

ASSOCIATION GÉNÉRALE DES AMICALES DE SOUS-MARINIERS



PLONGÉE



Hors série 70- 1961

70ème anniversaire

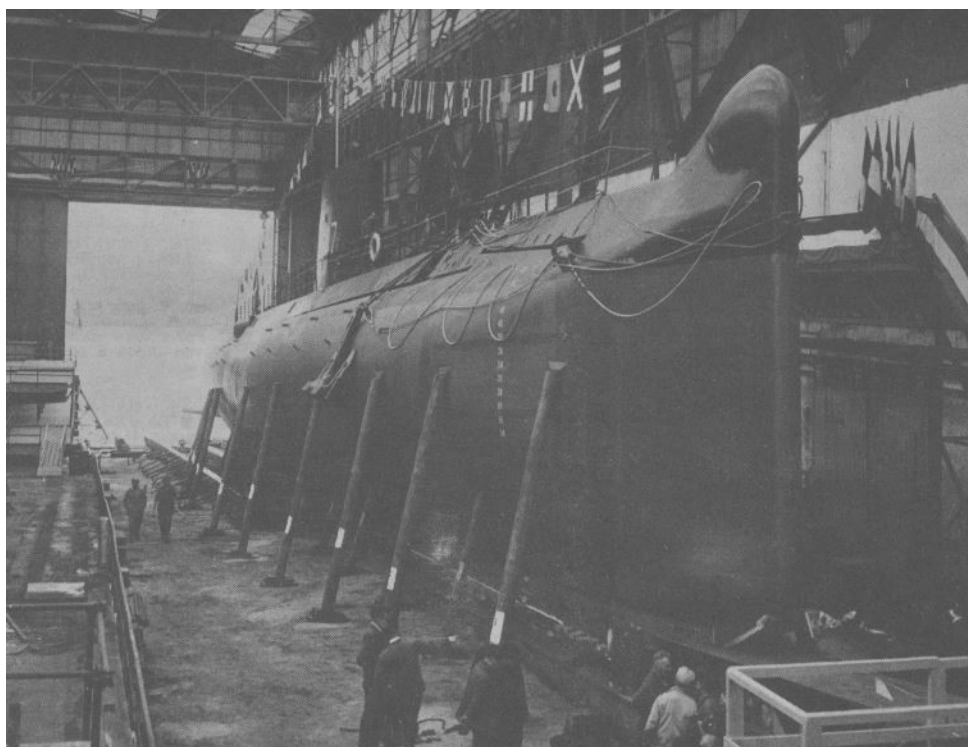
Fin janvier 2021 pour marquer les 70 ans de notre association nous vous avons présenté un numéro Hors série sur l'année 1951, année de naissance de notre association.

Devant le succès rencontré par cette compilation, le comité de rédaction vous présentera régulièrement les « Hors Série » qui couvriront les 70 ans. Ils vous seront proposés jusqu'au mois d'octobre 2021, mois officiel de l'anniversaire de notre association.

Bons souvenirs pour certains.

Bonnes découvertes pour d'autres.

Bonne lecture à tous.



Lancement à Nantes du Sous-marin "Minerve"

1961

Cols Bleus n° 677 07 janvier 1961


Cols Bleus n° 677 07 janvier 1961 (suite)

NOTRE GRAND CONCOURS DE LA SOUS-MARINADE

Bulletin réponse global


QUESTIONS DE LA DEUXIEME SEMAINE

QUESTION 1 :
 Quel est le déplacement en plongée de ce sous-marin ?
 A) 2971 tonnes — B) 4304 tonnes — C) 1327 tonnes — D) 634 tonnes.
 (Bayer d'une croix sur le « bulletin-réponse », à la place correspondant à cette question les trois lettres désignant les mauvaises réponses.)



QUESTION 2 :
 Quel est l'effectif total d'un sous-marin du type « Daphné » ?
 A) 36 — B) 41 — C) 39 — D) 46.
 (Bayer d'une croix sur le « bulletin-réponse », à la place correspondant à cette question, les trois lettres désignant les mauvaises réponses.)

QUESTION 3 :
 Ces sous-marins sont :
 A) Français — B) Américains — C) Allemands — D) Anglais.
 (Bayer d'une croix sur le « bulletin-réponse », à la place correspondant à cette question, les trois lettres désignant les mauvaises réponses.)



(Le règlement complet du Concours a paru dans le n° 675/676 des 24/31 décembre 1960)

BULLETIN-REPOSE AU CONCOURS DE LA SOUS-MARINADE


ATTENTION :
 — Attendez la fin du concours avant d'envoyer le Bulletin-Réponse.
 — Le Bulletin-Réponse doit parvenir à « Cols bleus », 10, rue Vivienne, Paris.

le LUNDI 20 FEVRIER 1961

Réponse aux questions principales :
 Pour chaque question rayer les 3 mauvaises réponses ?

1 ^{re} SEMAINE		4 ^e SEMAINE	
Question 1	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D	Question 1	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D
Question 2	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D	Question 2	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D
Question 3	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D	Question 3	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D
2 ^e SEMAINE		5 ^e SEMAINE	
Question 1	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D	Question 1	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D
Question 2	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D	Question 2	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D
Question 3	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D	Question 3	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D
3 ^e SEMAINE		6 ^e SEMAINE	
Question 1	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D	Question 1	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D
Question 2	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D	Question 2	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D
Question 3	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D	Question 3	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D

**Réponse à la question subsidiaire :
 Ecrivez ci-dessous votre légende**



Légende :

NOM _____ Prénom _____
 ADRESSE complète _____

LISTE DES PRIX BU CONCOURS

- 1er prix : une magnifique maquette d'escorteur rapide exécutée par un maître maquettiste (valeur 1.000 NF - 100.000 anciens francs).
- 2e prix : 500 NF en espèces (50.000 anciens francs).
- 3e prix : 250 NF en espèces (25.000 anciens francs).
- 4e prix : 150 NF en espèces



LANCEMENT A CHERBOURG DU SOUS-MARIN « FLORE »

Le vent, qui soufflait en force et s'engouffrait dans l'immense cale n° 4 où le sous-marin « Flore » attendait de pouvoir prendre contact avec son élément, avait fait craindre une remise de la cérémonie préparée cependant avec la précision et la minutie habituelles. Il n'en fut rien et l'optimisme des responsables du lancement fut récompensé : la mise à l'eau du sous-marin « Flore » est un succès de plus à l'actif de notre industrie navale et de l'arsenal de Cherbourg en particulier. Le lancement du 70eme sous-marin réalisé par l'arsenal était présidé par l'amiral Ortoli qui représentait M. Messmer, ministre des Armées. L'inspecteur général des Forces maritimes et aéro-

Cols Bleus n° 677 07 janvier 1961 (suite)

vales fit son entrée en compagnie de l'amiral Evenou, préfet maritime de la 1^{re} région ; de MM. les ingénieurs généraux Lang et Le Conte ; du C.V Jézéquel, chef d'état-major de la 1^{re} région ; du C.F Michel, officier d'état-major de l'amiral Ortoli, et de l'E.V de Longeaux, aide de camp de l'amiral Evenou. Deux sections de marins et la brillante fanfare de l'Ecole des mousses rendaient les honneurs cependant que les personnalités ci-dessus étaient accueillies par le C.V Landrot, major général.

La famille des Flore

Le nom de Flore a déjà été porté par neuf bâtiments de guerre français : six frégates, une corvette, une frégate mixte, un torpilleur. Les six frégates et la corvette se sont illustrées de 1706 à 1840 sur les mers européennes et américaines au cours de nombreuses batailles navales qui ont coûté la vie à plusieurs de leurs commandants. La frégate mixte, lancée en 1869, fut bâtiment amiral de la Division navale de la mer des Indes en 1883, fit campagne aux Antilles et fut condamnée en 1886. Le torpilleur, lancé en 1934, eut comme premier commandant l'amiral Ortoli. En mai 1940, la Flore, sous le commandement du C.C Roussel de Courcy, participa aux opérations de Hollande, puis à l'évacuation de Dunkerque, transportant près de 4.000 hommes sous le feu des Stukas et de l'artillerie allemande. Deux brillantes citations à l'ordre de l'Armée de Mer sanctionnèrent la vaillance de ses officiers et de son équipage. Utilisée ensuite de 1940 à 1945 comme école de tir en Grande-Bretagne, elle fut restituée à la France, mais ne fut pas réarmée. Son nom disparut en 1950 des listes de la Flotte.

L'amiral Evenou présenta à l'inspecteur général des Forces maritimes et aéronavales les autorités présentes : le général Maurin, commandant les subdivisions ; le contrôleur général Piquet, le commissaire général Deshaies, l'ingénieur en chef Dillies, directeur des Travaux maritimes ; le médecin en chef Carré, le colonel Bié, commandant la base de transit. Les autorités gagnèrent alors la cale 4, où elles saluèrent les ingénieurs, techniciens et ouvriers qui avaient participé à la réalisation de la nouvelle unité ; puis elles prirent place à la tribune, où étaient déjà rassemblées les personnalités de la ville et du port, les représentants des principales administrations, etc..., à la tête desquelles MM. Gorsse, sous-préfet, et Hébert, maire. En attendant l'heure précise du lancement, un haut-parleur diffusait à l'intention des assistants, les caractéristiques du nouveau sous-marin et expliquait brièvement la technique de l'opération qui allait se dérouler. Les états avaient été enlevés à grands coups de masse, le chalumeau venait de découper la saisine, un ouvrier coupait le symbolique, ruban tricolore et retentissait un long coup de sifflet. La fine coque glissait sur son ber et gagnait le bassin dans un éclaboussement d'écume. Une vibrante « Marseillaise », exécutée par la musique de l'Ecole des mousses saluait la naissance du sous-marin « Flore », en même temps que le nouveau succès qui s'ajoutait au pa1marès déjà chargé de nos constructions navales. Les invités furent alors conviés à se rendre à la cale voisine, où allait être servi un vin d'honneur présidé par l'amiral Ortoli et l'ingénieur en chef Gasquet, directeur de l'arsenal. Ce dernier rappela tout ce que la marine française doit à l'arsenal de Cherbourg en faveur duquel il fit un remarquable plaidoyer. Il dit le soulagement de tous nos techniciens et ouvriers qui avaient pu craindre une très notable réduction de l'activité de notre grand établissement. Cherbourg continuera donc de servir par son travail rapidement, mais soigneusement exécuté, l'avenir n'est plus aussi sombre. « *Nous attendons avec espoir et confiance la décision de la marine et du gouvernement.* » L'amiral Ortoli prit ensuite la parole. Après avoir félicité et remercié les autorités du port, il exprima sa fierté et sa joie en rappelant qu'il avait assisté, comme commandant, au lancement de la « Flore » précédente, à Nantes, en 1934. Sans doute cette impression l'éprouve-t-on à chaque lancement, dit l'amiral Ortoli, et peut-être au lancement des nombreuses « Flore » qui ont figuré sur les listes navales les orateurs successifs ont-ils dit la même chose. (Il est vrai que ces époques lointaines, qui n'étaient pas encore, dit-on, des époques de progrès, n'étaient peut-être pas non plus des époques de discours. Quoi qu'il en soit, nous ne savons pas si les « Flore » d'autrefois (la première est née sous Louis XIV, 1706... nous étions encore bien jeunes !...), nous ne savons pas

Cols Bleus n° 677 07 janvier 1961 (suite)

si ces « Flore » sont nées dans l'enthousiasme, mais nous savons qu'elles ont servi dans l'honneur. Alors, tout en ayant une pensée pour les six corvettes ou frégates à voiles et pour la frégate mixte, qui ont porté ce nom gracieux, et dont plusieurs se sont distinguées au combat, nous pouvons plus particulièrement saluer la dernière « Flore », celle d'hier, qui, sous le commandement du capitaine de corvette Roussel de Courcy, a mérité en 1940 deux citations à l'ordre de l'armée de mer, dans les eaux des Pays-Bas et de Dunkerque. Cette « Flore » méritait d'être perpétuée : c'est fait ! C'est fait, et c'est un événement, car, ne nous y trompons pas, si le lancement d'un petit bâtiment (j'en demande pardon au commandant), si le lancement d'un bâtiment... qui n'est pas grand, peut paraître, parfois, banal, tout au contraire, à notre époque, en ce moment, c'est un fait important que le lancement d'un sous-marin à Cherbourg. Important, parce que c'est un sous-marin, et parce que c'est Cherbourg ! Lieutenant de vaisseau Barbier, vous êtes un sous-marinier éprouvé, votre commandement de la « Sultane » l'atteste, Au nom du ministre et des autorités de la marine, au nom, j'en suis sûr, de l'assistance qui est ici et qui compte tant de sous-mariniers, constructeurs et marins, et au nom aussi de tous les anciens, ceux qui ont porté à leur bonnet le ruban de la « Flore », je vous souhaite, avec assurance, à vous, premier commandant, d'instaurer à votre bord les traditions exemplaires auxquelles la marine remet l'honneur du pavillon. »



L'amiral Evenou présente les anciens marins à l'amiral Ortoli.

Gala des anciens des sous-marins

Le gala des Anciens des sous-marins se déroulera le samedi 14 janvier 1961, de 21 h. 30 à l'aube, au Cercle Militaire, place Saint-Augustin, à Paris.

Cols Bleus n° 678 14 janvier 1961**NOTRE GRAND CONCOURS DE LA SOUS-MARINADE**
LISTE DES PRIX DU CONCOURS

1^{er} prix : une magnifique maquette d'escorteur rapide exécutée par un maître maquettiste (valeur 1.000 NF - 100.000 anciens francs).

2^e prix : 500 NF, en espèces (50.000 anciens francs).

3^e prix : .,250 NF en espèces (25.000 anciens francs);

4^e prix : 150 NF en espèces (15.000 anciens francs).

5^e prix : 100 NF en espèces (10.000 anciens francs).

Cols Bleus n° 678 14 janvier 1961 (suite)

6e au 10e prix : très beaux volumes maritimes (valeur 50 NF).
 11 au 15e prix : médailles maritimes en bronze (valeur 40 NF).
 16e au 25e prix : abonnement de 1 an à « Cols Bleus a (valeur 21 NF).
 26e au 50e prix : volume maritime (valeur 12 NF).

En outre : Une plongée en sous-marin sera offerte par voie de tirage au sort à l'un des cinq premiers lauréats.

Cols Bleus n° 679 21 janvier 1961

NOTRE GRAND CONCOURS DE LA SOUS-MARINADE
 QUESTIONS DE LA QUATRIEME SEMAINE

QUESTIONS DE LA TROISIEME SEMAINE

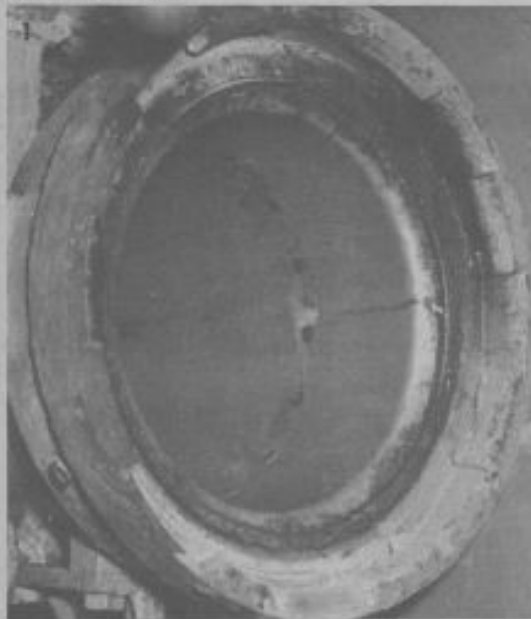
QUESTION 1 :
 Quelle est la puissance nécessaire pour propulser un sous-marin moderne de 2.000 tonnes, en plongée, à 20 nœuds ?
 A - de l'ordre de 10.000 CV.
 B - de l'ordre de 5.000 CV.
 C - de l'ordre de 1.000 CV.
 D - de l'ordre de 500 CV.
 (Rayer d'une croix sur le « bulletin-réponse », à la place correspondant à cette question les trois lettres désignant les mauvaises réponses.)

QUESTION 2 :
 Quel est le pourcentage maximum de CO₂ (gaz carbonique) que l'on peut supporter à l'intérieur d'un sous-marin de façon continue ?
 A - de l'ordre de 0,2 %.
 B - de l'ordre de 1,5 %.
 C - de l'ordre de 4 %.
 D - de l'ordre de 5 %.
 (Rayer d'une croix sur le « bulletin-réponse », à la place correspondant à cette question les trois lettres désignant les mauvaises réponses.)

QUESTION 3 :
 Le sous-marin atomique :
 A - possède des batteries électriques.
 B - possède des chaudières.
 C - ne possède pas de Schnorekel.
 D - ne possède pas d'artillerie D.C.A.
 Laquelle de ces affirmations est fautive ?
 (Rayer d'une croix sur le « bulletin-réponse », à la place correspondant à cette question les trois lettres désignant les affirmations exactes.)

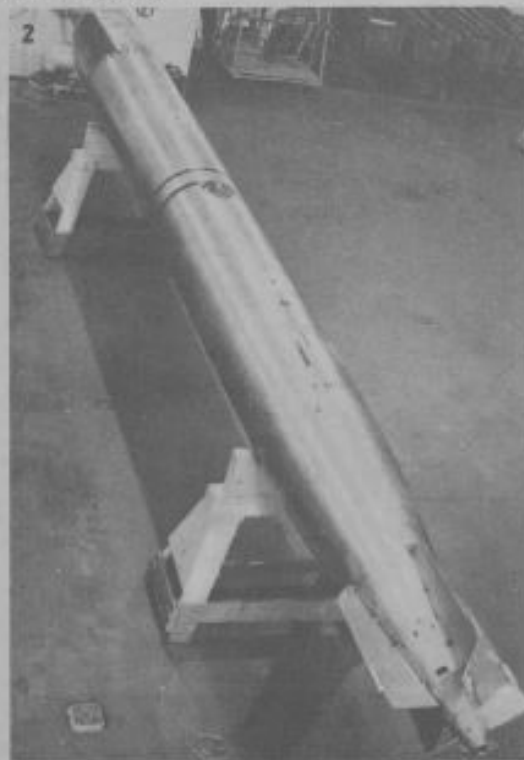
(Le règlement complet du Concours a paru dans le n° 675/676 des 24/31 décembre 1960. Nous le publierons à nouveau dans un prochain numéro.)

QUESTION 1 :
 Que représente la photo n° 1 ci-dessous :
 A. Un sas de sauvetage ? B. Un vide-ordure ? C. Un tube lance-torpille ? D. Un sas lance-bombette ?
 (Rayer d'une croix sur le « bulletin-réponse », à la place correspondant à cette question, les trois lettres désignant les mauvaises réponses.)



QUESTION 2 :
 Une des qualifications énoncées ci-dessous n'est pas obligatoire pour être « torpilleur d'atelier » :
 A. Ajusteur. B. Soudeur. C. Tourneur. D. Chaudronnier.
 (Rayer d'une croix sur le « bulletin-réponse », à la place correspondant à cette question, les trois lettres désignant les mauvaises réponses.)

QUESTION 3 :
 Quelle est la vitesse maximum de la torpille photographiée ci-dessous (photo n° 2) ? :
 A. De l'ordre de 30 nœuds ? B. De l'ordre de 27 nœuds ? C. De l'ordre de 24 nœuds ? D. De l'ordre de 20 nœuds ?
 (Rayer d'une croix sur le « bulletin-réponse », à la place correspondant à cette question, les trois lettres désignant les mauvaises réponses.)



BULLETIN-REPOSE AU CONCOURS DE LA SOUS-MARINADE

ATTENTION :
 — Attendez la fin du concours avant d'envoyer le Bulletin-Réponse.
 — Le Bulletin-Réponse doit parvenir à « Cols bleus », 10, rue Vivienne, Paris.

le LUNDI 20 FEVRIER 1961

Réponse aux questions principales :
 Pour chaque question rayer les 3 mauvaises réponses ?

1 ^{re} SEMAINE		4 ^e SEMAINE	
Question 1	A B C D	Question 1	A B C D
Question 2	A B C D	Question 2	A B C D
Question 3	A B C D	Question 3	A B C D
2 ^e SEMAINE		5 ^e SEMAINE	
Question 1	A B C D	Question 1	A B C D
Question 2	A B C D	Question 2	A B C D
Question 3	A B C D	Question 3	A B C D
3 ^e SEMAINE		6 ^e SEMAINE	
Question 1	A B C D	Question 1	A B C D
Question 2	A B C D	Question 2	A B C D
Question 3	A B C D	Question 3	A B C D

Réponse à la question subsidiaire :
 Ecrivez ci-dessous votre légende

Légende :

NOM _____ Prénom _____

ADRESSE complète _____

Cols Bleus n° 679 21 janvier 1961 (suite)

Nous rappelons ci-dessous le règlement dû concours, déjà publié dans notre numéro 675-676 des 24-31 décembre 1960.

Article premier. — Le grand concours de la Sous-Marine est ouvert dès le 24 décembre 1960 à tous nos lecteurs et débute par la première série de questions que nous publions ci-contre. La participation au concours implique l'acceptation, sans réserve, du présent règlement.

Art. II. — Chaque semaine, pendant six numéros consécutifs, sera soumise aux concurrents une série de trois questions : soit une ou deux photos (truquées ou non) qui feront l'objet d'une réponse exacte à désigner parmi quatre propositions différentes ; soit une ou plusieurs questions écrites dont la réponse exacte devra être désignée dans les mêmes conditions. Ces six séries de trois questions constituent les « questions principales ». Une « question subsidiaire » départagera les concurrents ex æquo. Elle consistera dans la rédaction d'une légende destinée à accompagner un dessin humoristique publié sans légende. Le jury du concours sera appelé à juger de la qualité et de l'originalité des légendes proposées par les concurrents. Les décisions du jury sont sans appel. Toutes ces questions, au nombre de 18 principales et d'une subsidiaire, concernent les sous-marins et leurs équipages.

Art. III. — Les réponses de chaque concurrent doivent être rassemblées et inscrites sur l'un des bulletins-réponses publiés dans « Cols Bleus ». Ces bulletins-réponses ne devront parvenir aux bureaux de « Cols-Bleus » : 10, rue Vivienne, Paris (2^e), qu'à la fin du concours, soit à partir du samedi 4 février 1961. Afin de permettre aux lecteurs éloignés de la métropole d'envoyer également leurs réponses, la date de clôture est fixée (impérativement) au lundi 20 février 1961.

Art. IV. — Ce concours est interdit aux collaborateurs de « Cols Bleus » et à leurs proches, ainsi qu'au personnel du service Presse-Information de 4^a Marine. Les lauréats du concours seront avertis personnellement et par la voie de « Cols Bleus ».

Les réponses aux questions du concours, ainsi que la liste du Jury, sont déposées chez Me Collin, huissier de justice, demeurant rue Coquillière, à Paris, qui contrôlera les opérations de dépouillement, ainsi que la répartition des lots.

LISTE DES PRIX DU CONCOURS

1er prix : une magnifique maquette d'escorteur rapide exécutée par un maître maquettiste (valeur 1000 NF - 100000 anciens francs).

2e prix : 500 NF, en espèces (50000 anciens francs).

3e prix : 250 NF en espèces (25000 anciens francs) ;

4e prix : 150 NF en espèces (15000 anciens francs).

5e prix : 100 NF en espèces (10000 anciens francs).

6e au 10e prix : très beaux volumes maritimes (valeur 50 NF).

11 au 15e prix : médailles maritimes en bronze (valeur 40 NF).

16e au 25e prix : abonnement de 1 an à « Cols Bleus a (valeur 21 NF).

26e au 50e prix : volume maritime (valeur 12 NF).

En outre : Une plongée en sous-marin sera offerte par voie de tirage au sort à l'un des cinq premiers lauréats.

Le sous-marin « Daphné » prend la mer

Le sous-marin « Daphné » a effectué sa première sortie à la mer : appareillé de Nantes le 14 janvier, après avoir fait escale à Saint-Nazaire du 14 au 15, il est arrivé à Cherbourg le 16. Premier d'une série de sept sous-marins dits « à hautes performances », ces bâtiments, plus petits que les « Narval », représentent une extrapolation des sous-marins de chasse type « Aréthuse ».

Leur qualité principale est la possibilité de gagner une immersion très supérieure à celle des sous-marins antérieurs.

A la B.S.M.Keroman.

Le sous-marin océanique « Narval » est en essais jusqu'au 26 janvier. Le sous-marin « Marsouin », du même type, entame une croisière de longue durée, en partie avec l'escadre légère avec qui il fera exercice pour toucher Mers-el-ébir vers les 27-

Cols Bleus n° 679 21 janvier 1961 (suite)

28 janvier. Ensuite il descendra jusqu'aux îles Canaries pour y séjourner en mission de représentation du 8 au 10 février. Son retour à Lorient est prévu pour le 25 février.

Cols Bleus n° 680 28 janvier 1961**NOTRE GRAND CONCOURS DE LA SOUS-MARINADE
QUESTIONS DE LA CINQUIEME SEMAINE**


QUESTIONS DE LA CINQUIEME SEMAINE

QUESTION 1 :

Le sous-marin français équipé du schnorchel représenté sur la photo ci-dessous est resté en plongée à la mer sans faire surface au maximum :

A. 15 jours.
B. 30 jours.
C. 45 jours.
D. 60 jours.

(Rayer d'une croix sur le « bulletin-réponse », à la place correspondant à cette question, les trois lettres désignant les mauvaises réponses.)



QUESTION 2 :

Une plongée de 15 jours au point 45° Nord 29° Ouest procure des avantages :

A. de retraite ;
B. d'avancement ;
C. d'introspection ;
D. de permissions.

(Rayer d'une croix sur le « bulletin-réponse », à la place correspondant à cette question, les trois lettres désignant les mauvaises réponses.)

QUESTION 3 :

Le sillage d'un sous-marin naviguant au schnorchel à la vitesse de 10 nœuds est comparable à celui :

A. d'une vedette rapide à 40 nœuds ;
B. d'une barque de pêche à 5 nœuds ;
C. d'un escorteur côtier à 10 nœuds ;
D. d'un escorteur d'escadre à 30 nœuds.

(Rayer d'une croix sur le « bulletin-réponse », à la place correspondant à cette question, les trois lettres désignant les mauvaises réponses.)

Le Bal des Sous-marinières

La solidarité et l'esprit d'équipe sont parmi les vertus principales des sous-marinières. Mais, à elles, s'ajoute aussi la fidélité qui se manifeste non seulement à bord pendant les périodes de service mais se poursuit encore au travers de la vie quand les marins sont rendus à la vie civile. On l'a bien vu le samedi 14 janvier lors du gala des anciens des sous-marins qui s'est déroulé à Paris au cercle militaire comme chaque année. L'atmosphère de camaraderie, la constance de l'enthousiasme, la présence des souvenirs ont une fois de plus animé cette brillante soirée qui s'est poursuivie jusqu'à l'aube. M. Guillaume Le Bigot, délégué ministériel à la Marine, et Mme Le Bigot avaient tenu à honorer cette belle manifestation de leur présence. Ils furent accueillis par le C.F Wacogne, président de l'association, et le Commandant Debeury, deux anciens des sous-marins. L'amiral Cabanier, empêché, s'était fait représenter. Beaucoup de personnalités présentes parmi lesquelles les amiraux Rosset, Graziani, Hennequin, le commandant Pitois, président de l'A.C.O.R.A.M., Mme L'Herminier, Mme Blaison qui, fidèles à la mémoire de

Cols Bleus n° 680 28 janvier 1961 (suite)

leurs maris héroïques, s'intéressent toujours à la vie des anciens des sous-marins. M. Auffray, président de l'amicale du Havre. Des invités étrangers, seul le commandant Schnee, président de l'association des anciens sous-mariniers allemands, avait pu assister à cette réunion. C'est le jazz de la Musique des Equipages de la Flotte, qui anima avec son dynamisme traditionnel, le bal qui se déroula, entrecoupé par un excellent programme d'attractions présenté par Francis Morand et au cours duquel se firent applaudir des artistes consommés, notamment Rosalie Dubois, Anne-Marie Carrière, Francis Morand. On procéda aussi à l'élection de la Reine 1961 des sous-marinières et de ses demoiselles d'honneur dont nous reparlerons prochaine

Arrivée de la « Daphné »

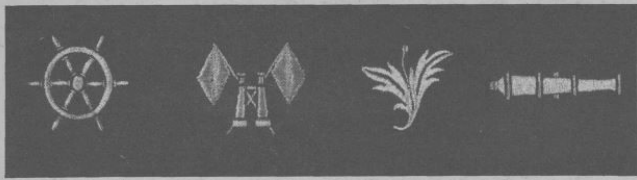
Venant de Nantes, où il a été construit par les Chantiers Dubigeon, le sous-marin « Daphné », que commande le capitaine de corvette Fages, est arrivé à Cherbourg où sera poursuivi son armement. On sait que ce bâtiment est le prototype d'une série de neuf, dont quatre exemplaires réalisés ou à réaliser par notre arsenal. Ces nouvelles unités sont conçues également pour la lutte en surface et pour la chasse sous-marine. Capables d'atteindre rapidement de grandes profondeurs, munis d'appareils d'écoute très développés et d'efficaces dispositifs de protection contre le repérage, ils seront encore dotés d'appareils de navigation « par inertie », permettant de longues navigations en eau profonde et très vraisemblablement d'engins téléguidés dont la mise au point se poursuit. C'est sans doute dans cette intention que notre port a reçu la visite des membres de la commission permanente d'essais : MM. l'amiral Meynier, président ; l'ingénieur mécanicien général Page, le capitaine de vaisseau Bouillaut et l'ingénieur mécanicien principal Touzot. Après avoir été reçus par l'amiral Evenou, préfet maritime de la 1re Région, les membres de la Commission ont gagné l'Arsenal où ils ont visité les sous-marins « Doris », « Daphné » et « Flore » en compagnie du C.V1 Landrot, major général et de l'ingénieur en chef Gasquet, directeur des C.A.N.

Cols Bleus n° 681 04 février 1961

NOTRE GRAND CONCOURS DE LA SOUS-MARINADE

QUESTIONS DE LA SIXIEME ET DERNIERE SEMAINE

QUESTION 1 :
Parmi les spécialités dont les insignes sont reproduits ci-dessous, une seule ne figure au plan d'armement d'aucun sous-marin moderne. Laquelle ?
A. Manœuvrier ; B. Timonier ; C. Commis aux vivres ; D. Canonnier.
(Rayer d'une croix sur le « bulletin-réponse », à la place correspondant à cette question, les trois lettres désignant les spécialités qui figurent au plan d'armement.)



QUESTION 2 :
Le nombre total maximum d'hommes transportés pour une seule traversée (équipage non compris) sur le sous-marin « Casabianca » a été de :
A. 106 ; B. 92 ; C. 109 ; D. 48.
(Rayer d'une croix sur le « bulletin-réponse », à la place correspondant à cette question, les trois lettres désignant les mauvaises réponses.)

QUESTION 3 :
Le nombre de sous-marins atomiques américains en service au 1er janvier 1961 est de :
A. 15 ; B. 32 ; C. 24 ; D. 67.
(Rayer d'une croix sur le « bulletin-réponse », à la place correspondant à cette question, les trois lettres désignant les mauvaises réponses.)

* * *

Le concours se termine avec cette dernière série de questions.
Rappelons que les réponses doivent parvenir aux bureaux de « Cols Bleus », 10, rue Vivienne, Paris (2^e), le
LUNDI 20 FEVRIER 1961 AU PLUS TARD
Rappelons que le règlement de notre grand concours de la sous-marinaide a paru dans nos numéros 675 du 31 décembre 1960 et 679 du 21 janvier 1961.

Cols Bleus n° 681 04 février 1961 (suite)

LISTE DES PRIX DU CONCOURS

- 1er prix : une magnifique maquette d'escorteur rapide exécutée par un maître maquettiste (valeur 1000 NF - 100000 anciens francs).
- 2e prix : 500 NF, en espèces (50000 anciens francs).
- 3e prix : 250 NF en espèces (25000 anciens francs);
- 4e prix ; 150 NF en espèces (15000 anciens francs).
- 5e prix : 100 NF en espèces (10000 anciens francs).
- 6e au 10e prix : très beaux volumes maritimes (valeur 50 NF).
- 11 au 15e prix : médailles maritimes en bronze (valeur 40 NF).
- 16e au 25e prix : abonnement de 1 an à « Cols Bleus a (valeur 21 NF).
- 26e au 50e prix : volume maritime (valeur 12 NF).

En outre : Une plongée en sous-marin sera offerte par voie de tirage au sort à l'un des cinq premiers lauréats.

Le concours se termine avec cette dernière série de questions. Rappelons que les réponses doivent parvenir aux bureaux de «Cols Bleus», 10, rue Vivienne, Paris (2e), **le LUNDI 20 FEVRIER 1961 AU PLUS TARD**

Rappelons que le règlement de notre grand concours de la sous-marinaide a paru dans nos numéros 675 du 31 décembre 1960 et 679 du 21 janvier 1961.

Bulletin réponse global

BULLETIN-REPOSE AU CONCOURS DE LA SOUS-MARINADE


ATTENTION :
— Attendez la fin du concours avant d'envoyer le Bulletin-Réponse.
— Le Bulletin-Réponse doit parvenir à « Cols bleus », 10, rue Vivienne, Paris.

le LUNDI 20 FEVRIER 1961

Réponse aux questions principales :
Pour chaque question rayer les 3 mauvaises réponses ?

1 ^{re} SEMAINE		4 ^e SEMAINE	
Question 1	A B C D	Question 1	A B C D
Question 2	A B C D	Question 2	A B C D
Question 3	A B C D	Question 3	A B C D
2 ^e SEMAINE		5 ^e SEMAINE	
Question 1	A B C D	Question 1	A B C D
Question 2	A B C D	Question 2	A B C D
Question 3	A B C D	Question 3	A B C D
3 ^e SEMAINE		6 ^e SEMAINE	
Question 1	A B C D	Question 1	A B C D
Question 2	A B C D	Question 2	A B C D
Question 3	A B C D	Question 3	A B C D

Réponse à la question subsidiaire :
Ecrivez ci-dessous votre légende



Légende :

NOM _____ Prénom _____
ADRESSE complète _____

Cols Bleus n° 681 04 février 1961 (suite)**Bal des Sous-Mariniers**

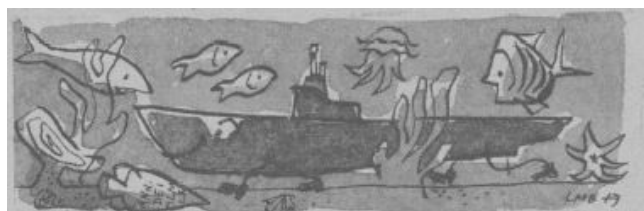
L'assistance était joyeuse et les élues charmantes...

**LA FLOTTE au 1er Janvier 1961**

....

SOUS-MARINS		
L'Andromède	S601	820
L'Artémis	S603	820
La Créole	S606	820
L'Africaine	S607	820
L'Astrée	S608	820
Millé	S609	510
Laubie	S610	510
Roland-Morillot	S613	1.330
Saphir	S616	715
Narval	S631	1.200
Marsouin	S632	1.200
Dauphin	S633	1.200
Requin	S634	1.200
Espadon	S637	1.200
Morse	S638	1.200
Aréthuse	S635	400
Argonaute	S636	400
Amazone	S639	400
Ariane	S640	400
Doris (en essais)	S643	850
Diane (en essais)	S642	850
Daphné (en essais)	S641	850

....

Cols Bleus n° 682 11 février 1961**NOTRE GRAND CONCOURS DE LA SOUS-MARINADE****Cols Bleus n° 682 11 février 1961 (suite)**

De nombreuses réponses nous sont déjà parvenues et le courrier nous en apporte chaque jour de nouvelles. Rappelons que le dernier délai pour la réception des questionnaires remplis est fixé au lundi 20 février. C'est, au plus tard, à cette date que les bulletins-réponses devront être parvenus à «Cols Bleus», 10, rue Vivienne, Paris-2^{me}. Rappelons aussi que le règlement du concours de la sous-marinaide a paru dans nos numéros. 675 du 31 décembre 1960 et 679 du 21 janvier 1961 .

Plongée statique du sous-marin « Daphné »

Cette plongée s'est effectuée dans la darse transatlantique où divers dispositifs avaient été mis en place au préalable en accord avec le C.F Jounot, commandant la D.P., et M. Coquin, commandant du port. Pendant plusieurs heures, les ingénieurs de la D.C.A.N. firent calculs et observations de circonstance, qui se révélèrent concluants en tous points. Puis le « Daphné » gagna la grande rade pour des essais de propulsion, eux aussi satisfaisants. D'ici peu, le nouveau sous-marin effectuera sa première sortie d'essais en route libre.

Cols Bleus n° 684 25 février 1961**NOTRE GRAND CONCOURS DE LA SOUS-MARINADE**

Les derniers bulletins-réponses nous sont parvenus dans la journée du lundi 20 février, date limite, certains par pneumatiques. Nous nous sommes trouvés dans l'obligation de refuser ceux qui sont arrivés après cette date. En raison de l'abondance du courrier du concours, le dépouillement demandera un certain temps. Le jury se réunira dès que ces opérations seront achevées, sans doute dans la première semaine de mars.

Rappelons la composition du jury : MM. P.-J. Lucas, directeur de « Cols bleus », président ; C.C.. Herbecq ; O.R J.C. Adamoff, service presse-information ; C.F Bes de Berc, EV Delalande ; Luc-Marie Bayle, peintre de la marine ; J. Sorbets, service historique de la marine ; Nadine Lefébure, journaliste maritime.

Cols Bleus n° 685 04 mars 1961**Croisière d'entraînement de l'Escadre et de l'Escadre légère**

L'Escadre représentée par la 3^{me} Flottille d'Escorteurs rapides et trois sous-marins, a reçu à Santa Cruz de Ténériffe un accueil grandiose.



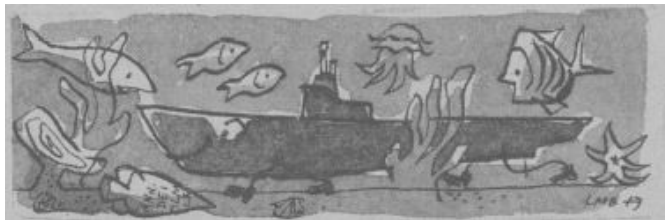
Le sous-marin « Marsouin » entre en rade de Santa-Cruz.

Cols Bleus n° 685 04 mars 1961 (suite)**ARMEMENT POUR ESSAIS DU SOUS-MARIN « FLORE »**

Le sous-marin « Flore », en construction à l'arsenal de Cherbourg, prendra armement pour essais à partir du 15 mars 1961.

LE GRAND CONCOURS DE LA SOUS-MARINADE

Le dépouillement des très nombreuses réponses que nous avons reçues se poursuit. Le jury se réunira dans le courant de la semaine prochaine. Nous indiquerons à nos lecteurs la date exacte de cette réunion dès que celle-ci sera fixée. La complexité du travail de classement des réponses proprement dites et des questions subsidiaires demandera encore un certain temps avant la publication des résultats du concours et de la liste des heureux gagnants.

**Mise en service d'un sous-marin**

Le sous-marin britannique « Walrus », classe « Porpoise », a été mis en service par la Royal Navy moins de dix-huit mois après son lancement. Il avait été construit par un chantier écossais. Déplaçant plus de 2000 tonnes et transportant sept officiers et 62 hommes, le « Walrus » a une autonomie de plusieurs mois.

Cols Bleus n° 687 18 mars 1961**« LA FLORE » de la frégate au sous-marin**

La première Flore est une petite frégate de dix canons, construite au Havre en 1706. Elle appareille de Dieppe le 19 juillet 1707 et, avec la Volage, capture le corsaire ostendais le Saint-François. Elle est armée au moins jusqu'en 1720. Elle est suivie d'une frégate de 26, construite à Toulon par Joseph Coulomb, mise sur cale le 3 juillet 1728, nommée le 6 juillet suivant et lancée le 22 novembre 1728. Elle a ceci de particulier que sa batterie basse n'a de canons qu'à l'arrière afin de pouvoir border des avirons dans l'espace rendu ainsi disponible. En 1734, elle capture un vaisseau hollandais de 24 près de Cérigo. Le 25 juillet 1741, se trouvant dans le noroît du Déroit de Gibraltar, avec les vaisseaux le Borée et l'Aquilon, elle prend part à un engagement très vif avec trois vaisseaux anglais qui ouvrent le feu alors que les deux nations ne sont pas encore en guerre. Cet engagement se termine par l'envoi, sous pavillon parlementaire, des excuses du commandant supérieur anglais. L'année suivante, elle fait partie de l'escadre franco-espagnole du Lieutenant-général de Court Labruyère, avec laquelle elle prend part, le 19 février, à la bataille devant Toulon, à la suite de laquelle le Vice-amiral anglais Mathews fut déferé devant un Conseil de guerre, cassé et déclaré incapable de servir. Le 22 juillet 1746, croisant en compagnie du Fier, la Flore capture la frégate anglaise la Pearl. En 1752, elle prend encore part à l'expédition de Tripoli et, l'année suivante, désarme à Marseille, où elle finit ses jours comme « Amiral ». Le nom est repris par une frégate de 32, nommée le 9 novembre 1767, commencée à Brest en février 1768 et mise à l'eau le 11 novembre de la même année. Du 29 octobre 1771 au 8 octobre 1772, elle fait une campagne pour expérimenter une méthode de calcul des longitudes à la mer, avec Verdun de la Crenne, Borda et Pingré, en qualité de commissaires de l'Académie de Marine, accompagnés de Pierre Ozanne comme dessinateur. Elle fait campagne dans le Levant en 1775-76. Le 13 avril 1778, elle quitte Toulon avec l'escadre d'Estaing à destination des An-

Cols Bleus n° 687 18 mars 1961 (suite)

tilles, mais rentre au bout de deux mois, ramenant les malades et le courrier de l'escadre. Elle est probablement condamnée à Toulon un peu après 1785. En juillet 1784, le roi achète, sur offre des Etats-Unis, une frégate de 34 qui n'est autre que l'ancienne Vestale, capturée le 8 janvier 1761 par l'anglais Unicom et armée sous le nom de H.M.S. Flora. Sabordée le 7 août 1778, à Newport, pour éviter d'être prise par d'Estaing, elle est relevée et réparée par les Américains et devient ainsi la quatrième Flore. En 1787, elle figure dans l'escadre d'évolutions, fait campagne en 1788 sur la côte occidentale d'Afrique et désarme en janvier 1789 à Rochefort, où elle est vendue le 4 juillet 1792. D'après un état du 29 avril 1798, une Flore, corvette de 18, aurait été en construction à Dunkerque. Si le fait est exact, elle n'a, en tout cas, jamais été achevée et il ne s'agit probablement que d'un projet sans suite. Rochefort commence le 1er juillet 1804 les travaux de construction d'une frégate de 44 de ce nom et la lance le 11 novembre 1806. Au début de 1808, elle se rend de l'île d'Aix à Toulon dans la division Allemand et prend part en octobre à la tentative de transport de troupes de l'île d'Elbe en Espagne, que de forts vents contraires empêchent d'aboutir. Le 13 mars 1811, elle est au combat de Lissa dans la division Dubourdiou, combat au cours duquel ce dernier est tué. La Flore est engagée avec la frégate de 40 anglaise l'Amphion et son commandant a le bras gauche emporté par un boulet. Le second la conduit à Lésina puis à Raguse. Le 25 novembre 1811, la Flore se perd par échouage devant Chioggia. En 1814, la frégate de 40 l'Hortense, lancée à Toulon le 3 juillet 1803, est renommée la Flore ; elle reprend son premier nom pendant les Cent Jours et redevient définitivement la Flore le 15 juillet 1815. Elle fait campagne aux Antilles en 1816, et le 6 janvier 1819 appareille de Brest, pour la même destination, portant la marque du Contre-amiral Duperre. Elle doit rentrer le 14 avec des avaries graves et désarme, sa mission étant confiée à la Gloire. Brest lui fait subir deux refontes, en 1821 et en 1830. Elle est fréquemment armée entre-temps et, condamnée le 25 novembre 1840, elle est démolie à Brest. Son nom est repris par une frégate de .46, commencée à Rochefort le 28 juillet 1847, sur plans Hubert. De 1860 à 1863, elle est transformée sur cale en frégate mixte et elle est mise à l'eau le 28 février 1869. Le 1er février 1870, elle arme pour essais et, en octobre 1870, quitte la rade d'Aix 'pour rallier la Division des Mers du Sud, rentrant à Brest le 4 décembre 1872 pour désarmer. Pierre Loti fait cette campagne comme aspirant. Le 16 août 1876, la Flore réarme pour remplacer la Renommée comme frégate-école d'application, jusqu'en 1881. A la fin de 1882, elle rallie la Division navale de la Mer des Indes, et le 1er février 1883, le Contre-amiral Pierre, qui l'avait déjà commandée comme capitaine de vaisseau en 1877-79, met sa marque à bord. Avec lui, elle prend part aux opérations de Madagascar et, en particulier, au bombardement du fort de Majunga le 16 mai 1883. Après avoir été relevée par la Naïade, elle rentre à Cherbourg le 16 novembre 1883. De 1884 à 1886, elle est bâtiment amiral de la Division navale des Antilles et, à son retour de cette campagne, elle est rayée le 18 octobre 1886, remplaçant la Souveraine comme « Amiral » à Brest. En 1900, elle est vendue et démolie. Une D.M. du 25 septembre 1931 donne le nom de Flore à un escorteur de 610 tonnes et 34 nœuds, plus tard classé comme torpilleur, du programme de 1931. Elle est mise sur cale aux Chantiers de Bretagne, à Nantes, en mars 1934, et lancée le 4 mai 1935. Après essais, elle est affectée à la 12e D.T. à Bizerte. Au début de la guerre, elle fait partie de la 14e D.T. dans le Nord. Elle prend part aux opérations de l'embouchure de l'Escaut en mai 1940 et c'est elle qui, le 22 mai, conduit de Dunkerque à Cherbourg le général Weygand, venu prendre contact avec les autorités militaires françaises et alliées dans le Nord. Elle participe ensuite aux opérations d'évacuation des troupes de Dunkerque. Au cours de quatre voyages, elle transporte un total de 1.358 hommes. A l'évacuation de Cherbourg, elle se réfugie à Portsmouth où elle est saisie le 3 juillet par les Anglais et armée sous leur pavillon. Rendue à notre Marine à la fin des hostilités, mais très fatiguée par ses services de guerre, elle est condamnée le 31 août 1950. La Flore actuelle, dixième du nom, est un sous-marin de 850 tonnes de la tranche 1956, nommé le 17 avril 1956, construit par l'Arsenal de Cherbourg,

Cols Bleus n° 687 18 mars 1961 (suite)

et lancé le 21 décembre 1960. Sa date d'armement pour essais a été fixée au 15 mars 1961. Ce nom a été également porté par deux cargos français, appartenant aux Affréteurs Réunis. Le premier de 3553 tonnes, acheté en Angleterre, où il avait été construit en 1906 aux Chantiers Furness Withy à West Hartlepool, est coulé le 26 juillet 1917 dans l'est des Shetlands. Le second, de 3236 tonnes, lancé le 20 janvier 1920 aux Chantiers Jos. Eltringham, à Wellington Quay, est cédé ultérieurement à la Cie Schiaffino et renommé Schiaffino. En avril 1960, il est vendu et arrive le 7 mai à La Spezia pour y être démolé.

LE GRAND CONCOURS DE LA SOUS-MARINADE

La maladie de l'un des membres du jury a retardé de quelques jours la réunion qui devait avoir lieu le 17.

Le dépouillement des très nombreuses réponses s'achève. Que les concurrents prennent patience. Nous publierons la liste des gagnants dans un 2 prochain numéro...

FLASH INFOS

Un des sous-marins de la 1re E.S.M. commandée par le C.F. Joire-Noulens vient de revenir à la base après avoir passé tout le mois de février en plongée.

Performance très remarquable et que nous nous plaisons à souligner.

Escales**Les sous-marins**

L'« Astrée » et l'« Africaine » feront escale à Livourne du 18 au 21 mars.

Cols Bleus n° 688-689 25 mars 1961**Inauguration, à Landerneau, d'une place Cdt L'Herminier**

Dimanche matin 12 mars, a eu lieu la cérémonie de l'inauguration de la place L'Herminier, dédiée à, la mémoire du commandant L'Herminier en présence des personnalités civiles et militaires, avec la participation de la musique de l'Ecole des Mousses. Personnalités et musique furent reçues à 9 h 45, place de l'Hôtel-de-Ville, par M. J.- L. Rolland, maire, entouré de ses adjoints et des membres du conseil municipal. Nous y notons la présence du commandant Bordeaux, commandant l'Ecole des mousses et de Maistrance ; le commandant des Déserts, ancien commandant de l'école ; le capitaine de vaisseau Cloirec, directeur du port de Brest ; le commandant Bouis, de La Forêt-Landerneau ; le commandant Brélivet, président de l'Amicale des anciens mousses ; Pichon, directeur des cours à l'Ecole des mousses. Après la cérémonie aux couleurs suivie de la « Marseillaise », le cortège, musique en tête, se rendit place du Commandant L'Herminier. Là, M. Rolland dévoila la plaque portant le nom de l'héroïque officier. Il rendit un vibrant hommage à la mémoire du glorieux disparu. Au nom de l'Amicale des anciens marine, M. Péran remercie la municipalité d'avoir accédé spontanément au désir exprimé par cette dernière. Le commandant Bordeaux donne ensuite lecture de citations. La sonnerie aux morts et une vibrante « Marseillaise » clôturèrent cette émouvante cérémonie.

Prises de commandement

L.V. Barbier, prend le commandement du sous-marin « Flore ».

Cols Bleus n° 690 08 avril 1961**LE GRAND CONCOURS DE LA SOUS-MARINADE**

Le Jury s'est prononcé...

Le jury de notre grand concours de la « Sous-Marinade » s'est réuni le 27 mars au siège de notre journal 10, rue Vivienne, Paris, sous la présidence de M. P.J. Lucas, et en présence de Me Collin, huissier de justice. Etaient présents : le C.F. Bes de Berc, de l'état-major de la Marine, le C.C. Herbecq, l'O.R.J.C. Adamoff et l'E.V. Delalande, du Service Presse Information, le C.F. Luc-Marie Bayle, peintre de la Marine, M. Sorbets, du Service historique de la Marine.

Le jury a procédé aux opérations de classement des réponses parvenues à « Cols Bleus » au 20 février 1961. Ces réponses qui nous sont parvenues par centaines ont mis en valeur la sagacité et les connaissances maritimes d'un grand nombre de concurrents. La discrimination des « ex aequo » a souvent été difficile, car la question subsidiaire qui les départagea donna lieu à des discussions. Il n'y eut que quelques très bonnes légendes sur l'ensemble. Encore ne jouèrent elles guère dans le classement en raison du petit nombre des réponses exactes qu'elles concernaient. Ce concours toutefois a montré tout l'intérêt que nos lecteurs, marins ou civils portent à la Marine et à ses activités. Les questions, reconnaissons le, étaient difficiles dans leur ensemble et « Cols Bleus » se félicite du succès de cette épreuve. Il ne s'en tiendra pas là et prochainement nous annoncerons dans ses colonnes un nouveau concours doté de nombreux prix et dont la structure passionnera tous nos lecteurs. Nous devons mentionner aussi un nombre important de lectrices et de très jeunes lecteurs qui ont participé au concours de la « Sous-Marinade » et que plusieurs d'entre elles et d'entre eux sont parmi les lauréats, ce qui démontre que la Marine française a de nombreux fervents dans toutes les catégories de lecteurs. Nous remercions tous les concurrents et nous ne saurions trop leur exprimer nos félicitations. Ceux qui n'ont pas eu la chance, cette fois-ci, recommenceront dans un avenir proche avec cette fois peut-être un questionnaire où ils seront plus à l'aise. A tous, merci.

Le Palmarès

1er prix : une maquette (valeur : 100000 francs) : PEYREFICHE Jean, 1, chemin des Bonnes-Herbes Valterbrand, Toulon.

2e prix (500 NF) : ROUGNANT Joseph, sous-marin « Astrée ».

3e prix (250 NF) : GAZES Joseph, sous-marin « Argonaute ».

4e prix (150 NF) : PINCE Gérard, sous-marin « Astrée ».

5e prix (100 NF) : FREBY William, second-maître timonier, sous-marin « Astrée ».

Du 6e au 10e prix, un très beau livre maritime : DOUSSET Francis, 18, rue Henri Heine, Paris. — MICHELET Christian, 62, rue Pomme-d'Or, Bardeaux. — TANGUY André, 1, rue T 6T Neuf, Equeurdreville. — MOUREAU Robert, second-maître, 2e E.S.M., B.S.M., Lorient. — ORSINI Francis, Ecole A.S.M., croiseur « Suffren ».

Du 11e au 16e prix, une médaille : BIBES Pierre, 89, rue Dragon, Marseille. — RAOULT Julien, 31, avenue Foch, Le Havre. — MORETTI Lucien, «Les Marronniers», chemin de Saint-Loup à Sainte-Marguerite, Marseille. — HOTTOIS Raymond, 110, rue du Pont-du-Gât, Valence. — LE TOURNEUR Antoinette, 55, rue Emile-Zola, Le Havre. — JACQUELLA Patrick, 5, rue Claude-Chahu, Paris.

Du 17e au 25e prix, un abonnement d'un an à Cols bleus (*): LE PERICAUT Maria, 38, rue du Quartier-Frébault, Lorient. — TAVERA René, 6, rue de la Goûte, Alger. — LE TOURNEUR Anne-Marie, 55, rue Emile-Zola, Le Havre. — LE TOURNEUR René, 55, rue Emile-Zola, Le Havre. — DOUTRIAX Benoît, 176, boulevard Voltaire, Paris. — DELISLE Fernand, 24, rue Saint-Gaud, Granville. — JOLLY Georges, 35, rue Victor-Basch, Montrouge. — DUQUESNE Marc, Ecole A.S.M., croiseur « Suffren ». — MONNIER Paulette, 15, rue des Huguenots, Orléans.

Du 26e au 50e prix, un livre maritime : BERNARD Robert, 11, rue Maucroix, Reims. — INIZAN Monique, clos « Ker-Andrée », rue Messenger-Les Routes, Tilton. — LE PERICAUT François, 38, rue du Quartier-Frébault, Lorient. — PAGOT Pierre-Aignan, 4, rue des Tanneurs, Orléans. — GUILLON Bernard, 20, rue de Sainte-Adresse, Le Havre. — Mme Yves LECOINTRE, 20, avenue Foch, Toulon. — CREULY Henri, 33, rue Paul-Bert, Equeur-

Cols bleus

Cols Bleus n° 690 08 avril 1961 (suite)

dreville. — CONORD Louis, 30, rue Amiral Cécile, Rouen. — VIAUD Michel, 14, rue Valmont-de-Bomare, Rouen. — GAIN Philippe, rue Principale, Reignier. — de Villartay Jacques, 6, rue Mathelin-Rodier, Nantes. — PO Claude, Ecole A.S.M., croiseur « Suffren ». — FORTIN Raymond, La Poissonnière (Maine-et-Loire). — PEYREDIEU Charles, « Les Mûriers », rue Tourcas, Le Mourillon, Toulon. — RIGAUD Philippe, 88, avenue Aristide Briand, Le Rond-Point, Toulon. — ARNOULT Marcel, 2, rue du Cirque, Béziers. — GUGLIERI Jean, 16, rue Peiresc, Toulon. — GUGLIERI Bernard, 16, rue Peiresc, Toulon. — SOUCHARD Yves, 5, rue Pradier, Le Mourillon, Toulon. — BOURGET Jacques, sous-préfecture, Bourra (Grande-Kabylie). — CHOQUET Roger, 6, rue Général-Bouscarain, Oran. — ROUFFET Claude, sous-marin « Andromède ». — CANAUD Philippe, « Les Cèdres », 204, avenue de la République, Cauderan. — BROEKAERT Henri, 2, quai des Sallinières, Bordeaux. — MAURO Jean-Jacques, Ecole du Centre-Eilles, Sarcelles.

(*) Aux nom et adresse indiqués par le gagnant.

**Le Sous-marin Nucléaire
Leader du progrès technique**

La réalisation de sous-marins atomiques est en premier lieu de nature à faciliter et à hâter l'application de l'énergie atomique à la propulsion de bâtiments de la Marine Marchande, même si les réacteurs de ces derniers navires ne sont pas identiques à ceux équipant les sous-marins, étant donnée la nature des problèmes techniques posés par la construction et l'exploitation de tout réacteur. Les performances et les caractéristiques poussées que l'on doit donner en outre aux équipements et à l'armement des sous-marins atomiques, apportent des progrès dans tous les domaines de ces équipements et armements : équipements de navigation et de transmission, gyroscopes, sondage et détection acoustique et radioélectrique, etc. qui trouvent non moins leurs applications, une fois leur technique vulgarisée, dans la Marine de commerce. Mais, sur le plan plus général encore de l'ensemble de l'équipement et des techniques industrielles du pays, la réalisation des sous-marins atomiques entraîne des investissements et des progrès techniques, dont le bénéfice va à l'ensemble de l'économie. La confection des éléments de combustible nucléaire nécessite la réalisation, en investissements, de l'industrie d'élaboration et de mise en œuvre des métaux et matériaux spéciaux intervenant dans ces éléments : uranium-métal, ou sous forme d'oxyde ou de carbure, métaux nouveaux : zirconium, béryllium, bore et métaux borés, terres rares, etc. Les moyens de production ainsi créés, et leurs fabrications, trouvent un large emploi en dehors de l'industrie atomique même. D'autre part, la construction des sous-marins atomiques implique la réalisation d'équipements à terre très importants : base de rechargement et de réparations des sous-marins, stations d'essais des matériels et des réacteurs, etc. qui offrent de très larges possibilités pour les besoins civils de la marine atomique de commerce, ou pour la mise au point des installations atomiques à terre. Dans le domaine des techniques de l'industrie lourde, l'application navale de la propulsion atomique apporte des progrès très importants dans la réalisation d'enceintes et d'appareillages résistants à des pressions et des températures élevées, comme il s'en rencontre maintenant dans les industries de synthèse chimique ou pétrolière : l'ensemble du réacteur et de ses auxiliaires doit en effet être renfermé dans une enveloppe de grandes dimensions et à haute résistance, capable de contenir tout incident nucléaire. Le réacteur lui-même, et les appareils auxquels il est relié : échangeurs, pompes, etc. fonctionnent sous une pression pouvant dépasser 100 kg/cm² et à des températures de l'ordre de 300° et plus. Le choix des aciers présentant toutes les caractéristiques de résistance et de sécurité requises, est particulièrement délicat en raison des risques de rupture fragile dus aux contraintes internes. Leurs techniques de soudure exigent des mises au point minutieuses. Les difficultés s'aggravent encore en raison de la résistance à assurer vis-à-vis de la corrosion par l'eau à haute température. Tous ces problèmes cependant ont pu être surmontés, tant par l'éla-

Cols Bleus n° 690 08 avril 1961 (suite)

laboration d'aciers inoxydables ou à haute résistance nouveaux que par la mise au point de procédés de soudage également nouveaux. Pendant toute sa durée de fonctionnement, soit bien plus d'une année, la machine atomique doit rester absolument close et ne nécessiter aucune visite ni aucun entretien en raison de la radioactivité qui y règne. Elle exige donc la mise au point d'appareillages entièrement télécommandés et d'un fonctionnement absolument sûr pendant plusieurs années. Elle exige aussi que soit réalisée et maintenue une étanchéité rigoureuse et absolue. La technique de ces appareillages : moteurs, et appareillages étanches, pompes sans joints tournants, etc., et des méthodes de contrôle de l'étanchéité : sonde à hélium, spectrographe de masse, trouvent elles aussi directement leur emploi dans le domaine des industries chimiques ou para chimiques. La production et l'utilisation de la vapeur fournie par l'installation atomique posent d'autre part, dans le domaine des techniques thermiques, des problèmes nouveaux : échangeurs de température et évaporateurs à faible encombrement, condenseurs de vapeur résistant à la corrosion sous tension de l'eau de mer aux pressions élevées dues à l'immersion du sous-marin. Dans ce domaine encore, les progrès techniques réalisés par la mise au point de sous-marins atomiques sont presque directement exploitables au profit des techniques industrielles générales. Ainsi que l'a fortement souligné, à plusieurs reprises, l'amiral Rickover, créateur de la flotte atomique des Etats-Unis, les problèmes majeurs de l'énergie atomique, par un véritable paradoxe, ne sont pas tant ceux des matériaux et phénomènes atomiques à mettre en œuvre, que ceux des matériels et équipements déjà classiquement utilisés dans l'industrie, mais pour lesquels l'énergie atomique exige des garanties de fabrication, de fonctionnement et d'endurance qui appellent des progrès considérables. Les progrès ainsi imposés à de tels matériels classiques bénéficient en retour, de toute évidence, à l'ensemble de l'industrie.

Cherbourg

A l'Ecole d'application maritime de l'Energie atomique.

Là encore se produit une importante mutation : M. le Capitaine de Corvette Lesourd, commandant en second de cet important établissement, quitte Cherbourg pour prendre le commandement du Vauquelin. Son successeur est le C.F Le Mouroux, bien connu en notre port où il a rempli avec tact et compétence les fonctions d'aide de camp de l'Amiral, Préfet maritime et Officier des Sports.

Treize officiers appartenant à diverses armes viennent de sortir de l'E.A.M.E.A comme « Ingénieurs atomiciens », après un stage de dix-sept mois consacré à de savantes études scientifiques et à des travaux pratiques fort délicats. Les treize stagiaires ont soutenu brillamment une thèse difficile devant le jury de Saclay. Ils ont tous été reçus avec félicitations. C'est assez dire la haute qualité de l'enseignement prodigué, sous la direction de M. Le C.V Bellet, par les professeurs et techniciens de l'E.A.M.E.A de Cherbourg.

Avant leur départ, M. le Vice-amiral Evenou, Préfet maritime, a tenu à recevoir les nouveaux stagiaires.

Flash Actualités

Le sous-marin néerlandais « Zeehond », commandé par le capitaine de corvette Schrijversshof, séjournera à Toulon jusqu'au 12 avril. Cette unité amie et alliée déplace 1480 t, a une longueur de 78 m, une largeur de 8 m et un effectif embarqué de six officiers, huit officiers marinières et trente sept quartiers-maîtres et marins. C'est le C.F Joire-Noulens qui a présenté les souhaits de bienvenue au nom de l'amiral Galleret.

Cols Bleus n° 691 15 avril 1961**ANCIENS DES SOUS-MARINS**

Siège social : Journal «Cols Bleus », 13, rue Vivienne, Paris.

Siège administratif ; 2, rue Monge, Paris (5e).

Assemblée générale. — Par suite des dates déjà retenues par les autres associations, dont la F.A.M.M.A.C., et des congés, de Pâques, l'assemblée générale 1961 de notre association a été reportée au dimanche 16 avril 1961, à 10 h. précises, au Café d'Angleterre, 20, boulevard Montmartre, Paris. Métro : Richelieu-Drouot.

Cols Bleus n° 691 15 avril 1961 (suite)

Sortie annuelle

La sortie annuelle de l'A.G.A.A.S.M. a été prévue cette année, dans le cadre inter amical, pour le dimanche 30 avril 1961. Cette sortie nous conduira au Havre, où auront lieu les visites d'escorteurs côtiers, d'un sous-marin et d'un paquebot.

- Départ : Saint - Lazare, par train spécial, à 7 heures.
- Retour : Saint - Lazare, par train spécial, vers 22h30

Participation aux frais : voyage et repas de midi compris, environ 50 NF. Acompte payable à l'inscription (non remboursable) : 30 NF. Nombre de places limité, inscriptions retenues dans l'ordre, avant le 18 avril. Valables seulement accompagnées d'un virement à l'A.G.A.A.S.M. - C.C.P. 8.369-34, adressées au : Cap. de Cor. Debeury, 2, rue Monge, Paris

Cols Bleus n° 693 22 avril 1961

Brèves Nouvelles

La 2e E.S.M de Lorient-Keroman et la 2e escadrille de sous-marins anglais font un séjour à notre base du Ter au cours de l'exercice Dawn-Breeze.

Deuxième submersible de son type à avoir subi un grand carénage au chantier SMK, le sous-marin « Narval » est en mer depuis le 6 avril pour satisfaire un programme d'essais d'endurance. Il ne ralliera Lorient que vers le 29 avril, après avoir ainsi effectué 23 jours de patrouille en Atlantique, sans escale. Cette croisière se poursuit très favorablement.

Le sous-marin « Roland Morillot, au cours des exercices qu'il doit effectuer jusqu'au 6 mai, fera escale à Gosport près de Portsmouth, du 25 au 28 avril. Cette escale resserrera les liens de sympathie qui s'étaient noués.

Cols Bleus n° 696 20 mai 1961

Livre d'or

La « DORIS »

La première Doris est une goélette de 6, construite à Saint-Servan, et lancée le 28 août 1836. Rentrant d'une campagne de trois ans dans les Mers du Sud, elle chavire sous voiles, dans un grain, en arrivant en rade de Brest, le 15 septembre 1845. En 1916, parmi les navires de la marine de guerre grecque saisis par la France, figure un torpilleur de 125 tonnes du nom de Doris, construit aux Chantiers Vulkan, à Stettin, en 1913 et qui reste armé sous notre pavillon jusqu'en 1917.

Ce nom est ensuite repris par un sous-marin de 550 tonnes, construit par Schneider à Chalon-sur-Saône, et lancé le 25 novembre 1927.

Le 12 avril 1940, il appareille de Brest pour être basé à Harwich, d'où il assure la patrouille de surveillance des côtes hollandaises. Le 9 mai 1940, commandé par le capitaine de corvette Favreul, il est coulé en surface par deux torpilles lancées par le sous-marin allemand U9

Le 30 juin 1944, le sous-marin anglais de 620 tonnes Vineyard, lancé par Vickers Armstrong le 8 mai, est transféré à la marine française et prend le nom de « Doris ». Il est armé pour essais le 10 juillet 1944 et, le 12 octobre, arrive à Oran où il est utilisé à l'entraînement des escorteurs. Le 15 septembre 1946 il est rendu à la marine royale britannique. La « Doris » actuelle, sous-marin de 850 tonnes, fait partie de la tranche 1955 de constructions neuves. Mise sur cale le 10 octobre 1955 aux Chantiers Dubigeon à Nantes, elle a été lancée le 14 mai 1960.

CEREMONIE COMMEMORATIVE DE LA DISPARITION DU SOUS-MARIN SURCOUF

Les cérémonies commémoratives de la disparition du sous-marin « Surcouf » ont eu lieu avec l'inauguration de la caserne « Commandant-Blaison » en présence de nombreuses personnalités civiles et militaires. A 9h15, le vice-amiral Evenou, préfet maritime de la 1re Région, accompagné de Mme Blaison, épouse du glorieux disparu, et de sa fille, arrivèrent à l'arsenal de Cherbourg où se dresse la nouvelle caserne qui va abriter les équipages de l'« Esdra ». Devant la caserne, une stèle, sur

Cols Bleus n° 696 20 mai 1961 (suite)

laquelle est fixée une plaque de bronze, perpétuera le nom du capitaine de frégate Blaison (né à Lapalisse (Allier) le 30 juillet 1906, commandant le croiseur sous-marin « Surcouf », construit et armé à Cherbourg, disparu corps et biens dans l'Atlantique nord pendant la deuxième guerre mondiale, le 15 février 1942). Devant le bâtiment, la Musique des Moussets et les délégations des différents navires de l'arsenal, dans un remarquable «garde-à-vous», viennent de se figer ; la sonnerie « Aux Morts » retentit et l'amiral Evenou, accompagné de Mme Blaison, fait glisser le drapeau tricolore qui recouvrait la plaque. Les officiels pénètrent alors dans les bâtiments de la caserne pour visiter les locaux. Après cette halte, les personnalités montèrent, dans les voitures qui se dirigèrent vers la cathédrale de Cherbourg où allait avoir lieu, à dix heures, une messe anniversaire célébrée à la mémoire des disparus du « Surcouf ». L'amiral Evenou et Mme Blaison furent accueillis sur le parvis de l'église par le curé de Cherbourg et ses vicaires ; peu auparavant, les délégations des équipages avaient pris place. On reconnaissait des marins des sous-marins « Doris », « Flore », « Astrée », etc....

Un catafalque, drapé de tricolore, et devant lequel l'emblème des sous-mariniens avait été posé, occupait le milieu de la nef. Peu après la fin de la cérémonie religieuse, une très grande et profonde cérémonie du souvenir allait commencer...

A l'extrémité d'une jetée, les pieds balayés par la mer, un kiosque surmonté d'un périscope est dressé. Une croix de Lorraine est sculptée sur l'avant, derrière une immense plaque de bronze nous rappelle les noms des cent trente disparus du : croiseur sous-marin « Surcouf » et des bâtiments des F.N.F.L. disparus entre 1940 et 1945. Autour du monument, les drapeaux des différentes sections forment une haie d'honneur ; près d'eux, les familles des disparus, la Musique des Moussets et la clique de l'Ecole des Fourriers, un détachement des Ecoles de la Marine de Cherbourg.

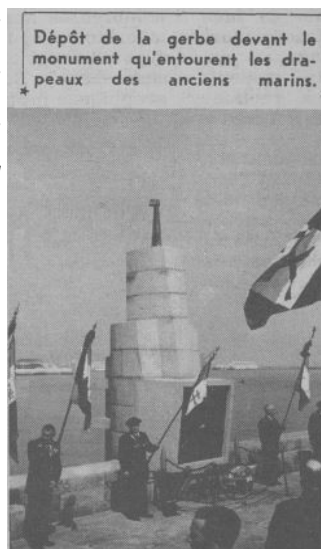
Le vice-amiral Evenou passe le détachement en revue, salue les drapeaux, lit un message que vient de lui adresser l'amiral Cabanier, chef d'état-major général de la Marine :

« A l'occasion des cérémonies du souvenir, célébrées en l'honneur du « Surcouf », je vous demande de bien vouloir adresser à toutes familles présentes, au nom de la Marine tout entière et au mien propre, notre fidèle souvenir et notre profond hommage à la mémoire des disparus. »

Le président des Anciens Sous-Mariniens appelle les noms qui sont gravés sur la plaque du monument. Il fait observer une minute de silence à la mémoire de tous ces disparus. Les drapeaux se baissent une dernière fois tandis que l'amiral Evenou dépose la gerbe offerte, par les Anciens Sous-mariniens.

La cérémonie s'achève...

Jean-Pol GUEGUEN .



Cols Bleus n° 698 03 juin 1961**Assemblée Générale - Amicale des Anciens des sous-marins**

Première résolution. — L'assemblée générale, approuve le compte rendu moral présenté par le secrétaire général, le compte rendu financier, le bilan et le rapport du commissaire aux comptes et donne quitus au bureau pour ses activités et gestion de l'exercice 1960. Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

Deuxième résolution. — L'assemblée générale élit pour un an en qualité de membres du Comité directeur MM. Citeau, Cotelte, Crassant, Debeury, Denis, Gire, Jouin, Lebrec, Lenevez, Lequerre, Marchis, Missler, Pillet, Roumeas, Sauzay, Voegele, Wacogne. Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

Troisième résolution. — L'assemblée générale prend acte de la constitution du nouveau bureau central pour 1961, savoir : président général, R. Wacogne ; vice-président délégué, G. Debeury ; secrétaire général, Y. Marchis ; trésorier général, H. Cotelte. Elle confirme en tant que de besoin les pouvoirs statutaires au bureau central, et plus spécialement donne pouvoir individuel à MM. Wacogne, Debeury et Cotelte pour effectuer toutes opérations, donner valablement décharge et plus particulièrement auprès de l'administration des Postes et Télécommunications.

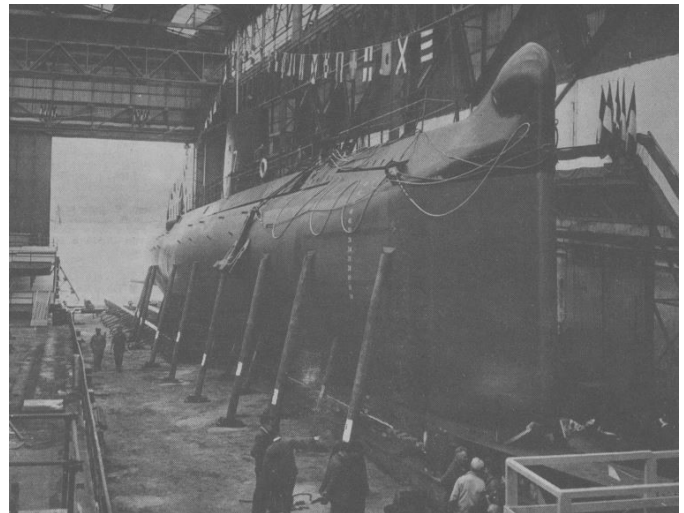
D'autre part, les fonctions au sein du comité directeur sont réparties comme suit : président général : Wacogne ; vice-présidents : délégué, Debeury ; propagande, Pillet ; fêtes, Denis ; Ile-de-France, Roumeas ; tous les présidents de sections ; secrétaire général : Marchis ; adjoint : Gire ; trésorier général : Cotelte ; adjoint : Sauzay ; conseiller technique : Voegele ; administrateurs : Citeau, Lebrec ; délégué A.E.A.M.A.C. : Jouin ; commissaires aux comptes : Lequerre, Crassant ; porte-drapeau : Missler, Lenevez. Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

Quatrième résolution. — L'assemblée générale, ayant pris acte de l'intérêt de discriminer une association générale des sous-mariniers anciens combattants, autorise le bureau à constituer cette association affiliée. Cette résolution est adoptée à l'unanimité. L'ordre du jour étant épuisé, le président demande à l'assemblée de bien vouloir entendre les projets en cours et le compte rendu d'activité de l'exercice 1961. Il rappelle que les sous-mariniers allemands ont invité une délégation de l'association, dont sept membres se sont rendus à Hambourg les 17, 18 et 19 mars, où ils reçurent l'accueil le plus amical.

Il donne connaissance du compte rendu de la séance de travail, se résumant :

- 1) en échange d'enfants, aux seules charges réciproques des frais de voyages et d'argent de poche ;
- 2) en échange entre associations de listes de correspondants locaux acceptant bénévolement le soutien moral, le renseignement amical, pour faciliter les séjours de camarades étrangers ;
- 3) en définissant la prise en charge par l'Association hôte, des frais de séjour d'une délégation maximum de dix membres, les frais de voyage, d'hôtel et d'argent de poche, ainsi que tous frais des membres supplémentaires restant à la charge des invités, au cours des réunions internationales ;
- 4) en adhésion formelle de cœur et d'esprit à un rapprochement international, mais l'Association allemande ne pouvant, dans ce domaine, que suivre les seules initiatives de l'Association française. Le président Wacogne fait le point des contacts avec les associations britanniques et américaines.

Le président fait appel au concours de tous les anciens des sous-marins, convoque une assemblée générale extraordinaire pour le 15 octobre 1961 pour mettre au point le gala annuel de janvier 1962 et rappelle que toutes correspondances sont à adresser au Cdt Debeury, 2, rue Monge, Paris (5e). (Signé : Wacogne, Marchis, Cotelte.)

Cols Bleus n° 699 10 juin 1961**Lancement à Nantes du Sous-marin "Minerve"****Mercredi 13 mai, les «Chantiers Dubigeon de Nantes pavoi- sent...»**

Dans un de ses immenses hangars, les ouvriers des Etablissements Dubigeon ont mis trois ans pour construire le sous-marin « Minerve », dernier de la série « Daphné ». Ce soir, il est fin prêt. Le grand pavoi hissé, il attend le moment propice où l'amplitude de la marée lui permettra de prendre contact avec les éléments marins pour la première fois. L'immense hangar qui lui a servi de berceau est pavoiisé aux couleurs nationales. De chaque côté, d'immenses étais l'empêchent de basculer et, à l'avant, la « savate » est retenue par une plaque de tôle. Tout autour, les ouvriers s'affairent, l'un avec un pinceau donne un petit coup de marron sur la coque, l'autre enduit de savon noir et de graisse les poutres sur lesquelles le flambant sous-marin va glisser tout à l'heure. « Minerve », sous-marin dit à « hautes performances » Dernier sous-marin de la série « Daphné », la « Minerve », sous-marin à « hautes performances », déplace en surface 812 tonnes et en plongée 983 tonnes. Sa vitesse schnorchel maximale est de 10,5 nœuds et normale 7 nœuds ; quant à sa vitesse maximale en plongée, elle est de 14 nœuds. L'équipage comporte 6 officiers, 40 officiers-mariniers et marins. La « Minerve » est comme ses « sœurs » un navire parfaitement adapté à la lutte anti-sous-marine, remarquablement silencieux, robuste, endurant, capable de gagner l'immersion la plus favorable pour écouter ou pour se dérober. L'expérience acquise par la Marine française dans la mise au point des « Narval » et des « Aréthuse » a permis d'entreprendre la construction des « Daphné » qui possèdent toutes les qualités de leurs prédécesseurs auxquelles viennent s'ajouter d'importantes améliorations : immersion normale et immersion de lancement considérablement accrues ; rayon d'action doublé ; équipement de détection plus perfectionné. Toutes ces améliorations ont amené la Marine à faire passer le tonnage de 450 tonnes à 700 tonnes. Mais cet accroissement de la silhouette est largement compensé par la possibilité de se dérober à grande immersion. Signalons également que la « Minerve » est le 15e sous-marin moderne lancé depuis la guerre et qu'il sera doté des meilleurs appareils d'écoute existant. construit aux Chantiers Dubigeon (cette série de sous-marins avait été confiée à deux chantiers de construction ; les sous-marins « Doris », « Eurydice », « Flore », « Galatée » ont été ou seront construits à Cherbourg ; la construction des sous-marins « Daphné », « Diane » et « Minerve » a été confiée aux Anciens Chantiers Dubigeon de Nantes qui sont spécialisés dans : les chalutiers (« Jeanne d'Arc » lancée en juin 1960), les petits cargos (tonnage inférieur à 3500 tonnes), les bâtiments spéciaux (bacs de Saint-Brévin, bateaux du service de Belle-Ile et de l'île d'Yeu) et, du point de vue militaire, les patrouilleurs, les avisos (« La Capricieuse », « Commandant Duboc », « Commandant Dominé ») et les sous-marins (« Astrée », « Andromède », « Artémis », etc.). C'est donc à une maison qui a fait ses preuves que la Marine Nationale avait confié la construction de la « Minerve » qui a été lancé à 19h15.

Cols Bleus n° 699 10 juin 1961 (suite)

Plus de deux mille personnes ont tenu à assister à la cérémonie du lancement de la « Minerve » ainsi que de nombreuses personnalités civiles et militaires parmi lesquelles on reconnaît : le contre-amiral Touraille, commandant la Marine à Lorient et représentant l'amiral Cabanier, chef d'état-major général de la Marine, l'Ingénieur général du Génie maritime Gisserot, directeur central des constructions et armes navales, le contre-amiral Bailleux, chef de la Division « Navires Armes » de l'état-major général de la Marine, M. Trouille, préfet de Loire-Atlantique, l'Ingénieur général du Génie maritime Germa et les Ingénieurs généraux Bousquet, Cuchet, Castellan et Corbu, et l'Ingénieur mécanicien général Page, vice-président de la Commission permanente des Essais des bâtiments de la Flotte, ainsi que la Direction des anciens chantiers Dubigeon de Nantes.

Face au chantier, à gauche de la « Minerve », une estrade a été dressée sur laquelle les musiciens des Equipages de la Flotte de Brest attendent l'arrivée des personnalités. Ouvrez le ban !... Les personnalités pénètrent sous le hangar et passent en revue le détachement en armes de l'équipe de la « Diane » puis vont s'installer sur l'estrade haute de trois mètres qui surplombe tout le chantier. La Musique des Equipages de la Flotte exécute la « Marche Lorraine », tandis que M. Hellié, ingénieur des Chantiers Dubigeon, commande la manœuvre ; près de lui un technicien questionne un de ses camarades situé à l'opposé du plan d'eau qui doit recevoir la « Minerve »

Le plan est-il dégagé ? — ...Rien à signaler. Sur le plan d'eau, tout est prêt... quelques secondes encore... l'ingénieur en chef Hellié attend le moment propice (Il faut que la marée soit au plein)

19h22. Sur un petit signe de l'ingénieur, un ouvrier vient de prendre un drapeau rouge et une petite pancarte sur laquelle est inscrit un numéro « 1 » ; à l'autre bout du chantier, un autre ouvrier a également procédé à la même opération : elle signifie que les ouvriers peuvent commencer à enlever les premiers étais ; il y en a 8 de chaque côté. Ils seront tous enlevés petit à petit au son de « Paris-Belfort ». les cuivres de la Musique fies Equipages résonnent encore lorsque l'ordre



d'enlever les accores (plus gros que les étais) retentit ; on n'entend plus que le bruit sourd des marteaux frappant sur les cales qui retiennent ces accores... le bateau ne tient plus que la plaque de tôle qui relie la « savate » au socle en béton... les ouvriers attaquent alors chacun de leur côté au chalumeau cette plaque graduée de 5 à 0 : ce sont ; les différentes étapes de la progression de la coupure. 5, 4, 3, 2. Un temps d'arrêt... Coupez ! vient d'ordonner M. Hellié... Deux secondes, la foule retient son souffle...

« La Marseillaise » retentit. Rapidement, très rapidement, le sous-marin a parcouru les derniers mètres qui le séparaient de l'eau et c'est en décrivant un magnifique quart de cercle qu'il a pénétré, sous les immenses vivats de la foule, dans les eaux grises de la Loire et s'est immobilisé, ancré, au milieu du bassin. C'en est fait, la « Minerve » est désormais entrée dans la grande famille des sous-marins français, souhaitons-lui une grande et belle carrière et espérons que « Minerve », belliqueuse divinité, déesse de l'intelligence, de la sagesse et des arts, accordera sa protection aux équipages et au navire.

Jean-Pol GUEGUEN.

Cols Bleus n° 699 10 juin 1961 (suite)**Lancement du sous-marin « Otter »**

Le lancement du cinquième sous-marin de la classe « Oberon » a eu lieu le 15 mai en Angleterre, au chantier Scotts de Greenock. Ce sous-marin, l' « Otter », a 90 mètres de longueur et huit mètres de largeur. Il est propulsé par machines diesel électriques, les diesels étant du type standard de la Marine et les dynamos, appareils et moteurs électriques, provenant de l'English Electric Company. Ce sous-marin, capable de réaliser de fortes vitesses en plongée, sera armé de torpilles autoguidées et muni des appareils détecteurs les plus modernes. Les six officiers et 62 hommes d'équipage posséderont des logements confortables.

Cols Bleus n° 700 17 juin 1961**Association amicale des anciens des sous-marins***** CONVOCATION**

- Dernière réunion : dimanche 18 juin - Café d'Angleterre, 20 boulevard Montmartre, métro Richelieu-Drouot

*** ORDRE DU JOUR**

- 1. Relations internationales :
 - a) échange d'enfants ;
 - b) correspondants internationaux bénévoles.
- 2. Préparation A.G. octobre.

PRESENCE INDISPENSABLE

Cols Bleus n° 701 24 juin 1961**LE SOUVENIR DU « VENDEMIARE »**

Organisé comme chaque année par l'Amicale des sous-mariniens, le « pèlerinage » avait rassemblé de nombreuses personnes autour du monument érigé à la pointe de La Hague. Le préfet maritime de la première Région présidait la cérémonie entouré du maire et du curé d'Auderville, des anciens sous-mariniens, des membres de la station de sauvetage de Goury, des représentants des Associations d'anciens marins, etc. Il y avait encore une importante délégation du sous-marin « Daphné ».

LE SOUS-MARIN RUBIS

Le sous-marin mouilleur de mines « Rubis », commandé par le lieutenant de vaisseau Cabanier, avait été mis le 1er mai 1940 à Harwich à la disposition du commandant des sous-marins britanniques à l'occasion de la campagne de Norvège. Au moment de l'Armistice, il avait accompli quatre opérations de mouillage de mines dans les eaux norvégiennes, dont l'une, profondément à l'intérieur des chenaux de Trondheim. Quatre bâtiments ennemis sautèrent sur ces mines dans les jours qui suivirent. Surpris le 3 juillet 1940 à Dundee par l'action britannique, le « Rubis » se rallia quelques jours plus tard aux forces navales françaises libres. Malheureusement, le stock de mines apporté de France était épuisé et il ne pouvait opérer pour l'instant que comme un sous-marin ordinaire. Le lieutenant de vaisseau Cabanier l'emmena successivement en patrouille en mer du Nord à deux reprises, puis déposer un agent à l'entrée du Hardanger Fjord au début du mois de novembre 1940. Après une dernière mission sur les côtes de Norvège du 1er au 18 décembre, le « Rubis » entra en grand carénage à Dundee. Il reprit son activité au mois de mai 1941, sous les ordres du lieutenant de vaisseau Rousselot qui avait été le second du commandant Cabanier et qui devait en conserver le commandement jusqu'à la fin de la guerre. Sa première sortie, le 1er juin 1941, l'amène dans le golfe de Gascogne avec le réseau de sous-marins disposé par

Cols Bleus n° 701 24 juin 1961 (suite)

l'amirauté pour tenter l'interception du croiseur allemand « Prinz Eugen ». Une avarie de barre le met en grand péril, mais il parvient à se tirer d'affaire et on le renvoie à Dundee se remettre en état. Après quelques sorties d'exercices, il reprend, à partir du 14 août 1941, ses missions de mouillage de mines. La première est marquée par un incident dramatique. Le « Rubis » venait de mouiller ses mines non loin d'Egersund lorsque le lieutenant de vaisseau Rousselot attaqua à bout portant le cargo finlandais « Hogland » de 4.360 tonnes qu'il expédia par le fond.



Suite de cette vive attaque, les trois quarts des bacs de la batterie se fendirent, laissant leur acide et le « Rubis » à quelques milles de la cote norvégienne occupée par l'ennemi durant trente six heures, dans la situation la plus dangereuse qui se pût imaginer.

Le « Rubis » ne s'en tira réellement que par miracle, au moment où l'amirauté britannique envisageait d'expédier deux hydravions pour récupérer l'équipage et saborder le bâtiment. Après ce grave incident et muni d'une batterie neuve, le « Rubis » reprit ses opérations au mois de janvier 1942 et ne les interrompit pratiquement plus avant la fin de l'année 1944. Il est impossible de donner le détail de ses missions de guerre, dont 22 mouillages de mines (683 mines mouillées), couronnés par 15 victoires confirmées par les Allemands eux-mêmes.

Le « Rubis » termina sa carrière active à Oran le 23 juin 1945, il fut condamné le 4 octobre 1949

Le « Rubis » est titulaire de citations, de la Croix de la Libération et de la Fourragère de la Croix de Guerre.

LE RUBIS

Sous-marin mouilleur de mines, mis sur cale à Toulon en 1929, fut lancé en septembre 1929 et entra en service en 1932.

Caractéristiques : Déplacement. : 669 t /925 t. : Vitesse: 12,9. Dim.: 66 X 7,15 X 4,50. Armement. : 1/75, 5 Tubes/550 et 400 (2 av. et 3 orientables dont 2/400). 32 mines. Equipage. : 3 off. + 37 h. Mot. : 2 diesels 6 cyl. 4 t. et 2 mot. élect. 2 hélices. 1.300/1. 100 CV. Gas-oil 66 t.

Cols Bleus n° 702 01 juillet 1961

En Bref

Les sous-marins « Narval » et « Marsouin », au cours de la croisière d'été de. L'escadre, arriveront à Bergen le 23 pour une escale de quelques jours.

Le « Roland-Morillot » participe encore cette semaine au centre d'entraînement de la 9^{ème} D.E.R.

Cols Bleus n° 703 08 juillet 1961

LES SOUS-MARINS « ARIANE » ET « LA CREOLE » A L'ETRANGER

Le sous-marin « Ariane » relâchera à Palma de Majorque du 5 au 8 juillet. Le sous-marin « La Créole » fera escale à Livourne

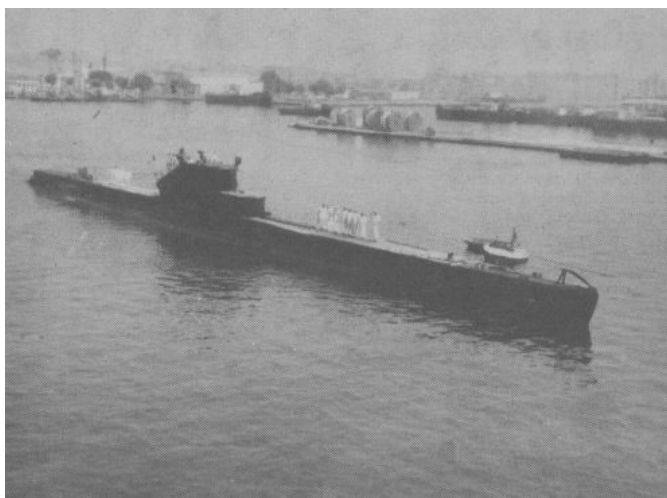
Cols Bleus n° 704 15 juillet 1961

du 8 au 10 juillet.

CUXHAVEN quatrième étape de la croisière d'été de l'escadre légère en mer du fiord

.....
Les sous-marins « Marsouin » et « Narval », arrivés le 1er juillet, ont été rejoints le 5 par l'escorteur d'escadre « Forbin » et le pétrolier « La Saône ».

Cols Bleus n° 705 22 juillet 1961



La dernière sortie du sous-marin L' «Africaine»

L'AFRICAINNE, commandée par le L.V. Deloince a effectué, le 30 juin, sa dernière sortie à la mer, avant d'être désarmée au terme d'une carrière de onze ans.

Sous-marin de 900 tonnes de la série « Aurore » « L'Africaine » était en construction aux chantiers du Trait en 1939 et ne fut achevée qu'en 1948, après une histoire mouvementée : sabotée par les Français en 1940, la coque fut reprise par les Allemands qui poursuivirent les travaux et, finalement, la sabordèrent à leur départ. Retrouvée renversée au fond d'un bassin en 1945, elle fut rehaussée sur cale et devint le deuxième sous-marin construit en France après la guerre.

Armée pour essais en 1948, elle entreprit, en 1949, une croisière d'endurance qui la mena jusqu'en mer Rouge, à Diégo Suarez, sous le commandement du C.C Javouhey ; croisière éprouvante pour l'équipage d'autant que des ennuis de diesel immobilisèrent plusieurs mois le bâtiment à Djibouti ! Heureuse époque, néanmoins, où les sous-marins ne se contentaient pas de briquer les côtes européennes ou méditerranéennes.

Admise au service actif en 1950, « L'Africaine » devint un excellent « sous-marin d'entraînement » parce que, construite d'après des conceptions d'avant-guerre, de performances limitées, et surtout dépourvue de schnorchel. Affectée à la 1^{re} E.S.M et travaillant avec le G.A.S.M, elle rendit d'immenses services, à une époque où les sous-marins étaient rares et où il fallait assurer l'entraînement des escorteurs et la formation du personnel qui allait armer les sous-marins modernes.

« L'Africaine » connut son heure de gloire en 1956, lorsqu'elle participa aux opérations de Suez, briquant la Méditerranée orientale, en patrouille de guerre, torpilles de combat à poste, parée à attaquer une hypothétique force navale égyptienne. Elle ne rencontra guère d'ennemis, mais essuya le feu d'une division américaine et ne dut son salut qu'à une plongée rapide : le commandant de la

Cols Bleus n° 705 22 juillet 1961 (suite)

6ème Flotte possède sans doute encore sur son bureau une douille de « 76 » recueillie sur les lieux et offerte à l'amiral américain « Avec les chaleureux remerciements de « L'Africaine » »...

« L'affaire de Suez » ayant tourné court, le bâtiment reprit son activité habituelle, après un grand carénage à Lorient, de septembre 1956 à juillet 1957. Mais, prématurément vieillie à la suite de ses débuts mouvementés, ses performances furent encore réduites en mars 1960 après une voie d'eau au kiosque. Limitée en immersion à 55 mètres elle devait être désarmée en 1960, mais eut un sursis d'un an. Elle rendit encore de grands services comme plastron pour les escorteurs, pour des essais divers, et pour l'entraînement des nageurs de combat.

Et le 30 juin, « L'Africaine » appareille pour la dernière fois... « Poste de combat de vérification - Fermer les panneaux - Mettre les griffes de grenadage à poste... » Routine des appareillages, que chacun exécute avec un peu d'émotion : pour la dernière fois le bâtiment s'anime entre les mains de l'équipe homogène qui l'a mené avec succès jusqu'au jour de la retraite et qui va maintenant se disperser au hasard des affectations... Les passes sont franchies. Il fait un temps magnifique et « L'Africaine » va prendre l'affût au large de Toulon, pour attendre le « Gascon » qu'elle doit attaquer dans la matinée. L'escorteur apparaît bientôt à l'horizon. « Postes de combat ! »... « Tube 2 - Tube 3 - Lancez ! » Les torpilles sont parties. Il n'y a plus qu'à revenir en surface pour voir le résultat. Il est excellent, puisqu'une torpille, naviguant en surface, a bien failli aborder non seulement l'escorteur, mais aussi le paquebot « Giulio-Cesare » qui, ne répondant pas aux signaux du « Gascon », était dans la zone de lancement. On a fait but ! Selon la tradition, le commandant offre le champagne à tout le bord.

Et l'on plonge pour la dernière fois, pour permettre cette fois à l'escorteur de s'amuser à nos dépens. C'est la sortie des familles à bord du « Gascon » et, tandis qu'il se rapproche pour nous faire plonger, on aperçoit à la passerelle et sur les ponts des silhouettes en robes claires et beaucoup d'enfants qui nous examinent avec curiosité ; on entend même les commentaires du haut-parleur. « Le sous-marin a signalé qu'il était paré, et nous allons le faire plonger. » « Alerte « 40 m ». Une dernière fois le « vieux triton des fonds aquatiques » (je cite « Bled (*) ») s'enfonce. L'escorteur tourne et retourne au-dessus de nous, et à 11h15 : « Chassez 20 kg partout - surface ! » Le « Gascon » se rapproche aussitôt, défile à 50 mètres et le capitaine de frégate Guillou adresse un adieu ému au bâtiment qu'il a eu sous ses ordres lorsqu'il commandait la 1re ESM.

« L'Africaine » met le cap sur Toulon, et le bord fête dignement le succès du matin, tandis que les messages d'adieu arrivent au PC Radio : Amiral Escadre, Cosoumar.

Un dernier tour devant le cap Brun et le Mourillon, avant de rentrer dans les passes et à Missiessy pour prendre « le dernier corps mort ». La musique de l'escadre rend les honneurs; c'est un accostage en fanfare...

« Terminé barre et moteurs. En vidange sitôt paré ».

C'est fini, « L'Africaine » a vécu son dernier jour de mer. Une carrière s'achève mais l'équipage va en grande partie armer les sous-marins du type « Daphné » qui vont prendre la relève et s'apprêtent à rejoindre Toulon
La flotte sous-marine continue.....

(*) [NDLR : « Bled », ou plutôt « Bled 5/5 », est l'ancêtre de TAM]

Cols Bleus n° 706 29 juillet 1961

LIVRE D'OR

La « Minerve »

C'est un des noms ayant été les plus en faveur dans notre Marine, depuis 1754, où il est donné pour la première fois à une frégate de 26 canons, ordonnée au port de Toulon qui la met à l'eau le 15 décembre 1756. Après avoir fait campagne dans le Levant, elle se perd, dans la nuit du 26 au 27 octobre 1762, devant Villefranche au cours d'un très violent vent. Son nom est donné à une autre frégate de 26, en construction à Saint-Malo, mais, le 4 décembre 1778, alors qu'elle est encore sur cale, elle



La « Minerve » de 1865...

est renommée la Diane.

En effet, la frégate de 26 la Concorde, capture le 22 août 1778, en vue du cap Français, aux Antilles, la frégate anglaise de 28 la Minerve, qui est incorporée dans notre flotte sous le nom francisé de la Minerve. Le 7 mars 1779, elle échappe près de Saint-Domingue, après un beau combat, au vaisseau de 64 le Ruby et à la frégate de 28 le Niger, mais le 4 janvier 1781, étant en croisière devant Ouessant, elle est reprise par les vaisseaux de 82 le Courageous et le Valiant, malgré une belle défense contre des forces écrasantes. Elle est renommée la Recovery sous le pavillon anglais.

Le 31 juillet 1782, Toulon lance une nouvelle Minerve, frégate de 32. Arrivée à la fin de 1793 devant Saint-Florent, en Corse, avec la Fortunée, elle s'y trouve encore le 19 février 1794 lorsque survient une forte division anglaise. Son équipage ayant été débarqué pour renforcer la garnison, elle ne peut que se jeter à la côte pour éviter la capture. Mais, après la prise de la ville, elle est relevée par les Anglais qui l'arment sous le nom de San Fiorenzo.

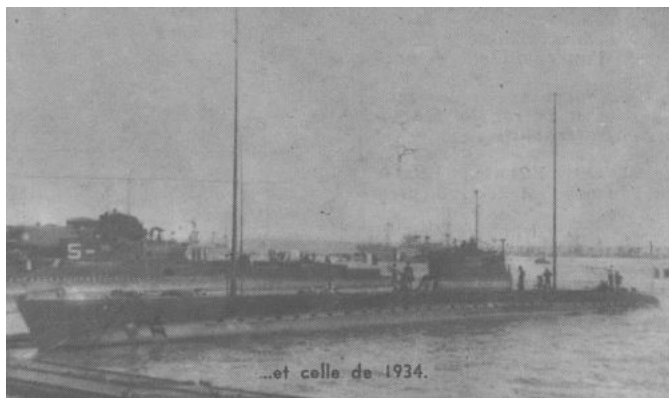
En 1795, la corvette de 16 la Spartiate est renommée la Minerve, mais peu de temps après reçoit le nom de la Magique, la Minerve, frégate de 40, ex-la Diane, ayant été lancée à Toulon le 4 septembre 1794. Elle aura une carrière très mouvementée. Le 2 mars 1795, elle appareille de Toulon dans l'Escadre du Contre-Amiral Martin, lequel, conformément aux instructions en vigueur, met son pavillon sur la frégate au combat du cap Noli. Rentrée le 24 mars à Toulon, la Minerve en repart le 7 juin avec l'escadre ; envoyée avec l'Artémise en croisière sous Minorque, elle est engagée le 23 juin par la frégate anglaise de 34, la Dido, qui l'aborde, abattant son beaupré, son mât de misaine, son grand mât d'hune et son mât d'artimon. Désarmée, la Minerve doit amener après trois heures de combat. Elle devient la Minerva sous pavillon anglais. Du 10 décembre 1796 au 13 février 1797, elle porte temporairement la marque du Commodore Nelson, normalement embarqué à bord du vaisseau le Captain.

Le 2 juillet 1803, croisant devant Cherbourg, elle s'échoue par temps brumeux et, canonnée par le fort de l'île Pelée, elle est reprise par les canonnières la Chiffonne et la Terrible. Elle est réparée et armée sous le nom de la Canonnière. Le 20 avril 1806, commandée par Bourayne, en vue de la pointe de Natal, elle rencontre un convoi anglais escorté par deux vaisseaux, dont l'un, le Tremendous, la chasse pendant sept heures, au bout desquelles la Canonnière fait tête et avarie, par son tir, le grèvement de son adversaire de façon telle que celui-ci doit

Cols Bleus n° 706 29 juillet 1961 (suite)

abandonner la poursuite. Le 12 septembre 1808, toujours sous le commandement de Bourayne, elle capture devant l'île de France la frégate anglaise de 30 le Laurel. Le 18 janvier 1809, elle fait encore amener, près de l'île Pulo Aor, la corvette la Discovery et l'amène à l'île de France. Au cours de cette même année, elle est vendue au commerce, renommée la Confiance et, armée en flûte, elle est finalement capturée le 3 février 1810, au large de Belle-Isle, par le vaisseau anglais le Valiant. Entre temps, une Minerve, frégate napolitaine de 40, est prêtée à la France et livrée à Ancône le 14 juillet 1801 ; elle est renommée la Sibylle le 24 décembre de la même année. Mise en chantier en 1802 à Nantes, sur les plans de Forfait, une nouvelle Minerve est renommée, encore sur cale, le Président, le 26 décembre 1803, et son nom est donné à une frégate de 44 mise sur cale à Rochefort le 11 mai 1804 et lancée le 9 septembre 1805. Sa carrière est de courte durée : [ayant] appareillé de l'île d'Aix le 24 septembre 1806, avec quatre autres frégates et deux bricks, pour transporter des troupes à la Martinique, cette division est attaquée le lendemain par six vaisseaux anglais et la Minerve, mise hors de combat par le Monarch et le Revenge de 82, doit amener son pavillon. Elle devient l'Alceste dans la marine britannique. La frégate portugaise de 52 la Minerva, capturée le 22 novembre 1809 par la Bellone, commandée par Duperré, relève le nom. Le Lieutenant de vaisseau Pierre Bouvet en prend le commandement. Avec lui, elle participe à la prise des vaisseaux de la Compagnie des Indes, le Windham et le Ceylon, le 3 juillet 1810, et au combat du Grand Port le 23 août. Mais à la capitulation de l'île de France, le 2 décembre, elle tombe aux mains des Anglais. Une frégate hollandaise de 32, la Minerva, lancée à Rotterdam en 1809, porte à Anvers le pavillon français, puis est rendue à la marine néerlandaise. Par D.M. du 12 octobre 1831, le vaisseau rasé le Glorieux, devenu frégate de 58, est renommé la Minerve. Après avoir fait campagne en Atlantique-Sud, puis dans le Levant, elle est affectée en fin de carrière à l'instruction des canoniers-marins. Remplacée dans ce rôle par l'Uranie, elle désarme à Brest le 1^{er} mai 1851 et est rayée le 13 décembre 1853, étant ensuite utilisée comme ponton. En 1865, elle est renommée l'Aberwrach.

Le port de Brest a en effet mis sur cale le 5 septembre 1861 et lancé le 10 juillet 1865 une nouvelle Minerve, corvette mixte de 1.720 chevaux, un des derniers grands bâtiments de notre Marine entièrement construit en bois. Armé initialement de 12 pièces de 16 cm modèle 58 et 4 de 14 modèle 58, elle terminera sa carrière avec 14 pièces de 14 modèle 70. En 1872, elle est dénommée frégate de 3e rang, puis, plus tard, croiseur à batterie. Avec la Vénus, du même modèle, elle a une existence très active en campagne, sur la côte orientale d'Afrique d'abord, puis en Extrême-Orient et surtout aux Antilles, où elle porte la marque de plusieurs contre-amiraux. Rayée le 26 octobre 1888, sa machine est débarquée et elle se rend au Gabon où elle sert de ponton hôpital ; elle y est détruite par un incendie accidentel en 1897.



Après cette longue lignée de frégates, c'est un sous-marin de 652-858 tonnes qui prend le nom de Minerve. Mise sur cale à l'Arsenal de Cherbourg le 17 août 1931, elle est lancée le 23 octobre 1934. A Oran, au début de la dernière guerre, elle rallie Cherbourg où elle se trouve en grand carénage au moment de l'avance allemande. Le 18 juin 1940, elle appareille à la remorque pour Brest, mais elle est dérivée sur Plymouth où elle

Cols Bleus n° 706 29 juillet 1961 (suite)

arrive le 20. Le 3 juillet, elle y est saisie par les Anglais puis armée par les F.N.F.L. Elle opère sur les côtes de Norvège à partir du 31 janvier 1941. Le 28 mai 1943, quittant Portsmouth pour le Levant, elle est attaquée par méprise par un appareil de la Royal Air Force et, gravement avariée, doit faire demi-tour. Le 19 septembre 1945, elle se perd par échouage sur le Portland Bill, par gros temps.

La dernière des Minerve est également un sous-marin du programme 1957, de 850-1040 tonnes, armé de 12 tubes lance-torpilles de 550. Construite par les chantiers Dubigeon, à Nantes, elle a été lancée le 31 mai 1961.

Sorties à la mer et prises d'armement pour essais

.....
De son côté, le sous-marin « Daphné », prototype d'une série de neuf unités, a effectué des essais à grande immersion qui ont pleinement réussi. Ces bâtiments de 800 tonnes sont conçus spécialement pour la lutte A.S.M.

Le sous-marin Saphir a quitté Toulon pour être rendu à l'Angleterre

Le sous-marin « Saphir », placé sous le commandement du lieutenant de vaisseau Japy, a quitté Toulon et la première escadrille de sous-marins définitivement, étant rendu à l'Angleterre. En effet, ce submersible avait été prêt à la France en 1951 par l'Amirauté britannique. Il s'agit de l'ancien « Satyr », appartenant à la même série que les sous-marins « Sultane », « Sirène » et « Sibylle », ce dernier disparu au large de Toulon en septembre 1952. Au « Béarn », placé sous le commandement du capitaine de vaisseau Roy, et à la première E.S.M. sous les ordres du capitaine de frégate Joire-Noulens, une cérémonie a marqué ce départ. Avant de rejoindre l'Angleterre, le « Saphir » a fait escale à Cherbourg.

Cols Bleus n° 707 05 août 1961

D'UN NARVAL A L'AUTRE

On a inauguré l'autre jour, à Brest, comme nous l'avons relaté, un monument à la mémoire des disparus du sous-marin « Narval » et, devant ce menhir qui se dresse au bas du cours d'Ajot, un détachement de l'équipage de l'actuel « Narval » rendait les honneurs.

Un « Narval » a glorieusement péri.

Un autre « Narval » lui succède.

Le nom demeure et les grandes traditions de la Marine sont toujours vivantes, toujours honorées... Il nous paraît intéressant de rappeler ici ce que fut le premier « Narval » et quelle fut sa fin. Le premier « Narval » (*) appartenait à une série de neuf bâtiments dits sous-marins de 1re classe, construits au titre de la tranche 1922-23 et dont le prototype fut le « Requin ». Mis sur cale à Cherbourg en 1923, le « Narval » fut lancé le 9 mai 1925 et entra en service en 1926. Ses caractéristiques étaient les suivantes : déplacement, 974 t. / 1441 t. ; longueur, 78,50 m ; largeur, 7 m ; vitesse, 16 nds. ; armement, 1 canon de 100 mm, 1 0 tubes lance - torpilles de 550 mm. Ses commandants furent successivement les lieutenants de vaisseau Rochas (1-12-1924 à l'armement), Lepotier (1-4-1928), Sénés (11-2-1930), Clavère (1-4-1932), Blouet (29-9-1934), Deroo (10-9-1936), Cloarec (24-8-1938), Drogou (27-2-1940), jusqu'en décembre 1940, date de la disparition du bâtiment.

Affecté à son entrée en service à la 3e escadrille de sous-marins en Méditerranée, le « Narval » y fit toute sa carrière jusqu'à la guerre, hormis un séjour de quinze mois à Nantes pour refonte, de la fin 1936 au printemps 1938. Quand éclata la guerre, il était affecté à la 11e D.S.M, provisoirement rattachée à la division navale du Levant. Il opéra en Méditerranée orientale pendant les trois premiers mois de la guerre, puis rallia Bizerte le 8 décembre 1939. Après un petit carénage au début de 1940, il fut détaché au Maroc en février et effectua une mission de surveillance au large des îles Canaries. 11 revint en-

Cols Bleus n° 707 05 août 1961 (suite)

suite en Tunisie, d'où il opéra à partir de la base de Sousse, créée pour faciliter la surveillance du trafic italien vers la Libye.

Ralliement aux F.N.F.L.

Quand fut signé l'armistice, en juin 1940, le « Narval » se trouvait au mouillage de Sousse avec les autres bâtiments de la division. Le commandant Drogou décida d'appareiller sur-le-champ et de rejoindre un port anglais « afin que son bâtiment ne puisse servir à l'ennemi et pour continuer la lutte aux côtés des Alliés ». L'état-major partageait entièrement cette position : « Je sentis que tous mes officiers étaient en pleine confiance et tous, d'accord avec moi, tous décidés à servir jusqu'au bout », devait déclarer par la suite le Lieutenant de vaisseau Drogou.

Le 26 juin au matin, le « Narval » fut en vue de Malte. Après s'être fait reconnaître par le destroyer anglais « Diamond », il s'amarrait dans la matinée à la crique française du port de La Valette. L'après-midi même de ce jour, l'équipage fut réuni et le commandant exposa la situation du bâtiment, les raisons pour lesquelles il se trouvait à Malte et son intention, ainsi que celle des officiers, de continuer la guerre sous les ordres du général de Gaulle. Il ajouta que le libre choix était laissé à chacun et le rapatriement assuré pour ceux qui le désiraient.

C'est donc en toute liberté que les marins du « Narval » optèrent pour le combat, refusant la défaite et l'abandon. Avec son équipage de volontaires, le « Narval » effectua plusieurs missions entre Malte et les côtes tunisiennes. Appareillé le 2 décembre pour une nouvelle patrouille, le « Narval » cessa tout à coup de répondre aux signaux le 16 décembre 1940...

Le 21, il avait cinq jours de retard. On dut se résigner à le considérer comme perdu. On* pensa d'abord qu'il pouvait s'agir d'une mine ou d'un accident, puis l'on accepta l'hypothèse que le « Narval » avait succombé le 16 décembre aux coups d'un torpilleur italien. En fait, au mois de novembre 1957, l'épave du « Narval » fut repérée sur le fond, la proue ouverte, par 35 degrés 03 nord et 11 degrés 53 est, à 8,8 milles des Kerkennah : selon toute vraisemblance, le bâtiment avait dû toucher une mine.

(*) : *NDLR : en fait le 2ème ... après le Narval de Laubeuf*

Le nouveau « Narval »

Le nouveau « Narval » appartient à la série des six sous-marins océaniques : « Narval - Marsouin - Dauphin - Requin - Espadon - Morse ». Le « Narval » a été mis sur cale à Cherbourg en fin 1951, lancé le 1 décembre 1954, il est entré en service en 1958. Ses principales caractéristiques sont les suivantes : déplacement, 1.200/1430 t. ; longueur, 78 m ; largeur, 7,22 m ; moteurs Diesel Schneider ; 2 hélices ; vitesse, 16/18 nœuds. Armement : 6 tubes AV intérieurs, 2 tubes AR extérieurs. Autonomie de trois mois.

Cols Bleus n° 709 26 août 1961

Informations Marine

L'Amiral Cabanier à bord du sous-marin USS «Shark»

L'Amiral Cabanier, chef d'état-major général de la Marine, visitera le 26 août le sous-marin atomique « Shark », de la Marine américaine, qui relâche à Toulon du 24 au 30 août.

Restitution du « Saphir »

Dernier des quatre sous-marins que la Royal Navy avait prêtés à la Marine française (Sibylle, disparu en septembre 1952, - Sirène et Sultane), le sous-marin Saphir a été rendu à la Marine royale britannique le 11 août, au cours d'une cérémonie officielle à laquelle assistaient le Contre-amiral Aylen, superintendant du Royal Dockard (*), représentant le Flag Officer Scotland, le consul général de France à Edimbourg et Mme Renner, plusieurs officiers supérieurs de la base, ainsi que le contre-amiral Marchai, attaché naval près l'ambassade de France à Londres.

(*) : *[NDLR : Royal Dockyard Rosyth]*

Cols Bleus n° 710 02 septembre 1961

Le sous-marin atomique U.S. « SHARK » à Toulon



Le sous-marin atomique « SHARK » arrive en rade de Toulon

C'est la première fois que notre port accueille ainsi un sous-marin à propulsion nucléaire et la troisième fois qu'un tel bâtiment touche la France, le « Nautilus » et le « Skate » ayant déjà fait escale à Cherbourg. Le « Shark », qui est commandé par le L.C.D.R. J.F. Fagan est accompagné du bâtiment de sauvetage « Kittiwake », commandé par le L.C.D.R. Lowel, à bord duquel se trouve le commandant Bayne, chef de la 62^e division de sous-marins.

Le « Shark » a rallié Toulon en plongée depuis l'Amérique, qu'il a quittée le 9 août. Il rejoindra la 6^e Flotte américaine, actuellement en manœuvre en Méditerranée avec laquelle il participera à de nombreux exercices.

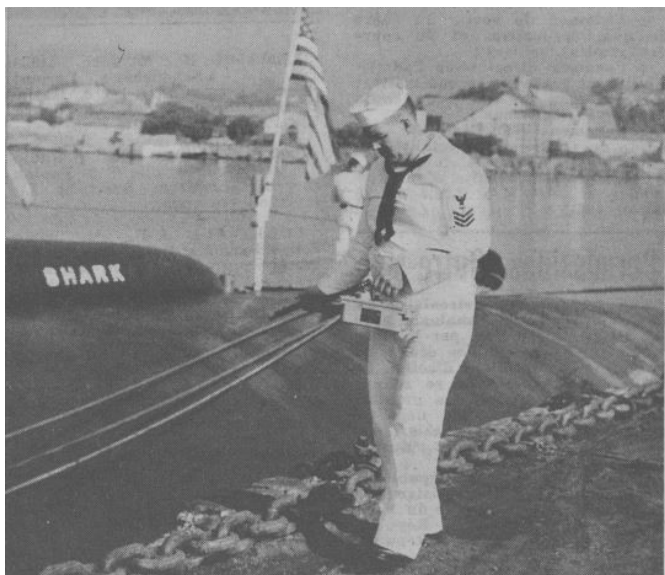
Ce stage d'entraînement terminé, ils feront à leur tour partie de l'un des quelques autres 32 sous-marins atomiques que l'Amérique se propose de lancer dans les années à venir.

D'une longueur de 77 mètres, le sous-marin a 9,50m de largeur. Sa vitesse maximum est de 30 nœuds environ ; quant à son rayon d'action, il approche 100000 milles (soit près de cinq fois le tour de la terre).

Son équipage est composé de 10 officiers, 70 officiers-marinières, 10 quartiers-maîtres et marins. 10 hommes d'équipage qui ne font pas proprement partie du sous-marin sont embarqués en outre afin de se perfectionner dans leur rôle à jouer dans un sous-marin atomique. Le « Shark », à son arrivée à Toulon, s'est amarré à l'appontement Millaud 6, dans l'arsenal de Toulon.

C'est là que nous nous sommes rendus pour une visite à laquelle le consul des Etats-Unis à Marseille avait convié les journalistes. Cette visite, nous l'avons effectuée sous la conduite du commandant A.L. Kelln, ingénieur mécanicien chef du service machines du « Shark ». Pour nous tranquilliser devant une question que nous n'osions poser, le commandant Kelln tint à nous préciser qu'aucune radiation atomique n'est à craindre à bord ou aux alentours du sous-marin, même lorsque le réacteur est en fonction, on n'a jamais décelé une quelconque fuite. Le commandant Kelln nous montre tout d'abord la cafetaria de l'équipage. Exemple du genre, ce lieu est aménagé pour rendre la plus agréable possible la vie de l'équipage. Rien n'y manque. Le capitaine de corvette Verdier, de l'Etat-Major Général, ancien commandant des sous-marins français « Astrée » et « Artémis » et qui, pendant le séjour du « Shark » à Toulon, assure les fonctions d'officier de liaison entre les autorités militaires françaises et le sous-marin américain, nous faisait remarquer qu'aucun espace n'est perdu à bord du « Shark ». Chaque membre de l'équipage possède sa propre couchette, avec éclairage personnel et aération particulière. Le commandant possède sa chambre particulière, les autres officiers sont logés dans trois chambres de trois couchettes. La cuisine, ultramoderne, est unique pour tout le personnel, officiers et équipage.

Chaque homme porte à la ceinture un film sensible à la radioac-

Cols Bleus n° 710 02 septembre 1961 (suite)

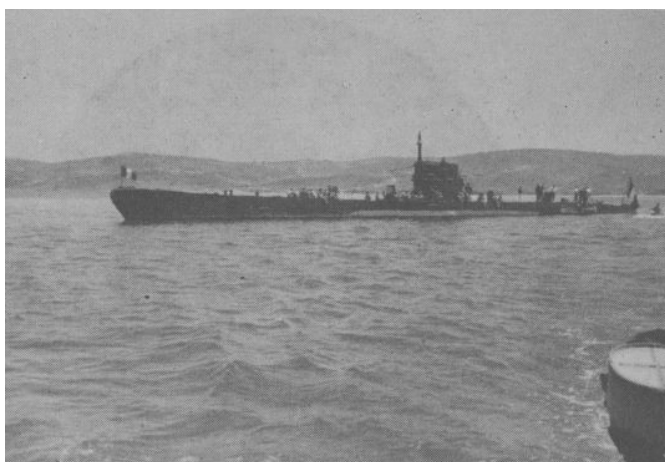
Dès l'accostage, un spécialiste muni d'un compteur Geiger ausculte la radioactivité du « Shark »: R.A.S.

tivité. Ce film, développé tous les mois, doit permettre de décider si le sujet est touché par des radiations.

L'AMIRAL CABANIER A BORD DU «SHARK»

L'amiral Cabanier, chef d'état-major général de la marine, est venu à Toulon où, en compagnie du vice-amiral d'escadre Galleret, préfet maritime de la IIIe Région, il a visité le « Shark ». Il a été accueilli à bord par le commander Bayne et le lieutenant commander Fagan, commandant le sous-marin.

L'amiral Cabanier, qui est resté plus de deux heures à bord du « Shark », s'est montré enchanté de sa visite. Le vice-amiral d'escadre Galleret a reçu à dîner l'amiral Cabanier, les commandants Bayne, Fagan et Lowell, commandant le « Kittiwake », dans sa propriété de Baudouvin.

**LIVRE D'OR
Le LAUBIE**

Le sous-marin Laubie, actuellement en service, est l'ancien U. 766 allemand tombé entre les mains de la marine française à la reddition de La Palice le 9 mai 1945.

L'U. 766 appartenait au type VII/C, sous-marins de 770 tonnes conçus pour opérer en Atlantique, et dont 567 unités furent construites par la marine allemande au cours de la guerre.

Mis sur cale en 1942 à Wilhelmshaven (chantiers kriegsmarine Werft), il entra en service le 30 juillet 1943.

Initialement affecté à la 8e flottille (Instruction en Baltique), il est transféré le 1er mars 1944 à la 6e, sur le front de l'Atlantique, et basé sur Brest. Envoyé de Brest à Bordeaux le 17 août, puis vraisemblablement replié sur La Palice le 21 août, il y fut avarié et désarmé peu après. On devait le retrouver à la

Cols Bleus n° 710 02 septembre 1961 (suite)

reddition de la place, portant à la coque épaisse des avaries facilement réparables puisque dès l'été 1945, remis en état par le centre des sous-marins français de La Pallice, il exécutait des essais fort réussis, comportant notamment une plongée à 186 mètres sans incident. Incorporé à la flotte française, l'U. 766 garda son numéro allemand pendant deux ans. Par D.M. du 24 juin 1947, il fut rebaptisé Laubie en mémoire de l'ingénieur mécanicien de 1re classe disparu à bord du sous-marin Protée au cours d'une mission sur les côtes de Provence occupées au mois de décembre 1943.

Né au Creusot, le 27 février 1911, Louis, Gervais, François Laubie sortit premier sur 100 élèves de l'Ecole des Arts et Métiers de Cluny le 24 juillet 1931 et fut admis sans concours à l'Ecole des ingénieurs mécaniciens le 30 septembre de la même année. Il en sortait major en 1933 et, après la campagne d'instruction de la Jeanne-d'Arc, embarquait successivement sur le torpilleur La Palme en octobre 1934 puis sur le contre-torpilleur Le Chevalier-Paul, en novembre 1935, qu'il quitta au mois de septembre 1937 pour entrer à l'Ecole de navigation sous-marine.

Ayant obtenu son certificat d'aptitude, il embarqua sur le Protée comme chef du service machines au mois de février 1938. Il devait y servir jusqu'à sa mort.

Au moment de son embarquement, le Protée faisait partie de la 3e escadrille, 1re flottille de sous-marins à l'escadre de la Méditerranée. Il se trouvait en réparation à Toulon au moment de l'ouverture de la guerre et, sitôt disponible, fut envoyé au Maroc pour participer à la surveillance des îles Canaries et de Madère où s'étaient réfugiés de nombreux bâtiments de commerce allemands. Puis au mois de mai 1940, le Protée fut affecté à la Division navale du Levant au moment de la tension avec l'Italie. C'est dans ces circonstances que le Protée qui se trouvait à la mer au moment de l'armistice rallia Alexandrie où il fut immobilisé avec les bâtiments de la force X jusqu'au mois de juillet 1943.

Laubie, promu ingénieur mécanicien de 1re classe depuis le 1er février 1940 se fit remarquer pendant cette période difficile par son entrain et son moral élevé. C'est en grande partie à lui que l'on doit que le Protée, à la fin de cette longue immobilisation, se soit retrouvé très rapidement en état de reprendre les opérations actives.

Dès sa première mission exécutée sur les côtes de Provence du 12 au 26 novembre 1943, le Protée torpillait un bâtiment de 2000 t. le 23 novembre sous le cap Camarat. Il disparut malheureusement au cours de sa deuxième mission dans les mêmes parages, vraisemblablement sous l'effet de la contre-attaque des escorteurs d'un cargo qu'il aurait attaqué le 29 décembre au large de Menton.

L'ingénieur mécanicien de 1re classe Laubie a fait l'objet de deux citations, à l'ordre de la division, le 19 décembre 1943 et à l'ordre de l'Armée de mer, le 10 mars 1944. Il a été fait chevalier de la Légion d'honneur à titre posthume le 6 août 1944.

Revue maritime

Numéro spécial sous-marin

Le numéro d'octobre 1961 de « La Revue Maritime ». qui paraîtra le 6, sera consacré au sous-marin. Au sommaire :

Le sous-marin, arme de l'avenir, par l'Amiral Cabanier, chef d'Etat-major général de la Marine. Ce que pensait un ancien, dans les années 30, de l'avenir du sous-marin, par l'Amiral Daveluy.

LE SOUS-MARIN D'HIER ET D'AUJOURD'HUI

Quatre étapes historiques :

- 1897 : L'époque héroïque, par l'Amiral Daveluy (Fr.).
- La guerre 1914-1918, par le Commander Lipscomb (Angl.).
- La guerre 1939-1945, par le Dr Jürgen Rehwer (Ail.).
- 1960 : Le tour du monde en plongée, par le Captain E.L. Beach (U.S.A.), commandant du sous-marin atomique « Triton », premier sous-marin ayant fait le tour du monde en plongée. Situation et évolution des flottes sous-marines dans le monde en 1961 (Etats-Unis, Angleterre, Russie soviétique, France, etc.), par Frédéric Novat.

CE QU'EST LE SOUS-MARIN (AUJOURD'HUI ET DEMAIN)

Cols Bleus n° 710 02 septembre 1961 (suite)

Genèse et construction d'un sous-marin, par l'Ingénieur en chef du Génie maritime Touffait, constructeur des « Aréthuse ». Moyens d'attaque et de défense, par le Lieutenant de vaisseau Mennesson, ancien commandant de sous-marin. Peut-on détruire le sous-marin nucléaire ? par le Commander G.P. Steele, de l'US Navy, commandant le sous-marin atomique « Sea Dragon ». Souvenirs de carrière et réflexions d'un « spécialiste »

LA VIE A BORD

Un quart parmi tant d'autres, par le Lieutenant de vaisseau Bisson, commandant du sous-marin « Dauphin ». Dangers et Risques du métier, par le quartier-maître chef Y. du sous-marin « Requin ». Physiologie et psychologie de la vie de sous-marinier, par le Médecin principal Guillermin et le Pharmacien chimiste principal Badré, de la Commission d'Etudes pratiques des sous-marins de Toulon. Entraînement de routine à bord du sous-marin « Morse », par Louis Lamarre, journaliste du « Parisien Libéré », passager à bord du sous-marin «Morse».

LE SOUS-MARIN APRES-DEMAIN

La marine française fait face à l'avenir atomique, par l'Amiral Bailleux, chef de la division « Navires-Armes » de l'Etat-Major de la Marine. Stratégie mondiale 1970, par le Capitaine de vaisseau Bes de Berc.

A propos du "NARVAL"

Nous avons, dans ces colonnes, à propos de l'inauguration du menhir de Brest, évoqué le Narval et son successeur, actuel héritier du nom. Un lecteur nous écrit pour nous reprocher amicalement de n'avoir pas parlé, à cette occasion, du premier Narval, qui fut le premier sous-marin moderne de notre flotte, œuvre de Laubeuf

Nous renvoyons tous ceux que la question intéresse à un article intitulé « Rendez à César ce qui est à César », d'Henri Le Masson, de l'Académie de Marine, paru dans le numéro 120 d'avril 1956 de la Revue maritime.

C'est d'un concours organisé en 1896 par le ministre de la Marine de l'époque, M. Edouard Lockroy, et doté d'un premier prix de 10.000 francs, que sortit ce sous-marin de conception révolutionnaire de l'ingénieur du Génie maritime Laubœuf.

Laubœuf, d'ailleurs, ne remporta aucun des prix en argent du concours, mais seulement une médaille... Ce fut pourtant le seul concurrent dont la marine décida de réaliser le projet.

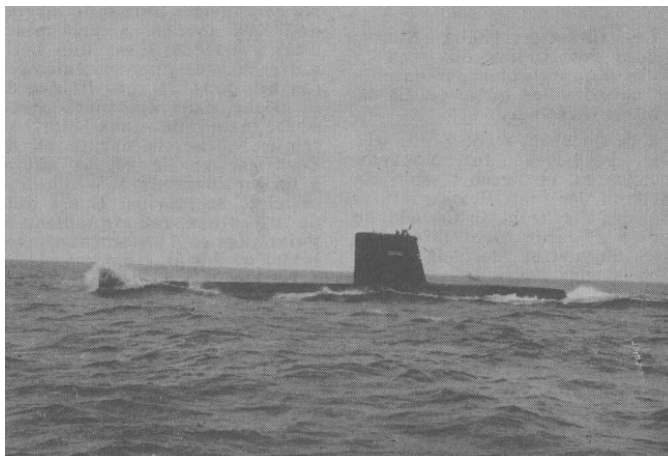
La mise sur cale du Narval fut ordonnée par décision ministérielle du 1^{er} juin 1898, rappelle M. Henri Le Masson. La quille fut posée le 23 novembre 1898 et le lancement, eut lieu le 21 octobre 1899. Le Narval était long de 34 m, large de 3 m 80, il déplaçait 116 tonnes en surface et 200 en plongée. Sa grande originalité résidait dans sa double coque. La coque intérieure, de forme cylindro-conique, renfermant tous les organes vitaux, constituait le sous-marin proprement dit. La coque extérieure en tôle mince avait un tracé comparable à celui d'un torpilleur et les water ballasts, dont le remplissage assurait l'immersion, occupaient l'intervalle entre les deux coques.

Les essais officiels, entrepris le 20 avril 1900, furent déclarés acquis le 20 juin et le bâtiment entra en armement définitif le 26 juin. Jusqu'au 9 mai 1901, le Narval effectua avec un plein succès 79 plongées et 22 lancements de quatre torpilles chacun. Sa parfaite tenue à la mer et ses qualités militaires s'affirmaient davantage à chaque sortie, note l'auteur de l'article qui cite ces lignes du rapport final de la commission d'essais :

« Avec le type Narval, M. Laubœuf a tout à la fois fait faire un grand pas à la science de la navigation sous-marine et doté la marine française d'une arme sûre et redoutable... »

A la 2e escadrille de sous-marins

Le sous-marin « Dauphin », à l'issue de son grand carénage, est parti le 29 août pour une croisière d'endurance qui le mènera à Mers-el-Kébir, puis à Toulon, où il séjournera plusieurs semaines pour faire peau neuve en accumulateurs. Il sera de retour à Keroman vers le 6 octobre.

Cols Bleus n° 711 09 septembre 1961**SOUS-MARIN « DAPHNE »**

Le sous-marin « Daphné » a terminé ses essais le 30 août. Il a entièrement confirmé les espoirs que met la Marine française dans ces sous-marins à hautes performances. La « Daphné » est le prototype d'une série de neuf sous-marins. Grâce à un tonnage de 850 tonnes, légèrement supérieur à celui des « Aréthuse », il a été ainsi possible d'accroître les performances, de développer les équipements et d'améliorer les armes de ces sous-marins par rapport à la série précédente sans perdre aucune des qualités. Commandé par le capitaine de corvette Fages, le sous-marin « Daphné », présenté en recette le 28 juin 1961, a exécuté les essais sans aucun incident. En deux mois, ce sous-marin a parcouru près de 4.000 milles et a effectué plus de 300 heures de plongée. Il a fait une escale à Lisbonne du 10 au 14 août, au cours de laquelle il a remporté un vif succès auprès des autorités navales portugaises. La discrétion, la manœuvrabilité et la très grande profondeur d'immersion de ces sous-marins satisfont aux conditions de la chasse anti-sous-marine aussi bien qu'aux besoins de la lutte contre les bâtiments de surface. La « Daphné » a été construite à Nantes par les Anciens Chantiers Dubigeon. La « Diane », en achèvement dans ce port, et la « Doris », en achèvement à l'arsenal de Cherbourg, vont très prochainement également commencer leurs essais.

NOUVELLES DES SOUSMARINS

Le sous-marin « Galatée » sixième de la série des « Daphné », sera lancé le 22 septembre à Cherbourg. Le sous-marin « Diane », construit par les chantiers Dubigeon, appareillera le 12 septembre pour Cherbourg pour y poursuivre ses essais.

Le séjour du « Shark » :

Les officiers, du sous-marin atomique américain « Shark » et du bâtiment de sauvetage « Kittiwake » ont été reçus au Cercle Naval par le vice-amiral d'escadre Galleret, préfet maritime. Assistaient à cette réception : le vice-amiral d'escadre Galleret ; le contre-amiral Guerneur, major général ; le contre-amiral Philippon, amiral porte-avions ; le capitaine de corvette Verdier, officier de liaison ; le lieutenant commander Bayne, chef de la 62e division de sous-marins ; le lieutenant commander Fagan, commandant le « Shark » ; le commander Lowell, commandant le « Kittiwake » ; le capitaine de vaisseau Roy, commandant « Le Béarn » ; de nombreux officiers de la Marine nationale et notamment des sous-marins, etc. Le « Shark » et le « Kittiwake » ont appareillé pour rejoindre la 6e flotte américaine avec laquelle ils doivent participer à une période d'exercices.

Cols Bleus n° 712 16 septembre 1961**Laubeuf et le « Narval »**

Dans notre numéro du 2 septembre, au cours de l'article sur le « Narval », le nom de l'ingénieur Laubeuf a été, par une erreur regrettable, orthographié Laubœuf. Un lecteur, mécontent et irascible, nous écrit, pour signaler cette erreur, une lettre qui est un tombereau d'injures et dont les termes sont si grossiers que nous ne pouvons citer une seule ligne. A croire qu'elle a été rédigée en plein accès de fureur sénile ou au plus fort d'une crise d'éthylisme... Ce lecteur omet, bien entendu, de donner son adresse et se contente de signer « Bertrand, chevalier de la vieille France »... L'ordure n'appelle pas de réponse et va droit à la poubelle. Nous nous contenterons de faire remarquer à ce correspondant que le courage et la courtoisie étaient précisément les vertus essentielles de cette vieille France dont il se réclame...

Des bâtiments hollandais à Keroman

Le sous-marin hollandais « Walrus », commandé par le lieutenant de vaisseau Gerretsen, et le patrouilleur « Hefring », commandé par le lieutenant de vaisseau Mak Van Waay effectuent à notre base sous-marine une visite technique. C'est-à-dire que dans le cadre d'une série d'essais particuliers sur nos côtes bretonnes, ces deux bâtiments trouvent à Kéroman leur soutien logistique.



A cet effet plusieurs ingénieurs et techniciens hollandais venus par la route du pays des tulipes sont en notre ville. Cette formation nous quittera vers le 14 septembre. Nous leur souhaitons un séjour agréable en Bretagne.

Le L.V Mak Van Waay vient de rendre visite au C.A Touraille

Cols Bleus n° 713 23 septembre 1961**Le numéro spécial « Sous-Marins » de la Revue Maritime**

Rappelons que le numéro spécial « Sous-Marins » 4e la « Revue maritime », paraîtra à partir du 6 octobre. Les commandes de ce numéro au « tarif marine » peuvent être adressées à la direction de cette revue par les unités et services ainsi que par les associations d'anciens marins, jusqu'au 24 septembre. Nous avons publié le sommaire de ce numéro le 2 septembre (« Cols Bleus », n° 710),

Escale à Mers-el-Kébir du sous-marin « Dauphin »

Le sous-marin « Dauphin » relâchera à Mers-el-Kébir du 19 septembre au début d'octobre.

Prises de commandement

.....

A la base de Kéroman Un même cérémonial a eu pour théâtre les eaux du Ter. Le sous-marin La « Doris », de passage à notre port, où il satisfait à un programme d'essais très important, a vu son premier commandant, le lieutenant de vaisseau Burban, faire reconnaître son successeur le lieutenant de vaisseau Lucas. A ces deux nouveaux commandants, « Cols Bleus » adresse ses très sincères compliments.

Cols Bleus n° 714 30 septembre 1961**Excellent départ de la « Galatée »**

Soixante et onzième sous-marin construit par l'arsenal de Cherbourg, le « Galatée » a été lancé ; avec succès sous la présidence de M. l'amiral Burin des Rozières, préfet maritime de la Ire Région, et en présence de nombreuses «personnalités. Rappelons que cette nouvelle unité appartient à la série des « Daphné », prototype réalisé par les Chantiers Dubigeon, de Nantes, qui ont-également construit, entre autres, le « Diane » actuellement en essais à Cherbourg où il vient d'effectuer sa plongée statique. Les sous-marins de cette série sont des navires de moyen tonnage conçus aussi bien pour la lutte contre les bateaux en surface que contre les autres sous-marins ; ils sont susceptibles d'atteindre de grandes profondeurs et de pousser en plongée des pointes de vitesse élevées. Munis de moyens d'écoute très développés, ils offrent la particularité d'être extrêmement discrets. D'un déplacement de 800 tonnes (1040 en plongée), ils sont dotés de moteurs Diesel-électrique et de 12 tubes lance-torpilles. Le lancement du « Galatée » s'est effectué au crépuscule en raison des conditions de la marée d'équinoxe. Le détail des préparatifs était diffusé au micro, ainsi que les caractéristiques du navire qui portera un équipage total de 47 hommes. Une fois de plus, l'opération se déroula dans les conditions les plus parfaites et le « Galatée », débarrassé de ses dernières entraves, glissa majestueusement vers l'onde cependant qu'éclatait une vibrante « Marseillaise », suivie des vigoureux applaudissements de l'assistance. Les personnalités gagnèrent alors la cale voisine où, au pied d'une estrade, s'étaient groupés techniciens et ouvriers. Désigné par M. Messmer, ministre des Armées et l'amiral Cabanier, chef d'état-major général de la Marine pour les représenter, l'amiral Burin des Rozières prononça un discours au cours duquel il rendit hommage aux ingénieurs, techniciens et ouvriers, à tous ceux qui travaillent au maintien du renom de Cherbourg. A l'issue de la cérémonie de ce lancement « fait de gravité et de grandeur militaires », le préfet maritime allait remettre un certain nombre de médailles d'honneur aux personnels de la D.C.A.N. Et on verra une coupe en l'honneur de la «Galatée», de son équipage, de ses constructeurs, de Cherbourg et de la Marine. A son arrivée, dans l'arsenal, l'amiral, qu'accompagnaient le C.V Jézéquel, chef d'état-major et l'E.V de Froberville, aide de camp, fut salué par le C.V Landrot, major général et les directeurs de l'arsenal. Les équipages des sous-marins rendaient les honneurs tandis que la fanfare de la musique des équipages de la Flotte exécutait les sonneries réglementaires. Puis il pénétra dans la cale de lancement en compagnie des ingénieurs généraux Lang, représentant le directeur central des constructions et armes navales, et Gasquet, directeur de l'arsenal qui accompagnaient entre autres l'ingénieur en chef du Génie maritime Gempp et le C.V Bes de Berc, dé l'état-major général de la Marine. Nous ne saurions citer toutes les personnalités présentes.. Disons simplement que, sur la tribune, étaient groupées toutes les autorités civiles et militaires ainsi que toutes les notabilités de la ville et de la région.

Cols Bleus n° 714 30 septembre 1961 (suite)**LES ESSAIS DU SOUS-MARIN « DIANE »**

Venant de Nantes, où il a été construit par les Chantiers Dubigeon, le sous-marin « Diane », du type « Daphné », est arrivé à Cherbourg où il va prendre armement. Le voyage qui s'est effectué presque toujours en plongée a donné lieu à d'intéressantes et satisfaisantes observations. Avant toute autre chose, on a fait subir au navire son essai de plongée statique qui s'est déroulé dans les meilleures conditions dans la darse transatlantique où avait été préalablement mis en place, par la direction du port, le dispositif d'usage. Cette épreuve s'est déroulée sous la direction et le contrôle des représentants de la D.C.A.N, MM. l'ingénieur en chef Ballet et l'ingénieur principal Marçais qu'assistaient les ingénieurs Roullier et Faucon, des Chantiers Dubigeon.

Cols Bleus n° 715 07 octobre 1961**LIVRE D'OR
LA GALATEE****Des frégates de la Marine Royale aux sous-marins de la Marine Nationale**

Le nom de la jeune Néréide, amante du berger, orthographié indifféremment avec ou sans H, est donné pour la première fois à une frégate de 20, construite à Brest par Maître Biais et lancée le 13 août 1696. Elle se rend l'année suivante en Méditerranée où elle passe le reste de sa carrière. A partir de 1705, elle est armée en course et, le 19 mai 1708, elle est prise par un vaisseau anglais de l'escadre de l'amiral John Leake.

De la Marine royale

Une frégate neuve de 34, en achèvement au Havre, est aussitôt nommée la « Galatée » par décision du 28 juin 1708. Après une courte carrière, elle est capturée en mars 1712, et c'est une frégate, construite à Saint-Malo en 1719, qui reprend le nom. Elle est armée au port de Lorient jusqu'en 1735, sans qu'aucun fait digne d'être noté marque son existence. l'arsenal de Brest lance, le 13 septembre 1744, une «Galatée », frégate de 24 qui, dès son achèvement, appareille de Brest le 1er mai 1745, armée en course, et fait de nombreuses captures. En 1747, elle est réintégrée dans la Marine du Roi et, cette même année, commandée par le comte de Tourville, petit-fils du maréchal, elle soutient un engagement contre deux vaisseaux anglais, les forçant à abandonner le combat. A la suite de cette action d'éclat, le comte de Tourville est décoré de la Croix de Saint-Louis. La « Galatée » est armée sans discontinuer pendant dix ans et, le 7 avril 1758, escortant un convoi de douze voiles allant à Québec, elle rencontre le vaisseau anglais de 64 l' « Essex », accompagné du brulot le « Pluto ». Malgré son infériorité en feu, la frégate résiste avec une telle opiniâtreté avant d'amener ses couleurs que deux seulement des navires de son convoi sont capturés. En même temps que la précédente, existe un vaisseau de compagnie du même nom, armé de 10 canons, qui se trouve aux Indes en 1753 et 1754.

...à la Marine républicaine.»

Une frégate de 26, doublée en cuivre, est lancée à Rochefort le 28 juin 1779 et prend part à la guerre d'indépendance des Etats-Unis, en particulier à la prise de Saint-Eustache aux Antilles, le 16 novembre 1781, et à la bataille des Saintes, l'année suivante. En 1793, elle est attachée à l'escadre de Morard de Galle et, l'année suivante, à la division Nielly. Le 24 mai 1794, elle se joint à l'escadre de Villaret-Joyeuse et prend ainsi part, le 1er juin, au combat du 13 Prairial, au cours duquel, sous le feu de l'ennemi, elle donne la remorque au vaisseau le « Terrible », démâté de son grand mât et de son mât d'artimon. Le 3 juin, elle va renforcer l'escorte du grand convoi de grains d'Amérique de l'amiral Van Stabel, qui arrive sain et sauf au mouillage de Bertheaume le 11. Dans la nuit du 24 au 25 avril 1795, la « Galatée » se perd par très gros temps sur les rochers de Penmarch. Mention doit être faite d'un cotre signalé à Saint-Malo en janvier 1797 et d'une frégate de 20, ex l' « Uranie », en construction à Honfleur en 1794, mais qui n'est pas encore lancée à la fin de 1799, le constructeur se refusant à la mettre à

l'eau «faute.de payement». Elle quitte cependant sa cale le 8 juin 1800, mais, le 23 juin suivant, elle est renommée le « Géographe ».

...et à la Marine impériale

Vient ensuite une des belles frégates de 44 du Premier Empire, construite sur les plans de Sané et lancée à Gênes le 3 mai 1812. En décembre de la même année, elle rallie l'escadre d'Emériau à Toulon en même temps que le vaisseau neuf l'« Agamemnon ». Sous la Restauration, elle fait partie de la Station du Levant, puis, au cours des opérations sur la côte d'Espagne, elle prend part, le 13 août 1823, au bombardement d'Algesiras, avant de retourner au Levant. Elle est condamnée par D.M. du 6 mai 1837 et démolie dans un bassin de Brest de mars à mai 1838. Un dernier exemplaire de cette longue lignée d'élégants voiliers porte encore ce nom, à une époque où la vapeur a déjà pris droit de cité dans notre Marine. C'est la corvette de 22 à batterie couverte la « Galatée », lancée à Brest le 27 décembre 1845, dont toute la carrière se déroulera uniquement sous voiles. Après avoir fait de nombreuses campagnes, en particulier en Océanie et dans le Pacifique, et participé en 1855 aux transports vers la Baltique de la guerre de Crimée, elle est rayée de la première partie de la liste de la Flotte le 17 août 1869, mais son affectation à l'instruction des novices et apprentis-marins de la « Bretagne » à partir de 1882 et jusqu'en 1892, lui permet une belle survie.

Le premier sous-marin la Galatée »

Trente trois ans plus tard, le 18 décembre 1925, les Ateliers et Chantiers de la Loire lancent le sous-marin « Galatée » de 600-760 tonnes, construit sur les plans de l'ingénieur en chef Simonot. Il est armé pour essais le 1er mai 1926 et, avec la «Sirène», du même type, effectue en 1927 une croisière d'endurance : Brest, Casablanca, Ténériffe, Cadix, Alger et Bizerte. Affecté à l'escadrille de sous-marins de cette dernière base, il opère en Méditerranée au début de la dernière guerre puis, désarmé à Toulon après l'armistice, il est sabordé le 27 novembre 1942. Les Italiens le renflouent, l'année suivante, mais il est réduit à l'état d'épave par les bombardements de l'aviation alliée. La dernière « Galatée », sous-marin de 850-1040 tonnes, vient d'être lancée par l'arsenal de Cherbourg. Il existe actuellement, dans notre Marine de commerce, un navire de ce nom, cargo à moteurs de la Société Navale Caennaise de 7.820 tonnes de portée en lourd, lancé le 14 février 1957- par les Chantiers Loire-Normandie à Nantes, et celui-ci a eu deux prédécesseurs : Un cargo de 5200 tonnes de port en lourd, lancé le 9 septembre 1908 pour la Compagnie Le Quellec par les Chantiers J. Blumer à Sunderland, vendu ultérieurement à la Compagnie Générale Transatlantique et démolie en Italie en 1921. Un cargo à moteur de 910 tonnes de port en lourd de la Société Algérienne d'Armement, ex-« Dorset-Coast », construit à Ardrossan en 1936, coulé sous pavillon anglais, par bombardement aérien à Alger le 12 mai 1943, acheté peu après, renfloué et remis en état. En janvier 1953, il est vendu aux Chargeurs Réunis pour le cabotage d'Indochine et renommé « Kaa », revendu en janvier 1955 à des armateurs de Hong Kong et, sous pavillon panaméen, devient l' « Isabel » qui navigue encore en Extrême-Orient.

A Keroman :

Le bal de la 2e escadrille de sous-marins et de la base sous-marine a eu son habituel succès dans la coquette salle de spectacle de la base Stoskopf. Il faut dire qu'un actif comité, animé par le commissaire Le Cosperec, efficacement secondé par le second-maître Dervout, Le Livec et Chopin, n'avait rien négligé pour que la réussite soit totale, et elle le fut.

Présidée par le capitaine de frégate Aubry, commandant la base sous-marine, la soirée eut pour invité d'honneur le contre-amiral Touraille, commandant la Marine à Lorient, et Madame. A l'heure du champagne d'honneur, et répondant aux paroles de bienvenue du commandant de la base, le contre-amiral. Touraille exprima toute la joie qu'il éprouvait à retrouver l'ambiance si agréable que savent toujours faire régner avec un esprit bien à eux « ceux des sous-marins ». La tradition voulait que soit élue, sous forme de radio-crochet, la présidente du bal. Neuf candidates mirent le jury dans l'embarras, elles étaient toutes plus gentilles les unes que les autres. Une majorité se

Cols Bleus n° 715 07 octobre 1961

dessina en faveur de Mlle Annie Kerlo, la gracieuse fille de M. Valentin Kerlo, armateur à Rianteq, qui fut donc proclamée présidente du bal. Nous lui adressons tous nos compliments.

Brèves

Au cours d'un exercice au large de Toulon, les sous-marins « Laubie » et « Espadon » se sont heurtés par l'avant. Il n'y a eu aucun accident de personne. Les dégâts matériels ne sont pas très importants. Les deux submersibles ont regagné l'Arse-
nal où ils subiront des réparations

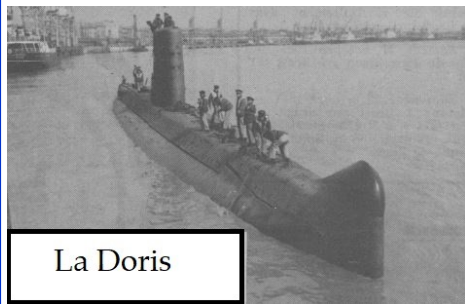
Cols Bleus n° 718 28 octobre 1961

Croisière sous-marine

Le sous-marin « Diane » appareillera de Cherbourg le 30 octobre pour une croisière qui le conduira à La Corogne du 3 au 6 novembre. Son retour est attendu à Cherbourg le 11 novembre.

ESCALE A BORDEAUX DU SOUS-MARIN LA "DORIS"

Venant de Cherbourg, le sous-marin « Doris » (S.643) a fait une escale de détente du 13 au 16 octobre, dans le port de Bordeaux. Cette visite n'a été marquée par aucune cérémonie officielle. Le lieutenant de vaisseau Lucas, commandant de la «Doris» a bien voulu nous accueillir à son bord. Il nous a précisé que son bâtiment avait effectué cette croisière au titre de divers essais dont les premiers eurent lieu le 2 août 1961. Construit à l'arsenal de Cherbourg et lancé le 8 mai 1960, ce sous-marin, dont le prototype est la «Daphné», fait partie d'une série de sept submersibles dits « à hautes performances ». D'un tonnage inférieur à ceux du type « Narval », ils représentent néanmoins une extrapolation de sous-marins de chasse de la classe « Aréthuse ». Ils ont hérité des perfectionnements réalisés sur ce type de sous-marins et la simplification du matériel qui a pu être observée leur confère une meilleure endurance et de plus grandes facilités d'entretien. L'équipement de détection a bénéficié des derniers progrès de la technique. La qualité principale de la « Doris », ainsi que de tous les sous-marins de sa série, est de pouvoir gagner, très rapidement, une immersion très supérieure à celle des sous-marins antérieurs, ce qui constitue un avantage considérable pour la détection des sous-marins ennemis et pour la défense contre les attaques adverses. L'immersion normale en temps de paix est environ de 200 mètres, mais elle correspond à un coefficient de sécurité très large et pouvant, en temps de guerre, être dépassé sans danger.



La Doris

Outre les appareils de détection mentionnés plus haut, la « Doris » — 850 tonnes en surface, 1040 tonnes en plongée, 58 m de long, 6,50 m de large avec les ballasts — possède un armement qui se compose de 12 tubes lance-

torpilles. La propulsion est assurée par les moteurs électriques classiques, mais ceux-ci ont été étudiés de manière à pouvoir fournir une vitesse égale en surface et en plongée (16 nœuds environ). L'effectif est de 6 officiers, 13 officiers mariniers et 30 marins. Au cours de son séjour en Gironde, l'équipage de la « Doris », accompagné du chien mascotte «Turcut», élevé au grade de quartier-maître chef, a visité les vignobles médocains. Un pique-nique au bord de l'eau (évidemment!), à Saint-Julien-Beychevelle, a permis à nos marins, de connaître un coin pittoresque du Bordelais.

La « Doris » a quitté Bordeaux le 16 octobre, vers 9 h, à destination de Cherbourg.

Cols Bleus n° 720 11 novembre 1961

La base des sous-marins de Mers-el-Kébir

La base des sous-marins de Mers-el-Kébir, la plus moderne des bases françaises est aménagée pour loger et nourrir 72 officiers, 180 officiers-mariniers, et 560 quartiers-maîtres et matelots. Elle peut leur assurer le minimum de confort nécessaire aux sous-marinières pour se remettre des longues patrouilles en plongée : logements très clairs et spacieux, douches chaudes nuit et jour, réfectoire de 300 places où l'on est servi par le personnel attaché à la base.

Les sous-marins « Aréthuse » et « Amazone » s'y sont installés en novembre 1959, les deux autres de la série, l'« Ariane » et l'« Argonaute » sont arrivés à Mers-el-Kébir respectivement en juin et septembre 1960. Ces quatre bâtiments qui constituent le groupe des sous-marins de Mers-el-Kébir, sont des sous-marins chasseurs de sous-marins leur discrétion en plongée et leurs performances les rendant parfaitement aptes à cette utilisation toute particulière.

Des logements sont réservés à la base pour recevoir les sous-marins de passage, lesquels apprécient toujours, fait unique dans les annales de la sous-marine, de trouver les douches à toute heure et les lits faits pour tout le monde. C'est au capitaine de frégate Laurent, qui quitte Mers-el-Kébir pour Paris, que les sous-marinières doivent le démarrage et le parfait fonctionnement des installations qu'ils utilisent. Son dynamisme, sa diplomatie, sa foi dans l'arme sous-marine, lui ont fait faire de véritables prouesses. « Sa » base est là pour le prouver. Nous souhaitons au capitaine de corvette Labbé, qui le remplace un commandement heureux et un séjour à Mers-el-Kébir agréable.

Le Capitaine de Frégate Douce nouveau Cdt de la 1^{ère} E.S.M.

La 1^{ère} escadrille de sous-marins vient de changer de commandement. Le capitaine de frégate Joire-Noulens, qui était à la tête de cette escadrille, a été remplacé par le capitaine de frégate Douce. Comme la 1^{ère} E.S.M. dépend du vice-amiral d'escadre Barthélémy, commandant l'escadre, c'est cet officier général qui a fait reconnaître le commandant Douce. C'est sur l'ancien pont d'envol du « Béarn », bâtiment-base des sous-marins, que la cérémonie a eu lieu, en présence du capitaine de vaisseau Roy, commandant le « Béarn », de l'état-major de l'escadrille, des commandants de sous-marins dont ceux basés à Mers-el-Kébir. Après le départ du vice-amiral d'escadre Barthélémy, le capitaine de frégate Douce a procédé à sa première inspection.

Le commandant Douce, à qui nous exprimons nos meilleurs



Au centre, le Capitaine de frégate Douce, le nouveau commandant.

souhaits de bienvenue, est entré à l'école navale en 1933. En 1940 il appartenait à l'Ecole des officiers torpilleurs. Il embarque ensuite sur le sous-marin « Le Tonnant » en 1941. Officier en second du sous-marin « Orphée » en 1943, il effectue sur ce bâtiment diverses

patrouilles et missions spéciales en Méditerranée. Il prend le commandement de l'« Orphée » en 1945, puis du sous-marin « Le Glorieux » en 1945 qu'il quitte en fin 1947 pour se rendre en Indochine où il sert au 3e bureau de la Flottille amphibie Indochine Sud. Nous le retrouvons second du «Var» en 1951 et il est affecté ensuite à l'état-major du préfet maritime en Tunisie de 1953 à 1955. Commandant du pétrolier ravitailleur «Elorn» en 1956, il participe à l'opération de Suez. Nouvelle affectation : cette fois au Groupe des Ecoles de la Méditerranée en 1957 et 1958. Membre de l'état-major du préfet maritime de la 3e région en 1959 et 1960, il devient commandant en second du C.F.M Hourtin avant d'être désigné au commandement de la 1re E.S.M.

Cols Bleus n° 721 18 novembre 1961**Escale à BORDEAUX du sous-marin « MARSOUIN »**

Le sous-marin océanique « Marsouin » (S.632), commandé par le capitaine de corvette Sciard, a fait escale à Bordeaux du 4 au 7 novembre. Avant que son étrave ne vienne fendre les eaux de la Garonne, le « Marsouin » effectua en mer d'Irlande, en Atlantique et dans la Manche, pendant vingt-deux jours, divers exercices en collaboration avec des unités anglaises et hollandaises auxquelles se joignirent deux de nos escorteurs rapides : « Le Brestois » et « Le Basque ». Le « Marsouin » fut le seul sous-marin à prendre part à ces exercices. Durant cette longue croisière, l'équipage augmenta de deux nouveaux membres : « Scapa » et « Gordon » nés au large des côtes écossaises et fils de « Fifille » la chienne du bord. Parti de Lorient le 9 octobre, le « Marsouin » toucha successivement Invergordon et Rosyth (Ecosse), pour revenir le 31 octobre à sa base. Après un séjour de vingt-quatre heures, il appareilla à destination de Bordeaux. Cette visite n'a été marquée par aucune cérémonie officielle, si ce n'est celle du capitaine de corvette Sciard, au capitaine de vaisseau Rostain, commandant de Marine-Bordeaux.

UN SOUS-MARIN CONVENTIONNEL

Le commandant Sciard a bien voulu nous accueillir à son bord. Entouré des officiers de son état-major, il nous a précisé que son bâtiment était venu à Bordeaux pour une escale de détente. Construit à Cherbourg en 1957 il fut achevé en 1958 et mis en service la même année. Il fait partie d'une série de six sous-marins dont le prototype est le « Narval ». A l'occasion de sa première escale bordelaise le sous-marin fut visité par les élèves de la classe Flotte du lycée Montaigne, par l'association Armées-Jeunesse, par les Scouts-Marins et par les membres de l'A.C.O.M.A.R.

VIGNERONS ET BOURGEOIS D'HONNEUR

Quant aux marins, ils ont été les hôtes de la Jurade de Saint-Emilion. Le capitaine de vaisseau Rostain, commandant de Marine-Bordeaux et le capitaine de corvette Alain Sciard (dont la famille est justement de Saint-Emilion) furent reçus dans cette célèbre cité des grands vins, et intronisés vigneron d'honneur de la Jurade et bourgeois de Saint-Emilion en présence de toute la municipalité. Avant de reprendre la mer, le 7 novembre à 17 heures, le capitaine de corvette Sciard a tenu à remercier chaleureusement les personnalités de la Gironde qui leur ont, lui et son équipage, réservé un accueil chaleureux. Que ce soit à Bordeaux ou à Saint-Emilion, les sous-mariniens ont été l'objet de délicates attentions dont ils gardent le meilleur souvenir. Après avoir quitté Bordeaux pour Lorient où il était attendu le 17 novembre, le « Marsouin » participa à de nouveaux exercices en liaison avec la base aéronautique de Lann-Bihoué.

Cols Bleus n° 722 25 novembre 1961**45^{ème} anniversaire****La fin du " Suffren " (25 novembre 1916)**

Le « Suffren » avait disparu avec ses 76 hommes d'équipage



C'est un sous-marin allemand de ce type qui coula le « Suffren ».

Cols Bleus n° 722 25 novembre 1961 (suite)**Certificat d'aptitude à la navigation sous-marine pour les officiers**

L'organisation des cours de l'Ecole de navigation sous-marine (E.N.S.M) pour les officiers en service à bord des sous-marins en vue de l'obtention du certificat d'aptitude à la navigation sous-marine (A.N.S.M.), est modifiée comme suit :

1. L'admission à l'E.N.S.M des officiers de Marine en service à bord des sous-marins désignés pour suivre les cours des écoles de spécialités a lieu, pour toutes les spécialités, avant l'ouverture des cours dans ces différentes écoles. Les ingénieurs mécaniciens de sous-marins, non certifiés A.N.S.M, suivent à l'E.N.S.M les cours dans les mêmes conditions que les officiers de Marine.
2. -Compte tenu de ce que les officiers admis à l'E.N.S.M doivent avoir servi plusieurs mois à bord des sous-marins, la durée des cours dans cette école est ramenée de deux mois et demi à six semaines. Les cours commenceront chaque année dans la deuxième quinzaine de juin pour se terminer dans la première quinzaine d'août. Le niveau des connaissances exigées des officiers désignés pour l'E.N.S.M est contrôlé à leur entrée à l'école par un examen portant sur les notions de base que doit avoir assimilées tout officier de leur expérience en service à bord d'un sous-marin :

- Sécurité de plongée (manuel de l'E.N.S.M) ;
- Textes de base en vigueur dans les Forces sous-marines ;
- Tactique (I.T.A.S.M., D.S. D 0 4) ;
- Exploitation D.L.T., torpilles, mines ;
- D. S. M., D. E. M., procédure C.O. Tout officier dont le niveau d'entrée s'avérerait insuffisant se trouverait écarté du cours de l'E.N.S.M, et, par la suite, du service à bord des sous-marins.

Les matières enseignées à l'E.N.S.M comportent :

- La construction des sous-marins
- La propulsion
- L'électricité
- Des sujets complémentaires de formation générale (à l'exclusion de sortie à la mer et de tout voyage d'étude).

Les connaissances contrôlées à l'entrée et acquises pendant le cours sont sanctionnées par l'attribution du certificat d'aptitude à la navigation sous-marine. Les désignations des officiers pour les sous-marins à l'issue de leur formation dans les différentes écoles de spécialités sont effectuées directement à la sortie de ces écoles. En 1962, les officiers brevetés A.S.M., branche sous-marins, de la session 1961-1962, seront admis à l'E.N.S.M à titre transitoire avec les officiers désignés pour suivre les cours des écoles de spécialités en 1962-1963.

Cols Bleus n° 723 02 décembre 1961**Prises de commandement**

La semaine dernière, les sous-marins « Roland-Morillot » et « Marsouin » ont reçu leurs nouveaux commandants. C'est le Contre-Amiral Touraille, commandant l'arrondissement maritime de Lorient qui a fait reconnaître ces deux officiers par les équipages rangés sur l'esplanade entre les blocs I et II de la base sous-marine.

Commandant le sous-marin « Roland-Morillot », le lieutenant de vaisseau Joli succède au capitaine de corvette Sciard au commandement du sous-marin « Marsouin ».

Le lieutenant de vaisseau Pellé succède au lieutenant de vaisseau Joli au commandement du sous-marin « Roland Morillot ». Au départ de l'Amiral, les nouveaux commandants ont passé leur première inspection « Cols Bleus » leur présente ses compliments d'usage.

Base sous-marine et 2^e E.S.M.

Le sous-marin « Espadon » (type Narval) a rejoint Keroman le 27 novembre pour y subir un petit carénage.

Cols Bleus n° 724 09 décembre 1961**Sources:***Cols bleus***LORIENT****Nouvelles du port****MOUVEMENTS DES SOUS-MARINS**

Le sous-marin « Espadon » est arrivé le 26 novembre à Lorient où il entrera en grand carénage.

Les sous-marins « Dauphin » et « Narval », après l'exercice Cachalot, ont rallié Mers-El Kébir pour une escale de quelques jours.

Ils appareilleront le 2 décembre pour participer à des exercices en Atlantique avec l'Escadre légère,

Cols Bleus n° 677
 Cols Bleus n° 678
 Cols Bleus n° 679
 Cols Bleus n° 680
 Cols Bleus n° 681
 Cols Bleus n° 682
 Cols Bleus n° 684
 Cols Bleus n° 685
 Cols Bleus n° 687
 Cols Bleus n° 688-689
 Cols Bleus n° 690
 Cols Bleus n° 691
 Cols Bleus n° 693
 Cols Bleus n° 696
 Cols Bleus n° 698
 Cols Bleus n° 699
 Cols Bleus n° 700
 Cols Bleus n° 701
 Cols Bleus n° 702
 Cols Bleus n° 703
 Cols Bleus n° 704
 Cols Bleus n° 705
 Cols Bleus n° 706
 Cols Bleus n° 707
 Cols Bleus n° 709
 Cols Bleus n° 710
 Cols Bleus n° 711
 Cols Bleus n° 712
 Cols Bleus n° 713
 Cols Bleus n° 714
 Cols Bleus n° 715
 Cols Bleus n° 718
 Cols Bleus n° 720
 Cols Bleus n° 721
 Cols Bleus n° 722
 Cols Bleus n° 723
 Cols Bleus n° 724

Cols bleus**Bulletin « PLONGEE »**

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/>