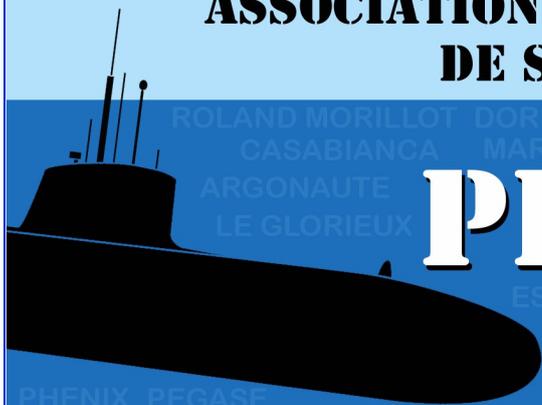


# ASSOCIATION GÉNÉRALE DES AMICALES DE SOUS-MARINIERS



## PLONGÉE

Hors série 70 - 1962

# 70<sup>ème</sup> anniversaire année 1962

*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 l'AGASM.*

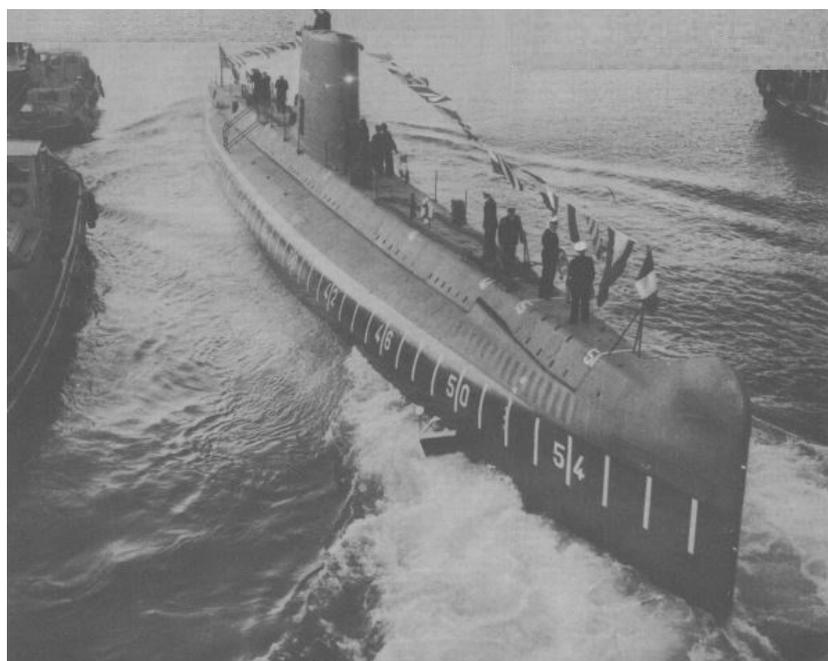
*Devant le succès rencontré par cette compilation, nous vous présenterons régulièrement les « Hors-Série » qui couvriront les 70 ans de notre existence.*

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

*Bons souvenirs pour certains.*

*Bonnes découvertes pour d'autres.*

*Bonne lecture à tous.*



*Lancement du sous-marin EURYDICE*

**Document sous copyright AGASM 2021**

1962

**Cols Bleus n° 730 20 janvier 1962****Essais du sous-marin « Andromède »**

Sorti de forme après un grand carénage, le sous-marin de 900 tonnes « Andromède », du type « Créole », a effectué sa plongée réglementaire dans la darse transatlantique où les dispositions nécessaires avaient été prises par les soins de la direction du port. Plusieurs officiers, ingénieurs et techniciens assistèrent à cette opération qui se déroula dans les meilleures conditions

**Cols Bleus n° 731 27 janvier 1962****PRISE DE COMMANDEMENT**

A la 2ème Escadrille de sous-marins

Le vendredi 19 janvier, à 11 heures, devant la Direction annexe des C.A.N., à la base sous-marine de Kéroman, le Contre-amiral Touraille, commandant l'arrondissement maritime de Lorient, a fait reconnaître pour commandant du sous-marin « Espadon » le Lieutenant de vaisseau Bastien Thiéry, à qui nous adressons nos compliments.

**Mémorial aux sous-marins de Toulon disparus glorieusement.**

Nous nous souvenons tous, il y a quelques années, au cours d'exercices au large des côtes de Provence, de la disparition de deux sous-marins de Toulon : l'ex-allemand « 23-26 » et l'ex-anglais « Sibylle », entraînant dans la mort 67 officiers et marins. L'Amicale des anciens marins de Toulon, associant le sacrifice de ces deux unités à celui de tous les sous-marins basés, à Toulon et disparus en opération ou mission, a pris l'initiative d'élever un monument dans un square de la ville et face à la mer à tous ces sous-marins glorieusement disparus et dont voici les noms : « Phénix », 15 juin 1939 ; « Doris », 9 mai 1940 ; « Monge », 8 mai 1942 ; « Actéon », 8 novembre 1942 ; « Argonaute », 8 novembre 1942 ; « Le Conquérant », 13 novembre 1942 ; « Protée », décembre 1943 ; « Perle », 8 juillet 1944 ; « 23-26 », 5 décembre 1946 ; « Sibylle », 24 décembre 1946. M. le vice-amiral d'escadre Galleret, préfet maritime de la 3e région, saisi du projet, nous accorde son patronage ainsi que les plus hautes autorités de la Marine ; notre président fédéral, M. le contre-amiral Merveilleux du Vignaux, consulté, est également d'accord ; les autorités civiles locales, qui comprennent dans leur sein plusieurs anciens marins, nous faciliteront notre tâche pour l'érection du mémorial. Un comité d'honneur en cours de formation et un comité actif sur place auront pour mission de faire réaliser le monument et présider ensuite à son inauguration. Le dernier, placé sous la présidence du président de l'Amicale des anciens marins de Toulon, comprendra notamment des membres des familles des disparus et des membres de la Marine active.

La stèle est constituée par un bloc de pierre dure des carrières du Bestouan (Cassis) de 2,60 m X 1,60 m X 0,80 m de plus de 3 mètres cubes brut d'extraction ou grossièrement travaillé à l'aiguille. Il porte sur une face dressée la plaque de bronze rappelant le nom des sous-marins et la date de la disparition inscrits en relief ainsi que d'insigne de navigation sous-marine également en bronze. Afin que le monument puisse être l'œuvre de tous les anciens marins dont un des buts est de perpétuer le souvenir de nos morts comme de tous ceux qui s'intéressent à la Marine, un compte spécial est ouvert à la Société Lyonnaise des Dépôts (agence de Toulon, 48, boulevard de Strasbourg), C.C.P. n° 1908 Marseille, en mentionnant : compte Amicale des anciens marins de Toulon (mémorial).

La liste complète des donateurs sera établie en un nombre suffisant d'exemplaires pour que l'original étant scellé dans le monument au moment de l'inauguration, des copies certifiées conformes soient conservées aux archives de la Fédération et adressées aux amicales ou personnes qui le désireront. Escomptant que notre appel sera entendu et espérant de vous une participation même modeste, nous vous disons merci.

Joseph GAS.

**Cols Bleus n° 733 10 février 1962****LA FLOTTE AU 1<sup>er</sup> JANVIER 1962**

.....

Type	Nombre	Tonnage unitaire	Armés ou en compl.		Réserve		Construction	
			Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
Report								54.000
« La Créole »	2	850	2	1.640				
« H. Morillot »	1	1.530	1	1.530				
« Mille »	1	510	1	510				
« L'Andromède »	1	850	2	1.640				
« Naval »	6	1.200	6	7.200				
« Aréthuse »	4	400	4	1.600				
« Daphné »	1	700						4.900
TOTAL				13.950				58.900

.....

**Cols Bleus n° 734 17 février 1962****L'ETAT-MAJOR ET L'EQUIPAGE DU NOUVEAU SOUS-MARIN U-I** de la République Fédérale Allemande en

visite aux Forces maritimes du Rhin

La ville de Kehl, marraine du sous-marin allemand « U 1 » avait invité dernièrement le commandant et une partie de l'état-major et de l'équipage de ce bâtiment à venir passer quelques jours dans la province de Bade Wurtemberg. A cette occasion, une visite de la Flottille rhénane et de la base de Kehl des Forces maritimes du Rhin avait été organisée samedi 3 février dans la matinée, et c'est avec beaucoup de plaisir et une très grande cordialité que les états-majors et les équipages des deux marines passèrent ensemble ces quelques moments. Le vice-amiral Kienast président des Anciens Marins de la province de Bade Wurtemberg, le docteur Millier, bourgmestre de Kehl, et le capitaine de frégate Charasse, président de VA.C.O.R.A.M. de Strasbourg, assistaient à cette visite aux côtés du capitaine de vaisseau Javouhey commandant les Forces maritimes du Rhin. Rappelons que le sous-marin « U. 1 » de 350 t a été récemment lancé à Kiel et qu'il doit commencer ses essais à la mer au cours du prochain trimestre.

**Cols Bleus n° 735 24 février 1962****Prise de commandement**

Le sous-marin « Galatée », de 800 tonnes, construit par notre Arsenal, a reçu son commandant, le lieutenant de vaisseau Houel, qui a été présenté à l'équipage par M. l'amiral Burin des Roziers, Préfet maritime de la Première Région, qu'accompagnait le lieutenant de vaisseau de Froberville, aide de camp. Les honneurs étaient rendus par un détachement en armes et l'équipage impeccablement aligné près de la forme 7 lorsque l'Amiral prononça la formule traditionnelle. Après cette brève

**GRANDE NDI DES SOUS-MARINIERS**

Les bals d'anciens marins se succèdent de semaine en semaine, mais aucun ne se ressemble. Le dernier en date, celui des sous-mariniers, sera marqué certainement cette année d'une pierre blanche. Placée sous le signe de l'amitié internationale des sous-mariniers, cette soirée reçut de nombreuses

**Cols Bleus n° 735 24 février 1962 (suite)**

personnalités. J'ai reconnu parmi ces dernières, accueillies par le C.C. Debeury, président de l'Association française des sous-marinières : le V.A. Graziani ; le C.A. Roux, représentant l'Amiral Cabanier ; le C.A. Merveilleux du Vignaux, président de la F.A. M.M.A.C. ; le C.V. Simonot ; le C.V. Drogou ; le C.V. Pilet ; le C.V. Blanchard ; le C.V. Guierre ; le C.F. Pitois ; le C.F. Wacogne ; TO.E.C. Lavallou ; l'O.E. Levesque ; l'O.E. Hellequin, etc ; M. l'abbé Guinchard. De plus, cette année, des délégations étrangères étaient venues montrer aux Français que leur devise n'est pas vaine et sans suite : « En plongée, en surface, ne perds jamais la face, tous ensemble droit au but ». Parmi les délégations étrangères : le C.C. Schnee, représentait l'Amicale de la République fédérale allemande ; le C. A. Cattani représentait l'Amicale italienne ; le C.V. Turner représentait l'Amicale américaine ; le C.C. Romer représentait l'Amicale hollandaise. D'autre part, les délégations anglaise, beige, australienne s'étaient fait excuser auprès de l'Association française des sous-marinières. Le jazz des Equipages de la Flotte animait cette soirée. Au cours d'une pause, les Compagnons du Large exécutèrent leurs chants de mer, toujours appréciés du public. Quelques minutes plus tard, ce fut au tour de la ravissante chanteuse Gilda Gilles qui interpréta des chants aux mélodies harmonieuses qui ravirent tous les spectateurs. Puis la danse fit place aux intermèdes et le jazz des Equipages de la Flotte attaqua un « twist » endiablé où les couples plus âgés laissèrent évoluer une jeunesse qui ne demandait qu'à s'extérioriser. Dans cette formation brestoïse du Jazz des Equipages de la Flotte, le quartier-maître Pouymanbras accompagna les couples de danseurs de sa voix mélodieuse.

Excellente soirée, dont nous reparlerons, où la joie et la bonne humeur bien connues des sous-marinières. se dispensèrent sans compter.

Jean-Pol GUGUEN.

**Cols Bleus n° 736 03 mars 1962***A la nuit des Sous-Marinières*

Le C.C. Debeury, président de l'Amicale, félicite la chanteuse Gilda Gilles.

(Photo Ch. ODASSO.)

**Cols Bleus n° 737 10 mars 1962****Le sous-marin atomique**

Cette fois la décision paraît définitive : le sous-marin atomique « Q-244 » sera construit par l'arsenal de Cherbourg. Cette importante communication a été accueillie avec la joie que l'on devine par les milieux les plus divers de la ville et du port. Elle émane de M. le maire de Cherbourg qui l'a reçue de M. Messmer, ministre des Armées, et confirme de façon heureuse les espoirs dont s'étaient fait l'écho MM. l'amiral Burin des Rozières, préfet maritime, et l'ingénieur général Gasquet, directeur des C.A.N., ardents défenseurs de Cherbourg et de son arsenal.

**Cols Bleus n° 738 17 mars 1962****CHERBOURG****CHEZ LES SOUS-MARINIERS : EMOUVANTE MANIFESTATION DU SOUVENIR**

Placée sous la présidence de M. le contre-amiral Burin des Rozières, préfet maritime de la 1<sup>re</sup> région, d'émouvantes et solennelles cérémonies se sont déroulées à Cherbourg en présence de nombreux représentants des familles des disparus du « Surcouf », du « Vendémiaire » et du « Prométhée ». Ces manifestations avaient été organisées par l'Association des sous-marinières de Cherbourg, sous l'égide de l'Association nationale des anciens sous-marinières, dont le président national, le commandant Wacogne, était présent.

A l'office, célébré en la basilique Sainte-Trinité, assistaient, outre les personnalités déjà citées, les représentants des divers services et activités de la ville et du port, ainsi que les anciens sous-marinières et une importante délégation d'officiers, officiers-marinières et marins des sous-marins en armement ou en essais au port. A l'office, célébré par M. l'abbé Brard, aumônier de la marine, prêtaient leur concours : le groupe choral maritime « La Cotontaine ». le Cerce Celtique de Cherbourg et la Société Normande Alfred-Rossel. Suivit le pèlerinage au monument du « Surcouf », érigé, face à la mer, sur la jetée.

Un détachement de marins et la clique de l'Ecole des fourriers, rendaient les honneurs. Un groupe de marins de la Royal Navy s'associait à l'hommage rendu aux disparus. Dépôt de gerbes, salut « Aux Morts », minute de silence. Et le commandant Wacogne prononce une allocution dans laquelle il évoque avec beaucoup de cœur le souvenir de nos morts glorieux.

**Cols Bleus n° 739 24 mar 1962****Assemblée générale des anciens sous-marinières**

CETTE assemblée s'est tenue dans la salle des Conférences du C.I.R.A.M. mise par le commandant Plantée à la disposition des organisateurs. M. Autin présidait entouré de MM. Simon, vice-président faisant fonction de secrétaire, et Corvaisier, trésorier. M. Simon donna lecture d'un compte rendu d'activité résumant toutes les manifestations auxquelles fut représentée et participa l'Association au cours de l'année écoulée. Il se devait d'évoquer également la cérémonie organisée à l'occasion du triple anniversaire de la disparition des sous-marins « Surcouf », « Prométhée » et « Vendémiaire ». Ce rapport fut approuvé à l'unanimité, tout comme celui de M. Corvaisier qui apporta la preuve d'une gestion financière prudente et saine. Enfin, le président Autin exposa le programme élaboré pour 1962 tant sur le plan local que sur le plan national et international.

**DEUX SENATEURS ONT PLONGE A BORD DU « MORSE »**

Les visites de membres du Parlement se succèdent en Ille région maritime.

C'est ainsi qu'après MM. Bergasse et Rotinat, deux sénateurs, MM. Boulange (Territoire de Belfort) et Moreve (Indre) ont passé la journée du 15 mars à la mer. En effet, ces deux membres de la commission de la Défense nationale du Sénat ont effectué une plongée à bord du sous-marin « Morse », commandé par le lieutenant de vaisseau Houette. Accompagnés par le capitaine de frégate Delahoussé, expert naval auprès de la Haute Assemblée, MM. Boulange et Moreve ont été reçus, sur le « Béarn » par le capitaine de frégate Douce, commandant la 1<sup>re</sup> E.S.M.

## Cols Bleus n° 743 21 avril 1962

**Les sous-marins ? Un monde inconnu, vivant, passionnant, telle est la première impression qu'a ramenée notre envoyé spécial à Mers el Kebir**



### Sous-marinier moderne qui es-tu ?



Point n'est besoin de rappeler que le sous-marin naquit un jour d'un désir de discrétion, et que cette même discrétion est aujourd'hui la qualité dominante du sous-marin moderne. Dans ce terrible instrument qui, jour après jour, aux yeux du monde, prend rang de principale arme navale et de « capital ship », des hommes vivent... Ce squalo d'acier sombre entraîne à chaque plongée des dizaines d'hommes sous la mer qui vont vivre en vase clos dans ce petit univers isolé du monde par des mètres d'eau. Monde à part, gens à part, que sont donc devenus les sous-mariniers d'aujourd'hui, dans ces sous-marins à

## Cols Bleus n° 743 21 avril 1962 (suite)



haute performance ? Il y a quelque temps, j'étais à Mers-el-Kébir où j'ai pu me rendre compte de la vie du sous-marinier moderne. Aujourd'hui, à bord de ces « requins d'acier », où l'électronique a pris le pas sur la mécanique, les sous-mariniers trouvent à bord une vie plus, agréable et à

terre des moyens considérables pour assurer leur repos après les dures plongées. Dans tous les domaines qui se rapportent à la vie de l'équipage, la Commission d'Etudes de Toulon a su modifier les anciennes conceptions et assurer ainsi une parfaite viabilité sur les sous-marins modernes qui dans quelque temps seront devenus atomiques. Leur grande autonomie qui peut atteindre quatre - vingt - dix jours a permis de réaliser à bord d'utiles essais. En 1958, deux sous-marins, le « Requin » et le « Dauphin », ont réussi une magnifique croisière d'endurance de 43 jours, couronnant de succès les améliorations apportées dans le domaine du personnel. Trois points essentiels ont été améliorés depuis quelques années : le couchage, la nourriture, l'hygiène physique et morale.



*\* Quelques marches de métal, un puits inondé de lumière, au-dessus de moi des tuyaux, des câbles électriques...*

Si l'on retrouve, comme par le passé, le principe de la « couchette chaude » des premiers sous - marins : deux couchettes pour trois hommes, celui qui quitte le quart vient se reposer dans la couchette de celui qui vient de monter au quart, en revanche une amélioration importante a été apportée : chaque homme possède désormais son propre sac de couchage. Lorsque le cuisinier prépare son menu, il a maintenant à sa disposition, outre les traditionnelles boîtes de conserves qui composaient jadis la totalité des repas, il offre des menus copieux et sains à l'aide des vivres surgelés et des légumes déshydratés qui sont

régénérés avec de l'eau de mer. Il est courant d'entendre dire aujourd'hui que le « petit » au cours de sa traversée a engraisé... Tout a été mis en œuvre à l'intérieur des bases sous-marines pour que le sous-marinier, lorsqu'il revient, trouve le maximum de confort. Des douches modernes, des chambres aérées, locaux de détente silencieux, des sorties organisées par la Marine apportent au sous-marinier la détente nécessaire à son organisme. A bord, également, tout a été prévu pour apporter ce minimum de détente qu'il faut à l'être humain. Les sous-marins d'aujourd'hui reçoivent à l'armement non seulement un magnétophone et un tourne-disques mais aussi un appareil de projection sonore. Voilà donc, résumé succinctement, ce que j'ai découvert dans ce monde captivant des sous-mariniers où le volontariat est roi. J'ai vu dans leurs yeux briller un passion de leur métier que rien ne peut éteindre. C'est pour



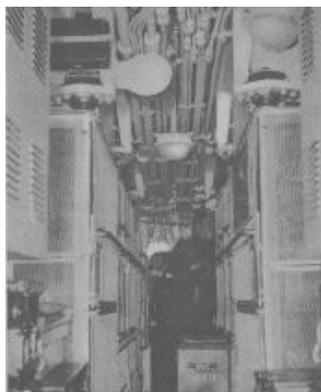
## Cols Bleus n° 743 21 avril 1962 (suite)



cela que j'ai tenu à aller - voir, à bord et en plongée, ce qui se passe dans ces monstres lumineux qui me faisaient frémir. Il est 7 h 30, un magnifique soleil fait briller les carcasses de vieux escorteurs américains. Devant moi, quatre formes oblongues noirâtres sommeillent. Dans quelques minutes, à l'intérieur, ce sera le va-et-vient méthodique qui précède les départs. Quelques marches de métal, un puits inondé de lumière, au-dessus de moi des tuyaux, des câbles électriques... J'aperçois à l'avant les torpilles sur leurs berceaux, je frémis. Une musique douce s'épand dans la coursive, un matelot graisse une poulie. Je me propulse vers le C.O. « Central Opérations », c'est le cœur du sous-marin, deux opérateurs s'affairent autour des installations électroniques : asdic, radar, radio, etc., lumière bleutée qui donne une ambiance chaude, me voilà embarqué pour cette aventure merveilleuse : une plongée.



Ici, personne n'en parle : chacun s'affaire vérifiant méthodiquement les moindres détails. J'entends l'eau qui coule dans les robinets, une partie de l'équipage se lave...



Plus loin, dans le carré des officiers, le commandant et son second savourent leur petit déjeuner. Soudain, sous mes pieds, je sens le grondement des compresseurs qui viennent de se mettre en route. « Dis-donc, le « journaliste », me lance le cuisinier, viens boire un coup de jus... oh ! mais t'es pâle, qu'est-ce qui se passe... pleure pas, tu la reverras, ta mère... »

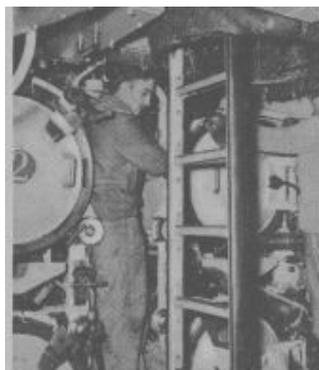
Après cette délicieuse tasse de jus, je remonte pour humer une dernière fois l'air frais. Déchirant le silence matinal, le klaxon vient

de retentir, tous les matelots prennent leur poste, le chien a lui aussi sa place. « Balancez les aériens, hissez le schnorchel. » « Passez une tonne vers l'arrière. » « Comment me recevez-vous ? — O.K., cinq sur cinq. » C'est une litanie que je ne comprends pas, tout s'accomplit méthodiquement sans bruit inutile. Majestueusement, le sous-marin glisse sur l'eau, on est parti. Pour combien de temps ? Nul ne le sait, où ? Je l'ignore. « Dans quelques minutes, me glisse Jacques, un solide Breton qui est « aux sous-marins » depuis cinq ans, nous allons nous mettre en position de veille. — Qu'est-ce que c'est que la veille ? — Cela signifie que nous allons plonger, poursuit-il tranquillement. » L'ordre vient de claquer dans la coursive. J'entends l'eau le long de la paroi. Les moteurs électriques ont pris le pas sur les diesels.



Tandis que nous plongeons, « Pouf », le chien du bord, s'est glissé sur une « bonnette », il pousse un petit roupillon. Vingt mètres, le manomètre devant lequel sont installés deux matelots indique la « descente ». C'est fini, on ne descend plus, la plongée est terminée : « Immersion 20 mètres. »

## Cols Bleus n° 743 21 avril 1962 (suite)



\* Dans quelques minutes, l'exercice va commencer. Quatre torpilles vont ainsi partir vers l'objectif...



\* Ici, on fait le compte de ce qui reste à bord.

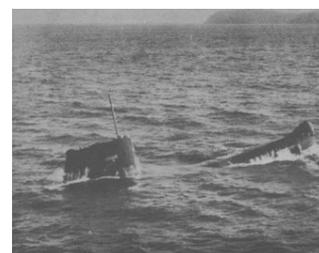


\* Le lieutenant donne les dernières indications.

Dans quelques minutes, l'exercice va commencer.

L'objectif a été déterminé, il s'agit de couler un pétrolier. L'angle de visée est pris : — Distance 1800 mètres, feu dans trente secondes. — Attention ! — Feu... Quatre torpilles vont ainsi partir vers l'objectif. A la troisième, on repique une pointe (on plonge à nouveau)... quelques minutes... l'exercice est terminé. L'heure du déjeuner ! Un menu copieux, on mange bien à bord du sous-marin, mais le cuisinier n'apprécie pas beaucoup les évolutions rapides des sous-marins modernes, car il craint toujours de voir ses casseroles valser. La conversation est animée à table, Michel et Pierre commentent le film qu'ils ont vu hier soir. Jacques pense à sa fiancée. Yves met la main à sa poche : « Mais non, Yves,\* tu le sais bien, tu ne peux pas fumer à bord, attends le retour... » Surface ! La musique douce a remplacé le vacarme des diesels, et là-bas, sur le quai où tout à l'heure nous, allons nous amarrer, le « pacha » de la B.S.M. nous attend. C'est ainsi, dans cette grande famille des sous-marinières, lorsqu'un « squale » est de retour à la base, on vient l'accueillir... Aujourd'hui, le « pacha » de la B.S.M. a une bonne nouvelle pour l'équipage du sous-marin : le programme de l'escala. Quatre jours à Mers-el-Kébir puis dix jours à Barcelonnette dont je vous reparlerai dans un prochain article, c'est là que vont se reposer, en haute montagne, les sous-marinières. Merci, amis sous-marinières, de m'avoir laissé pénétrer dans votre monde sympathique et captivant, je me souviendrai toujours d'un de vos slogans : « En plongée, comme en surface, ne perds jamais-la face. »

*Cols bleus*



**Cols Bleus n° 746 12 mai 1962****LORIENT****Visite de M Messmer et de l'amiral Cabanier**

M. Pierre Messmer, ministre des Armées, se rendra à Lorient le 14 mai, en compagnie de l'amiral Cabanier, chef d'état-major de la marine, du vice-amiral d'escadre Patou, major général de la marine et du contre-amiral Ferran, chef de la division aéronautique de la marine.

Le ministre visitera la base de sous-marins de Kéroman et étudiera les problèmes posés par l'implantation de l'Ecole des fusiliers et du centre d'intervention par opérations amphibies dans la région de Lorient.

.....

**Cols Bleus n° 748 26 mai 1962****Le départ du sous-marin « Daphné »**

Visite de la Commission d'essais et cérémonie d'adieu au disparu. Le vice-amiral Poucet, président de la Commission permanente dressais -des bâtiments de la Flotte, est venu à Cherbourg en compagnie de l'ingénieur-mécanicien général Page et du capitaine de vaisseau Guillou, membres de la Commission. Nos éminents visiteurs ont été reçus par l'Amiral Burin des Rozières, préfet maritime de la 1<sup>re</sup> région qu'accompagnaient le capitaine de vaisseau Jézéquel, chef d'état-major et le L.V. de Froberville, aide de camp. Après une courte conférence à la Préfecture maritime, les officiers généraux et leur suite gagnèrent l'Arsenal pour inspection et la visite du sous-marin « Galatée », dont ils passèrent l'équipage en revue avant de se livrer à des examens techniques, sous la conduite du L.V. Chatelle, commandant le submersible. Inspection importante puisqu'elle doit précéder l'admission du « Daphné » dans le service actif. Conclusions très favorables concrétisées par un témoignage de satisfaction pour le commandant Chatelle et la « double » pour l'équipage. Avant le départ du « Daphné » pour Toulon tous ses camarades ont tenu à évoquer le souvenir de leur camarade, le matelot Roignan, disparu à bord du snipe « Elfe » du Club Nautique de la Marine. Dans le Foyer de l'ESDRA une messe a été dite par M. l'abbé Brard, aumônier de la Marine, en présence des membres de la famille du défunt qui était également présente, à bord du remorqueur « Chêne » d'où elle allait assister au lancement à la mer d'une couronne cependant que l'aumônier donnait l'absoute. Sitôt cet émouvant hommage rendu au marin Roignan, le « Daphné » quittait la rade, en route pour la Méditerranée,

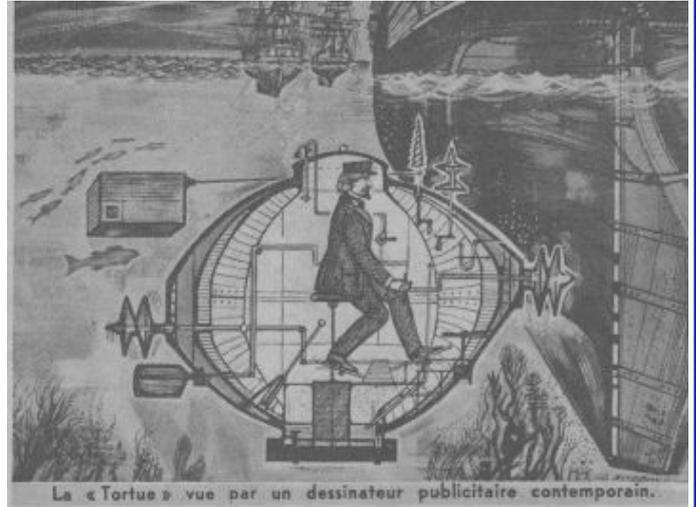
**DE LA TORTUE DE BUSCHNELL AU NAUTILUS AU FULTON****(Premier submersible de combat du monde)**

Avant d'aborder les projets et réalisations du XVIII<sup>e</sup> siècle dans le domaine des engins rigides de plongée du sous-marin, nous devons jeter encore un petit regard sur le XVII<sup>e</sup> siècle.

Il serait en effet injuste de ne pas citer Lorini qui, en 1609, a décrit toute une série de machines permettant de rester sous l'eau. Dans son livre « En plongée par 300 mètres de fond » (Grasset éditeur), William Beebe, le premier homme avec l'ingénieur Otis Barton à avoir ouvert le chemin des grandes profondeurs, évoque les travaux de Lorini. « L'une de ces machines, dit-il, était d'une conception inédite et extraordinaire qui ne fut jamais reprise par la suite. Un grand tube de cuir brut de dix mètres de long environ est maintenu ouvert par des cercles de fer et possède à son extrémité inférieure une plate-forme de métal. Assis sur cette plate-forme le plongeur est encastré dans un vêtement imperméable en peau de chèvre auquel il tient par la ceinture et le poignet de telle sorte qu'il ne fait qu'un avec le tube et il peut regarder à l'extérieur par deux petits hublots de cristal; il peut se servir de ses mains, les remuer libre-

**Cols Bleus n° 748 26 mai 1962 (suite)**

ment, crier ses instructions par le tube et respirer l'air qui est supposé y circuler. Une poulie et une corde abaissent et élèvent l'appareil, lequel, malgré son apparence invraisemblable, semble à peu près utilisable, tout au moins pour un court laps de temps. Impossible de ne pas admirer l'ingénuité de ces inventeurs qui travaillèrent si longtemps en ignorant et l'oxygène et le caoutchouc... » En 1679 le père Borelli décrit un appareil dans lequel il remplace les parois mobiles de William Bourne (voir notre article du n° 747) par des autres que l'on peut gonfler ou dégonfler à volonté. Il ajoute à cet appareil des rames palmées. En 1750, l'Anglais Spalding apporte une amélioration à la cloche de Halley (dont nous avons publié un croquis dans notre numéro 747, colonne 5). Il ajoute « un battant amovible qui permet, en s'en débarrassant, de faire remonter l'appareil, sécurité appréciable. Il remplace également les boulets de fonte par une sorte de ballast où l'eau joue le rôle de lest »

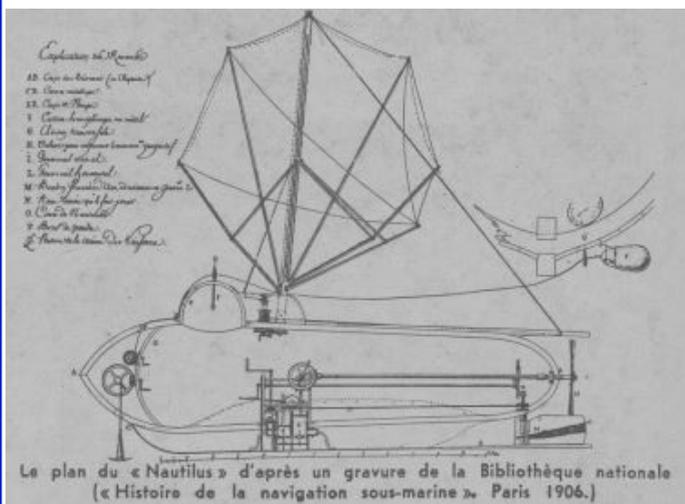


La « Tortue » vue par un dessinateur publicitaire contemporain.

Les découvertes sous-marines modernes » par le Dr Gilbert Doukan, Payot éditeur). En 1764, un Marseillais, Louis Dalmas, imagine de se servir d'une cloche formée d'une peau de buffle fixée à un cercle de bois. Des poids entraînent la cloche, sous laquelle le plongeur peut séjourner un certain temps. Mais le procédé est bien inférieur à la cloche de Halley. En 1774, l'Anglais Day construit un engin de plongée qui reste malheureusement par le fond près de Plymouth. Day inaugure la longue liste des victimes de la navigation sous-marine. Spalding subira d'ailleurs le même sort en Irlande, en 1783. C'est en 1776, au cours de la guerre d'indépendance, que l'Américain Buschnell conçoit, dans un but militaire et réalise cet extraordinaire engin qu'il baptise la « tortue » et qui suscite notre intérêt à plus d'un titre. Construite en cuivre, la « Tortue » se présentait sous la forme d'un œuf et avait un diamètre moyen de 2,50 m. Une masse de plomb la lestait à sa partie inférieure. Elle comportait une caisse à eau (water-ballast) placée sous les pieds du pilote et seul occupant de l'engin. Deux pompes d'épuisement permettaient de vider ce water-ballast. L'appareil disposait, et c'est la première fois à notre connaissance, d'un plomb de sécurité de 200 livres. Un manomètre à mercure, communiquant avec la mer, permettait de connaître la pression subie et par conséquent la profondeur atteinte. Une hélice verticale était destinée à régler la plongée. Une hélice horizontale assurait la propulsion. Enfin, l'engin disposait d'un gouvernail de direction. L'ensemble de ces installations étant animé par les bras du seul pilote on imagine aisément que ce dernier n'avait guère de loisirs. Et pourtant il ne faut pas oublier que la « Tortue » devait remplir une mission militaire. Pour cela l'engin était armé d'une mine de 70 kilos de poudre contenue dans un caisson placé au-dessus du gouvernail. La « Tortue » devait se glisser sous le vaisseau ennemi. Ensuite, au moyen d'une vis manœuvrée de l'intérieur (toujours par le malheureux pilote) la mine était fixée dans la coque du navire sans méfiance. Un mouvement d'horlogerie déclenchait l'explosion trois quarts d'heure plus tard. Ce récit laissait à la « Tortue » le temps de s'éloigner. En août 1776, la « Tortue » attaqua \* la frégate anglaise \* Eagle ». Voici le récit de cette expédition par Buschnell lui-même : « Après plusieurs tentatives faites pour

## Cols Bleus n° 748 26 mai 1962 (suite)

trouver un opérateur à mon gré, j'en ai rencontré un qui paraissait plus habile que les autres (le sergent Ezra Lee), et l'ai envoyé à New York, vers un vaisseau de 50 canons qui stationnait près de GovernorIsland. Il alla au-dessous du vaisseau et essaya de fixer la vis à bois dans la carène, mais il rencontra une barre de fer passant près du gond du gouvernail. S'il avait changé de place de quelques pouces seulement, je suis sûr qu'il aurait trouvé du bois pour y fixer sa vis ; mais, comme il ne savait pas bien manœuvrer son bateau, en essayant de changer de position, il s'éloigna du vaisseau. Après l'avoir cherché inutilement pendant quelque temps, il remonta à la surface de l'eau, mais, le jour paraissant, il n'osa pas renouveler l'essai. A son retour à New York, il passa près de Governor-Island, et pensant que, de l'île, l'ennemi l'avait découvert, il abandonna la caisse qui le retardait car il y avait de la houle. Après une heure la charge fit explosion avec un grand bruit. »



Après deux autres essais infructueux dans l'Hudson, ce procédé d'attaque fut abandonné. Le propulseur à main était impuissant à lutter contre le courant. Il est dommage que Buschnell, qui d'ailleurs avait laissé à son frère le soin d'essayer la « Tortue », se soit ensuite désintéressé de la plongée sous-marine ; il fit, en effet, fortune comme médecin. Il paraît certain que la « Tortue » fut le premier engin au monde qui plongea se mut sous les eaux... et réussit à regagner la surface. En 1786, le constructeur du phare d' Eddystone (qui fut, du sur la côte de Cornouailles, une remarquable réalisation du XVIIIe siècle), l'Anglais Smeaton employa le premier une cloche en fonte alimentée par une pompe à air installée à la surface. Lors de la construction du pont de Hexham, cette cloche servit à l'enlèvement de pierres recouvertes de deux à trois mètres d'eau. Au début du XIXe siècle, tous les grands ports britanniques possédaient pour les travaux courants une cloche de ce type. C'était sans doute un travail modeste. Mais n'est-ce pas le premier mètre qui compte ? Au passage, signalons un assez curieux mémoire présenté le 29 juillet 1783 à l'Académie de Rouen. Il concerne une machine à plongée imaginée par Forfait qui fut, par la suite, ministre de la Marine du Directoire et à qui revient le mérite de s'être intéressé au « Nautilus » de Fuiton. Ce projet a le mérite de rappeler que le plongeur a besoin de respirer et éventuellement de voir clair au fond de l'eau. « Tout le monde, dit le rapporteur, connaît les cloches dont on se sert pour la pêche des perles dans le golfe Persique, et l'inconvénient qu'elles ont d'infecter l'air qu'elles compriment, de sorte que le plongeur ne peut le respirer longtemps. Dans le bateau imaginé par M. Coulomb, capitaine du Génie, on renouvelle l'air au moyen de soufflets ; mais il reste encore beaucoup d'imperfections. M. Forfait, après avoir rappelé les réflexions et les faits ci-dessus, pense qu'avec sa machine, un homme pourra s'enfoncer dans l'eau aussi avant, et y rester aussi longtemps qu'il sera nécessaire, y voir distinctement sans le secours de la lumière atmosphérique et y faire usage de ses pieds et de ses mains. « Voici l'expérience qui prouve la possibilité d'éclairer au fond de l'eau ; à l'un des bouts d'une demi-barrique de soixante pots de capacité, on a scellé un verre de vitre commun, auprès duquel

## Cols Bleus n° 748 26 mai 1962 (suite)

on a placé, en dehors de la futaille, un réverbère de cuivre argente, avec une lumière de dix lignes de largeur sur dix-huit lignes de hauteur ; on a scellé dans le même fond un verre de lunette, à travers lequel un observateur \* pourrait distinguer dans la pièce remplie d'eau, des caractères de neuf lignes de hauteur. « D'après ce résultat, pour construire la machine à plonger, on formera d'abord un châssis de fer capable de résister à la pression de l'eau et qui puisse, en s'appuyant sur les épaules du plongeur, être fixé sur son corps par une ceinture. Ce châssis contiendra sur la tête du plongeur un réverbère parabolique et trois bougies à mèches phosphoriques. On fera ensuite un large sac de cuir de vache, bien cousu, terminé par un pantalon de coutil. Ce même sac sera percé d'un trou circulaire, garni d'un fort verre de Bohême, lequel répondra, au cylindre de lumière réfléchi par le réverbère, et en dessous de ce verre il y aura deux trous garnis de verres à lunettes, qui répondront aux yeux du plongeur. Pour renouveler l'air, on attachera deux tuyaux à la partie du sac qui répond au dos du plongeur. » Cet appareil s'appareille bien davantage aux scaphandres qu'aux cloches à plongeur, bathysphères, bathyscaphes, etc. Mais nous n'avons pu résister au plaisir de montrer la candeur de l'inventeur qui espérait transformer le plongeur en candélabre. Et il apparaît décidément que c'est une bien belle chose que l'électricité qui permet tout à la fois de donner les moyens de se mouvoir, de s'éclairer et même, dans le cas du bathyscaphé, de remonter, ce qui est appréciable. A partir de 1797, l'inventeur américain Robert Fulton soumet au Directoire le projet du premier sous-marin, baptisé « Nautilé » ou « Nautilus », du nom du céphalopode plongeur. En 1800, Fulton reçoit du Consulat les appuis nécessaires pour construire son bâtiment. Celui-ci, d'une forme allongée, comporte un renflement à la partie antérieure. Long de 6,50 m il a 2 m de diamètre. Il plonge comme la « Tortue » de Buschnell en remplissant les water-baliasts situés dans les fonds. L'hélice verticale est remplacée par deux gouvernails de plongée latéraux, comme dans les sous-marins modernes. Le navire dispose de deux modes de propulsion. En surface il déploie une voile grée sur un mât rabattable. En plongée il utilise une hélice actionnée par une roue à bras.

L'équipage est de trois hommes. Il dispose pour la première fois d'un système de régénération de l'air constitué par un réservoir d'air comprimé à 15 kilogrammes. C'est là une grande nouveauté qui permet de rester plusieurs heures en plongée. Le « Nautilus » construit à Paris est expérimenté en juin 1800 dans la Seine, à la hauteur des Invalides. Fulton, accompagné par un marin, éclairé par une bougie, demeure dix-huit minutes posé sur le fond. Le bâtiment est ensuite conduit à Rouen où l'inventeur le dote d'un pont qui le fait ressembler à un bateau ordinaire. Il procède ensuite au large du Havre, en août 1800, à toute une série d'essais effectués avec une rigueur toute scientifique, ce qui est aussi un élément nouveau dans l'histoire de la plongée. Ce passage d'une lettre adressée le 16 Brumaire an IX par Fulton aux « citoyens » Monge et Laplace, « membres de l'Institut national », en témoigne \* « Le 8 Fructidor, j'essayai de balancer le « Nautilé » entre deux eaux, de manière à l'empêcher de s'élever vers la surface de l'eau ou de descendre au fond, en avançant toujours ; ceci s'exécute au moyen d'une paire d'ailes placées horizontalement à l'avant du « Nautilé » ; et qui communiquent dans l'intérieur. En faisant tourner ces ailes de gauche à droite, on fait descendre le « Nautilé » sous l'eau et en les faisant tourner de droite à gauche, on l'élève vers la surface. Mon premier essai ne fut point heureux, n'ayant pas mis le bateau dans la proportion nécessaire avec la pesanteur de l'eau, pour que les ailes pussent agir. « Le lendemain, j'eus un succès décidé et je tins mon « Nautilé » sous l'eau à la profondeur de 5 pieds environ, tandis qu'il parcourait un espace de 90 toises à peu près d'un bout du bassin à l'autre. Je fis ce jour-là plusieurs mouvements sous l'eau et j'observai que la boussole va aussi bien sous l'eau qu'à la surface. Les trois personnes qui ont été mes compagnons de voyage pendant ces expériences se sont tellement familiarisées avec le « Nautilé » et ont à présent tant de confiance dans les mouvements de cette machine qu'elles entreprennent sans la moindre façon ces promenades aquatiques. » Fulton raconte alors son expérience militaire. « M'étant ainsi assuré de la facilité de l'ascension et de

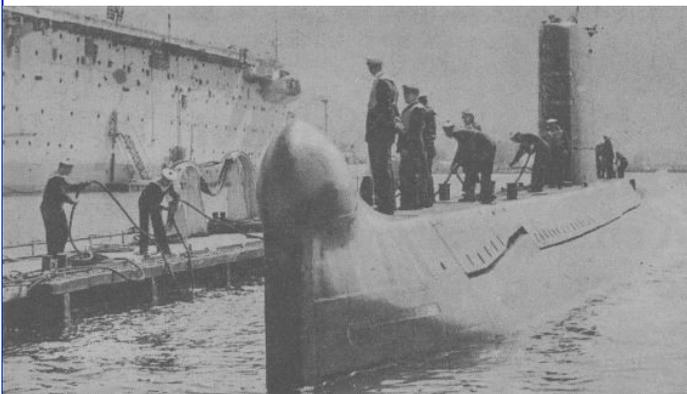
## Cols Bleus n° 748 26 mai 1962 (suite)

la submersion du « Nautil » et de tous ses mouvements, ainsi que de l'effet de la boussole, le 9 Fructidor, je fis remplir d'eau à moitié un tonneau commun et le mis à l'ancre dans la rade, à environ 200 toises de la jetée ; je me plaçai ensuite dans un bateau ordinaire, à la distance d'à peu près 80 toises, et mis à la mer une torpille contenant environ trente livres de poudre ; la torpille était attachée à un petit câble de cent toises ; le courant allant sur le tonneau, la torpille passa outre sans le toucher ; mais tournant le gouvernail du bateau que je montais, je le fis aller obliquement jusqu'à ce que je vis la torpille exactement sous le tonneau ; je retirai alors le câble jusqu'à ce qu'enfin la torpille touche le tonneau ; à l'instant la batterie partit, la poudre prit feu et le tonneau fut réduit en poussière et se perdit dans une colonne d'eau de dix pieds de diamètre que l'explosion fit jaillir dans les airs à la hauteur de 60 ou 80 pieds. » En 1801, Fulton, après d'innombrables péripéties administratives, fit construire le « Nautilus II ». A Brest, le 3 juillet 1801, accompagné de trois hommes, l'inventeur plonge -jusqu'à ' une profondeur de 25 pieds. Le 7 août, il emporta une provision d'air comprimé et demeura en plongée durant quatre heures vingt minutes. En 1804, déçu par les difficultés qu'il rencontrait en France pour poursuivre ses travaux, Robert Fulton se rendait en Angleterre. Nous verrons dans un prochain article que le XIXe siècle marque dès lors le début de la véritable exploration sous-marine.

## Cols Bleus n° 750 06 juin 1962

### Ce que fut l'arrivée en escadre du « Daphné »

Dernier-né de la sous-marine française



DANS notre dernière chronique, nous avons brièvement relaté l'arrivée à Toulon du sous-marin Daphné, commandé par le Lieutenant de vaisseau Chatelle, et il rejoint l'escadre et la 1re E.S.M. Une cérémonie a marqué cette arrivée, et elle fut suivie d'une cordiale réception dans le vaste hall de l'atelier militaire des torpilles. Cette cérémonie et cette réception ont été présidées, on le sait, par le Capitaine de vaisseau Roy, commandant le Béarn, entouré de plusieurs officiers, dont le Capitaine de vaisseau Guillou, membre de la Commission permanente des essais à la mer ; de l'Ingénieur mécanicien-en-chef Vergos, commandant l'E.A.M.F. ; du Capitaine de frégate Douce, commandant la Ire E\*S.M.» etc. *« Je suis heureux d'accueillir aujourd'hui dans cette base qui fut un des principaux berceaux de la sous-marine française le Daphné, le dernier-né de nos sous-marins, qui va bientôt entrer dans la vie active, et qui sera suivi, rapidement, nous l'espérons, par la série de ses huit autres frères. »* Le commandant Roy a poursuivi : *« Nous avons besoin d'un peu de sang nouveau dans cette base de sous-marins de Toulon, ou nos bateaux, souvent trop vieux, sont toujours trop peu nombreux pour faire face au nombre toujours croissant des missions qui nous sont imposées. Voir arriver ici le premier sous-marin de la série Daphné nous remplit de joie, de courage et d'espérance. »*

Le commandant du Béarn a ensuite égrené des souvenirs personnels sur le Daphné, dont il a suivi la naissance ; et ce fut un pot d'amitié qui a clôturé cette arrivée du nouveau sous-marin français dont la traversée Cherbourg-Toulon, effectuée en

## Cols Bleus n° 750 09 juin 1962 (suite)

grande partie en plongée, fut, selon les propres paroles du Lieutenant de Vaisseau Chatelle, « sans histoire »

### LES CARACTERISTIQUES DU « DAPHNE »

Longueur : 57 m 75.

Largeur : 6 m 75.

Tonnage : 850 tonnes en surface, 1.040 t en plongée.

Armement : 12 torpilles du j type le plus récent.

Propulsion : 2 groupes électrogènes de 500 kW chacun, 2 moteurs électriques de 800 CV chacun, 2 hélices.

Vitesse : 8 nœuds (vitesse I normale) au Schnorckel. Plus du double en plongée électrique.

Sous-marin, chasseur de sous-marins à « hautes performances ».

Equipage : 6 /officiers, 13 officiers-mariniers, 28 quartiers-maîtres et marins.

Construit sur les chantiers de Dubigeon à Nantes.

Mis sur cale en mai 1957.

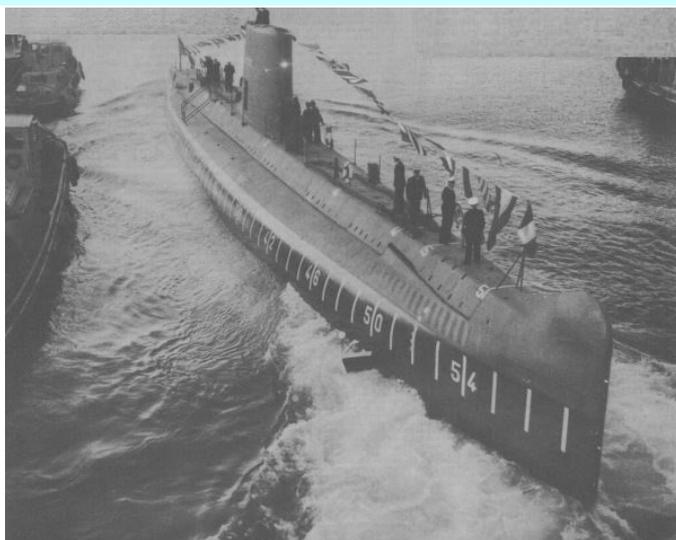
Lancé en juin 1958,

### A CHERBOURG

Le sous-marin « Doris » a quitté Cherbourg en direction de Toulon. Avant de partir, le navire avait reçu la visite de la Commission supérieure d'essais composée de l'amiral Poncet, de l'ingénieur mécanicien général Page, des capitaines de vaisseau Guillou et Guéniot et de l'ingénieur mécanicien principal Palilix. Cette commission a également procédé à l'inspection du ravitailleur d'escadre « La Seine ».

Rappelons que le « Doris » est le 69<sup>e</sup> submersible construit par l'arsenal de Cherbourg ; long de 58 mètres, il a un déplacement de 860 t en surface et 1040 t en plongée. Il est placé sous le commandement du lieutenant de vaisseau Lucas

## Cols Bleus n° 753 30 juin 1952



### LANCEMENT A CHERBOURG DU SOUS-MARIN « EURYDICE »

C'est au crépuscule, à 21 h. 30, devant de nombreuses autorités et la foule des invités qu'a été lancé, avec un plein succès, le soixante-douzième sous-marin construit par l'arsenal de Cherbourg : T « Eurydice », du type « Daphné ». Rappelons que ces navires sont conçus tant pour l'attaque sous-marine que pour la lutte contre les bateaux de surface et que leurs qualités de discrétion, d'endurance en plongée et de rapidité d'immersion ont été particulièrement poussées, ainsi que les moyens d'écoute. Long de 57,75 m, large de 6,74 m, haut de 10,46 m, l' « Eurydice » est un bâtiment de 700 tonnes d'un déplacement en surface de 860 tonnes et de 1.040 en plongée. Propulsé par deux moteurs Diesel électrique de 800 CV, il peut atteindre 13,5 nœuds en plongée et son rayon d'action a été porté à quelque 10.000 km. Armé de 8 tubes lance-torpilles d'étrave et de 4 tubes extérieurs, il est monté par un équipage de 47 hommes : 6 officiers, 13 officiers mariniers et 28 quar-

**Cols Bleus n° 753 30 juin 1962 (suite)**

tiers-maîtres et marins, avec une réserve de vivres prévue pour une croisière de 30 Jours. Sonneries de clairons et « Marseillaise » saluèrent l'arrivée de l'Amiral Burin des Rozières, Préfet maritime de la I<sup>re</sup> Région, représentant le Ministre des Armées et l'Amiral Cabanier, chef d'Etat-Major de la Marine, qu'accompagnaient les hautes personnalités, cependant que la Musique des Equipages de la Flotte, venue de Brest, et une section en armes de l'Ecole des Electriciens rendaient les honneurs. Nous avons noté la présence de MM. l'ingénieur général Lang, ancien directeur de l'Arsenal, chef du Service technique des C.A.N. ; l'ingénieur général Castellan, chef du groupe « Navires » ; l'ingénieur général Gasquet, directeur de l'Arsenal ; l'ingénieur général Dupont de Dinechin, du cadre de réserve ; le contrôleur général Piquet ; le médecin général Picard ; le capitaine de frégate Piriou, de l'Etat Major général ; les directeurs de tous les services de la Marine, le commandant Kersuzan, commandant la base de transit... Autour de M. Gorsse, sous-préfet, de M. le Dr Hébert, maire, étaient rassemblées les personnalités civiles de la Ville et du Port, les directeurs des services, les représentants des diverses activités et administrations... LE LANCEMENT Le cortège pénétra sous la cale et gagna la tribune officielle après que les officiers généraux et le commandant Castro, major général, se fussent approchés de la coque autour de laquelle s'affairaient techniciens et ouvriers qui procédaient aux derniers préparatifs du lancement décrits et commentés au micro par l'ingénieur principal Raynaud, préparatifs auxquels présidait l'ingénieur principal Marçais, entouré entre autres de T.I.D.T. en chef Legangneux, chef d'atelier et de l'I.D.T. Delceuvre, chef de chantier. A 21 h. 30 très exactement, la saisine coupée au chalumeau céda et le sous-marin glissa majestueusement sur son ber et pénétra dans son élément, tandis qu'éclatait la « Marseillaise ». Les remorqueurs de la Direction du Port se saisirent de l'« Eurydice » qu'ils conduisirent au bassin, cependant que la foule s'écoulait, commentant favorablement et avec enthousiasme ce nouveau succès à inscrire au palmarès de l'Arsenal de Cherbourg. Quant aux personnalités, elles se retrouvèrent sous la cale voisine où, précédant un vin d'honneur, l'Amiral allait procéder à une remise de médailles d'honneur et prononcer un discours.

**Discours**

Parlant au nom de M. Messmer, ministre des Armées et de l'Amiral Cabanier chef d'état-major de la Marine, l'Amiral salua les nombreuses personnalités tant civiles que militaires, « qui ont bien voulu honorer cette cérémonie de leur présence et participer avec nous à la joie que ressent toujours la Marine quand un de ses nouveaux bâtiments rejoint son élément. Cette joie aujourd'hui, est particulièrement vive. La mise au point des premiers sous-marins du type de l'Eurydice à la persévérance éclairée de tous, ingénieurs et ouvriers, états-majors et équipages, et l'escadre, en ce moment accueille dans son sein la « Daphné », la « Doris » et la « Diane » et recevra d'ici le mois de novembre la « Flore », la « Galatée » et la « Minerve » avec une satisfaction d'autant plus grande que pour les besoins de son entraînement les sous-marins commençaient à lui faire sérieusement défaut. « L'Eurydice », bénéficiant de l'expérience acquise, ne tardera pas à rejoindre ses aînés, suivie des deux dernières unités de cette série qui vont prendre sa place sur ce chantier. Ainsi donc, notre arsenal verra bientôt se terminer cette nouvelle étape de sa longue carrière, avec le sentiment reconfortant d'avoir bien œuvré pour la Marine. Ce sentiment sera d'autant plus sincère qu'il ne sera pas entaché par des inquiétudes particulières comme celles qui se manifestaient lors du lancement de la « Galatée ». Au mois de septembre dernier, si vous vous en souvenez, lorsque je prenais la parole en semblable circonstance, j'avais évoqué les possibilités des commandes futures qui auraient pu être passées à l'arsenal de Cherbourg et qui auraient entraîné son expansion industrielle et nucléaire. Ces espérances avaient été déçues, le plein emploi de notre arsenal n'aurait vraisemblablement plus été assuré pour les années à venir, et cette situation fâcheuse aurait apporté, aussi

**Cols Bleus n° 753 30 juin 1962 (suite)**

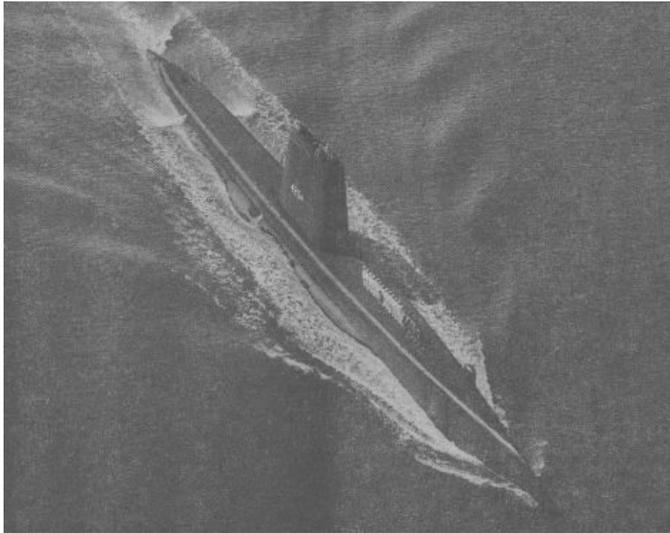
bien à Cherbourg que dans le département de la Manche, dont les sorts sont étroitement liés à l'activité de notre arsenal, de graves conséquences. Heureusement, ces anxiétés se sont dissipées en janvier dernier, lorsque le gouvernement, soucieux de constituer une force de frappe nationale, eut décidé d'associer la Marine à sa réalisation. L'ordre de mise en chantier du Q. 251 était alors donné et accueilli avec soulagement. Avec cette décision prometteuse, des souvenirs douloureux pour notre arsenal allaient également s'effacer. Autour des tronçons du Q. 251 tristement délaissés depuis plusieurs années, s'affairaient à nouveau les ingénieurs et les ouvriers, contents de reprendre un travail auquel ils avaient donné, dans son temps, toute leur âme. Certes, ce Q.251 ne sera pas encore le sous-marin à propulsion nucléaire, mais il sera le premier lanceur d'engins, la plate-forme submersible expérimentale qui préparera la voie de notre future flotte sous-marine atomique. Ce que nous souhaitons maintenant, c'est de vous voir confier concurremment avec la construction de ce Q. 251, celle des sous-marins à propulsion nucléaire. Je peux vous dire que j'ai la conviction personnelle que ce vœu que nous formons ne sera pas déçu. L'expérience de l'arsenal de Cherbourg en matière de construction de sous-marins, confirmée aujourd'hui encore par le lancement d'une soixante-douzième unité, la vocation atomique de notre région annoncée par la Marine avec la création de l'Ecole d'Application de l'Energie Atomique et consacrée par l'implantation du Centre nucléaire de la Hauge, le souci du gouvernement de développer les possibilités industrielles de notre région, me paraissent des raisons suffisantes pour escompter qu'une décision favorable à notre égard soit prise dans les prochains mois. Il est déjà de bon augure de voir confier à l'arsenal de Cherbourg la construction du Q.251. C'est une manifestation de l'intérêt que Von porte à cet arsenal. J'en suis satisfait et fier et j'en remercie les ingénieurs, les corps de maîtrise et les ouvriers de la Direction des Constructions et Armes Navales à qui nous le devons. C'est avec d'autant plus de plaisir que je verrai décerner tout à l'heure les médailles du Travail qui viendront sanctionner les efforts accomplis au cours de laborieuses carrières. Ces distinctions accordées à quelques-uns seront le symbole de la valeur de tous. » Puis, se tournant vers le commandant du nouveau sous-marin, l'amiral poursuit : Lieutenant de vaisseau Lavoie, après avoir passé de longs moments à étudier les sous-marins type '« Daphné » à Paris, dans les bureaux du ministère de la Marine, « l'Eurydice » vous est maintenant confiée. Dans la mesure où je peux me le permettre, je vous conseillerai d'adopter comme ligne de conduite personnelle celle de toujours aller de l'avant, sans regarder en arrière, pour ne pas connaître le sort funeste du malheureux Orphée qui se perdit avec sa dulcinée dans son voyage aux Enfers parce qu'il n'avait pas suivi une recommandation analogue. Je vous adresse au nom du ministre des Armées, au nom de la Marine et de tous ceux qui sont ici présents, mes meilleurs vœux pour vous-même et votre bâtiment, septième unité et deuxième sous-marin à porter ce nom d'« Eurydice », puisse-t-il avoir une aussi belle carrière que cette fameuse corvette que Cherbourg construisit en 1846 et qui sillonna toutes les mers du globe, du Kamtchatka au cap Horn pendant 33 an-

**Visite du sous-marin américain TRUMPETFISH**

Nombreux et de plus en plus nombreux sont plus les bâtiments de la Marine des Etats-Unis qui viennent en escale à Toulon. C'est ainsi que le sous-marin '« U.S.J.S. Trumpetfish » vient de passer quelques jours en darse de Missiessy, non loin des sous-marins français de la « Ir\* E. S.M. » et du « Béarn ». Le « U.S.J.S. Trumpetfish » est commandé par le lieutenant commander John L. Hofford. Construit à la fin de la guerre, il a été modernisé depuis, et il appartient à la « VI\* Flotte » des Etats-Unis. Comme tous les bâtiments de la « VIe Flotte », le sous-marin accomplit d'incessantes croisières en Méditerranée. Jusqu'à présent le « U.S.S. Trumpetfish » avait surtout fréquenté les rades de Cannes, de Villefranche et le port de Monaco. Aussi son commandant et son équipage ont-ils été heureux de l'escale tonlonnaise. Grâce au bureau toulonnais de l'« U.S.O. » le

## Cols Bleus n° 753 30 juin 1962 (suite)

lieutenant commander John L. Hofford et ses hommes ont parcouru le Var au cours d'une excursion dont ils garderont le souvenir. Telle fut cette escale du « U.S.S. Trumpetfish ».



## Cols Bleus n° 755 21 juillet 1962

### Cherbourg Essais de plongée du sous-marin FLORE

C'est dans la darse transatlantique que le sous-marin « Flore » a procédé à des essais de plongée. A côté du lieutenant de vaisseau Barbier, commandant, avaient pris place à bord : le L.V. Glachent, l'ingénieur mécanicien de 1re classe Nougé, l'ingénieur principal du Génie Maritime Marçais, I.D.T. principal Luce...

La Direction du port, sous la direction du C.V. Castro, apportait son concours aux opérations ; elle avait amené sur place le remorqueur «Mouflon», le pousseur et une vedette transportant les téléphonistes chargés de l'écoute. Cette première plongée accompagnée de diverses manœuvres destinées à permettre aux techniciens de procéder à divers contrôles de pesée et de stabilité s'est déroulée dans les meilleures conditions.

### Manifestation du souvenir

Autorités, anciens sous-mariniers et familles des disparus se sont rassemblés une fois de plus au pied de la Croix du « Prométhée » perdu tragiquement dans la fosse du cap Lévy le 7 juillet 1932. L'E.V. Blanc, du sous-marin « Minerve » représentait l'amiral Burin des Rozières. Des délégations du « Minerve » et du « Galatée » étaient présentes ainsi que le maire et le curé de Fermanville, que M. Autin, président des anciens sous-mariniers et les membres de son comité, les anciens combattants avec leur drapeau, etc.

Courte mais émouvante cérémonie : sonnerie aux morts, dépôt d'une gerbe, minute de silence suivie d'une courte allocution du président Autin qui rappela et exalta le sacrifice des glorieux disparus étroitement unis dans la mort comme dans le souvenir de tous. Puis, après que M. Matelot eut déclamé un poème en l'honneur des disparus du « Prométhée » poème dont l'auteur est le C.F. Bar, président de l'Amicale des Poètes de la Mer — M. l'abbé Boulé récita quelques prières reprises par l'assistance.

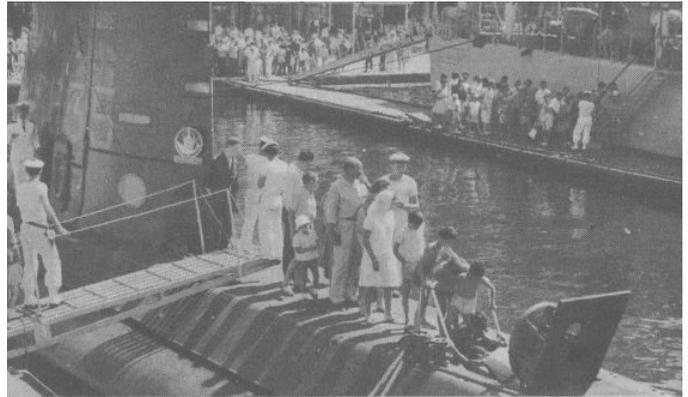
## Cols Bleus n° 756 26 juillet 1962

### Eclat exceptionnel des journées de la Marine auxquelles participe une foule considérable

Le succès des Journées de la Marine se dément de pas. Bien au contraire, ce sont des foules considérables qui assistent aux diverses manifestations organisées par la Marine nationale au

## Cols Bleus n° 756 26 juillet 1962 (suite)

port chef-lieu de la IIIe Région, avec le concours de la ville de Toulon. ....



*Sous-marin Aréthuse*

.....  
Non seulement les Toulonnais ont réservé le meilleur accueil à ces journées, mais aussi les touristes, si nombreux sur la Côte d'Azur en ce mois de juillet d'un éclat exceptionnel.

### Escales du sous-marin « Flore »

Au cours d'une traversée de Cherbourg à Toulon, le sous-marin « Flore » doit faire escale, à Funchal du 9 au 13 . août et à Malaga du 17 au 20

## Cols Bleus n° 758 18 août 1962

### Prise de commandement à l'Ecole atomique

C'est dans la cour d'honneur de l'Ecole d'Application Militaire de l'Energie Atomique que s'est déroulée la cérémonie de capitaine de vaisseau Gruson, prise de commandement du nouveau Directeur nommé en remplacement du commandant Bellet. En compagnie du Directeur adjoint, le capitaine de corvette Le Mouroux, il passa en revue le piquet d'honneur et se fit présenter tous les officiers attachés à l'Ecole, avant de visiter les locaux. A l'issue de cette cérémonie, le nouveau Directeur de l'E.A.M.E.A. alla saluer l'amiral Burin des Rozières à la Préfecture maritime.

### Départ du sous-marin « Flore »

Ses essais terminés, le sous-marin « Flore » a quitté l'Arsenal pour rejoindre sa base : Toulon, sous le commandement du lieutenant de vaisseau Barbier.  
Le départ s'est effectué en présence du «capitaine de vaisseau Ferté, major général et du commandant du groupe de sous-marins Thomas. Le « Flore » fera des escales à Madère et Malaga.

## Cols Bleus n° 760 08 septembre 1962

### Croisière JASON

#### Les sous-marins . . . dans un volcan

Après une dizaine de jours ZI d'exercices, tantôt avec âk des bâtiments, tantôt avec des avions de types divers (Alizé d'Hyères, Neptunes de : Mers-el-Kébir et Bizerte, Shakletons de Malte), tantôt seul, le groupe « Gustave-Zédé »- « Diane » - « Doris » - « Daphné » est arrivé le 10 en mer Egée. Au lieu de la « mer jolie », qui fut, ma foi, si plate et clémentine qu'on aurait bien dit d'huile, avec pour seul événement le passage d'un pétrolier ou la découverte d'une bouée de câblage en pleine zone d'exercice, le paysage a changé. D'abord nous avons longé Cythère après avoir admiré au passage l'Œuf, ro-

**Cols Bleus n° 760 08 septembre 1962 (suite)**

cher au nom bien mérité, et nous nous sommes offert une bonne heure: de baignade. C'est l'instant qu'a choisi un beau paquebot anglais chargé de touristes pour apparaître.



Comme une mère poule avec ses poussins, le « Gustave-Zédé » entouré de ses sous-marins à Mykonos.

Ses passagers n'avaient pas prévu ce spectacle supplémentaire ! Puis, après une nuit de navigation sous un ciel splendide où trônait Jupiter, le groupe est entré au petit jour dans Santorin. L'agence de tourisme du 2, rue Royale nous offre un beau voyage, et nombreux étaient ceux qui contemplaient ces rocs arides, tombant à pic dans la mer, ces stratifications aux rouges, gris, blancs et ocres étonnants, les villages haut-perchés sur le sommet de la falaise (et composés de presque autant de grottes troglodytiques que de maisons), reliés par de larges escaliers en zigzags à leurs minuscules petits ports, et, au centre, les deux îlots couverts de lave, en rocs hérissés, au milieu desquels on voit parfaitement le cratère du volcan. A leur base un petit bout de crique, de temps à autre, dans lequel un petit voilier est à l'ancre. L'un fait de l'eau à la source chaude, l'autre a déposé quelques touristes. Il est quand même amusant de penser que nous naviguons, dans un volcan, mais avec 350 mètres d'eau sous la quille ! Pendant la journée les sous-marins procèdent à leur plongée rituelle, et le « Zédé » en profite pour aller reconnaître au passage les côtes d'îles aux noms bien connus, Paros et son marbre, Naxos et le souvenir d'Ariane, Delos et ses ruines célèbres, Mykonos et ses moulins.

**Mykonos-e Pyrée-Corfou**

LE 19 août, par mer plate, le « Zédé » a rallié le mouillage de Mykonos déjà exploré à deux reprises, et y a solidement mouillé deux ancres ; les sous-marins se sont accostés dès que les défenses ont été mises en place et les embarcations à Veau. Mais le « Meltem » s'est levé, ce vent classique et constant au mois d'août, qui empêche le yachting dans les îles. Malgré un gros clapot et de fortes embardees, chacun, ou à peu près, put aller dans Vile voir le ravissant village tout blanc, les moulins, et le pélican, héros local. A la nuit, appareillage des sous-marins, suivi d'un poste de manœuvre qui a duré jusqu'à 23 heures pour tout rehisser à bord, à la suite de l'avarie d'une grue, et toujours par grand vent et fort clapot. Dès le 20 au matin, arrivée au Pirée, échange de salut avec la terre puis des visites avec les autorités, pendant que se mettaient sur pied les excursions des jours suivants. Celles-ci menèrent à Epidaure, via Nauplie, au Cap Sounion et à la plage, ainsi que dans Athènes, où, par ailleurs, chacun eut l'occasion de baguenauder et de visiter, entre autres, l'Acropole. Le 20 au soir, le colonel attaché

**Cols Bleus n° 760 08 septembre 1962 (suite)**

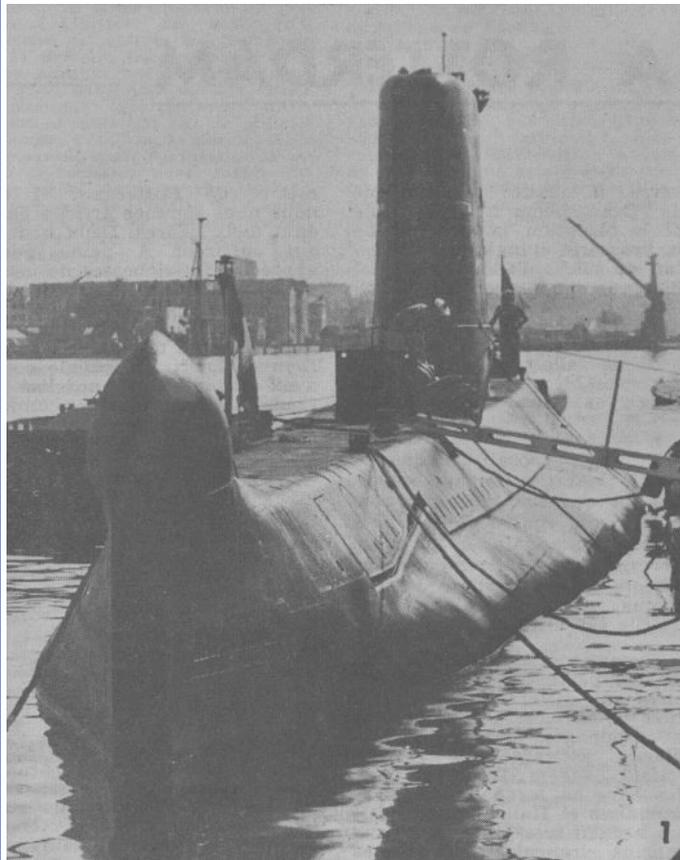
militaire et naval recevait dans le jardin de sa villa autorisés, marins et amis grecs, qui se sont retrouvés encore plus nombreux le 23 au soir à bord du « Zédé » pour un cocktail d'adieux très réussi, où le chef d'état-major de la Marine grecque, quatre autres amiraux et deux généraux anciens attachés militaires à Paris nous firent l'honneur de venir, ainsi que l'ambassadeur Mme de Charbonnières. Les relations avec les sous-marinières ont été excellentes et marquées notamment par un déjeuner, le 22, à la base navale, ainsi que par plusieurs visites. La ville d'Athènes était pleine de touristes venus notamment pour le festival, si bien que de nombreuses amitiés se sont nouées et que les marins ne manquèrent pas de guides. Les Grecs ont été extrêmement chaleureux et sympathiques, et l'escale en garde une auréole particulière. Le 2%, après les sous-marins, le « Zédé » à son tour a franchi le canal de Corinthe, ce qui est toujours impressionnant à voir, car ce long et étroit couloir de 6 km atteint parfois 80 mètres de haut, mais ne laisse que 3 à 4 mètres de chaque côté des flancs du navire. Après la traversée du golfe de Corinthe-Patras, et la plongée rituelle des sous-marins, après le passage devant Lépante, de célèbre mémoire, le groupe est venu mouiller devant Corfou où l'accueil des Corflotes a été enthousiaste, aussi bien que celui des Français du « Club Méditerranée ». Traversées de Vile et baignades ont alterné avec les visites ou réceptions officielles marquées par la venue à bord, à deux reprises, de Mgr Methodios, archevêque alerte de 83 ans et grand ami de la France, Le 26, c'est la fin du tourisme, le départ pour les exercices et la préface du retour à Toulon le 3 septembre.

**Cols Bleus n° 762 22 septembre 1962****APRES LA CROISIERE JASON**

Sous marin Aréthuse

**Cols Bleus n° 762 22 septembre 1962 (suite)****A bord de nos nouveaux sous-marins**

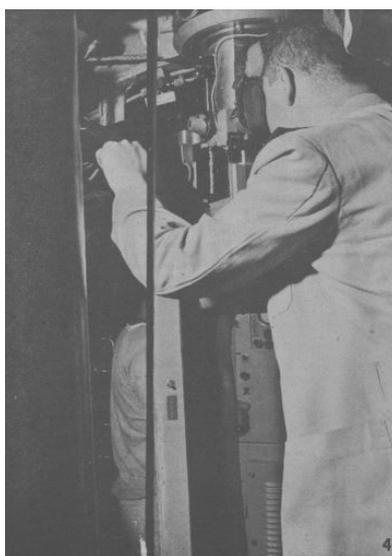
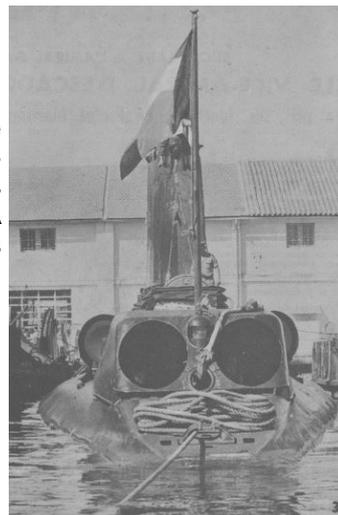
1 — La « Doris », sous-marin de 850 tonnes (en surface), long de 59 m, est rentré à Toulon après la croisière Jason qui a conduit nos nouveaux sous-marins en Méditerranée orientale. La Marine Nationale compte 7 bâtiments-de ce type, 2 autres sont en construction. Sous-marins conçus pour combattre les sous-marins ennemis, leurs caractéristiques essentielles sont la maniabilité et un fonctionnement très silencieux.



2 — Central opérations d'un sous-marin type « Daphné ». Au premier plan la table traçante, à l'arrière-plan le servant du sonar dont on voit le meuble à gauche.

**Cols Bleus n° 762 22 septembre 1962 (suite)**

3 — La « Doris » vue de l'arrière. On voit les ouvertures des quatre tubes lance-torpilles arrière. A l'arrière-plan les Ateliers des torpilles de la Flotte.



4 — Au périscope de « Ariane ».

5 — Le sous-marin « Ariane ». La chambre du commandant est remarquablement exiguë, mais tout y est agencé et le décor soigné facilite la détente lorsqu'elle est possible.

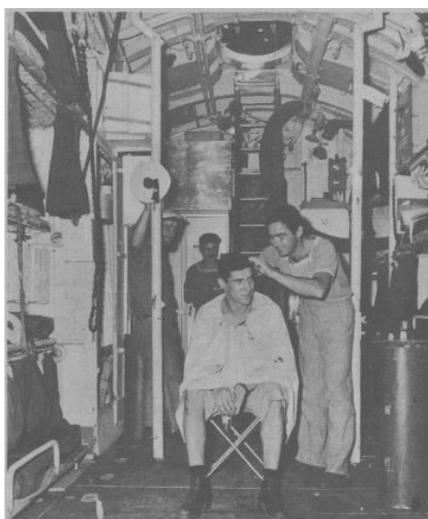


**Cols Bleus n° 762 22 septembre 1962 (suite)**

6 — Voici le compartiment des auxiliaires d'un des sous-marins.

7 " : Dans le poste avant de la « Doris ». Le frigorifique permet à l'équipage de boire frais.

Les banettes superposées bordent le poste sur toute sa longueur.



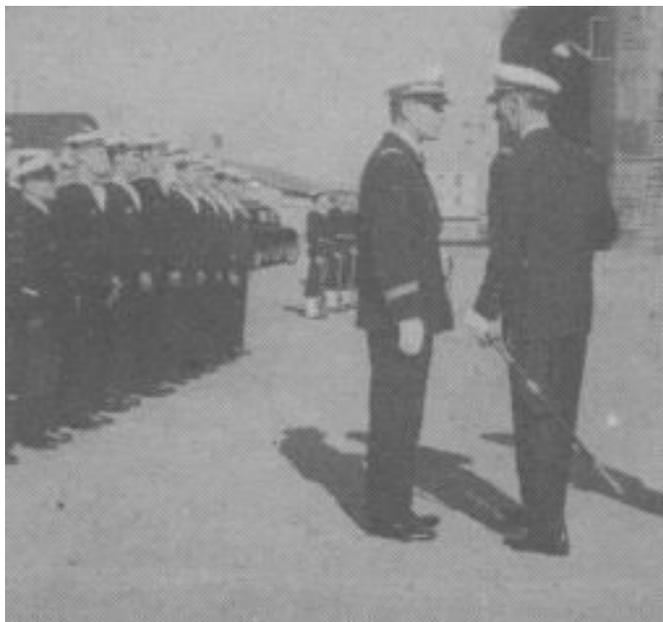
8 — Le coiffeur en action : au retour de la croisière les chevelures ont besoin d'être rafraîchies...



9 La cuisine de l'« Ariane », semblable à toutes celles des sous-marins du type « Aréthuse ».

**Cols Bleus n° 763 29 septembre 1962****LE L. V. JAPY nouveau commandant du « Requin »**

Le Contre-Amiral Cagne a fait reconnaître pour commandant du sous-marin « Requin » le Lieutenant de Vaisseau Japy, précédemment aide de camp de M. Messmer, ministre des Armées. Il aura pour officier en second le L.V. Barnaud, rentrant de campagne. Le nouveau commandant du « Requin », qui a déjà servi à la 2° E.S.M., succède au Capitaine de Corvette Darodes de Tailly, admis à l'Ecole de guerre.

**Cols Bleus n° 764 13 octobre 1962****A l'Ecole d'Application Militaire de l'Energie atomique de Cherbourg****Le général LÂVÂUD et l'amiral CABÂNIER président la séance inaugurale de la nouvelle session**

Le 2 octobre fut une grande journée à Cherbourg. Le matin, le général Lavaud, délégué ministériel pour l'Armement et l'amiral Cabanier, chef d'état-major de la Marine, accompagnés de l'ingénieur général Gisserot, directeur central des Constructions et Armes navales, visitaient l'arsenal de Cherbourg et son chantier de constructions neuves ; l'après-midi, à l'Ecole d'application militaire de l'énergie atomique avait lieu la séance inaugurale des cours de la nouvelle session. A 9 heures, le vice-amiral Burin des Rozières, préfet maritime, accueillait à l'aérodrome de Maupertuis, le général Lavaud et l'amiral Cabanier. Ils se rendaient ensuite dans les bâtiments de la D.C.A.J.N. OÙ se déroula une séance de travail. L'I.G.G.M. Gasquet, directeur des Constructions navales, rappela que les deux premiers sous-marins français « Morse » et « Narval » furent lancés à Cherbourg en 1899 ; il fit un exposé sur les capacités de l'arsenal et les problèmes que pose la construction des sous-marins modernes. H évoqua la création d'une zone industrielle sur la côte nord du Cotentin et les incidences économiques et humaines favorables à la ville de Cherbourg. Puis le général Lavaud et l'amiral Cabanier visitèrent les cales où un sous-marin est en chantier et le hangar de préfabrication où des tronçons de 20 tonnes sont construits avant l'assemblage final. Cette visite se termina par l'atelier des bancs d'essai où les matériels sont étudiés et éprouvés avant d'être montés à bord.. Le général Lavaud et l'amiral Cabanier regagnèrent ensuite la préfecture maritime où ils étaient les hôtes du vice-amiral Burin des Rozières ainsi que les autres personnalités invitées à la séance inaugurale des cours de l'E.A.M.E.A.

**Cols Bleus n° 765 13 octobre 1962 (suite)****L'amiral Cabanier présente M Debiesse**

A 15 heures, le capitaine de vaisseau Gruson, commandant l'école, accueillait les personnalités et faisait visiter les laboratoires et les salles d'instruction. Puis eut lieu la séance inaugurale des cours. Dans son allocution de bienvenue, le capitaine de vaisseau Gruson refit l'histoire de cette école qui fut tout d'abord à vocation exclusivement maritime, et qui devint interarmes. Dans une brève allocution, l'amiral Cabanier présenta M. Debiesse, directeur du centre de Saclay et de l'Institut national des sciences et techniques nucléaires. « M. Debiesse, devait dire l'amiral, a tenu l'école sur les fonts baptismaux et n'a cessé de surveiller sa croissance. Il lui a apporté non seulement un concours extrêmement précieux sur le plan personnel, financier et matériel mais aussi le crédit de son nom, de son intelligence exceptionnelle et de son expérience acquise au long de sa brillante carrière consacrée à la science et à notre pays. Nul mieux que M. Debiesse n'était donc qualifié pour prononcer ce discours inaugural et je le remercie vivement d'avoir bien voulu, malgré les charges de ses hautes fonctions, être parmi nous aujourd'hui. » Il rappela ensuite le rôle dévolu à cette école selon les directives du ministre des Armées ; elle doit fournir non des savants atomiciens mais des officiers utilisateurs et des conseillers du commandement dans le domaine des applications des sciences nucléaires.



L'Amiral Cabanier et le Général Lavaud (en civil) sont accueillis à E.A.M.E.A. par le vice-amiral Burin des Roziers, préfet maritime à Cherbourg (à droite), le préfet de la Manche, M. Graëve (au centre), et le capitaine de vaisseau Gruson, commandant l'école (à gauche).

**M Debiesse expose l'évolution des sciences nucléaires**

Dans un exposé fort écouté, M. Debiesse montra d'abord les rôles des écoles de (Saclay et de Cherbourg. Saclay doit assurer d'une part la synthèse permanente des travaux réalisés dans le monde, d'autre part poursuivre une recherche qui constamment modifie les résultats, la théorie, les conclusions. Cherbourg a le rôle d'actualisation des enseignements de Saclay, rôle d'enseignement pour les utilisateurs. Le conférencier situa les sciences nucléaires qui nous apportent actuellement deux catégories de résultats importants : une nouvelle source d'énergie et des moyens de recherche particulièrement féconds. Dans le domaine énergétique, M. Debiesse développa les deux politiques qui s'affrontent, celle de l'« uranium naturel » et celle de l'« uranium enrichi ». La politique de « l'uranium naturel » suivie par la France, la Grande-Bretagne et le Canada semble être la plus raisonnable. « En fait, dit-il à l'arrivée du vice-amiral d'escadre Deroo, directeur du personnel de la Marine. M. Debiesse, tout cela est assez aléatoire, car à côté des prix des combustibles, il faut tenir compte des investissements. Et c'est entre 1966 et 1970 que les centrales à uranium naturel de l'E.D.F. deviendront compétitives dans notre pays. »

**La transformation de l'énergie nucléaire**

Puis il montra la nécessité de la mise au point de la surrégénération si nous voulons disposer de grandes ressources énergétiques nouvelles. Il exposa ensuite le problème de la transformation de l'énergie nucléaire. Elle est actuellement utilisée par le truchement de l'énergie thermique qui a un mauvais rendement. Aussi les physiciens explorent-ils d'autres voies pour obtenir la conversion directe de l'énergie nucléaire en électricité. Aujourd'hui la durée de ces cellules capables de cette récu-

**Cols Bleus n° 765 13 octobre 1962 (suite)**

pération n'est encore que de l'ordre d'une certaine d'heures. M. Debiesse aborda le problème de l'emploi des techniques radioactives pour les recherches fines. Il cita les travaux sur la fusion nucléaire qui ouvre des perspectives fécondes mais encore lointaines, et l'emploi du rayonnement individuel des noyaux instables pour suivre des mécanismes qui jusqu'à présent échappaient aux techniques de la microscopie. Le domaine de ces techniques s'étend aux disciplines les plus diverses : biologie, médecine, physique des solides, électronique, etc.

**La France a repris une place importante**

M. Debiesse conclut en exposant les dernières découvertes françaises : « Dans la course scientifique engagée la France a repris une place importante, c'est ce qu'il faut savoir. C'est à cet effort scientifique et technique passionnant que j'invite vivement les nouveaux auditeurs de l'Ecole de Cherbourg à participer avec ceux de Saclay. » Le général Lavaud résumant les discours précédents insista auprès des stagiaires sur l'intérêt de renseignement dispensé par l'école et leur adressa ses vœux de succès dans leurs études. A l'issue de cette conférence, le général Lavaud et l'amiral Cabanier regagnaient Paris dans la soirée, avec les personnalités invitées à cette conférence inaugurale.

**Le capitaine de vaisseau GRUSON fait l'histoire de l'E.A.M.E.A**

L'école est née il y a six ans, en octobre 1956, pour former des officiers de Marine, aux techniques d'utilisation maritime de l'énergie atomique. Débuts modestes dans quelques bureaux situés au 4<sup>e</sup> étage d'un immeuble de la rive gauche à Paris, les stagiaires au nombre de 5, suivent les cours de Génie Atomique au Centre d'Etudes Nucléaires de Saclay. L'année suivante, la moitié du bâtiment où nous nous trouvons actuellement est affectée à l'Ecole d'Application (alors maritime) de l'Energie atomique et les travaux d'aménagements sont



L'arrivée du vice-amiral d'escadre Deroo, directeur du personnel de la Marine.

commencés. La deuxième promotion suit encore les cours à Saclay. En octobre 1958, les travaux sont terminés et la rentrée de la 3<sup>e</sup> promotion se fait ici à Cherbourg. La session suivante comprend pour la première fois des officiers des autres armées qui se joignent à leurs camarades de la Marine. C'est également en 1959 que, devant l'insuffisance des locaux dont dispose l'Ecole, intervient la décision de lui affecter l'aile Est (la deuxième moitié de cet immeuble). L'année 1960, voit se poursuivre le développement de l'école ; en mai, c'est la première visite du ministre des Armées, en juillet celle du Président de la République. En 1961, le caractère interarmées de l'école s'affirme et l'arrêté qui règle l'organisation et le fonctionnement actuels de l'école d'application désormais militaire de l'énergie atomique paraît au mois de septembre de la même année. Permettez-moi quelques chiffres : A ce jour, l'école a formé : — 102 officiers et 12 officiers marinières. La session qui entre à l'école aujourd'hui comprend 25 officiers se répartissant entre les armées de la façon suivante : — Terre : 6. — Air : 9. — Mer : 10. Le mois prochain 12 médecins électro-radiologistes viendront suivre un stage de deux mois. Enfin, l'année prochaine, quelques cours spécialisés s'ouvriront pour satisfaire des besoins particuliers à l'armée de l'Air. Je passe, sans insister, faute de temps, sur l'activité du Groupe d'Etudes Atomiques qui relève de l'école ; activité comportant en particulier d'importantes études exécutées par contrat avec le Commissariat à l'Energie Atomique, sur l'hydrographie et l'écologie du Raz Blanchard en rapport avec l'implantation de l'usine de la Hague. Tel est brièvement résumé le bilan de l'activité passée et actuelle de l'école qui, sous l'impulsion énergétique de mon prédécesseur qui en fut le fondateur a parcouru en un temps extrêmement court beaucoup de chemin. Elle devra continuer de se développer en vue de satisfaire les besoins croissants des trois armées dans les années à venir pour la formation de

## Cols Bleus n° 766 20 octobre 1962

### Plongée de vérification du sous-marin « Minerve »

Le sous-marin « La Minerve », de 860 tonnes, long de 50 mètres, de la série des « Daphné », construit par les Chantiers Dubigeon, de Nantes, a effectué une plongée expérimentale dans la darse transatlantique. Placé sous le commandement du lieutenant de vaisseau Thomas, le bâtiment avait déjà fait une plongée statique suivie du démontage, en vue de vérification, de ses appareils. Avec le concours de la direction du port, la plongée de vérification s'est déroulée dans les meilleures conditions. En attendant de nouveaux essais, qui doivent précéder son départ définitif pour Toulon, le sous-marin a appareillé pour Brest

### La F.A.M.M.A.C. ravive la Flamme

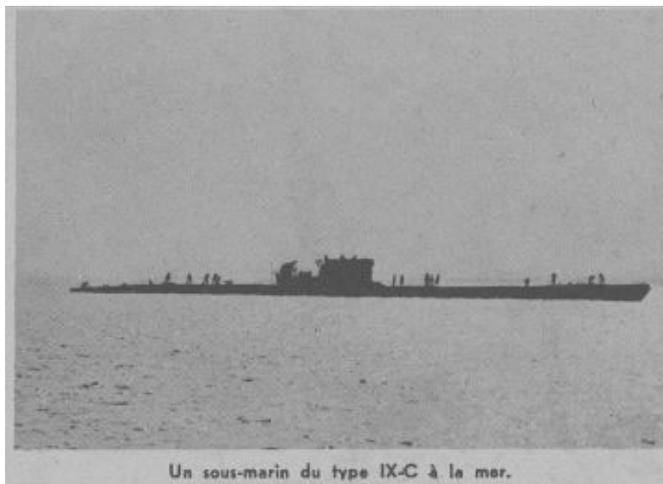
Cette année, pour la seconde fois, la F.A.M.M.A.C. a ravivé la flamme sur la tombe du Soldat Inconnu, à l'Arc de Triomphe, vendredi dernier, 19 octobre. L'Amicale des Anciens Marins de Marine unkerque et l'Amicale des Anciens des Sous-Marins participaient à cette cérémonie. En grand nombre, les anciens marins de la région parisienne avaient répondu à l'appel de leur organisation pour cette manifestation du souvenir. 1/Amiral Merveilleux du Vignaux, président général de la F.A.M.M.A.C., a accompli le geste rituel, comme le montre notre photo.



## Cols Bleus n° 768 03 novembre 1962

### Il y a 20 ans La bataille de l'Atlantique faisait rage...

La guerre sous-marine, au cours de la deuxième guerre mondiale, a coûté aux Alliés environ 15 millions de tonnes de navires\* et l'arme sous-marine fut probablement, dans l'ensemble, celle qui fut le plus près de faire pencher la balance en faveur de l'Allemagne. Au cours de cette guerre, l'année 1942 fut cruciale, les pertes infligées aux Alliés par l'arme sous-marine, qui atteignaient 328.000 tonnes en Janvier, passèrent à plus de 700.000 tonnes en juin ; de l'autre côté, les pertes furent lourdes, 32.000 officiers et marins furent engloutis à bord 'de 780 sous-marins...



Un sous-marin du type IX-C à la mer.

C'était il y a vingt ans, et cette terrible épopée demeurera connue sous le nom de la bataille de l'Atlantique », car ce fut là que la guerre sous-marine fut la plus dense, la plus acharnée, et ce fut là qu'elle fut gagnée par les Alliés.

Il nous a paru intéressant de parler, à ce sujet, de l'histoire d'un sous-marin allemand, parmi tant d'autres, qui pourtant a eu un destin final différent puisque maintenant il est devenu le mémorial aux 55.000 Américains péris en mer au cours des deux guerres mondiales et que ce mémorial se trouve au centre des Etats-Unis, à Chicago ; mais prenons cette histoire par le début.»

Un sous-marin parmi tant autres...

Mis sur cale aux chantiers Deutsche Werft, à Hambourg le 12 juin 1940, le « U 505 » est mis en service officiellement le 26 août 1941, au cours d'une cérémonie à laquelle assiste le vice-amiral Wolk, commandant du district naval de Hambourg, son premier commandant est le Kapitän-Leutnant (lieutenant de vaisseau) Løwe, qui inscrit sur le livre d'or du bord « Wir fahren gegen England ». Le « U 505 » est un sous-marin du type IX C, familièrement appelé dans la « Kriegsmarine » «vache marine», à ne pas confondre avec les « vaches laitières » sous-marins ravitailleurs de 1.600 tonnes servant à ravitailler « vaches marines » et « loups gris » (sous-marins du type VII, le plus nombreux dans la « Kriegsmarine » et dont un exemplaire est encore en service dans la Marine -nationale, le «Mille»). Ses caractéristiques principales sont un tonnage de 740 t W, une longueur de 76 mètres. En surface, sa propulsion est assurée par deux moteurs Diesel M.À.N. de 9 cylindres, 2.170 CV chacun,\* qui lui assurent une vitesse maximum de 19 nœuds et de 13,5 nœuds en charge, avec un rayon de 17.800 nautiques à 10 nœuds. En plongée, sa propulsion est assurée par deux moteurs électriques de 493 CV chacun, qui donnent une vitesse maximum de 7,5 nœuds et une vitesse pratique de 4 nœuds avec un rayon d'action de 63 nautiques. La vie est dure à bord, et lorsque l'on a pu connaître ces bâtiments, leurs performances de croisière sous pavillon allemand semblent absolument extraordinaires. L'équipage était divisé en deux catégories : 15 à 20 marins, principalement affectés aux canons et torpilles, qui travaillaient par trois roulements de quatre heures ; 20 à 25 techniciens affectés à la radio, au radar, aux moteurs, travaillant par deux roulements de six heures ; l'âge ne dépassait pas 30 ans, l'entraînement des officiers et des marins était

**Cols Bleus n° 768 03 novembre 1962 (suite)**

de six mois à un an, par jour de croisière les primes variaient de 1,5 à 3 marks (à l'époque, de 30 à 60 francs). L'armement était composé, à l'origine d'un canon de 105 mm et de six tubes lance-torpilles, quatre avant, deux arrière, approvisionnés à 22 torpilles ; puis par la suite, avec l'évolution, de la lutte anti-sous-marine, on débarqua le canon de 105 mm, le remplaçant par deux canons doubles antiaériens de 20 mm, dans un encorbellement sur l'arrière du kiosque appelé poétiquement « jardin d'hiver », puis on agrandit ce jardin d'hiver pour y loger une pièce supplémentaire, de 37 mm celle-là. Après description sommaire du bâtiment, revenons à sa carrière et à sa participation à la bataille de l'Atlantique\* Au lendemain de sa mise en service officielle, il rejoint Kiel par le canal du même nom et il est incorporé à la 25e flottille basée à Dantzig où il subit quatre mois d'entraînement intensif aux opérations sous-marines, il passe alors en petit carénage à Stettin, puis gagne Lorient.



Le poste de veille... dans la baiqueroie.

De la mi-février au début de mai 1942, il effectue sa première croisière de guerre en allant jusque devant Freetown, il coule quatre navires, 26.000 tonnes, trois cargos, un pétrolier. Sa seconde croisière l'emmène aux Caraïbes, du début juin à fin août 1942, il ne coule que deux cargos américains et un voilier colombien, au total 14.700 tonnes ; la maladie de son commandant l'empêchant de continuer sa croisière, il rentre, le commandant Løwe débarque et est remplacé par le Kapitän-Leutnant Zscherk, avec lequel il appareille pour sa troisième croisière. Il est devant la Trinité le 4 octobre 1942, il coule un cargo de 5.500 tonnes, mais est attaqué le 7 novembre par un avion à proximité de l'embouchure de l'Orénoque, et gravement avarié, il est obligé de revenir, heureux de pouvoir rentrer. Après de grosses réparations, lui arrive aux essais un grave accident de navigation qui l'entraîne par 180 mètres de fond, et de nouveau les chantiers. En juin 1943, il quitte enfin Lorient pour une nouvelle croisière vers l'Atlantique-Sud, mais il n'alla pas plus loin que les côtes d'Espagne ; il rencontra, en effet, un destroyer britannique qui le grenada, lui crevant ses réservoirs à mazout et l'obligeant à rebrousser chemin. En octobre 1943, nouvel appareillage, traversée du golfe de Biscaye, devenu l'enfer des sous-marins, puis près des Açores, en plongée par 60 mètres, détection d'un bruit d'hélice, le « U 505 » remonte en plongée périscopique pour se rendre compte... C'est un destroyer qui a tôt fait de le repérer et lui balance près, beaucoup trop près, cinq ou six charges qui font un ravage terrible à bord, chacun pense alors que c'est la fin, mais par miracle il ne se passe plus rien et le sous-marin regagne sa base. Après réparation, c'est l'Oberleutnant-zur-See (enseigne de vaisseau de 1re classe) Lange qui prend le commandement de l'« U 505 ». Noël 1943, le « U 505 » appareille à nouveau ; pendant la traversée du golfe de Biscaye, le B.d.U. (commandement des sous-marins) dérouta celui-ci sur le lieu d'une rencontre de destroyers allemands et des croiseurs britanniques « Glasgow » et « Enterprise » ; les destroyers allemands de 1.100 tonnes du type « Elbing », « T-25 » et « T-26 », ont été envoyés par le fond le 28 décembre 1943 ; le « XJ 505 » repêche 36 hommes du « T-25 » qui barbotaient dans l'eau glacée, leur rendant ainsi

**Cols Bleus n° 768 03 novembre 1962 (suite)**

un service que le « T-25 » avait rendu en août 1943 au sous-marin « U 106 », de la même flottille que le « U 505 », sauvant la plus grande partie de l'équipage de ce sous-marin. Le « U 505 » ramène les 36 rescapés à Brest. 1944 commence, ce sera bientôt le départ pour la dernière croisière sous pavillon allemand ; si la bataille continue, elle est maintenant perdue pour les sous-marins allemands, une technique éprouvée dans la chasse au sous-marin, l'apparition et la démultiplication des groupes « hunter-killer », composés de porte-avions d'escorte et de destroyers ou frégates, rendent la vie extrêmement dure aux sous-marins et les nouveaux types « XXI » et « XXIII », qui devraient révolutionner la guerre sous-marine en rendant l'avantage à ceux-ci, ne seront pas prêts avant les premiers mois de 1945, mais il sera alors trop tard ; c'est ainsi que le « U 505 » réussit à traverser le golfe de Biscaye, ce qui est devenu une prouesse. Devant Monrovia, on hisse le périscope, mais rien n'est en vue ; pendant quatre semaines, le sous-marin croise devant la Côte de l'Or mais ne voit que des cargos isolés mais trop rapides pour lui. Une nuit, tandis que les batteries se rechargent, le sous-marin est détecté et est obligé de plonger ; n'entendant plus rien, il émerge deux heures après, mais est aussitôt détecté ; manifestement, il a affaire à quelqu'un de persévérant et qui n'est pas pressé ; il passe la nuit en plongée, puis toute la journée ; il tente d'émerger la nuit suivante, mais est de nouveau aussitôt détecté. Ce qu'il y a de grave, c'est que le commandant de l'« U 505 » a eu le temps de savoir à qui il avait affaire : il y a là un porte-avions, le plus grand ennemi du sous-marin, et des destroyers. Un de ceux-ci fonce immédiatement sur le sous-marin. La situation est sérieuse, les batteries sont vides, l'air est rare à bord, les bruits d'hélice du destroyer se précisent, le sous-marin vient à l'immersion périscopique pour tenter de se servir de ses tubes, mais à peine le périscope est-il sorti qu'il est immédiatement détecté, soit par un avion, soit par le destroyer, et c'est le terrible grenadage à proximité. Plus d'électricité, tout est hors d'usage à bord et le « U 505 » s'enfonce vers les profondeurs ; le commandant, qui est blessé, donne l'ordre de chasser partout.

**Le « Task-Group 22/3 »**

En surface, c'est au « Task-Group 22/3 » de l'U.S. Navy qu'avait affaire le sous-marin. Cette formation était commandée par le capitaine de vaisseau Gallery et avait appareillé en mai de Norfolk, elle comprenait le porte-avions d'escorte « Guadalcanal » (cve 60), 10.000 tonnes, 19 nœuds, les destroyers d'escorte de la 4e division « Pillsbury » (DE 133), « Pope » (DE 134), « Flaherty » (DE 135), « Châtelain » (DE 149) « Jenks » (DE 665). La mission de ce « Task-Group » était la destruction des sous-marins, mais son commandant rêvait de pouvoir en capturer un, pensant qu'une prise de cette sorte, si elle était réalisable, serait d'une valeur inestimable pour les Alliés du fait de l'équipement et des documents que l'on pourrait éventuellement trouver. Aussi, à la tactique standard pour expédier efficacement et rapidement par le fond les sous-marins, le capitaine de vaisseau Gallery fit mettre au point par son groupe toute une tactique pour tenter d'obliger le sous-marin à faire surface, et le groupe travailla toujours pour cette éventualité, aussi attendait-on à bord avec impatience un contact avec un sous-marin. Remontant de Freetown vers Casablanca, à environ 150 milles de la Côte du Rio de Oro, le Task-Group avait un contact avec le « U 505 » par latitude 21°30 Nord et longitude 19°20 Ouest, le sous-marin était localisé, le groupe était à l'affût. Le , dimanche 4 juin 1944, à 11 h. 9, le « Châtelain » a un contact à 730 mètres sur tribord, il tire au « hedgehog », il reprend le contact peu après et fait un passage avec des grenades ; depuis le début de Faction, une patrouille de deux chasseurs « Wildcat » est constamment en l'air, l'un de ceux-ci aperçoit le sous-marin près de la surface et tire à la mitrailleuse pour marquer l'endroit, le « Châtelain » lance un certain nombre de charges, réglées à l'immersion de 18 mètres, autour de l'endroit marqué par le chasseur ; parmi les geysers des explosions, apparaît une grande tache d'huile ; les avions signalent au même moment que le sous-marin vient en surface. Moins de sept minutes après la première attaque du « Châtelain », le sous-marin est en surface, blessé mais toujours dangereux, à 650 mètres du D.E. ; celui-ci, les « Jenks » et « Pillsbury », ainsi que les deux « Wildcat », ouvrent le feu avec leurs armes légères pour empêcher l'équipage allemand de

**Cols Bleus n° 768 03 novembre 1962 (suite)**

courir à ses canons ; barre bloquée, le sous-marin décrit des cercles à une vitesse d'environ 7 nœuds, sur ses moteurs électriques, ce que voyant le « Châtelain » croit à une attaque imminente par torpille, lui en envoie une lui-même qui passe sur l'avant du sous-marin, mais on se rend compte que le sous-marin, une bonne partie de l'équipage ayant sauté à la mer, semble maintenant abandonné, seuls sont émergés l'extrême-avant et le kiosque ; tandis que les destroyers commencent à repêcher les marins allemands, une chaloupe américaine, avec le lieutenant Albert L. David, s'approche du « U 505 » et le lieutenant et huit hommes sautent à bord ; ils trouvent au sommet du kiosque un seul homme, mort, ils s'affalent à l'intérieur et ne trouvent personne, seule une vanne commandant un filtre, d'un diamètre de 20 centimètres, laisse entrer l'eau ; c'est d'ailleurs la seule vanne qui ait été ouverte, on arrive à aveugler cette entrée d'eau, mais ne sachant pas encore si le sous-marin se maintiendra en surface; ses moteurs marchent toujours, le sous-marin avance, mais la barre étant bloquée, ils prend par moments une gîte dangereuse, l'équipe américaine fait main basse sur tout ce qu'elle peut trouver comme papiers, documents, etc. (A suivre)

**Visite ministérielle à l'Ecole Atomique**

Cherbourg vit plus que jamais à l'heure atomique et les visites de personnages importants s'y succèdent. Après le général Lavaud, délégué ministériel à l'Armement, notre port a reçu M. Gaston Palewski, ministre d'Etat chargé de la Recherche Scientifique et des questions atomiques et spatiales. Il était accompagné de M. Francis Perrin, directeur du haut commissariat à l'Energie atomique, dont les précédents passages à Cherbourg ont eu une heureuse influence sur le développement de la vocation atomique de notre arsenal et de notre région. Les deux personnalités venaient étudier sur place les installations existantes et celles en voie de création. Elles étaient arrivées par avion à l'aérodrome de Cherbourg-Maupertuis pavoisé de tricolore, où la clique de l'Ecole des Fourriers, une section du 43e d'Artillerie et deux sections de marins en armes rendaient les honneurs. Les autorités de la ville et du port saluaient le ministre à sa descente d'avion. A Jobourg, les visiteurs furent accueillis par les dirigeants et techniciens de la Société Saint-Gobain Nucléaire à la tête desquels M. de Vaissière, président-directeur général ; par le conseiller général du canton et les maires des communes intéressées par la réalisation de l'usine de la Hague. La visite des chantiers, où s'affairent dès maintenant quelque 700 personnes, avait été précédée d'une conférence au cours de laquelle M. Duboz, chef du Service des Constructions des Usines du C.E.A. avait fourni d'abondantes, complètes et utiles explications sur les diverses étapes de la réalisation de la future usine atomique de Jobourg. Au retour, le cortège s'arrêta à l'Ecole d'Application Militaire de l'Energie Atomique. Les personnalités présentes en firent la visite sous la conduite du capitaine de vaisseau Gruson, commandant, et de son second, le capitaine de frégate Le Mouroux. Au cours du vin d'honneur offert par la municipalité, le Dr Hébert, maire de Cherbourg, souligna la nécessité de maintenir l'activité de l'Arsenal et des diverses industries locales et formula le vœu que notre ensemble atomique soit orienté vers des industries de paix. A l'issue d'un déjeuner offert à la Préfecture maritime par M. l'amiral Burin des Rozières, le ministre et le haut commissaire à l'Energie Atomique regagnèrent Paris par la voie des airs.

**Prises de Commandement**

GRUPE DE SOUS-MARINS n° 10 : le capitaine de vaisseau

**Cols Bleus n° 769 10 novembre 1962**

Roy, commandant le « Béarn », a fait reconnaître, lundi 29 octobre, le capitaine de frégate Emeury comme commandant du groupe de sous-marins n° 10, basé à Toulon.

Cette cérémonie s'est déroulée dans le hangar principal, du porte-avions, en présence des officiers de la base, des commandants des sous-marins et des délégations de marins de ces bâtiments.

Le commandant Roy était accompagné du capitaine de frégate Douce et du capitaine de corvette Sciard. Une double inspec-

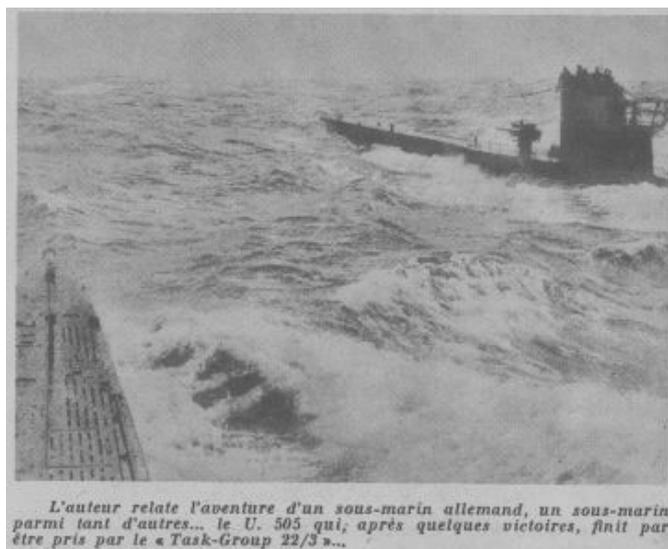
**Cols Bleus n° 769 10 novembre 1962 (suite)**

tion eut lieu : celle du capitaine de vaisseau Roy, puis, celle du nouveau commandant du G.S.M. 10.

PREMIERE ESCADRILLE DE SOUS-MARINS : samedi 3 novembre, toujours à bord du « Béarn », le vice-amiral d'escadre Jubelin, commandant l'escadre, a fait reconnaître le capitaine de vaisseau Gueirard comme commandant la première escadrille de sous - marins, groupe n° 10 (Toulon) et groupe n° 11 (Mers-el-Kebir).

Le capitaine de frégate Douce commandait jusqu'ici le groupe n° 10. Il s'agit d'une nouvelle organisation sous un même commandement.

### Il y a 20 ans La bataille de l'Atlantique Première prise depuis 1815



L'auteur relate l'aventure d'un sous-marin allemand, un sous-marin parmi tant d'autres... le U. 505 qui, après quelques victoires, finit par être pris par le « Task-Group 22/3 »...

Le « Pillsbury » est venu à proximité et s'efforce de suivre la même rotation, à la même vitesse, que le sous-marin, afin de pouvoir faire passer à bord du sous-marin le tuyautage souple nécessaire pour mettre ses propres pompes en action ; entre-temps, une nouvelle équipe était arrivée du porte-avions « Guadalcanal », les moteurs étaient coupés et une remorque était passée après beaucoup d'efforts et la bannière étoilée flottait alors au-dessus du kiosque. La première pensée, ayant en remorque ce sous-marin à demi submergé — il ne faut pas oublier qu'en plus de l'eau il avait subi de graves avaries de combat — c'était d'aller au port le plus proche, c'est-à-dire de rejoindre Dakar, mais le commandant pensa que l'arrivée de ce convoi bizarre ne passerait pas inaperçue et que le haut commandement allemand serait rapidement averti de l'arrivée en ce port de l'« U 505 » sous pavillon américain. Or, pour que l'exploitation de tous les papiers, documents qui avaient été trouvés à bord et qui n'avaient pas été détruits conserve une valeur intéressante, il fallait que le « B. d. U. » pense que le « U 505 », comme tant d'autres, était coulé; c'est ainsi qu'il fut décidé de tenter de rallier les Bermudes, à 1.700 milles de là ! Après trois jours de remorquage particulièrement pénible, le remorqueur de haute mer « Abnaki », accompagné du tanker « Kennebec », venait prendre la relève et le 19 juin le « U 505 » entra en baie de Port-Royal, aux Bermudes, l'équipage allemand était interné, séparé de tout contact extérieur, et les 3.000 hommes de Ja Force navale américaine étaient tenus au plus rigoureux silence ; en effet, non seulement les Américains avaient fait main basse sur le code qui servait au « B.d.U. » à correspondre avec ses sous-marins, mais plusieurs torpilles de modèles nouveaux, encore inconnus des Américains, se trouvaient à bord. C'était le premier navire de guerre capturé par l'U.S. Navy depuis 1815 ! Si l'histoire de guerre de ce sous-marin se termine là, sa carrière n'était pas achevée pour autant. A la fin de la guerre, le « U 505 », qui entre-temps avait été remis en état, fit escale dans les ports de la côte Est des Etats- w Unis, servant de publicité pour la campagne des Bons de guerre, et il termina

**Cols Bleus n° 769 10 novembre 1962 (suite)**

cette tournée à Portsmouth, où il devait être démolie, quand la ville de Chicago, dont l'un des fils commandait une des unités du « Task-Group 22/3 », décida de faire de ce sous-marin capturé en guerre par l'U.S. Navy un Mémorial en souvenir des 55.000 Américains qui périrent en mer au cours des deux guerres mondiales. Une somme de 250.000 dollars fut réunie pour cette ultime opération ; le 14 mai 1954, le «U 505» appareilla donc encore pour un nouveau voyage de 3.000 milles, remontant le Saint-Laurent, faisant de nombreuses escales dans les villes tout au long du parcours e\* - atteignant Chicago le 26 juin ; il -ne lui restait plus alors qu'à parcourir 250 mètres, des eaux du lac Michigan au Musée des Sciences et de l'Industrie de Chicago, et ce voyage-là ne fut pas le plus facile ! Enfin, le 25 septembre 1954, ce Mémorial était > inauguré par l'Amiral de la Flotte William F. Halsey et l'ancien commandant du «Task-Group 22/3», alors contre-amiral, rappelait qu'au total 9-500 navires représentant 35 millions de tonnes avaient été envoyés au fond par les sous-marins, et qu'aux Etats-Unis les seuls mémoriaux de la Marine qui existaient jusqu'alors étaient des bâtiments « Maine » et « Arizona », qui tous deux symbolisaient des désastres de l'U.S. Navy. C'est ainsi qu'au centre des Etats-Unis se trouve un bâtiment qui symbolise cette fameuse bataille de l'Atlantique, qui date maintenant de vingt ans ; ce bâtiment est en parfait état, et le souci de reconstitution a été poussé très loin à l'intérieur du navire, les couchettes sont prêtes' avec draps et couvertures, les tasses, assiettes, cafetières sont à leur place, et s'il n'était sur un socle de béton, on pourrait assurer que le «U 505 » est prêt à appareiller. R. de RENTY. (FIN)

*Le « Muséum of Science and Industry » de Chicago (Illinois) a publié un très intéressant ouvrage, « The Story of the U 505 », préfacé par l'Amiral Gallery, et qui, en dehors des récits proprement dits, comprend une minutieuse description du sous-marin lui-même appuyée de 18 photos prises à l'intérieur du bâtiment, qui en fait certainement un des documents publics les plus complets sur ce type de sous-marin allemand. On peut y lire aussi comment fut résolu le problème du passage du lac au musée, tout cela très abondamment illustré ; de très bons documents photographiques sont également donnés du sous-marin pendant sa carrière sous pavillon allemand, ainsi que des photos de V.U.S. Navy au 0 moment de sa capture dans l'Atlantique.*

**Cols Bleus n° 771 24 novembre 1962****Traversée de longue durée**

Le sous-marin « Galatée » a appareillé de Cherbourg le 12 novembre pour sa traversée de longue durée. Il fera escale à Ponta Delgada (Açores) du 25 au 29 novembre, à Mers-el Kébir du 6 au 7 décembre, puis arrivera à Toulon le 13 décembre.

**DEUX SOUS-MARINS EN CROISIERE**

Les sous-marins « Minerve » et « Galatée » effectuent actuellement des croisières d'entraînement. Le premier de ces bâtiments, parti de Cherbourg, a fait escale à Londonderry (dans la province britannique de l'Ulster), puis à Bergen, en Norvège (du 16 au 20 novembre), avant de se rendre à Göteborg, en Suède, où il doit séjourner du 23 au 27. Le sous-marin « Galatée » a appareillé de Cherbourg le 12 novembre. Il se rend aux Açores, où il fera escale à Ponta Delgada du 22 au 25 novembre, puis se rendra à Mers-el-Kébir pour gagner enfin Toulon le 13 décembre. Ces deux sous-marins indiquent « Les Flottes de combat », font partie des navires du type « Daphné » dits « à hautes performances ». Leur déplacement est de 850 tonnes en surface (1040 tonnes en plongée). Leur longueur est de 53 mètres et leur vitesse est de 16 nœuds en surface comme en plongée. Leur armement comporte douze tubes lance-torpilles. Leur équipage comprend six officiers et trente-neuf hommes. Ces navires dont la marche en plongée est particulièrement silencieuse ont la possibilité de s'immerger à

**Cols Bleus n° 771 24 novembre 1962 (suite)**

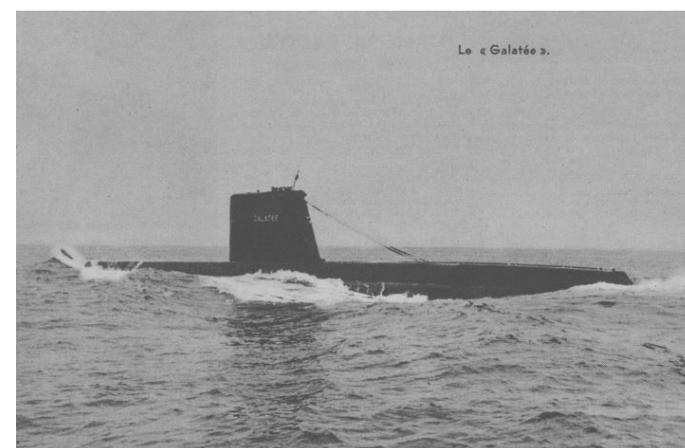
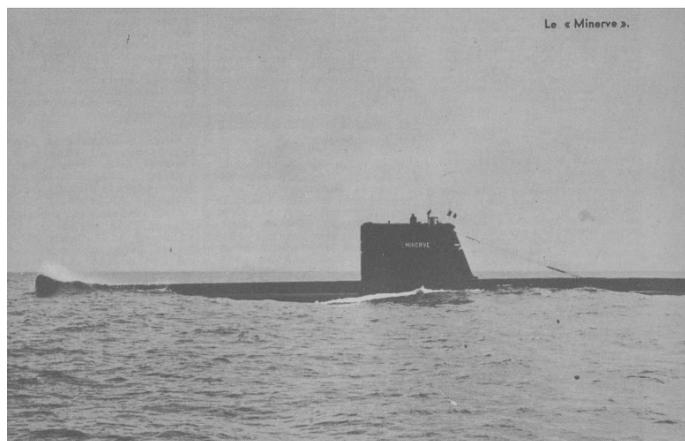
une profondeur supérieure à celle des sous-marins précédents du type « Ariane ».

**AUX ACORES****SAO MIGUEL l'île verte**

Filles de l'eau et du feu, les Açores sont deux îles volcaniques, surgies de l'Atlantique au carrefour des courants et des vents : Corvo, Flores, Fayal, Graciosa, São Jorge, Pico, Terceira, Santa Maria, São Miguel. Les paysages açoréens offrent, en leur diversité, une sorte de raccourci de l'Europe : des côtes rocheuses rappelant la Bretagne, des lacs et des vallons comme en Suisse, des landes évoquant l'Ecosse, des jardins semblables à ceux de la Côte d'Azur. São Miguel, ou File Verte, est la plus belle de tout l'archipel. Ses riches cultures semblent un velours : les bananeraies, les plantations de tabac, de thé, d'ananas composent une harmonieuse symphonie en vert. La capitale, Ponta Delgada, a une population de 28.000 habitants, sur les 170.000 de Saô Miguel. L'archipel entier compte 320.000 âmes. Ponta Delgada a conservé du XVIe siècle de magnifiques vestiges d'architecture : couvents, églises, palais, demeures nobles, et s'agrémentent d'admirables jardins. A l'est de l'île, se trouve le site le plus célèbre des Açores, Furnas, où jaillissent dans un cadre grandiose vingt-deux sources thermales et médicinales, autour d'un lac et d'un parc tropical à l'exubérante végétation.

**NOS PHOTOS :**

A droite : une «vie de chien» à bord des sous-marins? Celui-là n'a pas l'air de s'en plaindre... Au-dessous : aux barres de plongée. A gauche de la page : au-dessous de la vue générale de Sao Miguel, une route açoréenne toute fleurie et une vue du site de Fumas...

**EN SCANDINAVIE****GOTEBORG premier port de Suède**

Göteborg, ou Gothembourg, est une ville au cachet très particulier. De tout temps, pêcheurs et navigateurs fréquentèrent l'embouchure du fleuve Göta, au débouché de la Baltique sur la mer du Nord. Mais ce n'est qu'en 1621 que le roi Gustave II Adolphe accorda ses privilèges à la cité, qui devint très vite un centre commercial actif et un port important. A partir de 1730,

**Cols Bleus n° 771 24 novembre 1962 (suite)**

Göteborg connu un essor considérable grâce à la Compagnie des Indes orientales dont les vaisseaux amenaient de riches cargaisons d'Extrême-Orient. Actuellement Göteborg est le premier port et la deuxième ville de Suède, avec une population de 400.000 habitants. C'est aussi, derrière la façade du grand commerce et de l'industrie, une ville moderne et élégante, aux magasins luxueux, aux parcs verdoyants et aux jardins abondamment fleuris, aux riches monuments et aux nombreux musées, musée d'Histoire, d'Artisanat, du Théâtre, musée d'Art, musée d'histoire naturelle, musée de l'Armée. Le musée de la Marine mérite une mention particulière. Outre ses nombreuses maquettes de navires anciens et modernes, il comporte des sections des pêches, des ports, des phares, des stations de pilotage, du sauvetage maritime de l'aviation ainsi qu'un aquarium (Akvariet) où l'on peut étudier la faune marine de la côte suédoise.

**BERGEN**

au fond de son archipel d'aspect pittoresque, nommé « les Arcs de Bergen », la ville a été fondée en 1070 par le roi Olaf Kyrr et sa situation géographique explique le développement qu'elle prit dès le XII<sup>e</sup> siècle. Les îles des « Arcs de Bergen », longues de 400 à 500 m, sont séparées par de nombreux et larges chenaux, qui facilitent la navigation et le commerce. L'essor de Bergen attira l'attention de la Ligue Hanséatique qui en fit un entrepôt et un centre actif du commerce du poisson séché, dont on faisait une grande consommation dans toute la chrétienté où les jours de carême étaient strictement observés. Au début du XVI<sup>e</sup> siècle, Bergen était la ville la plus peuplée du Nord et dépassait même Copenhague. Elle resta la première ville de Norvège jusqu'en 1840. Aujourd'hui, Bergen compte 150.000 habitants. C'est la seconde ville de Norvège après Oslo. C'est une ville maritime et commerciale moderne, le centre de pêche et le port d'importation le plus développé de Norvège. Ses vieux quartiers sont très intéressants et son parc d'attractions Elsesro est le théâtre d'une joyeuse animation.

**LORIENT****L'escale du HMS « Odiu »**

L'« Odin » sous-marin britannique, commandé par le lieutenant-commander (capitaine de corvette) J.S.F. Burrage a fait une escale de routine à la base de Keroman.

Le H.M.S. «Odin», unité récente de la Marine royale, mis en service au mois de mai dernier, long de 90 m, a un déplacement de 1.700 t.w. Son équipage est de 6 officiers, 62 officiers-mariniers et marins. L'escale a été mise à profit pour effectuer des exercices combinés avec des bâtiments de la Marine nationale.

**Cols Bleus n° 773 08 décembre 1962 (suite)**

serre pour commandant de la base sous-marine de Keroman et de la 2<sup>e</sup> escadrille de sous-marins. Le cérémonial avait pour cadre les nouvelles installations à terre de la 2<sup>e</sup> E.S.M., qui se sont terminées au cours de cette année. L'esplanade du mât aux couleurs donne directement sur le T.E.R., sur un emplacement bien tracé et desservi par un réseau d'artères à sens unique. Les équipages des sous-marins, le personnel administratif et le personnel (de l'atelier torpilles formaient le carré. Après le départ de l'amiral, salué par les honneurs réglementaires, le commandant Lasserre passait sa première inspection de l'équipage. Le C.F. Lasserre, qui succède au C.F. François, était précédemment à l'Ecole supérieure de guerre navale, professeur de tactique sous-marine. Nous lui présentons nos souhaits de bienvenue à notre port.

**Cols Bleus n° 774 15 décembre 1962****Le sous-marin « Millé » placé en réserve spéciale B**

Le sous-marin « Millé », ex- U. 471, sera placé en réserve spéciale B à compter du 16 décembre, puis désarmé et placé sous l'autorité du directeur du port de Toulon, en attente de condamnation.

**Cols Bleus n° 775 22 décembre 1962****LE SOUS-MARIN « MILLE »**

Le « Millé » arrivant au port de Nice. (Photo de Penty.)

Nous ayons signalé la semaine dernière que le sous-marin « Millé » était placé en réserve spéciale B à compter du 16 décembre. Le bâtiment désarmé sera placé sous l'autorité du directeur du port de Toulon en attente de condamnation. Le « Millé », baptisé ainsi en souvenir du vaisseau Millé qui commandait le sous-marin « Protée », perdu corps et biens sur les côtes de Provence en décembre 1943. Ce bâtiment est l'ex-allemand « U. 471 », qui appartenait au type VII C. Construit par les chantiers Deutsche Werke, à Kiel, il entra en service le 5 mai 1943, sous le commandement du capitänlieutenant Friedrich Kloevekor, qui fut son unique commandant allemand. Il avait les caractéristiques suivantes : longueur, 67,1 m ; largeur, 4,7 à 6,2 m ; td, 4,8 ; déplacement, 769 t en surf, 871 en plongée ; puissance : Diesel, 2.800 CV ; électrique, 750 CV ; rayon d'action : surface, 6.500 milles à 12 n ; plongée, 80 milles à 4 n ; vitesse maximum : surface, 17,3 n ; plongée, 7,6 n ; armement : 5 tubes lance-torpilles de 533, dont 4 à l'avant et 1 à l'arrière ; 14 torpilles ou 14 mines ; 1 37 CA ; 2 Oerlikon de 20. Affecté successivement à la 5<sup>e</sup> puis à la 1<sup>re</sup> flottille d'instruction en Baltique, il fut envoyé en Méditerranée et affecté à la 29<sup>e</sup> flottille de combat pour compter du 1<sup>er</sup> mai 1944. Le 6 août 1944, alors qu'il se trouvait à Toulon, pratiquement sans équipage, celui-ci ayant été envoyé en permission, il fut coulé par un bombardement américain. Relevé par la suite, il entra en réparations au mois de septembre 1945. Au printemps 1946, ses avaries de coque étaient réparées et on songeait à le remorquer à Lorient. Finalement, on décida de terminer les travaux à Toulon et les essais commencèrent en septembre 1946, sous le commandement du lieutenant de vaisseau Guepin

**Cols Bleus n° 773 08 décembre 1962****TOULON****Le sous-marin américain ce Skipjack » à Toulon**

Le sous-marin américain à propulsion nucléaire « Skipjack » a fait une escale opérationnelle à Toulon du 1<sup>er</sup> au 4 décembre. Le sous-marin est commandé par le capitaine de frégate Kelly.

**LORIENT****A la 2<sup>e</sup> escadrille de sous-marins**

Le contre-amiral Cagne, commandant l'arrondissement maritime de Lorient, a fait reconnaître le capitaine de frégate Las-

**Cols Bleus n° 775 22 décembre 1962 (suite)**

(première plongée à Missiessy le 12 octobre 1946). Après ces essais, l'« U-471 » rallia Lorient le 17 décembre, où il effectua ses essais officiels. Rebaptisé « Mille », il participe avec le « Laubie » (ex-« U-766 ») à la croisière de la force d'intervention, rentre à Toulon le 13 juin et y termine ses essais pour la clôture de son armement. Il effectue alors, du 1<sup>er</sup> août 1947, une croisière d'endurance de vingt-trois jours sans escale, puis rejoint Lorient où il est affecté à la 2<sup>e</sup> escadrille de sous-marins. Après un grand carénage, il rallie Toulon début 1949 et il est affecté au G.A.S.M. Très actif, il y participe à de nombreux exercices, tant au profit du G.A.\*3.M., de la C.E.P.S.M., que de l'Escadre, effectuant avec celle-ci diverses tournées en Méditerranée. Ses indisponibilités sont réduites aux périodes de carénage (2<sup>e</sup> trimestre 1950, 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> trimestres 1951, 4<sup>e</sup> trimestre 1953, 3<sup>e</sup> trimestre 1956, 2<sup>e</sup> trimestre 1959). En 1952, il participe encore à de nombreux exercices et, en particulier, aux exercices « Champagne III » et « Long Step », puis, en février 1953, à l'exercice « Landor One ». Poursuivant en Méditerranée son activité habituelle, il touche Malte, Alger, Oran, Naples, Capri et Tanger au cours de ses opérations, avant de rallier Lorient le 28 novembre 1953 pour y subir un grand carénage. Le 25 mai 1954, il quitte Lorient une première fois pour ses essais qu'il poursuit jusqu'au 19 juin 1954 où il est déclaré disponible et rallie Toulon le 28 juillet après une période d'exercices qu'il prolonge au profit de la 3<sup>e</sup> Région maritime et de l'Escadre jusqu'à mai 1956 (exercices « Medflex Two », « New Moon », « Medflex Champion » entre autres ; escales en Afrique du Nord, à Lisbonne, à Naples, à Malte). Grand carénage de mai à novembre 1956. Rendu disponible à Lorient en novembre 1956, il reprend ses missions habituelles en Méditerranée (Palma, Bizerte, Malte, Ajaccio) jusqu'au carénage, à Lorient, de février 1959 (février 1959-19 août 1959) après lequel il reste en Atlantique à la 2<sup>e</sup> E.S.M. jusqu'à la fin de l'année où il regagne l'Afrique du Nord et la Méditerranée au profit du G.A.S.M., puis de la 3<sup>e</sup> F.J.E.R. de l'Escadre. Il visite à nouveau les ports méditerranéens où il avait fait précédemment escale (1953-1959) et participe aux exercices de l'Escadre.

Ordre du jour

*Au moment où, en escadre, le dernier sous-marin de construction étrangère cesse son activité, pour être remplacé par un sous-marin du programme, j'adresse au commandant, aux officiers, aux officiers-mariniers, à l'équipage du sous-marin « Mille » et, au-delà d'eux, à tous les sous-mariniers, mes remerciements pour les services rendus à l'escadre. Le sous-marin « Mille », ex U. 471, récupéré à Toulon à la Libération, a été remis en état et admis au service actif en 1945. Depuis il n'a cessé de naviguer pour l'entraînement des bâtiments de surface et des sous-marins, réalisant un nombre impressionnant de jours de mer et d'heures de plongée, affirmant ainsi la valeur des équipages qui l'ont successivement armé. Avec lui disparaît une silhouette qui, pour être particulière aux sous-marins de ce type, était à tous devenue familière. Un sous-marin termine sa carrière, un autre la commence, mais les équipages ne font que continuer de participer à une même œuvre. Cette œuvre prend une particulière importance au moment où le sous-marin semble devenir, à son tour, et pour une durée difficile à préciser, l'arme décisive par excellence. Les sous-mariniers, plus que jamais, ont des raisons de conserver leur foi et leur confiance dans l'avenir de leur arme.*

Le vice-amiral d'escadre JUBELIN, commandant l'escadre.

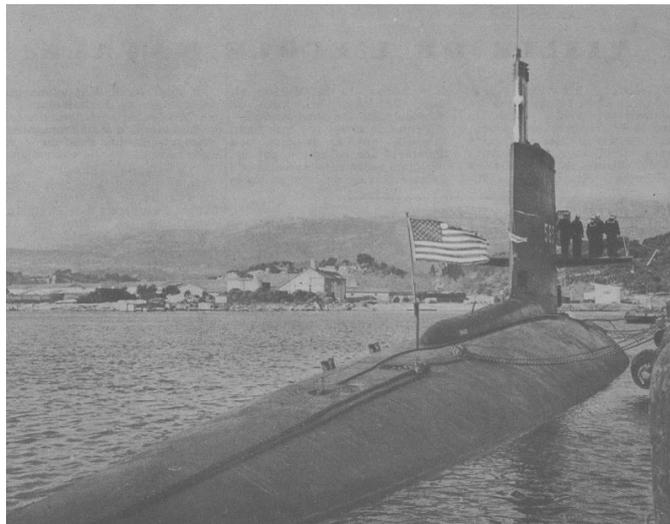
**Départ du sous-marin «Minerve»**

Sous le commandement, du capitaine de corvette Thomas, le sous-marin « Minerve » rentré tout récemment d'une croisière d'endurance dans les mers froides, a quitté Cherbourg pour Toulon où il effectuera ses derniers essais avant d'être admis au service actif.

La clique de l'École des Fourriers exécutait les sonneries réglementaires au moment de l'« aurevoir » auquel assistaient : le capitaine de vaisseau Huet, major général ; le capitaine de corvette Serpette, de la Majorité générale ; l'ingénieur principal du Génie maritime Marçais ; l'ingénieur du Génie maritime de 1<sup>re</sup> classe Olivier ; le lieutenant de vaisseau Lavolé, chef du

**Cols Bleus n° 775 22 décembre 1962 (suite)**

groupe sous-marin ; plusieurs autres officiers et ingénieurs auxquels s'étaient joints des représentants des Chantiers Dubigeon, de Nantes, constructeurs du bâtiment.

**LE SOUS-MARIN US « SKIPJAK » A TOULON**

Comme nous l'avons annoncé, le sous-marin américain « Skipjack », commandé par le capitaine de frégate Kelly, a fait une escale opérationnelle à Toulon du 1<sup>er</sup> au 4 décembre. Cette escale a donné aux marins français et américains l'occasion de fraterniser



## Sources:

*Cols bleus*

Cols Bleus n° 730  
 Cols Bleus n° 731  
 Cols Bleus n° 733  
 Cols Bleus n° 734  
 Cols Bleus n° 735  
 Cols Bleus n° 736  
 Cols Bleus n° 737  
 Cols Bleus n° 738  
 Cols Bleus n° 739  
 Cols Bleus n° 743  
 Cols Bleus n° 746  
 Cols Bleus n° 748  
 Cols Bleus n° 750  
 Cols Bleus n° 753  
 Cols Bleus n° 755  
 Cols Bleus n° 756  
 Cols Bleus n° 758  
 Cols Bleus n° 760  
 Cols Bleus n° 752  
 Cols Bleus n° 763  
 Cols Bleus n° 764  
 Cols Bleus n° 765  
 Cols Bleus n° 766  
 Cols Bleus n° 768  
 Cols Bleus n° 769  
 Cols Bleus n° 771  
 Cols Bleus n° 773  
 Cols Bleus n° 774  
 Cols Bleus n° 775

**Bulletin « PLONGÉE »**

Directeur de la publication :

Chargé de publication :

Comité de rédaction :

**Dominique SALLES**

**Patrick DELEURY**

**Patrick DELEURY**

Contact : [agasm.fr@gmail.com](mailto: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](http://www.agasm.fr) et <https://www.facebook.com/agasmofficiel/>