériences de la guerre et des solutions trouvées par l'arme sous-marine allemande, qui ont pu être étudiés depuis 1947 à bord des Roland-Morillot, Bouan, Millé, etc... Le Narval a été officiellement admis au service actif le 1er décembre. Aussi est-ce avec une vive curiosité, qu'après avoir pris contact avec la Préfecture maritime, puis, à bord du porte avions Béarn, avec le capitaine de frégate Guérard, commandant la première escadrille de sous-marins qui veille sur ses « poulains » du haut de -la masse toujours imposante du vieux porte-avions, que nous abordons le Narval sur lequel l'enseigne de vaisseau Culot nous attend. Premier aspect qui attire l'œil, le changement de couleur, alors que nos sous-marins sont peints en noir, comme l'Astrée et l'Africaine, que l'on aperçoit à contre-bord du Narval, celui-ci est de couleur verte, couleur qui sera suivie pour les nouveaux sous-marins. La coque est sans aspérité, l'avant du kiosque très affiné est presque coupant ; en descendant par le poste avant on remarque à l'extrême avant les six tubes lance-torpilles, quand ceux-ci sont garnis, on peut stocker 14 torpilles dans le compartiment, et il existe encore deux torpilles dans les deux tubes extérieurs, ce qui donne un total de vingt-deux torpilles utilisables. Bien entendu toute autre arme a disparu. D'avant à l'arrière, on passe ensuite dans les postes d'équipage, les hommes disposent de couchettes (deux pour trois hommes) et si la place est évidemment exiguë, les couchettes semblent confortables, cuisine carrelée et dotée d'un matériel ultramoderne, et aussi, chose stupéfiante et gros progrès pour un bâtiment qui peut demeurer en plongée pendant plusieurs semaines, une des dernières plongées fut de 21 jours, il existe une boulangerie, où le pain est fait à l'eau de mer, ce qui évite d'ailleurs de saler la pâte et surtout d'utiliser l'eau douce, bien précieux dans un sous-marin, même si celui-ci est équipé de bouilleurs comme c'est le cas du Narval. Dans la coursive on remarque le fanion de l'ancien Narval et dans le carré des officiers la photo du capitaine de corvette Drogou qui coula en combat le 16 décembre 1940 à bord de son sous-marin avec tout son équipage. Rappelons à ce propos que le Narval fut le premier sous-marin construit sur la tranche navale 1922 à l'ar-

Cols Bleus n° 526 14 décembre 1957 (suite)

senal de Cherbourg, après la grande guerre, avec son frère le Requin. Les officiers ont une cabine à trois couchettes, les deux officiers les plus jeunes ont chacun une couchette dans le carré, le commandant a une véritable cabine, petite mais confortable, avec porte, ce qui représente un sérieux avantage sur le rideau. On accède ensuite au poste central, endroit particulièrement impressionnant pour le profane avec sa multitude de volants, commandes, voyants, cadrans, etc. C'est ensuite le central information, « pièce » que nous n'avions jamais eu l'occasion de voir à bord d'un sous-marin, mais devant la prolifération de l'appareillage électronique, radars, détecteurs de radar, cela nécessite un emplacement spécial qui, à bord du sous-marin, se trouve logiquement et nécessairement à côté du poste central. On pénètre ensuite dans la troisième « tranche » ou troisième tronçon du sous-marin, le premier étant le compartiment avant avec les tubes lance-torpilles, le second, postes d'équipages, carré, central, le troisième comportant les moteurs, diesels pour la marche en surface et au schnorchel, moteurs électriques puissants pour la marche en plongée profonde, et les pointes de vitesse en plongée, moteurs électriques de croisière et les différents auxiliaires. C'est ensuite la montée dans la « cathédrale », c'est-à-dire sur la photo l'arrière surélevé du kiosque, au-dessus du numéro du Narval, S 631, endroit où, en mer, il est permis de fumer... à condition que l'on ne soit pas trop nombreux à avoir la même envie de fumer simultanément ! « Cathédrale » qui est assez souvent humide à la mer (!) et dont les périscopes de veille, de combat, le schnorchel, l'antenne radar sont les piliers encombrants. Mentionnons encore le sas qui permet à des hommes munis de scaphandres autonomes de quitter discrètement le sous-marin en plongée. A l'intérieur les traditionnelles lampes ont été remplacées par des tubes fluorescents qui répandent une lumière abondante et agréable. Quant aux caractéristiques du navire, les principales figurent sur tous les recueils marins ou annuaires: déplacement 1.200 t., longueur 78 m., largeur 7,20 m., tirant d'eau 5,50 m., moteurs Diesel de 4000 CV permettant une vitesse de 16 nœuds en surface, moteurs électriques de 5000 CV permettant une vitesse en plongée de 18 nœuds, chiffre officiel. Le rayon d'action au schnorchel est à 8 nœuds, de 15000 milles pour 10.000 au Roland-Morillot. Pour les autres caractéristiques, la discrétion est de rigueur, ce qui est tout à fait normal, mais l'on peut tout de même comparer, et l'on sait que le type Narval est dérivé des sous-marins allemands du type XXI, tel que le Roland-Morillot, dont le destin aura été de faire une carrière complète dans la flotte sous-marine française. Le type XXI a une aptitude particulière à la plongée rapide, ou « plongée stuka » comme disaient les sous-mariniers allemands, puisqu'il plonge à 80 m. en moins d'une minute; pendant les hostilités et sous la pression, si l'on peut dire, des événements les sous-marins allemands furent fréquemment amenés à dépasser la limite de sécurité admise en général et si, malheureusement pour les équipages, certains ne purent venir témoigner des profondeurs atteintes, il est connu maintenant que de nombreux sous-marins plongèrent à des profondeurs comprises entre 150 et 200 mètres, même ceux du type VII (nos Millé et Laubie) atteignaient 150 m. Il est évident que ces chiffres qui, sur les anciens sous-marins étaient une performance, sont vraisemblablement améliorés sur nos sous-marins du type Narval, à coque entièrement soudée. Sous les ordres du lieutenant de vaisseau Jacquemain, le Narval compte 5 officiers, 17 officiers-mariniers et 23 marins; le Narval est affecté à la première escadrille de sous-marins et l'année 1957 qui aura vu la mise hors service le 1er août du premier de la série des sous-marins ex-allemands incorporés à notre flotte, le Blaison (ex-U 123) qui coula pendant la guerre sous pavillon allemand 400000 tonnes de bâtiments alliés au cours d'une carrière de 5 ans, et qui fit dans notre Marine nationale une nouvelle carrière de 11 ans (voir Cols Bleus du 17 novembre 1956), aura ainsi vu notre premier sous-marin français de conception moderne prendre la relève et, évidemment s'il n'est pas question de comparaison avec des puissances telles que les Etats-Unis ou l'U.R.S.S., on peut cependant noter qu'avec son programme actuel en cours de réalisation de vingt sous-marins, dont un à propulsion atomique, la France est le pays qui fait le plus gros effort pour la reconstruction de sa flotte sous-marine et, au sein de la Marine nationale, il semble que ce soit égale-

Cols Bleus n° 526 14 décembre 1957 (suite)

ment l'effort maximum que l'on puisse réaliser. Le Blaison a quitté notre flotte mais le Narval est la promesse de notre flotte sous-marine de demain.

L'amiral Ortoli à bord du "Narval"

Le sous-marin océanique « Narval », qui fait partie d'une série de six unités de ce type, est arrivé à Toulon. Cette belle unité, commandée par le lieutenant de vaisseau Jacquemain, avait à bord le vice-amiral d'escadre Ortoli, inspecteur général des Forces maritimes et aéronavales. C'est au cours de la première escale du « Narval » à Casablanca que l'amiral Ortoli a pris passage à bord et a participé à des plongées effectuées entre le port marocain et Toulon. Le « Narval », on le sait, est actuellement en rodage. Il effectue des croisières d'entraînement avant son entrée au G.A.S.M.

Construit par le port de Cherbourg, d'où il vient, il a donné toute satisfaction à la commission permanente des bâtiments en essais.

Cols Bleus n° 527 21 décembre 1957**Le sauvetage des équipages de sous-marins**

Après une courte période d'emploi, la méthode de la cloche individuelle (Rescue Bell) est en passe d'être remplacée. Les Britanniques viennent en effet de mettre au point une méthode infiniment plus simple qu'ils appellent le « Free Escape » (évasion libre). Il est probable que les Américains, qui expérimentent actuellement divers systèmes de cloches et, après eux les autres marines, adopteront aussi le système anglais. Ce système, qui n'exige l'emploi d'aucun dispositif protecteur, permet à un sujet normalement constitué et ayant subi un court entraînement, de remonter d'une profondeur de 80 mètres sans ressentir aucun trouble sérieux. Au cours de récents essais, 30 hommes ont pu ainsi sortir librement d'un sous-marin posé sur le fond par 50 mètres de profondeur. Le principe de la méthode consiste à remplir les poumons de chaque homme avec un mélange de 60 % d'azote et 40 % d'oxygène au moment de sa rentrée dans le sas d'évacuation. L'expiration doit se faire progressivement pendant la montée.

Un quartier-maître du sous-marin BOUAN disparaît en mer

Le sous-marin avait appareillé « Bouan » pour exercice au large de Toulon, dans la journée de jeudi. Le bâtiment, mission terminée, ralliait Toulon quand, à environ 10 milles au sud de Cépet, on signala « un homme tombé à la mer ». Il s'agissait du quartier-maître de 1re classe électricien Yvon Kermoal qui, à la suite d'une imprudence malheureuse, avait basculé par-dessus le pavois de la baignoire. Après avoir heurté assez violemment le ballast, il disparaissait dans les flots. La mer était houleuse. Le sous-marin fit des recherches pour retrouver le malheureux quartier-maître. Le port, alerté, envoyait sur les lieux les escorteurs d'escadre « Du Petit-Thouars » et « Bouvet » ainsi que l'escorteur rapide « Le Savoyard » qui rejoignaient le Bouan vers minuit. Toute la nuit, les recherches furent activement poursuivies.

Au matin, un hélicoptère s'envolait à 7h30 de la base de Saint-Mandrier pour se joindre aux recherches.

Hélas ! les efforts conjugués du sous-marin, des escorteurs et de l'hélicoptère furent vains.

A midi, toutes les recherches étaient abandonnées.

La préfecture maritime fit alors prévenir les parents.

Cols bleus

Sources:*Cols bleus*

Cols Bleus n° 479
 Cols Bleus n° 480
 Cols Bleus n° 482
 Cols bleus n° 484
 Cols Bleus n° 485
 Cols Bleus n° 488
 Cols Bleus n° 491
 Cols Bleus n° 492
 Cols Bleus n° 495
 Cols Bleus n° 500
 Cols Bleus n° 501
 Cols Bleus n° 503
 Cols Bleus n° 505
 Cols Bleus n° 506
 Cols Bleus n° 507
 Cols Bleus n° 509
 Cols Bleus n° 511
 Cols Bleus n° 513
 Cols Bleus n° 514
 Cols Bleus n° 515
 Cols Bleus n° 516
 Cols Bleus n° 517
 Cols Bleus n° 518
 Cols Bleus n° 519
 Cols Bleus n° 520
 Cols Bleus n° 521
 Cols Bleus n° 522
 Cols Bleus n° 523
 Cols Bleus n° 524
 Cols Bleus n° 526
 Cols Bleus n° 527

NDLR**Cols Bleus n°503 page 6****Narval ou Marsouin ?**

Le voisinage des deux noms fait se poser des questions et chercher lumière auprès de témoins de l'époque : l'article est bien relatif à "la croisière nordique du sous-marin MAR-SOUIN". La photo est, quant à elle, mal légendée car le Narval n'a pas fait d'escale à Cork à cette époque. .

**Bulletin « PLONGÉE »**

Directeur de la publication :

Chargé de publication :

Comité de rédaction :

Dominique SALLES**Patrick DELEURY****Patrick DELEURY**Contact : agasm.fr@gmail.com

Le bulletin « **Plongée** » est une publication de l'association AGASM à usage et diffusion internes.

Crédits photographiques : Agasm , Cols Bleus , (Droits réservés)

Venez nous rejoindre sur :

www.agasm.fr et <https://www.facebook.com/agasmofficiel/>