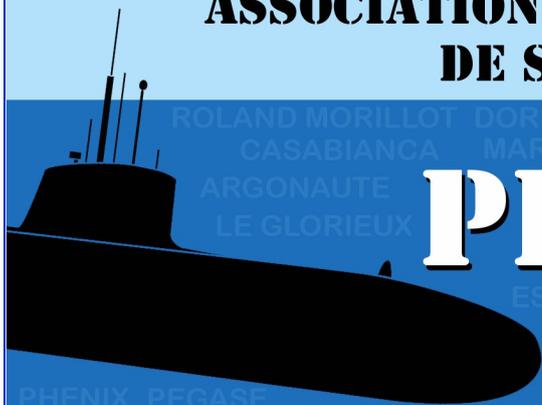


# ASSOCIATION GÉNÉRALE DES AMICALES DE SOUS-MARINIERS



## PLONGÉE



Hors série 70 - 1958

# 70 ème anniversaire année 1958

*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.*



*Sur la plage avant du sous-marin Andromède, l'équipage au repos prend un bol d'air*

Document sous copyright AGASM 2021

## 1958

**Cols Bleus n° 529 11 janvier 1958****A la base sous-marine « Ingénieur-Général Stoskopf »**

Le sous-marin « Saphir », à l'issue de son grand carénage, a quitté mercredi soir vers 21 heures son poste d'amarrage sur le Ter.

Il va rejoindre Toulon pour reprendre place au G.A.S.M.

Ce submersible est commandé par le lieutenant de vaisseau Moissinac qui avait convié la veille, au Carré de la Base, les directeurs, commandants, chefs de services et ingénieurs du port pour le traditionnel « pot d'adieu ».

Nous souhaitons au « Saphir » une excellente traversée pour son retour en Méditerranée.

**Informations Marine Nationale****Admission au service actif du sous-marin « Narval »**

Le sous-marin « Narval » est admis au service actif pour compter du 1er décembre 1957. Il est affecté organiquement à la 1re escadrille de sous-marins.

**Armement pour essais du sous-marin « Aréthuse ».**

Le sous-marin « Aréthuse », en construction à l'arsenal de Cherbourg, a pris armement pour essais à compter du 15 décembre 1957

**Anciens des sous-marins**

Nous vous rappelons que le samedi 18 janvier 1958, de 21h30 à l'aube, aura lieu au Cercle Militaire (place Saint-Augustin) notre Gala annuel « Une Nuit au cabaret ».

Il sera en son genre au-dessus de toutes les tentatives faites jusque alors en ce domaine, avec des vedettes que vous aimez entendre et voir, et le jazz « Bernie Oliver », dont le brio et le dynamisme sont connus de la gente Marine.

Là tenue « sombre est de rigueur ».

Le prix d'entrée : 500 fr. Le bar : prix courants normaux à partir de 100 francs. Retenez vos tables. Billets en vente à : « Cols Bleus », au Cercle Militaire, au Musée de la Marine, à la Pépinière (FAMMAC), 15, rue Laborde, au ministère de la Marine, 2, rue Royale.

Les membres actifs sont informés qu'en raison du gala notre réunion d'informations aura lieu en sa permanence le 12 janvier à 10 heures (Café d'Angleterre).

Enfin, le 18 janvier à 19h, avant notre Gala, un dîner amical réunissant officiels, présidents de sections et anciens des sous-marins avec leur famille et amis, aura lieu « Aux Noces de Jeannette », 11, rue Favart, Paris.

Dernier : délai des inscriptions le dimanche 12 courant à notre réunion.

Le secrétaire général : MARCHIS.

**Construction du programme naval**

Sous-marin atomique Q.244 : En construction à Cherbourg

Sous-marins de 1re classe (6) déplacement Washington de 1.200 t.).

**Cols Bleus n° 529 11 janvier 1958 (suite)**

En service : NARVAL, MARSOUIN

En essais : DAUPHIN, REQUIN

En construction : ESPADON, aux Ateliers et Chantiers Augustin Normand au Havre, le MORSE au ACSM Le Trait,

Sous-marins de 2eme classe (9) déplacement Washington de 700 t

En construction : DAPHNE, DIANE ,aux Chantiers Dubigeon à Nantes ; DORIS, EURYDICE, FLORE .

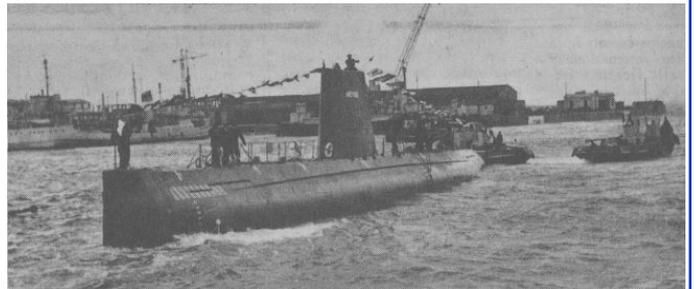
GALATEE, Q.248, Q.249, Q.250 à Cherbourg

Sous-marins de chasse (4 ) déplacement Washington de 400 t.).

En essais : ARETHUSE, ARGONAUTE

En construction : AMAZONE, ARIANE

Réaffectation du sous-marin « SAPHIR » à la première escadrille

**Cols Bleus n° 532 01 février 1958**

Malgré le mauvais temps régnant en Méditerranée où les vagues atteignaient d'impressionnants creux de 6 mètres, le sous-marin « Saphir », commandé par le L.V. Moissinac-Massénat, est arrivé en rade, de Toulon avec une heure d'avance sur l'horaire initialement prévu.

Le C.F. Gueirard, commandant de la première escadrille de sous-marins, a bien voulu nous recevoir et avec son amabilité coutumière nous fournir quelques indications sur ce sous-marin qui vient grossir l'effectif de la flottille. Ce n'est pas une affectation proprement dite puisque le « Saphir » a déjà fait partie de la première escadrille. Il devait partir ensuite à Lorient pour y subir un important carénage et durant ce délai fut rattaché administrativement à la deuxième flottille basée dans ce port.

Son équipage se compose de 46 hommes, dont 5 officiers, 9 officiers marinières et 32 hommes d'équipage. Il a effectué deux escales prévues dans son programme de retour qui comportait un entraînement individuel, ainsi que des exercices combinés avec des Lancasters dans le golfe de Gascogne et des Neptunes au large de Gibraltar. Mais voici qu'arrive, souriant et détendu, le commandant du « Saphir », accompagné de son second, le lieutenant de vaisseau Houel, qui nous confirment tous deux l'état de la mer ces jours derniers. « Nous avons toujours navigué en surface et n'avons pas été très éprouvés sauf pour les quarts sur le kiosque, où les paquets de mer embarquaient dur. Comme vous le remarquerez tout à l'heure, le « Saphir » a une baignoire très basse, de forme aérodynamique, afin de faciliter au maximum la rapidité de plongée. »

Aussi l'officier de quart et l'homme de veille ont-ils été sérieusement douchés tout au long du voyage.



Le capitaine de frégate Gueirard et le lieutenant de vaisseau Moissinac-Massénat, commandant le « Saphir » (Photo Dapremont).

**Cols Bleus n° 533 08 février 1958****Sous-marins atomiques**

D'importantes conversations viennent d'avoir lieu à Londres entre l'amiral américain Rickover, père du sous-marin Nautilus, et les techniciens de l'Amirauté pour les questions atomiques. L'Angleterre qui est très en retard sur le plan du sous-marin atomique essaye par tous les moyens de rattraper le temps perdu. Il est fort probable que les concessions obtenues par les Etats-Unis relativement à la domestication de l'énergie thermonucléaire ont été monnayées par des précisions substantielles sur la technique du propulseur de sous-marins.

**Tableau de Commandements pour 1958****Sous-marins.**

M. le capitaine de frégate

- \* Guillon (J.-R.-M.).

Les deux capitaines de corvette (inscrits au tableau d'avancement pour le grade de capitaine de frégate) :

- \* Aubry (Y.-M.-P.).
- \* Joire-Noulens (A.-C.).

Les dix lieutenants de vaisseau : MM.

- \* Bel (B.-P.-O.-M.).
- \* Bisson (J.-A.-L.).
- \* Chatelle (D.-L.-A.).
- \* Fleuriot de Langle (I.-R.).
- \* Gauthier (F.-J.).
- \* Guillen (P.-G.).
- \* Houel (G.-H.-B.).
- \* Joli (A.-L.).
- \* Martin (P.-L.-L.).
- \* Royer (J.-L.-R.).

**Attribution de la Croix de Guerre 39-45 au sous-marin « Aréthuse »**

Comme nous l'avons déjà annoncé, le sous-marin « Aréthuse » acquiert le droit au port de la fourragère verte, avec Croix de guerre 39-45 ainsi que celui d'arborer au mât de beaupré la flamme aux couleurs de la Croix de guerre. Rappelons les précédentes citations des navires qui portèrent ce nom :

Citation à l'ordre de l'armée. Guerre 1914-1918. Division des flottilles de l'Adriatique :

« La division des flottilles de l'Adriatique : Pendant plus de 3 ans, dans le voisinage de l'ennemi, toujours en alerte, toujours prête, a conservé jusqu'au dernier jour son ardeur et son esprit d'offensive, malgré des pertes s'élevant au quart de son effectif de torpilleurs et à la moitié de son effectif de sous-marins. S'est particulièrement distinguée dans les opérations qui ont abouti au sauvetage de l'armée serbe en 1916 » (Croix de guerre, avec palme).

La division des flottilles de l'Adriatique, constituée au moment de l'entrée en guerre de l'Italie (mai 1915), avait pour centre Brindisi. Elle comprenait des torpilleurs d'escadre et des sous-marins, avec le vieux cuirassé « Marceau », comme bâtiment central. Les capitaines de vaisseau Lejay, de Cacqueray, Frochet et d'Adhémar de Cransac l'ont commandée successivement.

Citation à l'ordre de l'armée de mer (guerre 1939-1945) :

« Sous le commandement du lieutenant de vaisseau Gouttier, a réussi au cours d'une croisière de 17 jours en Méditerranée occidentale, à torpiller un cargo mouillé sous la protection immédiate de la côte ennemie. »

Citation A l'ordre de l'armée de mer (guerre 1939-1945) :

« Sous le commandement du lieutenant de vaisseau Gouttier, a brillamment réussi trois missions de guerre consécutives, affirmant à nouveau la valeur de son commandant et les magnifiques qualités de courage, d'endurance et de valeur professionnelle de l'état-major et de l'équipage. »

**Cols Bleus n° 536 01 mars 1958****EVOLUTION DE LA MARINE**

Le porte-avions et le sous-marin .

.....L'amiral pose ensuite la question : porte-missile sous-marin ou porte-missile à plate-forme ? Il y a d'abord le point de vue financier : Un sous-marin atomique à Polaris atteint le tonnage de 6000 t. avec 16 engins. Un porte-avions atomique coûte le prix de 3 de ces sous-marins atomiques. On peut donc, à prix égal, choisir entre un porte-avions atomique portant 48 Polaris et 3 sous-marins de 6000 tonnes. Le porte-avions apporte en outre ses radars. Et celui de la vulnérabilité : On reproche au porte-avions sa vulnérabilité. Mais rien n'est plus vulnérable qu'une base fixe, et aucune base n'est plus dangereusement fixe qu'un aérodrome, disait il y a quatre ans le général américain Layton Collins, alors chef d'état-major de l'Armée U.S. Le porte-avions est la meilleure des bases avancées, c'est la plus mobile, celle que l'on peut rapprocher à volonté des objectifs choisis.

Le commandant en chef des Forces aériennes soviétiques, le maréchal Zhigarev a dit : « Les gigantesques bases aériennes d'aujourd'hui deviendront dans une guerre future les cimetières de l'aviation de bombardement. Paradoxalement, c'est le 1er porte-avions stratégique qui échappera le mieux à l'holocauste, s'il se produit. Le sous-marin est apparemment moins vulnérable, mais en fait, le lanceur d'engins sera un assez gros bâtiment de 6000 tonnes, qui aura besoin pour sa sécurité de 100 mètres d'eau sous la quille, c'est-à-dire ne pourra pas opérer dans des mers peu profondes. Pour le porte-avions, des fonds de 15 mètres suffisent. »

En conclusion, l'amiral Barjot estime que le rôle du porte-avions n'est pas en déclin, car c'est un bâtiment polyvalent : « En résumé, le problème se pose ainsi :

- \* 1. Peut-on faire la guerre intercontinentale sans radars avec des fusées balistiques, et des sous-marins immergés ?
- \* 2. Doit-on la faire aussi avec des radars et des engins lancés avec le secours d'avions de guidage ? »

La réponse est affirmative pour la première question à condition de s'en tenir à la seule notion de puissance de frappe. La réponse est également affirmative pour la deuxième question, car elle ajoute à la première la notion de la maîtrise de la mer. Le sous-marin lanceur d'engins n'a pas besoin de la maîtrise de la mer pour intervenir. Il est apte à « transpercer » la maîtrise de la mer adverse mais non à l'assurer à son profit. C'est un bâtiment monovalent. Le porte-avions est un bâtiment polyvalent qui, outre le lancement d'engins offensifs, a pour mission d'assurer la maîtrise de la mer et la maîtrise corrélative des rivages.

Enfin, le porte-avions est apte aux interventions dans les guerres limitées tandis que le sous-marin porte-fusées ne l'est pas. Tant qu'il faudra assurer la protection de nos communications maritimes et intervenir en surface, il faudra des porte-avions. »

V. A. E. P. BARJOT

**Cols Bleus n° 537 08 mars 1958****CROISIERE D'ENTRAINEMENT DES SOUS-MARINS SULTANE et AFRICAINE**

Les sous-marins « Sultane » et « L'Africaine » ont appareillé de Toulon le 1er mars pour effectuer une croisière d'entraînement. Au cours de celle-ci, ils feront escale à Palma de Majorque du 8 au 10 mars.

*Cols bleus*

**Cols Bleus n° 538 15 mars 1958****Association générale des Anciens des Sous-Marins**

Le dimanche 16 mars 1958, toutes les Associations d'anciens marins, suite à l'assemblée générale de la F.A.M.M.A.C, remonteront les Champs-Élysées avec musique des équipages de la flotte, drapeaux, marins en armes, pour aller s'incliner devant le Soldat inconnu. Nous insistons auprès des anciens des sous-marins pour qu'ils soient présents à cette cérémonie. Heure : 17h30, lieu de rendez-vous : angle métro George-V. De ce fait notre réunion d'informations est reportée au dimanche 23 mars 1958, jour de notre assemblée générale, qui aura lieu à 9h30 précises en notre permanence du « Café d'Angleterre », 20 boulevard Montmartre, Paris (9e). Métro « Richelieu-Drouot ». Avec la présence effective de notre président d'honneur, le Cdt Guierre, des membres du comité d'honneur, de la reine et de ses demoiselles d'honneur.

A l'ordre du jour : rapport moral du secrétaire général ; rapport financier du trésorier (exercice 1957) ; élection du bureau pour exercice 1958. Pendant l'apéritif d'honneur débats des diverses questions ou suggestions posées par les membres de l'association qui en auront formulé le désir (celles-ci doivent parvenir au bureau central au plus tard le 16 mars pour être prises en considération à notre réunion de bureau du 18 mars). Nous croyons devoir attirer votre attention sur le fait qu'il sera remis gratuitement à chaque membre présent lors de notre assemblée générale, notre numéro spécial de « Plongée », de 30 pages avec des écrits inédits sur les sous-marins, ceux-ci sont signés d'amiraux et de commandants que beaucoup d'entre nous connaissent pour avoir été sous leurs ordres dans différentes escadrilles. L'album des photos du gala sera à votre disposition pour passer vos commandes. Nous rappelons à chacun de vous que le bureau central étant démissionnaire en totalité, il nous serait agréable de savoir si une fonction dans le nouveau bureau vous satisferait : à cet effet, nous vous donnons la composition statutaire de celui-ci.

1 président général, 2 vice présidents, 3 secrétaires adjoints, 1 trésorier adjoint, 1 président Ile-de-France, 1 secrétaire général, 1 trésorier, 4 assesseurs : en dehors du bureau : 2 portedrapeau et une garde d'honneur de 4 membres, 2 commissaires aux comptes.

Nous voulons croire que vous portez suffisamment d'intérêt à la bonne marche de notre association, pour assister personnellement à notre assemblée générale en étant présents le 23 mars 1958 parmi nous.

Le secrétaire général, Y. MARCHIS.

**Cols Bleus n° 539 22 mars 1958****L'escale du sous-marin atomique U. S.**

C'est par une violente tempête de neige que le « Skate » fit son entrée dans l'arsenal de Cherbourg, entrée remarquée par les ingénieurs du Génie maritime, les officiers et les techniciens des Constructions navales conviés à la visite du premier sous-marin atomique américain venu à Cherbourg, le « Nautilus » étant venu en visite au Havre et le troisième sous-marin atomique, le « Sea Wolf », n'ayant pas encore touché les eaux européennes. On assure que le « Skate », commencé en 1955 et entré en service en décembre 1957, aurait coûté quelque 45 millions de dollars (16 milliards de nos francs). Il a traversé l'Atlantique en huit jours et onze heures (203 heures), ce qui représente une remarquable performance. On dit que nos spécialistes ont été vivement intéressés par la visite de cette moderne unité. C'est tout ce qu'il est possible d'affirmer, aucune déclaration n'ayant été faite par la suite. Le secret est bien gardé !

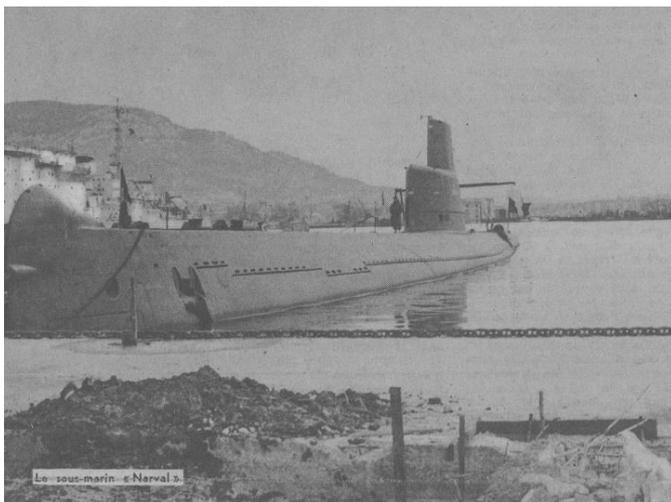
Parmi les hautes personnalités conviées à la visite, signalons : l'amiral Le Hagre, préfet maritime; l'ingénieur général Brard; l'ingénieur général Lang, directeur local des C.A.N.; le capitaine de vaisseau Daussy, major général; l'ingénieur en chef Devauchelle; l'amiral Rosset; l'ingénieur général Dupont de Dinechin, le commandant Andrieu.

Le « Skate » nous a quittés pour Rotterdam.

**Cols Bleus n° 540 29 mars 1958****La Marine et l'actualité par le contre amiral Monaque.....**

Dans le domaine des armes, nous avons résolument mis en France sur la torpille ASM et il semble que nous ayons vu juste ; mais avec l'accroissement de portée de la détection, il devient indispensable d'augmenter parallèlement la portée des armes. Une solution consiste à transporter une torpille à tête chercheuse jusqu'à la position approchée du sous-marin au moyen d'un engin aérien à grande vitesse et l'on voit apparaître un premier type d'engin surface-surface spécifiquement maritime. Notons, pour mémoire, l'existence d'autres armes ASM fort intéressantes, mais sur lesquelles il n'est pas possible de nous étendre dans ce bref exposé. ....

Une vingtaine de sous-marins modernes nous permettront d'assurer, outre l'entraînement ASM des forces de surface, les missions offensives auxquelles ils sont particulièrement adaptés. ....

**Livre d'OR : L'ARIANE**

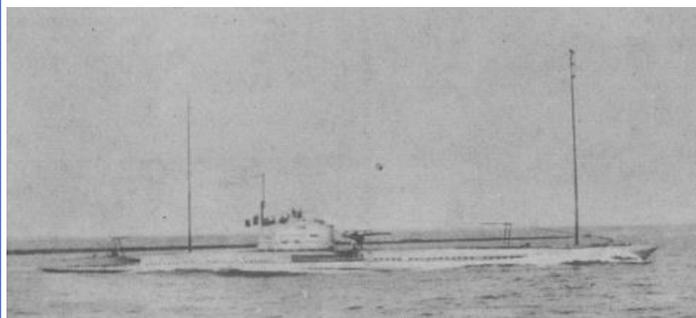
C'est assez tard que le nom d'ARIANE paraît sur la poupe d'un de nos bâtiments de guerre. Le premier est une frégate de 44 nommée par décret en 1807 et construite à Nantes où elle est lancée en 1811. Elle appareille de Lorient pour aller croiser aux Açores et aux Bermudes avec la frégate l'« Andromaque » et le brick le « Mameluk » ; le 15 janvier 1812, ces trois bâtiments sont chassés par un vaisseau et une frégate anglaise auxquels ils parviennent à échapper. Ils effectuent une croisière de quatre mois et demi et, au retour, le 22 mai 1812, après avoir atterri sur Penmarch, ils se heurtent près de Groix au vaisseau de 82, le « Northumberland ». Les deux frégates, font tête, mais, au cours de l'engagement, s'échouent et ne peuvent être relevées. Avant de l'évacuer, le commandant de l'« Ariane » y met le feu. Une corvette de 32 est mise en chantier en 1827 au Vieil Arsenal de Cherbourg, et elle est lancée le 22 mai 1830. Il en existe un beau modèle au musée de la Marine. En septembre 1833, elle quitte Toulon avec la petite division du capitaine de vaisseau Parseval-Deschènes, ayant pour mission de prendre la ville de Bougie. Le 29, nos bâtiments réduisent au silence les batteries de la place qui est enlevée par les troupes et les compagnies de débarquement. En 1834, l'« Ariane » est sur les côtes de l'Amérique du Sud, où, le 19 septembre, à Maldonado, elle sauve deux baleiniers français surpris au mouillage par un pampero. En 1837, rentrant des mers du Sud, par le détroit de Magellan, avec une collection de plantes du Chili et de la Patagonie, elle est arrêtée à Montevideo pour renforcer le blocus des ports et côtes de la province de Buenos Aires. Ce long retard fait périr la plupart des échantillons botaniques qui se trouvent à bord. L'« Ariane » est rayée des listes en 1851. Son nom n'est donné que beaucoup plus tard à un sous-marin de 410-550 tonnes, mis en chantier à l'arsenal de Cherbourg le 1er janvier 1912 et lancé le 5 septembre 1914. Il est armé pour

**Cols Bleus n° 540 29 mars 1958 (suite)**

essais en avril 1915 et, ceux-ci terminés, se rend à Toulon. Le 23 août 1916, il arrive à Brindisi, escorté par le torpilleur « Cavalier », et le 29 août appareille pour sa première croisière de guerre en Adriatique. Mais le fonctionnement défectueux de ses moteurs Diesel oblige à le renvoyer à Bizerte où ils sont mis au point. A la suite de cette période de travaux et, au cours d'une sortie d'entraînement, il est appelé à participer à une opération de recherche et d'attaque de sous-marins ennemis. Escorté par le torpilleur « Bourrasque », il est touché par deux torpilles lancées par un sous-marin allemand au moment où il se prépare à plonger et coule au petit jour devant le cap Bon, le 19 juin 1917. Seuls huit survivants sont recueillis par la « Bourrasque ».

L'« Ariane » fait l'objet d'une citation à l'Ordre de l'Armée. Un second sous-marin de deuxième classe, du même nom, de 600-780 tonnes est commencé en août 1923 par les Chantiers Augustin Normand, au Havre, et lancé le 6 août 1925. Armé pour essais le 15 décembre 1926, il est affecté, après ceux-ci, à l'escadrille de sous-marins de Cherbourg. Le 1er septembre 1939, il quitte Cherbourg pour Brest et Casablanca, et rejoint ultérieurement Oran. L'« Ariane » est sabordée dans ce port le 8 novembre 1942, au moment de l'attaque angloaméricaine en Afrique du Nord.

Le nom d'« Ariane » est actuellement porté par une unité de notre marine marchande, pétrolier de 22000 tonnes de port en lourd, de la compagnie auxiliaire de navigation, lancé le 24 septembre 1949 par les Chantiers de Penhoët. M. ADAM.

**Cols Bleus n° 541 12 avril 1958****LANCEMENT DU SOUS-MARIN « AMAZONE »  
67e submersible construit par l'arsenal de Cherbourg**

Douzième navire de la marine française à porter le nom, soixante-septième submersible construit et lancé à Cherbourg, le sous-marin « Amazone » a pris contact avec son élément au cours d'une cérémonie matinale que présidait l'amiral Le Hagne, préfet maritime de la première région.

Le lancement s'est effectué avec cette précision et cette remarquable aisance auxquelles nos techniciens nous ont habitués, et que se plut à souligner l'amiral Le Hagne, qui félicita encore ouvriers, officiers et équipages.

Une compagnie de marins et la clique de l'Ecole des Fourriers rendaient les honneurs quand le capitaine de vaisseau Daussy, major général, accueillit les personnalités : le préfet maritime, qu'accompagnait le capitaine de vaisseau Pinezon du Sel, chef d'état-major, et le lieutenant de vaisseau Guérin, officier d'ordonnance; M. Brard, député; M. Moreau, sous-préfet; M. Schmitt, maire, conseiller de l'Union Française; l'ingénieur général Lang, directeur des C.A.N ; le colonel Péry, commandant la base; toutes les autorités locales...

Au micro, l'ingénieur du génie maritime Marçais donnait toutes les explications souhaitables : les caractéristiques de la nouvelle unité, déroulement des diverses opérations qui précèdent et accompagnent la mise à l'eau.

Sur le pont de l'« Amazone » étaient alignés des marins et des vétérans de la D.P, cependant que le kiosque était occupé par le lieutenant de vaisseau Gelas, commandant du sous-marin, et par l'officier des équipages chargé de la manœuvre.

Des coups violents retentirent sous la vaste cale, puis mille étincelles jaillirent quand on coupa la saisine. Et, tout naturellement, avec majesté, la coque libérée glissa et s'enfonça dans les eaux qu'agitait un fort vent de nord-est. La vitesse de départ avait été

**Cols Bleus n° 541 12 avril 1958 (suite)**

de 4 mètres par seconde. Les remorqueurs de la D.P encadrèrent le sous-marin et le conduisirent dans le bassin Napoléon III, que l'empereur inaugurerait il y a cent ans !

En quittant la tribune officielle, l'amiral Le Hagne descendit dans la cale et félicita chaleureusement l'ingénieur général Lang et tous ceux qui contribuèrent à la réalisation du nouveau sous-marin. Puis autorités et invités gagnèrent le bâtiment des 3 nefs, abondamment et coquettement décoré de pavillons et de motifs marins.

Là devait se dérouler une importante remise de décorations qu'allait suivre un vin d'honneur.

**Un discours de l'amiral Le Hagne**

A cette occasion, l'amiral Le Hagne prit la parole et prononça un discours dans lequel il dit notamment :

*« ... L'aisance avec laquelle cette opération s'est déroulée, pourrait faire minimiser par des spectateurs non avisés la somme de connaissances, de travail et de soins indispensables à la conception, à la préfabrication, au montage sur cale et au lancement de cette petite unité moderne. Laissez-moi vous dire que ce serait se tromper grandement. Si les choses paraissent aussi simples c'est parce que les réalisateurs sont modestes et que nous n'avons pas l'habitude de vanter nos mérites, d'exposer nos difficultés mais bien de les surmonter dans le silence d'un travail consciencieux, résolu que nous sommes à réussir dans la tâche qui nous est confiée, aussi ardue qu'elle soit. Bien sûr, la technique des lancements est maintenant suffisamment au point pour qu'un bâtiment de 500 tonnes puisse prendre aisément contact avec son élément. Il n'en reste pas moins que cette délicate opération exige une parfaite compétence et un soin qui font le plus grand honneur à leurs artisans. Quant à la conception et à la construction d'une aussi petite unité possédant des moyens importants, des appareils délicats dont les performances doivent être exceptionnellement poussées tout en conservant une grande sécurité de fonctionnement, il apparaîtra clairement à chacun qu'elles ne peuvent être réalisées que grâce au concours d'officiers, d'ingénieurs, de techniciens et d'ouvriers d'une rare qualité. C'est pourquoi, en ce jour qui voit la consécration de leurs efforts, je veux leur exprimer ma satisfaction et mes félicitations personnelles et suis heureux de leur transmettre celles du ministre et de la Marine tout entière. M'adressant maintenant à nos camarades de l'arme sous-marine, l'une des élites de notre marine, je veux m'associer de tout cœur à leur joie de voir s'augmenter aujourd'hui leur flotte dont ils sont, à juste titre, si fiers. Comme je le prévoyais il y a neuf mois, les quatre sous-marins de 1300 tonnes, type « Narval », construits à Cherbourg, auront quitté ce port dans quelques jours, au début du printemps, pour prendre place dans nos escadrilles actives de l'escadre à Toulon, ou de l'escadre légère à Brest. L'été prochain, les deux premiers « Argonaute » les suivront, ralliés six mois plus tard par les deux derniers, l'« Amazone » et l'« Ariane ». Au cours des trois années qui viennent, Cherbourg va procéder avec le même amour et le même soin à la mise au point ou à la construction des deux derniers « Narval »; des 750 tonnes type « Daphné », et du Q.244. En matière de construction de sous-marins, le passé de Cherbourg est un sûr garant de la parfaite réalisation des sous-marins futurs. Notre pays, durement touché par la dernière guerre, souffre encore des séquelles politiques, matérielles, économiques et morales de cet affreux conflit. Les temps sont difficiles et la Marine, comme les autres activités nationales, civiles ou militaires, est fatalement touchée. Il appartient à vos chefs de faire en sorte que l'essentiel, les possibilités d'avenir, soient préservées. Parmi cet essentiel, une large place doit être consacrée au capital précieux et long à former que constitue un personnel civil ou militaire, armature solide de notre Marine, où règne un esprit de cohésion et une affection mutuelle issue de vieilles traditions communes. En ce qui concerne la première région maritime où passe chaque jour près de la moitié du trafic maritime de la France métropolitaine, il est impensable qu'elle ne reste pas active et forte. Il est impensable que son port, chef-lieu, Cherbourg, admirablement situé en sentinelle avancée au centre de la Manche, possédant un arsenal modeste, mais remarquablement équipé et un personnel de grande valeur, ne soit pas utilisé au maximum pour la défense et la protection de cette région de vitale importance pour la France. Mais pour cela il faut nous montrer dignes des grandes responsabilités qui*

**Cols Bleus n° 541 12 avril 1958 (suite)**

*nous incombent et être pour tous un exemple vivant de ce qui doit se faire. Dans ce domaine, croyez-vous que notre pays soit resté digne de servir de guide au monde comme il le fut si brillamment dans le passé ?*

*Nous accusons les autres de ne pas nous comprendre, de ne pas nous aider, d'être la cause de tous nos déboires. Ceux-ci ne proviendraient-ils pas plutôt de nos propres fautes, de nos discordes, d'un manque d'énergie et d'esprit de sacrifice, d'un manque aussi de compréhension mutuelle et de charité ?*

*Certes, beaucoup de ces qualités essentielles fleurissent encore individuellement chez de nombreux Français. Maints exemples de courage et de dévouement émaillent encore les colonnes de nos journaux.*

*Mais à côté de cela, que de veulerie, de criarderie, d'envie, d'égoïsme, que de Français agissent encore pour satisfaire un agrément personnel sans se soucier du tort immense qu'ils font à la collectivité. Eh bien! messieurs, la France est majeure, elle doit se sortir seule de ses difficultés passagères.*

*A toutes les périodes dramatiques de son histoire, elle a su faire bloc et étonner le monde par sa vitalité et son ressort.*

*La Marine française a su montrer l'exemple après le premier conflit mondial, elle doit encore prendre la tête du renouveau indispensable et recouvrer sa force par ses efforts personnels.*

*L'estime et l'aide de tous viendront automatiquement du résultat obtenu... »*

**Premiers essais à la mer**

Le sous-marin « L'Argonaute », en exercices et essais dans les eaux atlantiques, a stationné à la base sous-marine de Kerman. « Cols bleus » publie en exclusivité les premières photos de la mer de ce sous-marin de construction très récente .....

**Cols Bleus n° 542 19 avril 1958****UNE PATROUILLE DU "RUBIS"**

Parmi les souvenirs d'un ami, qui fut des Forces Navales Françaises Libres, nous avons eu le privilège de pouvoir feuilleter un journal F.N.F.L timbré à la Croix de Lorraine, paraissant mensuellement à Londres pendant la guerre. Nous avons en particulier retrouvé le « journal d'une plongée du sous-marin Rubis » alors commandé par le lieutenant de vaisseau Rousset, actuellement capitaine de vaisseau et major général à notre port, que nous avons sollicité à ce sujet. Le commandant Rousset nous a retracé de vive voix les faits, en particulier, que le récit qui suit fut commenté par lui-même au micro de la B.B.C. dans ses émissions destinées à la France occupée. Nous sommes heureux de l'autorisation qu'il nous accorde, nous permettant, 16 ans après de retracer pour nos lecteurs, ce que malgré tout il nous dit être : « Un de ses bons moments de la guerre 39-45 ». Le « Rubis » est en patrouille dans les eaux ennemies. Comme tous les jours, il a plongé avant l'aube et ne reviendra en surface que la nuit faite. Au-dessus, il fait un temps d'été superbe, la visibilité est excellente, la mer plate comme un miroir. La journée est déjà bien avancée et rien ne semble vouloir rompre sa monotonie. Le bord est silencieux ; les marins, le repas achevé, dorment, jouent aux cartes ou aux dominos. Les hommes du quart sont à leur poste et le chien du bord qui, sur ses courtes pattes, est plus rapidement incommodé par l'impureté de l'air, halète un peu et se promène paresseusement.

**Cols Bleus n° 543 26 avril 1958**

Tout à coup, un ordre bref vient troubler ce calme :

« POSTE DE COMBAT ».

Le bateau s'anime, les hommes rallient rapidement leur poste et le pauvre chien bousculé se réfugie dans un coin. Le commandant vient d'apercevoir au périscope un convoi ennemi et aussitôt décide de l'attaquer. Les hommes maintenant prêts à l'action ont appris la nouvelle ; leur figure s'est épanouie et leurs yeux brillent de joie. Le convoi se compose de gros bâtiments marchands escortés par des chalutiers armés. Il est encore loin et fait route droit sur nous. Pour l'attaquer, il faut d'abord s'écarter de sa route puis revenir perpendiculairement et lancer les torpilles à distance convenable sur la victime choisie. Pendant cette manœuvre, le périscope n'est hissé que de temps en temps, pour quelques secondes, car par cette mer plate il peut s'apercevoir de loin.

A mesure que le convoi se rapproche, on aperçoit plus de détails : couleurs des bateaux, nombre de cheminées, formes de superstructures. Le commandant en énonce quelques-uns ; le personnel du kiosque les commente à voix basse. L'officier en second, dans le poste central, tend l'oreille et tout en surveillant la tenue de plongée, en récolte des bribes qui se propagent jusqu'aux extrémités du bâtiment.



La victime est choisie : ce sera un gros bâtiment peint en noir qui doit jauger 4000 tonnes et paraît lourdement chargé. Après s'être écarté, le « Rubis » revient sur le convoi. Il n'y aura plus qu'à lancer les torpilles au moment voulu. La victime se rapproche. On distingue les détails des hommes sur la passerelle et le pavillon à croix gammée qui flotte à l'arrière. Tiens, cet escorteur semble avoir aperçu quelque chose ; il augmente de vitesse et se dirige vers nous.

Le commandant a un moment d'anxiété. Non, ce n'est pas le « Rubis » qu'il a vu : il traverse la ligne du convoi et défile à toute allure entre notre cible et nous. Il passe à moins de 300 mètres du périscope. Le commandant du « Rubis » peut voir sur sa passerelle l'officier de quart, vêtu d'un grand manteau, regardant à travers ses jumelles quelque chose qui semble le passionner. Un marsouin sans doute ? Merci, providentiel marsouin. Grâce à toi, cet escorteur a dégagé le terrain et le « Rubis » ne sera pas gêné. Il est presque temps de faire feu, le gros bateau noir est à cinq cents mètres. Un dernier coup de périscope discret pour faire la visée.

Feu tube 1 - l'officier en troisième presse le bouton, et aussitôt on rentre le périscope. Torpille partie - répond l'avant cinq secondes s'écoulent.

Feu tube 2 - le deuxième bouton est pressé - Torpille partie - répond l'avant à nouveau.

Attention maintenant. Les explosions vont se produire. Elles ne tardent pas : quelques secondes après leur départ, les deux torpilles ont touché le but et explosent.

Le sous-marin en est fortement ébranlé et tout ce qui est mobile à bord saute en l'air, puis s'abat avec fracas ; le cuisinier voit sa porte sortir de ses gonds et lui retomber sur le nez.

**Cols Bleus n° 544 03 mai 1958****UNE PATROUILLE DU "RUBIS" (suite)**

Aujourd'hui s'achève le récit d'une périlleuse patrouille du sous-marin « Rubis » dans les eaux ennemies, pendant la guerre.

Le « Rubis », que commandait le L.V. Rousselot — aujourd'hui capitaine de vaisseau — rallie sa base par ses propres moyens. Moyens de fortune... les disjoncteurs sautent et, pendant quelques instants, c'est l'obscurité complète. Le sous-marin perd un instant l'équilibre et tend à venir en surface, on augmente de vitesse et on traverse le convoi sur l'arrière du bateau torpillé. Pour rétablir l'équilibre du bâtiment et l'obliger à s'enfoncer, l'officier en second a mobilisé tous les hommes disponibles qu'il fait courir alternativement de l'arrière à l'avant. L'équilibre est à peu près rétabli et l'immersion augmente. Les escorteurs lâchent maintenant des grenades créant des avaries : les panneaux se décollent, laissant à chaque explosion passer quelques seaux d'eau, des vannes se mettent à fuir, on ferme les sécurités. Enfin, un choc mou : nous sommes posés sur le fond. Tout est stoppé. Le « Rubis » ne semble pas avoir été repéré. Le grenadage cesse ; cependant, des bruits d'hélice se font entendre plusieurs fois au-dessus de nous. Les navires ennemis sont sans doute occupés à sauver les rescapés. Un examen du bâtiment montre que la coque est parfaitement étanche, mais de nombreux appareils sont endommagés ; on sait déjà qu'une fois revenu en surface, le sous-marin sera incapable de plonger à nouveau. De toute façon, il faut attendre la nuit sur le fond. Pour passer le temps, certains vont s'étendre ; d'autres, à voix basse, discutent avec enthousiasme les événements. Le chien, excédé de tant de vacarme, va se rouler sur une couchette. Ces heures d'attente sont longues, mais nous pouvons espérer ne pas être inquiétés, le silence s'est fait là-haut. Comme il faut cependant s'attendre à tout, les munitions de mitrailleuses et canons sont préparées et, quand la nuit s'est faite et que le commandant décide de faire surface, les armements sont prêts à monter sur le kiosque. Faire surface n'a pas été une opération facile. Ce n'est qu'en éliminant successivement certains ballasts et en chassant aux autres qu'enfin le bâtiment s'est soulagé de l'avant et, avec une pointe de 50 degrés, est monté comme une balle au ras de l'eau. Le Commandant constate que personne ne nous attend et, très enfoncé dans l'eau, le « Rubis » fait route aussi vite que ses moyens le lui permettent. Pendant la nuit, un bout de chemin est parcouru ; mais au jour, du fait de nouvelles avaries, la vitesse est devenue ridiculement faible. De plus l'atmosphère à l'intérieur du sous-marin, envahi par les vapeurs toxiques, est devenue irrespirable et tout le monde s'installe sur le pont, à fleur d'eau ; seul le personnel strictement nécessaire, portant le masque à gaz, se relaye en bas pour réparer et faire marcher ce qui reste de matériel. Le temps est toujours très beau, les hommes ont ainsi plus de confort sur le pont étroit, mais avec une aussi bonne visibilité, l'ennemi : avion ou bateau, n'aura aucune peine à apercevoir le Rubis... Et son commandant sait qu'il n'est plus en mesure de se défendre. Les hommes, pleins d'insouciance, prennent des bains de soleil sur le pont. Le chien, lui, est à son affaire. « Quelle chance ! semble-t-il dire en aboyant joyeusement, on ne plonge pas aujourd'hui ».

La journée se passe, pleine d'anxiété, mais l'ennemi ne s'est pas montré : la nuit est moins confortable, un peu de vent s'est levé, la mer est clapoteuse. Il fait froid et l'équipage n'a rien mangé de chaud depuis trente-six heures. Le reste du voyage s'effectue sans incident.

Le « Rubis » rallie sa base par ses propres moyens, moyens tout à fait de fortune, mais qui semblent presque normaux après les angoisses des jours précédents.

**AFFECTATION ORGANIQUE DES SOUS-MARINS REQUIN ET LA CREOLE**

Le sous-marin « Requin » sera rattaché administrativement au centre « Béarn » pour compter du 1er juin 1958. Son affectation organique sera fixée après son admission au service actif. Le sous-marin La Créole sera rattaché organiquement à la 1re Escadrille de sous-marins, pour compter du 1er juin 1958.

**Cols Bleus n° 545 10 mai 1958****CROISIERE D'ENTRAINEMENT DES SOUS-MARINS « SAPHIR » ET « BOUAN ».**

Les sous-marins « Saphir » et « Bouan » ont appareillé de Toulon le 2 mai pour effectuer une croisière d'entraînement. Au cours de celle-ci, ils feront escale à Bône du 4 au 7 mai, Naples du 9 au 12 mai. Leur retour à Toulon est prévu le 14 mai.

**Le sous-marin britannique « H.M.S. Trenchant » rend visite à Monaco**

Le « Trenchant » (S31), sous-marin britannique, est venu s'amarrer au quai des Etats-Unis à Monaco le 28 avril et devait appareiller pour Malte le 2 mai. Le « Trenchant », commandé, par le lieutenant-commander Samborne, fait partie d'une importante série de sous-marins du programme de guerre britannique, la classe « T », bâtiment de 1090 t et 83 mètres de long, il a une vitesse en surface de 12 à 13 nœuds et en plongée de 8 à 9 nœuds avec une immersion maximum de 100 mètres, son armement se compose de 6 tubes avant et 2 tubes arrière, il embarque 14 torpilles, il dispose en outre d'un canon de 102 mm, son équipage est de 6 officiers et 57 hommes.

Ce bâtiment n'a pas subi de profondes transformations depuis sa mise en service en février 1944, si ce n'est l'adjonction d'un schnorchel rabattable. Il fut affecté au théâtre d'opérations de l'Océan Indien et du Pacifique et, le 8 juin 1945, il coulait à la torpille dans les parages de Singapour, le croiseur lourd japonais « Asigara » de 10000 t, qui avait représenté la Marine Impériale japonaise à la revue navale du couronnement du Roi George VI le 20 mai 1937 en rade de Spithead.

Le « Trenchant » vient d'effectuer une croisière de 26000 miles et, après d'excellents services, sera bientôt admis à faire valoir ses droits à la retraite. Il sera remplacé dans l'escadrille de sous-marins de la « Mediterranean Fleet » à Malte par le H.M.S. « abard », dont le capitaine de corvette Samborne prendra d'ailleurs le commandement. R. de RENTY.

**Cols Bleus n° 547 24 mai 1958****ARMEMENT POUR ESSAIS.**

Le sous-marin « Amazone », en construction à Cherbourg, a pris armement pour essais le 10 mai.

**A la base sous-marine de Keroman****Prise de commandement du S/M «ROLAND MORILLOT»**

Vendredi matin à 9h30, le Capitaine de corvette Arnaud, commandant en second du Centre sous-marin de Keroman, a fait reconnaître pour commandant du S/M R. Morillot le Lieutenant de vaisseau Martin. Ce cérémonial traditionnel a dû s'incliner devant les circonstances atmosphériques et ainsi se transporter dans la salle du Foyer de la base Stoskopf où l'équipage au complet sur trois rangs, la garde d'honneur en équerre à droite, donnaient ainsi une physionomie inaccoutumée à cette prise de commandement. Rappelons que le nouveau commandant du Roland-Morillot (ex-«U 2518») succède au Lieutenant de vaisseau Bonnemaïson ; sous ses ordres se trouvent le Lieutenant de vaisseau Gauthier, officier en second, et l'Ingénieur mécani-

## Cols Bleus n° 547 24 mai 1958 (suite)

rien de 1re classe Daniau.

L'équipage comprenant officiers, officiers-mariniers, quartiers-maîtres et marins avoisine le chiffre 50. Nos compliments et nos félicitations.

### Départ pour Brest des sous-marins « MARSOUIN » et « NARVAL »

Les sous-marins « Narval », commandé par le Lieutenant de Vaisseau Jacquemin, et « Marsouin », commandé par le Lieutenant de Vaisseau Fages, ont quitté notre port le 17 mai à destination de Brest, étant affectés aux forces maritimes de l'Ouest. Préludant à ce départ, les commandants Jacquemin et Fages, auxquels s'était joint le Lieutenant de Vaisseau Guillen, commandant de « L'Astrée », ont offert un cocktail à bord du Béarn Y assistaient notamment les Vice-Amiraux d'escadre Jozan, commandant l'escadre, et Barjot, préfet maritime ; le Vice-amiral Cabanier, commandant le G. A. S. M ; l'ingénieur général Dupont de Dinechin, actuellement en mission à Toulon ; le Contre-Amiral Barthélemy, commandant la 1re flottille d'escorteurs ; le Capitaine de Vaisseau Cabanié, commandant le « Béarn » ; le Capitaine de Frégate Gueirard, commandant la 1re escadrille de sous-marins ; le Lieutenant de Vaisseau Larive, aide de camp de l'Amiral préfet maritime, etc.

Nos meilleurs vœux accompagnent les commandants Jacquemin et Fages et leurs équipages dans leur nouvelle affectation.

## Cols Bleus n° 548 31 mai 1958

### Traversée Toulon-Lorient du sous-marin L'Astrée.

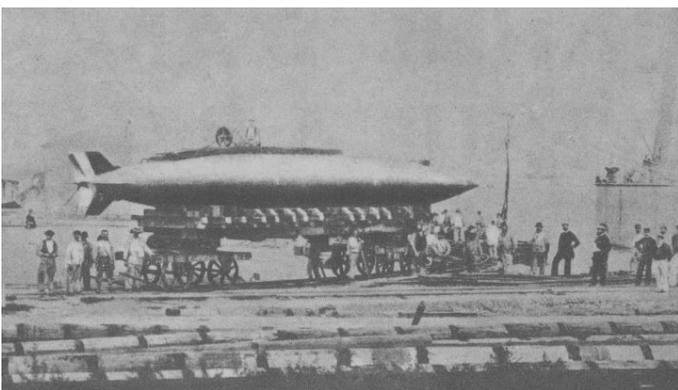
Le sous-marin L'Astrée a appareillé le Toulon le 22 mai, pour Lorient où il est attendu le 29

## Cols Bleus n° 549 07 juin 1958

### Le marin de la semaine

#### L'amiral Daveluy, pionnier et stratège

Dans son discours de réception à l'Académie du Var, dont nous avons rendu compte dans notre dernier numéro, l'amiral Barjot a évoqué la mémoire d'un amiral qui honore la Marine, malgré une fin de carrière brisée : le contre-amiral Daveluy, pionnier du sous-marin, créateur de l'Aéronautique navale, stratège et écrivain maritime de réputation mondiale. Empruntant largement au discours de l'amiral Barjot, nous retraçons à notre tour pour nos lecteurs la vie de ce grand marin dont le souvenir s'est injustement estompé. Né à Etampes, dans la plaine de Beauce, le 21 octobre 1863, René Daveluy eut comme compagnon, au Borda, dans la promotion 1880 de l'Ecole Navale, le futur amiral Senès, qui devait trouver la mort, en 1915, à bord du « Léon-Gambetta ».



Le « Gymnote », minuscule sous-marin conçu et réalisé par Dupuy de Lomé et Gustave-Zédé le jour de son lancement.

**Comment avec un tube de chaudière il inventa le périscope**  
Embarqué sur le « Gymnote », minuscule sous-marin de 30 tonnes et 17 mètres de long, que commandait en 1892 le

## Cols Bleus n° 549 07 juin 1958 (suite)

lieutenant de vaisseau Darrieus, René Daveluy s'attacha aux problèmes de la navigation sous-marine. Ce sous-marin primitif n'était qu'une torpille agrandie, sans barres de plongée, ni kiosque, ni périscope. Darrieus se fit le champion des barres de plongée et de l'accumulateur au plomb et à l'acide sulfurique. Daveluy se chargea du périscope. On se servait alors d'une chambre noire où l'image apparaissait à l'envers. Avec l'aide de l'enseigne Violette, futur chef d'état-major général, le commandant du « Gymnote » et son second se mirent à construire un appareil. Comme monture, Daveluy dénicha dans l'arsenal de Toulon, au parc à ferraille, un tube de chaudière Auriol. C'était un type de chaudières à gros tubes, en service à l'époque. L'ayant dérobé, Daveluy en fit un périscope par les moyens du bord. Violette démontra ses jumelles pour en utiliser les lentilles. Quand le périscope fut prêt, on le plaça sur une cabane en bois dont il émergeait du toit et les C.N. avaient disposé à côté une plate-forme avec un ouvrier porteur de seaux d'eau. L'ingénieur du Génie maritime, chargé du « Gymnote », affirmait que l'eau des vagues empêcherait de voir et, pendant que les membres d'une commission observaient du périscope, il faisait jeter des seaux d'eau sur l'objectif en disant : « Vous n'y voyez pas, vous ne pouvez pas y voir », Le malheur, ajoutait Daveluy, « c'est qu'on y voyait »... Et c'est ainsi que fut adopté le périscope, invention de Daveluy et de Violette, et réalisé à Toulon. Daveluy comme Darrieus était à la fois théoricien et technicien. Il eut le mérite de prendre ce qu'il y avait de meilleur dans la doctrine de la « Jeune Ecole » de l'amiral Aube et d'en faire une synthèse vers l'homogénéité, ce qui permit à la flotte française de 1914 de prendre la première place en Méditerranée. Daveluy, adversaire de la flotte d'échantillons, écrivait en 1905, dans sa « Stratégie navale » : « Abandonnons cette flotte contemplative des garde-côtes cuirassés, des canonnières cuirassées, et la tribu hermaphrodite des croiseurs cuirassés ». Pour le même tonnage global, on peut avoir 45 cuirassés identiques de 10 à 12000 tonnes, 15 éclaireurs rapides de 2500 tonnes, 200 torpilleurs de 30 tonnes. Trois types au lieu de douze... Au lieu des petits torpilleurs de 80 tonnes, dits de défense mobile, Daveluy préconisait des torpilleurs de haute mer de 300 tonnes. Il est, comme l'a dit l'amiral Barjot, le père spirituel des torpilleurs d'escadre. Et nos escorteurs d'aujourd'hui, nos « Corse » et nos « Surcouf » ne sont-ils pas les descendants de la flotte homogène prônée il y a plus de cinquante ans par Daveluy ? .....

### Sous-marin par le fond

#### Chez les anciens des sous-marins

Le dimanche 23 mars 1958, en sa permanence du « Café d'Angleterre », a eu lieu notre Assemblée générale, en présence de son président d'honneur, le C. V. Guierre.

Notre président général, le C. F. Wacogne, ouvre la séance à 9h30. Il souhaite la bienvenue aux membres présents en les remerciant de leur attachement à l'AGAS/M. Il fait part du renouvellement du Comité d'honneur : M. l'amiral Durand Viel succède au fauteuil de M. l'amiral Lacaze, décédé ; M. l'amiral Lemonnier succède au fauteuil de M. l'amiral Reboul-Hector-Berlioz, décédé ; M. le C. V. de Fourcauld, président de la FAMMAC ; M. le C. V. Guierre, président d'honneur, succède au fauteuil de M. le C. V. L'Herminier, décédé. Une minute de silence est observée en mémoire de nos amis disparus trop prématurément de notre grande famille. La parole est donnée au secrétaire général Marchis qui, dans son exposé condensé, relate les activités de notre Association de 1951 à 1957 inclus et termine sur cette pensée : « A partir du moment où une extension rationnelle des membres de notre Association permet de se mieux connaître par quelque chose de viable, en l'occurrence notre annuaire, on aboutit inéluctablement à prolonger la vie de notre Association ». Le rapport moral été adopté à l'unanimité, lecture est faite du rapport financier et bilan ; ce dernier est adopté de même à l'unanimité. Le Bureau, selon les statuts, est démissionnaire. Aussitôt, de nouvelles élections ont lieu, pendant le pointage un apéritif d'honneur permet à nos amis de converser entre eux. A 11h 30, résultat des élections des nouveaux membres du Bureau, pour l'exercice 1958-1959.

**Cols Bleus n° 549 07 juin 1958 (suite)**

Le président général en donne lecture : sont élus, par ordre alphabétique, avec fonction :

- \* président général, Cdt Wacogne;
- \* président Ile-de-France» Cdt Blanchard;
- \* vice-présidents, Cdt Pillet et M. Denis;
- \* secrétaire général, Marchis;
- \* secrétaires adjoints, Gire et Citeau;
- \* trésorier, Cotelte;
- \* trésorier adjoint, Lemonnier;
- \* conseillers techniques, L. V. Debeury et M. Voegelé;
- \* délégué AMMAC, Jouin;
- \* assesseurs, Renard, Duqueroux, Bournazel;
- \* commissaire aux comptes, Grassant ;
- \* porte-drapeau, Belleau;
- \* gardes d'honneur, Renard, Duqueroux, Bournazel, Gire.

Informations.

- 1) Le dimanche 15 juin, réunion à 10h30, sortie métro porte de Clichy. Notre association ira déposer une gerbe sur la tombe du Cdt L'Herminier ;
- 2) Le dimanche 22 juin, à 11 heures précises, notre Association donnera sa messe annuelle en la chapelle de Saint-Louis des Invalides. Des convocations pour ces deux cérémonies seront envoyées individuellement.

Le secrétaire général ; MARCHIS.

**Cols Bleus n° 551 21 juin 1958**

Enfin un abordage dramatique a causé, le 29 mai, la perte du sous-marin Stickleback à 19 miles de Pearl-Harbor. Il s'agit heureusement, cette fois, d'un sous-marin classique, en sorte que le terrible risque de la radioactivité n'est pas à craindre. C'est au cours d'un exercice que l'escorteur « Silverstein » est entré en collision avec le « Stickleback » qui naviguait en demi-plongée. Le sous-marin a pu faire surface avant que l'eau n'ait envahi ses deux compartiments avariés par le choc. Amarré à couple du « Silverstein », l'équipage de 82 officiers et hommes a pu être transbordé, puis le navire-atelier « Greenlet », appelé sur les lieux, a entrepris de remorquer l'épave jusqu'à Oahu. Mais environ cinq heures après l'accident, le « Stickleback » chavirait et coulait par 2500 mètres de fond.

**PRISE DE COMMANDEMENT**

....  
L.V. BISSON : Saphir, le 29 mai. ..

**Auderville : Commémoration de la perte du sous-marin " Vendémiaire "**

Le Samedi matin, à la pointe de Goury, devant la mer moutonnante lancée à l'assaut des rochers du phare d'Auderville, l'Amicale des Anciens Sous-Mariniens, section de Cherbourg, et la Marine nationale représentée par M. le vice-amiral Le Hagre, préfet maritime, l'Amicale des Anciens Cols Bleus, une délégation d'officiers, officiers-mariniens et marins du groupe de sous-marins de Cherbourg sous la conduite de M. le capitaine de corvette Andrieux, commandant le futur sous-marin atomique, venaient s'incliner devant le monument de granit commémorant la perte du sous-marin « Vendémiaire ». Nous remarquons, autour de leur maire M. Anquetil, de M. l'abbé Dorey, curé de la paroisse, de M. Gosselin, conseiller général, de plusieurs édiles, nombre d'habitants d'Auderville auxquels s'étaient joints deux descendants du second-maître Juguin, disparu avec ceux du « Vendémiaire » dans la catastrophe du 8 juin 1912. Le vice-amiral Le Hagre et son aide de camp, le lieutenant de vaisseau Guérin, la délégation du groupe de sous-marins de Cherbourg avec le commandant Andrieux furent salués par l'Amicale des Anciens Sous-mariniens représentée par MM. Autin, président,

**Cols Bleus n° 551 21 juin 1958 (suite)**

Palas, vice-président, Simon, secrétaire, Lepoittevin, Rouaze, Cloître, adjoint au maire de Cherbourg, M. Fabien, président du comité de la station de sauvetage de Goury. Au pied de la croix du « Vendémiaire », restaurée avec son entourage fait d'obus reliés par des chaînes, des gerbes de fleurs avaient été déposées par l'Amicale des Anciens Sous-Mariniens et par le groupe des sous-marins de Cherbourg, représenté par des membres de l'« Amazone » et de l'« Argonaute », l'« Aréthuse » étant en mer). Les drapeaux des anciens sous-mariniens, de l'U.N.C d'Auderville, des anciens cols bleus frissonnaient sous le vent du large qui dissipait la brume.

**LE MAIRE D'AUDERVILLE EVOQUE LE TRAGIQUE SOUVENIR**

C'est en témoin de l'événement et des recherches qu'accomplit après la collision le cuirassé d'escadre « Saint-Louis » sur les lieux de l'accident dont le navire venait d'être la cause bien involontaire que M. Anquetil, maire, rappela cet événement qui a laissé à Auderville un souvenir ineffaçable. Il évoqua le tragique destin de ces jeunes hommes que la fatalité d'un accident allait entraîner à tout jamais dans l'abîme des flots où tout secours est impossible. Face au Raz-Blanchard, au pied de la croix de granit, chaque année notre population vient accompagner le clergé et se recueille en ce lieu pour témoigner dans la prière son attachement à leur mémoire. Particulièrement heureux de trouver réunis aux côtés de la plus haute autorité de la région maritime, son ami le conseiller général de Beaumont, M. Anquetil félicita l'Amicale des Anciens Sous-Mariniens de Cherbourg d'avoir rénové le monument et organisé cette cérémonie.

**LA MINUTE DE SILENCE**

A la demande du président Autin, l'assistance observa une minute de recueillement. Puis M. l'abbé Dorey dit un « Notre Père », un « Je vous salue Marie » et bénit les morts du « Vendémiaire » en leur adressant le suprême « Requiescat in pace ».

**L'AMIRAL LE HAGRE**

Le vice-amiral préfet maritime remercia tous ceux qui assistaient à cette émouvante cérémonie. Les marins qui sont morts à bord du « Vendémiaire » formaient une équipe cohérente décidée à servir jusqu'à la mort. Je puis vous garantir que leurs descendants sont animés par le même esprit de camaraderie et possèdent le même sens du devoir que leurs aînés. Puisque je suis venu ici, je dois vous donner en exemple la solidarité qui règne parmi les sous-mariniens. Je vous supplie d'y penser, le salut de notre France ne viendra que de l'union de tous et l'amour des Français les uns envers les autres.

**Cols Bleus n° 552 28 juin 1958****SECRETS ATOMIQUES**

La Chambre des Représentants a voté deux amendements à l'Atomic Energy Act de 1954, qui avait déjà autorisé sous certaines réserves l'échange de secrets atomiques prohibé par la fameuse loi Mac Mahon. Le premier amendement prévoit que des informations secrètes pourront être fournies à des nations ou groupes de nations amies et que ces nations pourront recevoir des constituants d'armes atomiques et de réacteurs prévus pour des fins militaires, ainsi que le combustible correspondant. Cet amendement intéresse au plus haut point la Grande-Bretagne qui attend depuis plus de deux ans les éléments nécessaires à la construction de son sous-marin atomique, le Dreadnought, éléments que les Américains lui avaient officiellement promis. Le second amendement porte sur la possibilité de donner à une nation amie des informations utiles pour la réalisation d'une bombe atomique sous réserve que cette nation « ait acquis une avance suffisante ». Cet amendement vise évidemment la France qui était exclue jusqu'ici du bénéfice des échanges du fait qu'elle ne possédait pas de bombe atomique. Avant d'avoir force de loi, ces amendements devront être soumis au Congrès.

**Cols Bleus n° 553 28 juin 1958****En essais avec le sous-marin « Andromède »**

Le maître électricien et les seconds-maîtres : Carle, Lauer, Bagnost et Faugère.

par L. LE MOLGAT

Pour clore son grand carénage l'« Andromède » termine les derniers essais de son programme. Avant que le sous-marin regagne Brest pour sa démagnétisation et ensuite Toulon pour reprendre sa place au G.A.S.M nous avons, avec plaisir et empressement, répondu à l'invitation du commandant et pu assister à un essai de lancement de torpilles.

Mardi 24-6 à 13h30, 30 minutes avant l'appareillage. Poste de combat... Fermez les panneaux... Le premier appel se fait en même temps. Tout ce qui ressemblait à un peu de désordre fait place en quelques minutes à une netteté impeccable... Sur le réseau général, les ordres se succèdent d'une voix grave. Balancer les transmetteurs ! Quelqu'un nous pousse avec délicatesse et énergie. « S.V.P., vous êtes assis sur mon pantalon ; profitez des bonbons si ça vous dit ; c'est la fille du commandant qui me les a offerts ; une casquette galonnée se retourne sur la table et lâche une cargaison de toffees.

C'est pour remplacer les cigarettes.

Faites comme chez vous, si vous n'avez pas de place, poussez tout au fond ! Il a été prouvé que rien ne pouvant sortir on doit, en principe, tout retrouver. Nous avons fait connaissance avec le « chef » (I.M.).

Au P.C. chacun rejoint son poste. Coude à coude, dos à dos, une odeur de sueur domine quelque peu celle du gas-oil. Les tympans réagissent à la dépression...

Ça commence pour de bon... Panneaux officiers étanches... Reçu... Quelqu'un demande la vitesse des torpilles. 40 nœuds, sauf imprévu. Deux coups de klaxon... un ordre... 1... 2... 3... 4... pour essais de mise de feu (silence) la même voix : Zut ! qu'est-ce qui se passe ?... Ça y est, je vois ! 13h50. — Balancer moteur avant ! Balancer la cloche !... Cloche balancée ! Balancer 3 arrière ! Appuyer le 2 arrière sur fermeture ! Essais tubes 9 et 10 sur fermeture. Comment, il n'y a pas de torpilleurs à l'arrière ?... Mais qu'est-ce qu'ils f... ? 13h55. — Attention Diesels !

En passant devant la cuisine, on voit le chef laver d'une main les pommes de terre, de l'autre ranger les boîtes de café sur la planche. Un bruit assourdissant, une turbo soufflante effectue la basse pression dans les ballasts, elle hurle à défoncer les tympans.

Au compartiment diesels les mécaniciens attendent chiffons à la main. Ils vérifient tout une dernière fois. Les moteurs ont un signe distinctif. Ils ont chacun leur fétiche, un petit lapin gagné à la foire, un vert pour tribord, un rose pour bâbord, c'est toujours utile.

14h30. Balancer le schnorchel ! Nous revenons au poste avant pour faire connaissance avec Domino. Comme son nom l'indique, il est noir et blanc, c'est le chien du bord pas de matricule race indéterminée + qualité = affectueux avec tout le monde.

14h45. Bruit d'eau sur la coque, nous sommes en marche arrière sur le TER.

Aux électriques : en arrière 4 bâbord... stoppé. En arrière 4 les

**Cols Bleus n° 553 28 juin 1958 (suite)**

deux moteurs. Sonneries sur sonneries. La barre 20 à droite. La barre à revenir à zéro. La barre 20 à gauche. En avant 2... en AR 4.

Un courant assez fort contrarie notre évolution. 0, la barre, en avant 2 partout. Nous sommes sortis. Nous sommes en route vers le rectangle L 51 pour lancer nos trois torpilles.

15h03. Nous passons Pen Men. Mer force 2 à 3. Beau soleil. 15h55. Contact radio avec le remorqueur cible.

15h58. Prendre la tenue de veille.

16h12. Klaxon d'alerte. Clair le pont. Immersion 30 mètres ; ouvrez les centraux. Toutes purges ouvertes ; chassez aux rapides. Assiette zéro ; moins 25 mètres. C'est le silence partout ; l'aiguille continue ; 29 mètres ; 30 mètres... La plongée a été impeccable. Pas un mouvement d'eau.

Nous remontons lentement jusqu'à 19 mètres. L'antenne périscopique est hissée.

A 16h28, le but est droit devant. Attention !... But au 65, distance 5200 mètres. Gisement 170.

A 16h34 on appelle au poste de combat. On est paré à lancer une torpille sur but stoppé. Attention tube 8 ! Feu !

Il est 17h06. Nous remontons un peu 18, 17, 16 mètres. Une odeur de rôti nous chatouille agréablement les narines, chacun se surprend à renifler. Tout le monde est d'accord : ça sent bon... Hum !

De l'entête : torpille aperçue. Nous allons la repêcher. Mais l'exercice continue... Tubes 5 et 6 parés : lancement en gerbe. Les torpilles sont parties en laissant un très beau sillage double. C'est la fin de l'exercice.

A 17h26 surface... Chassez partout à 35 kg !

A 17h30 le commandant ouvre le panneau et grimpe sur le kiosque. L'air frais arrive avec vigueur. On prend la tenue de navigation et on fait rompre du poste de combat. Cette fois c'est le retour vers Groix avec de la bonne humeur sur tous les visages et de l'appétit dans tous les estomacs. A 18h30 nous trouvons le remorqueur qui amène les électroniciens et avec qui nous allons faire retour. Il y a un peu de houle ; le transfert est acrobatique.

Nous saluons le commandant, debout sur le pavois. A 20 h. nous serons à la DP.

L'« Andromède », commandé par le L.V Boisseranc, a l'état-major suivant :

Officier en second : L.V Salmon le Gagneur ;

Officier A.S.M. : E.V Beau de Loménie ;

Officier Transmission : E.V Julienne ;

Ingénieur mécanicien : Nougé ;

Aspirant mécanicien : Boutteau.

Le bâtiment a quitté Lorient le 1er juillet pour Toulon.

Samedi dernier, l'équipage a donné son bal d'adieu au foyer de la base. Les Lorientaises ont souhaité heureux voyage et bon séjour en Méditerranée à ses cinquante-cinq marins, qui ne quittent pas notre port sans regret...



Sur la plage avant, l'équipage au repos prend un bol d'air.

**LA PERTE du sous-marin " PROMÉTHÉE "**

Le sous-marin « Prométhée », qui effectuait une sortie d'essais

**Cols Bleus n° 553 28 juin 1958 (suite)**

en surface, coulait brusquement, par plus de 50 mètres de fond, à 7 milles au nord du cap Lévi, le 7 juillet 1932.

La cause de cette catastrophe n'a pu être déterminée. La préfecture maritime de Cherbourg avait envoyé immédiatement sur les lieux tous les moyens de recherche et de sauvetage disponibles. Le major général, l'amiral Malavoy, dirigea les opérations auxquelles l'aviation maritime prêta son concours. Elles furent rendues très difficiles par la violence des courants qui règnent en permanence dans cette région. Sept personnes ont été sauvées, qui furent projetées à la mer au moment du naufrage. Manquaient 41 membres de l'équipage. Officiers, officiers mariniers et marins, l'ingénieur du Génie maritime, 3 agents techniques, 12 ouvriers de l'arsenal, ainsi qu'un ingénieur, 1 chef monteur, 5 ouvriers de la maison Schneider. Le sous-marin de 1re classe « Prométhée » était un bâtiment de 1379 tonnes, qui avait été construit par l'arsenal de Cherbourg et lancé le 23 octobre 1930. Il était armé d'un canon de 100 mm et de 11 tubes lance torpilles. Il faisait partie de la tranche navale de 1927.

Pour commémorer ce douloureux événement la cérémonie anniversaire de la disparition du « Prométhée » a été fixée par l'amicale des anciens sous mariniers de Cherbourg au samedi 5 juillet à 15h30, en présence du vice-amiral Le Hagne, préfet maritime de la 1ere Région et du commandant de Fourcault, président d'honneur de la F.A.M.M.A.C. et père du commandant en second du « Prométhée », disparu au large du cap Lévi.

**Cols Bleus n° 554 12 juillet 1958****ENERGIE NUCLEAIRE****Une école spécialisée créée à Cherbourg**

Au moment où des contacts viennent d'être pris entre les gouvernements français et américain sur la question nucléaire, il est intéressant de souligner l'effort que la France, sans aucune aide de l'étranger, est en train de réaliser pour créer chez elle une activité atomique qui lui est propre. Dans le domaine de l'énergie comme dans celui de l'armement, notre pays qui, par les travaux de ses savants et de ses techniciens, fut bien avant la guerre à l'avant-garde des découvertes de la désintégration de l'atome, poursuit sans relâche ses études qui peuvent un jour le libérer des menaces qui pèsent aujourd'hui dans toutes les conversations internationales. Le Centre d'Etudes de Saclay, l'usine de Marcoule qui, dès aujourd'hui, est en mesure de produire du plutonium, la construction à Cherbourg de notre premier sous-marin atomique, le projet de construction d'appareils propulseurs employant pour les bateaux de commerce l'énergie nucléaire, sont des réalisations qu'il n'appartient qu'à nous de développer. Il existe déjà une entente entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne pour l'échange des secrets atomiques.

La France, jusqu'à présent, reste en dehors de ces accords, et la récente rencontre de Gaulle-Foster Dulles n'a rien apporté de définitif dans les rapports nucléaires franco-américains. La loi américaine s'oppose à la remise à la France de ces secrets techniques tant que nous n'aurons pas rattrapé le temps perdu. Cependant l'installation sur le territoire français de rampes de lancement américaines sera sujette à des accords ultérieurs dans lesquels la souveraineté française doit garder ses droits. Aussi devons-nous travailler nous-mêmes à la réalisation d'un réseau atomique tant sur le terrain de l'énergie nucléaire pour les besoins du temps de paix que sur celui des exigences de la défense nationale. En ce qui concerne le sous-marin atomique en construction à Cherbourg, il est impossible, pour les raisons que l'on conçoit, de publier des précisions sur sa conception, la réalisation des travaux effectués à ce jour et des détails de sa propulsion. On sait seulement, et cela, nous avons été les premiers à le publier dans la presse, que, ne possédant pas encore une production d'uranium enrichi suffisante pour alimenter cette propulsion, nos ingénieurs et nos techniciens ont étudié des plans qui prévoient l'utilisation de l'uranium simple et de l'eau lourde. Dans quelle mesure les Etats-Unis consentiront-ils à nous fournir de l'uranium enrichi pour que nous envisagions une solution différente permettant d'alléger le poids du navire, nul ne le sait encore. Mais ce qui est maintenant prévisible, c'est que le sous-marin atomique français, tel qu'il est conçu, pourra fon-

**Cols Bleus n° 554 12 juillet 1958 (suite)**

ctionner jusqu'à ce que notre production d'uranium enrichi nous permette des perfectionnements. Le problème de la propulsion, qui sera par la suite appelé à apporter une véritable révolution dans la construction navale, est donc étudié en France en raison des exigences de la Marine nationale et de la Marine marchande. C'est pourquoi, dès l'an dernier, la Marine nationale avait décidé de créer à Cherbourg, une Ecole d'Application de l'Energie Atomique. Malgré son urgence, la réalisation de cette école a été retardée faute de crédits et, en attendant son fonctionnement, cinq officiers de marine, désignés pour armer le sous-marin atomique, ont suivi des cours du Génie maritime au centre de Saclay, mais il apparaît que cet enseignement doit être plus largement étendu au personnel navigant. Cette Ecole atomique spécialisée de la Marine ouvrira en octobre prochain. Au début de son fonctionnement, ses moyens seront modestes, mais se développeront par la suite. Pour sa première session, elle accueillera un groupe de dix officiers de vaisseau. Par la suite, elle recevra des officiers des autres armes et des officiers de la Marine marchande pour les raisons que nous avons indiquées plus haut. Elle formera des officiers spécialisés. Des cours réduits seront, d'autre part, organisés pour le personnel destiné à compléter les états-majors et les équipages des bâtiments à propulsion atomique.

L'enseignement technique et scientifique est garanti par le Commissariat à l'Energie atomique ; il conduira à l'attribution du brevet d'atome. Les élèves pourront ensuite se présenter aux examens pour le diplôme d'Etat d'ingénieur en génie atomique. Sage précaution : les officiers de marine et ingénieurs mécaniciens admis à cette école s'engageront à ne pas quitter le service actif pendant un délai minimum de cinq ans.

**Secrets atomiques**

Après l'attribution par le Congrès des nouveaux amendements à la loi Mac-Mahon, un accord général a été signé à Washington le 3 juillet par M. Foster Dulles et le chargé d'affaires de Grande-Bretagne. Cet accord, qui porte sur l'ensemble des mesures propres à hâter le développement des armes atomiques en Grande-Bretagne, prévoit également la possibilité de vente à ce pays d'un réacteur complet de sous-marin avec pièces de rechange et combustible pour dix ans.

L'accord, n'entrera toutefois en vigueur qu'après un délai d'un mois au cours duquel les sénateurs auront le droit d'élever des objections. Si, comme il est probable, il n'est fait aucune opposition au projet de vente d'un réacteur atomique, le marché pourrait être passé à une firme américaine dès le 3 août et la construction du sous-marin britannique Dreadnought, actuellement en veilleuse, serait reprise aussitôt.

**CÉRÉMONIE A LA MÉMOIRE DES VICTIMES DU " PROMÉTHÉE " - 7 JUILLET 1932 :**

Une journée comme les autres pour l'équipage du sous-marin Prométhée qui, une fois de plus, est sorti pour effectuer des essais en surface avant sa première plongée prévue pour le 20 du même mois. A son bord, outre l'équipage normal, vingt-deux techniciens, ouvriers de l'arsenal et des chantiers privés : en tout soixante-dix hommes. 12h15 : mer d'huile, beau soleil... puis c'est le drame, drame atroce. Le Prométhée s'enfonça pour ne plus émerger, engloutissant à jamais soixante-trois hommes. Seuls, sept sont repêchés par la barque de pêche Yette 2, patron Nicol. Dès la nouvelle connue en ville, c'est une véritable panique qui s'empare de la population, car rares sont les habitants qui ne possèdent ou ne connaissent l'un des disparus. A l'arsenal, toute activité cesse pratiquement et les ouvriers sont en proie à une vive émotion. « Ce n'est pas possible », telle est la phrase, revenant comme un leitmotiv, que chacun prononce. Certains se rappellent les difficultés de lancement du Prométhée qui fut le premier sous-marin à prendre contact avec son élément les moteurs embarqués. Glissant lentement sur sa ligne de tins, le bâtiment frôla dangereusement la tribune officielle après avoir arraché sur une trentaine de mètres une partie de la glissière latérale. « Mauvais présage », pensent en général les marins. Sitôt le travail terminé, c'est une ruée vers Collignon, Fermanville, pour essayer d'apercevoir, de voir les premiers sauveteurs entreprendre leurs recherches sous la direction du Contre-Amiral Malavoy, major général. Pendant plusieurs jours, l'Artiglio, le Rostro et de nombreuses gabares fouil-

**Cols Bleus n° 554 12 juillet 1958 (suite)**

lent les parages de « La Poche à Lévi », mais en vain. Il faut se rendre à l'évidence, tout espoir est perdu, soixante-trois hommes auront comme cercueil la coque d'un sous-marin coulé par 70 mètres à 7 milles au large de Fermanville.

**LA CEREMONIE DU SAMEDI APRES-MIDI**

Fidèle à la louable tradition, les Amicales, anciens sous-marinières et anciens cols bleus de Cherbourg organisèrent dans ce coin sauvage et perdu où se trouve érigé, à Fermanville, le monument du Prométhée, une cérémonie du souvenir. Parmi les personnalités présentes, nous notons la présence du Vice-Amiral Le Hagre, préfet maritime, accompagné de son aide de camp, le Lieutenant de vaisseau Guérin ; le Commandant de Fourcault, président national de la F.A.M.M.A.C. ; M. Cloître, adjoint au maire de Cherbourg, représentant M. Schmitt ; M. Laronche, maire de Fermanville, et M. Choisy, adjoint ; le Capitaine de vaisseau Daussy, major général ; le Capitaine de corvette Andrieu, commandant du sous-marin atomique ; MM. Leclerc, président du comité d'entente des sociétés patriotiques ; Langlois, président des Officiers-marinières ; Lœillet, des Français libres ; les abbés Gosselin curé de Digosville ; Boullé de Fermanville et Tollémer de La Glacière. Les officiels se rendirent, à travers le sentier sableux de la dune, jusqu'au monument du Prométhée où les attendaient, face à la croix, les porte-drapeaux des sections d'anciens sous-marinières, anciens cols bleus de Cherbourg, Saint-Lô, Coutances, Mézidon, des Français-libres, des Officiers-marinières et des anciens combattants de Fermanville, tandis qu'à gauche du monument se tenaient une délégation de la Flottille des sous-marins, les porteurs de gerbes et, à droite, les familles des victimes Leparmentier, Godefroy, Ledur, Louis, Alaterre, Adam, Delahaye.

Le Vice-Amiral Le Hagre déposa une gerbe, imité en cela par M. Autin, président des anciens sous-marinières ; M. Dubois, représentant la S.F.A.C., ex-maison Schneider, du Creusot, et un quartier-maître sous-marinier.

Après la minute de silence, le Vice-Amiral Le Hagre prit la parole. Ayant salué le Commandant de Fourcault, le préfet maritime rappelle le jour lointain où son vieil ami connut une perte irréparable en la personne de son fils, commandant en second du Prométhée. « Ce cher jeune camarade, je l'ai bien connu et en ai conservé une intense affection. Le fils était digne du père ». M. l'abbé Boullé, curé de Fermanville, fit réciter dans le recueillement le plus complet, un « Notre Père » et un « Je vous salue, Marie » pour le repos de l'âme des disparus. Enfin, le Vice-Amiral Le Hagre et le Commandant de Fourcault s'entretenaient quelques instants avec les familles pour qui cette cérémonie annuelle rappelle la disparition d'un être cher dont elles ne manquent pas d'entretenir pieusement le souvenir.

**L'adieu du sous-marin « Argonaute »**

Avant de partir pour Toulon, sa base d'affectation, le sous-

**Cols Bleus n° 555 19 juillet 1958**

marin « Argonaute » - en la personne de ses officiers et de son équipage - a dit adieu à son port natal de façon fort sympathique : au cours d'un bal des plus brillants qui s'est déroulé au Casino de l'Amirauté. L'amiral Le Hagre, préfet maritime, rehaussait de sa présence l'éclat de la fête. Il était entouré de nombreux officiers parmi lesquels : l'ingénieur général Lang, directeur des C.A.N ; le capitaine de vaisseau Daussy, major général ; le capitaine de corvette Andrieu commandant désigné du futur sous-marin atomique ; l'ingénieur du génie maritime Ballet ; le lieutenant de vaisseau Alleaume, commandant de l'« Argonaute », et son état-major accueillirent les autorités dont l'entrée fut saluée d'une vibrante « Marseillaise ». Soirée fort réussie qui précède de peu le départ du sous-marin.

**Revue Navale à Toulon**

4e ligne E: les sous-marins Artémis, Créole, Africaine, Mille, Laubie, Bouan, Sultane, Saphir.

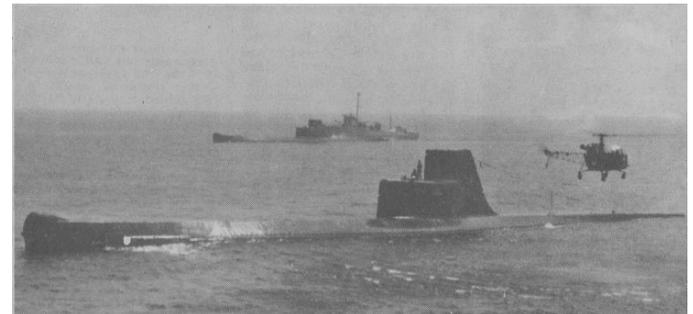
**Cols Bleus n° 555 19 juillet 1958 (suite)**

Au milieu d'un enthousiasme extraordinaire, le général de Gaulle accompagné des ministres Jacquinot, Comut-Gentille, du Contrôleur général

**Cols Bleus n° 556 02 août 1958****Croisière d'endurance des sous-marins « Dauphin » et « Requin »**

Les sous-marins de 1200 tonnes « Dauphin » et « Requin » de la série « Narval » ont fait escale à Casablanca le 24 juillet au cours d'une croisière d'endurance qui les conduira à Toulon le 31 juillet.

Partis de Lorient le 29 mai, pour le « Requin » et de Cherbourg le 7 juin, pour le « Dauphin », ces sous-marins ont fait escale aux Açores le 10 juillet avant de rallier Casablanca. Les traversées se sont effectuées en plongée, la plus longue d'entre elles a duré 42 jours. Elles ont permis de tirer des enseignements intéressants sur les conditions de vie en atmosphère confinée. La série des « Narval » comprend six sous-marins : « Narval », « Marsouin », « Dauphin », « Requin », « Espadon » et « Morse ». Les quatre premiers sont en service ; les deux derniers entreront en service dans le courant 1959. La vitesse de ces sous-marins est de 18 nœuds en plongée ; ils ont un équipage de 58 hommes, un rayon d'action de 15000 milles à 8 nœuds et sont armés de 22 torpilles.

**Cols Bleus n° 558 09 août 1958****Après leur record de plongée, retour des sous-marins « Dauphin » et « Requin »**

Les deux sous-marins « Dauphin » et « Requin » font surface à leur arrivée.

La brume a été la seule responsable du retard des deux sous-marins « Requin » et « Dauphin » qui, après être restés respectivement quarante-deux et trente-deux jours sous l'eau, ont mouillé au Centre des sous-marins, à Missiessy. On les attendait vers 10 heures. Ils arrivèrent environ quatre heures après. C'est le 26 juillet qu'ils avaient quitté Casablanca, leur dernière escale. Venu spécialement de Paris, le capitaine de frégate Roy, de l'état-major général, les a accueillis à Toulon.

**Cols Bleus n° 558 09 août 1958 (suite)**

Reporters, photographes embarquent à 7h30, à bord du dragueur « Chrysanthème ». Ils vont au rendez-vous fixé avec les sous-marins « Requin » et « Dauphin », à quelques milles au large. La rade, le port sont plongés dans une brume épaisse. Notre navire avance avec lenteur. De minute en minute, la sirène lance son cri strident. On n'aperçoit pas la côte pourtant toute proche : ni Saint-Mandrier, ni le Mourillon, et pas même le phare de la jetée que nous avons doublé tout à l'heure.

Après une heure de navigation, nous sommes au point prévu,.. Rien en vue. On stoppe. Durant plus de trois heures, on s'installe dans le brouillard. On attend qu'il y ait de la visibilité. Les photographes de presse, les opérateurs de cinéma et de la T.V. qui doivent filmer le moment où les submersibles feront surface. A 12 heures enfin, la côte apparaît. Nous apprenons que les hélicoptères ont décollé de Toulon ; vingt minutes après, ils tournoient au-dessus de nos têtes (deux Alouettes et un Sikorski). Le soleil est apparu. La visibilité est bonne maintenant.

A 12h45, les deux périscope des sous-marins émergent. Ils fendent les flots qui écumant. Quelques minutes après, à l'avant et à l'arrière du « Chrysanthème », le « Requin » et le « Dauphin » font surface. Ils battent pavillon tricolore. En quelques secondes, les hommes sont au kiosque, les bâtiments se saluent. Ils mettent le cap sur Toulon. De concert avec les submersibles qui nous tiennent sur tribord, nous fonçons sur Toulon. Le temps est splendide. Lorsque nous arrivons, le « Requin » et le « Dauphin » ont déjà accosté. Les hommes ont sauté à terre. Depuis des heures, parents et amis les attendaient là. Ils ont sauté de joie en foulant le sol toulonnais. Tous ont des barbes à la Père Noël. Ils paraissent en excellente condition. Il nous reste à interviewer les commandants du bord. C'est à bord du « Requin » que nous les rencontrons, dans le carré des officiers. Il y a là le capitaine de frégate Roy, les lieutenants de vaisseau Villecourt, chef de groupe et commandant le « Requin ». Le capitaine de frégate Roy dit : « Il ne s'agit pas de record, mais d'une croisière d'endurance dont les détails étaient arrêtés depuis longtemps... ». Le commandant Burban ajoute : « Nous avons accompli tout simplement la mission qui nous était dévolue. Le matériel s'est comporté merveilleusement ainsi que les hommes d'ailleurs. Nous avons employé le Schnorkel pour oxygéner l'air. »

« Le «Requin» est parti de Lorient le 29 mai, le «Dauphin» de Cherbourg le 7 juin, nous avons suivi à peu près la même route



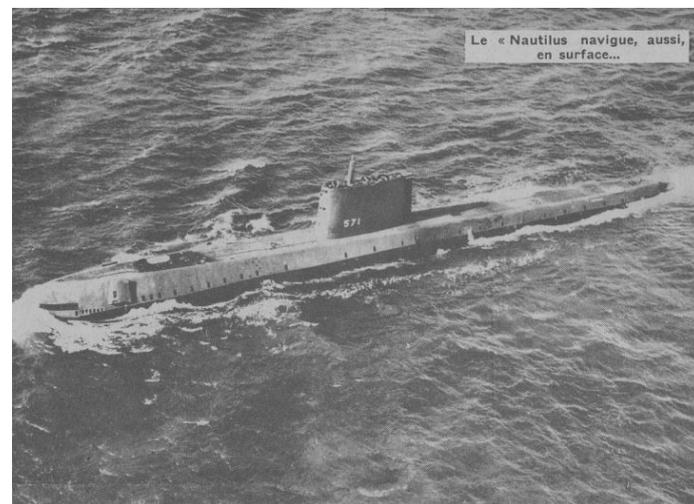
pour faire surface à La Horta, aux Açores». « Des soixante hommes qui composent l'équipage de chaque submersible, aucun n'a été malade. Tous sont en excellente condition physique. Le médecin du bord les a examinés, ils vont subir un examen complet par le médecin principal Guillaume, médecin du Centre expérimental. Qu'ont-ils fait durant la traversée ? D'abord, ils ont beaucoup travaillé. Ils ont dormi et, durant les heures de détente, ils ont lu ou joué aux cartes. Leur nourriture ? Des vivres spéciaux pour sous-mariniens, des conserves, des légumes déshydratés. Le commandant Roy ajouta : « Nous allons recevoir la visite du vice-amiral Querville, venu de Paris, qui donnera ses conclusions au sujet de l'admission au service actif ». Après l'heure de la visite, c'est l'heure des permissions qui va sonner pour ceux qui ont battu le temps de plongée du «Roland Morillot» qui, en 1949, était resté vingt-deux jours sous l'eau. Avec quarante-deux et trente-deux jours, ils n'ont pas battu de «record», c'est entendu, mais accompli une perfor-

**Cols Bleus n° 558 09 août 1958 (suite)**

mance unique... à mettre à l'actif de la Marine nationale..

Félicitations aux équipages.

Le chef d'état-major général adresse ses vives félicitations aux sous-marins « Dauphin » et « Requin » pour la brillante exécution de leur croisière d'endurance entièrement effectuée en plongée, au cours de laquelle les bâtiments ont passé soixante jours à la mer, dont quarante sans interruption.

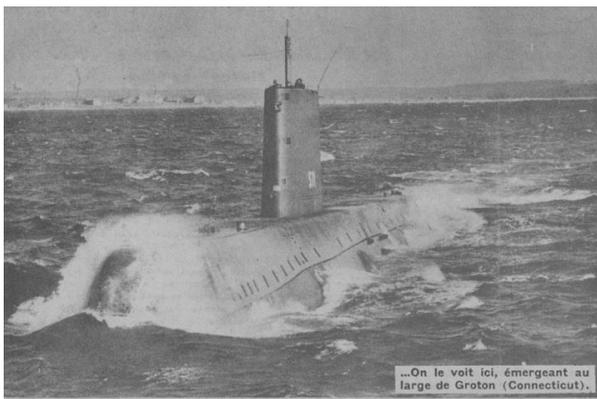
**Cols Bleus n° 559 23 août 1958****Le Nautilus moins de 20 lieues sous les mers mais passage sous le pôle**

S'il est possible que l'extraordinaire présience du grand Jules Verne ait influé sur l'orientation des savants et des techniciens de nos générations, ainsi que le soulignait récemment un journal américain, il est certain que la marine américaine vient de réaliser le plus grand exploit maritime de tous les temps, à ce jour. Lorsque les états-majors avaient annoncé, il y a quelques semaines, que des études étaient faites pour tenter la traversée du pôle Nord sous les glaces, chacun restait sceptique sur le succès de l'entreprise du « Nautilus ». On ne croyait surtout pas que la tentative serait si tôt réalisée. Cette croisière historique est maintenant un fait accompli : le premier sous-marin atomique a joint Pearl-Harbour à l'Islande en passant sous la calotte polaire à l'immersion de plus de 120 mètres de profondeur. C'est le dimanche 3 août à 23 heures (heure américaine), soit à 4 heures (heure française) que le commandant W.R. Anderson, seul maître à bord du « Nautilus », annonça que son submersible était sous les glaces, à la verticale du pôle. Cette information a enthousiasmé les Etats-Unis et bouleversé tous les esprits. Les conséquences d'un tel exploit sont innombrables pour l'avenir dans tous les domaines où le monde évolue aujourd'hui avec une inconcevable rapidité. Le commandant Anderson, qui est âgé de 37 ans, a fait connaître que les 97 % du trajet, soit 13000 kilomètres ont été effectués en état d'immersion à grande profondeur.

2900 kilomètres ont été parcourus en quatre jours, sous une couche de glace mouvante épaisse de 3 m à 4,50 m dans des profondeurs et au-dessus de fonds absolument inconnus. Une vallée assez étroite, environ 72 kilomètres, a d'abord été la route du sous-marin. Puis elle s'est élargie vers le centre du bassin arctique descendant en pente graduelle de 92 mètres de profondeur à environ 365 mètres. Le voyage était entré dans la dernière phase de sa préparation au début de l'année et quelques sorties d'exploration avaient été faites amenant le «Nautilus» jusqu'à 300 kilomètres du Pôle. ! Mais l'audace et l'idéal d'un tel projet ont dû être servis par une science et une technique exceptionnelles ayant mis au point des appareils spéciaux de navigation qui s'ajoutaient aux méthodes traditionnelles de la navigation en plongée. Le dérèglement magnétique des instruments, au voisinage du pôle, était en effet l'un des premiers problèmes à résoudre. Compas, ascids, sondeurs, radars, radios ont un comportement parfaitement déroutant et il a fallu ce qu'on nomme la « navigation par inertie », l'une des

## Cols Bleus n° 559 23 août 1958 (suite)

plus sensationnelles. inventions de l'après-guerre. Qu'est-ce donc que la « navigation par inertie »? Bien entendu la marine américaine tient secrètes les précisions de la méthode qu'ils ont employée. Elle utilise des appareils extrêmement subtils, fragiles et précis. Pendant son long séjour sous la banquise, le « Nautilus » devait faire le « point » comme tout navire qui navigue. Le problème consiste à se situer exactement sans repère, sans horizon artificiel et sans relèvement. Le mouvement d'un navire, c'est-à-dire sa vitesse ne peut se mesurer que par rapport à un point extérieur. L'accélération, elle est percevable pour les êtres ou les choses au repos, c'est-à-dire inertes. Ceux-ci ont l'impression d'être projetés en arrière quand le véhicule sur lequel ils ont pris place démarre et celle d'être projetés en avant quand le véhicule s'arrête. Si l'on remplace le poids inerte par un pendule d'une extrême précision, accompagné de gyroscopes, et qu'on en mesure les oscillations par des machines à calculer spéciales, on arrive à mesurer les mouvements et les accélérations, ce qui permet de savoir où l'on est sans repère extérieur.



Ces principes sont ailleurs employés pour certaines fusées à très longue portée qui « doivent faire savoir » où elles sont par rapport à la surface terrestre. C'est donc grâce à un ensemble d'appareils d'une infinie précision, mais aussi d'une grande fragilité que le commandant du « Nautilus » a pu mener à bien son entreprise. Il faut aussi souligner l'euphorie d'un équipage de volontaires, la confiance des ingénieurs embarqués pour la croisière et l'entraînement moral et professionnel qui viennent de montrer au monde les résultats qu'on peut obtenir par les derniers perfectionnements de la technique mis au service d'une élite humaine. Il serait prématuré de faire la nomenclature de toutes les conséquences de ce raid sur le plan maritime, sur le plan scientifique et aussi sur le plan politique. On en perçoit déjà quelques-unes. L'explorateur Paul-Emile Victor, bien connu pour l'organisation de ses expéditions polaires et des recherches scientifiques qui les motivaient, a notamment déclaré : « Bien entendu, un tel voyage ne peut être accompli que par un sous-marin spécialement équipé et doté d'un système d'appareils particulier. La performance réalisée par le « Nautilus » ouvre incontestablement une nouvelle voie à l'exploration du bassin de la mer arctique, ainsi que de grandes possibilités pour l'océanographie et la glaciologie. La formation des glaces pourra maintenant être étudiée par le dessous. Au point de vue de l'exploration proprement dite, des sous-marins, tels que le « Nautilus », pourraient être utilisés pour la mise en place de groupes de surface chargés d'observations de courte durée en divers points, car les avions ne peuvent se poser que sur de grandes surfaces difficiles à trouver et l'emploi d'hélicoptères nécessite l'installation préalable de bases. En utilisant un sous-marin, tel que le « Nautilus », une expédition scientifique polaire verrait son travail largement facilité car le bâtiment constitue en quelque sorte une base mobile. Il pourra en effet accoster même contre de petits îlots de glace, y débarquer les membres de l'expédition et les reprendre au bout de quelques heures d'observation.

Muni des appareils nécessaires, le sous-marin pourra faire surface par des ouvertures existant dans les glaces. Or de telles ouvertures doivent exister même en hiver, comme j'ai pu m'en rendre compte au cours du vol inaugural d'« Air France », ParisTokyo du 10 avril dernier. En outre, en cas de mauvais

## Cols Bleus n° 559 23 août 1958 (suite)

temps, les membres de l'expédition trouveraient également un refuge confortable à bord du sous-marin qui, en plongeant, trouverait à son tour calme et sécurité. « Quant à l'intérêt économique de la liaison sous-marine transpolaire, réalisée par le « Nautilus », M. Paul-Emile Victor a déclaré : « On peut prévoir que cette route sera utilisée dans un avenir qui n'est peut-être plus éloigné par des cargos sous-marins. Il me semble d'ailleurs qu'il a déjà été question de transporter le pétrole par cette voie dans des sortes d'outres de caoutchouc remorquées par des sous-marins. Il s'agirait en quelque sorte de trains-citernes sous-marins. »

Le « Nautilus » a fait sa première escale dans la base anglaise de Portland où il a été accueilli triomphalement le 12 août.

Le président Eisenhower, désirant rencontrer le commandant Anderson, l'a fait venir immédiatement par un avion spécial.

Le commandant, après avoir reçu les félicitations officielles, a déclaré que le voyage s'était poursuivi sans aucun incident.

La minute la plus émouvante fut celle où il annonça à l'équipage que cinq secondes plus tard, le « Nautilus » serait exactement à la verticale du Pôle. A ce moment, un jeune quartier-maître, enthousiaste, signa son réengagement pour une durée de dix années dans l'US Navy. Pour bien montrer que cette traversée ne fut pas seulement une étonnante performance mais aussi le résultat de projets de longue haleine, un second sous-marin atomique, le « Skate » a appareillé pour effectuer la même traversée en sens contraire. Certes les propagandes vont s'emparer de l'exploit du « Nautilus », comme elles se sont emparées des résultats de lancement des satellites artificiels. La compétition, pour fertile qu'elle soit, n'est pas un but en elle-même.

Les états-majors de tous les pays, les hommes politiques tireront des conclusions, échafauderont des stratégies militaires ou diplomatiques. Mais auprès de ces arguties, qui ne manqueront de se refléter dans les discussions internationales, nous ne voulons retenir qu'une chose : possible pour l'homme d'aller vers de nouvelles découvertes et de nouvelles applications. Et notre admiration sera plus grande encore si ces miracles de l'esprit humain servent dans l'avenir la paix et la civilisation.

### Le sous-marin " Argonaute "

Le sous-marin « Argonaute », commandé par le lieutenant de vaisseau Alleaume, est arrivé à Toulon le 22 août 1958, achevant ainsi la tournée d'endurance traditionnelle que tous nos sous-marins doivent effectuer avant leur admission au service actif. Appareillé de Cherbourg le 31 juillet dernier.

L'« Argonaute » a fait successivement escale à Lisbonne, du 9 au 12 août et à Oran, du 15 au 18 août. Les traversées entre ces différents ports de départ, d'escale et d'arrivée, ont été effectuées entièrement en plongée. Si ces performances sont moins spectaculaires que celles des sous-marins du type « Narval », il faut considérer qu'elles représentent cependant un sérieux test d'endurance car il s'agit, en ce qui concerne l'« Argonaute », d'un sous-marin de toute petite taille et d'un type tout nouveau dit « sous-marin de chasse ». L'« Argonaute » déplace en effet 530 tonnes en surface et 535 tonnes en plongée ; il ne mesure que 50 mètres de l'arrière à l'avant et son équipage comprend seulement 4 officiers et 25 hommes. Malgré sa petite taille, il peut soutenir en surface une vitesse de 16 nœuds et en plongée une vitesse de 18 nœuds. Il possède un équipement de détection très complet et très moderne et est armé de torpilles d'un type nouveau utilisables contre les sous-marins en plongée.

L'« Argonaute » est de construction exclusivement française. Il a été construit à l'Arsenal de Cherbourg et lancé le 29 juin 1957. Il est le chef de file d'une série de quatre sous-marins de chasse ; ses suivants, l'« Aréthuse », l'« Amazone » et l'« Ariane » ne tarderont pas, eux aussi, à entrer en service. La série des Argonaute sera suivie d'une autre série de neuf sous-marins de chasse d'un tonnage plus élevé et de performances encore améliorées.

Ces sous-marins, dont les premiers ont reçu les noms suivants : Daphné, Diane, Doris, Eurydice, Flore et Galatée, devraient entrer en service au cours des années qui vont suivre. Les sous-marins de chasse du type Argonaute, **mais surtout** ceux du type Daphné à hautes performances constituent contre

## Le sous-mersible à la pointe de l'actualité



### L'« Argonaute » bon pour le service

Dans notre dernier numéro, nous avons relaté l'arrivée à Toulon du sous-marin « Argonaute », commandé par le lieutenant de vaisseau Alleaume, achevant, avant son entrée en service actif, sa tournée d'endurance. Rappelons que les sous-marins de chasse de ce type sont destinés à la lutte contre les sous-marins atomiques. L'équipage de l'« Argonaute » apprécie la première bouffée d'air provençal et aussi une bonne cigarette.



### Rencontre à la mer avec les sous-marin russes

Un de nos bâtiments a aperçu les quatre sous-marins soviétiques dont la présence dans le Pas de Calais avait été, il y a quelques jours, signalée par les agences de presse. Ces quatre bâtiments qui naviguaient en surface, escortés par un navire auxiliaire, seraient destinés à la Flotte égyptienne. Ils appartiendraient à la classe « W », de grande croisière. La Flotte égyptienne compte déjà dans ses rangs cinq sous-marins type « W »

et un sous-marin côtier du type « M », cédés en juin 1957 et avril 1958. Cette information attire l'attention sur la Flotte sous-marine soviétique. Celle-ci est numériquement la première du monde. La plupart des experts s'accordent pour estimer son potentiel à environ quatre cent cinquante unités, dont les deux tiers sont de construction postérieure à 1950. Cette imposante force sous-marine fait peser une menace de tous les instants sur les voies de communications maritimes et l'on peut deviner les ravages qu'elle ferait dans l'éventualité d'un conflit, si l'on songe à ceux que les Allemands ont réalisés dès 1939-1940 avec une flotte sous-marine environ dix fois moins importante. Les sous-marins soviétiques peuvent être répartis en trois grandes catégories : sous-marins de grande croisière, sous-marins de moyenne croisière, sous-marins côtiers.

L'annuaire « Les Flottes de combat », dans sa dernière édition, donne les caractéristiques de ces derniers types de sous-marins soviétiques. Ces sous-marins sont évidemment dotés des perfectionnements les plus récents : schnorchel, radars, détection. En ce qui concerne les sous-marins à propulsion nucléaire, l'amiral américain Jerault Wright, commandant suprême de l'O.T.A.N dans l'Atlantique Nord, a, l'an dernier, déclaré que « les Russes possèdent probablement des sous-marins mus par l'énergie atomique, capables, comme certains des nôtres, de lancer des engins téléguidés ». Enfin, à l'instar des autres Marines, il est probable que la Marine soviétique s'intéresse au sous-marin de chasse à hautes performances, mais néanmoins à propulsion classique, seul type de navire capable de lutter avec quelques chances de succès contre les sous-marins à propulsion nucléaire.

### La médaille de la Résistance au sous-marin « NARVAL »

Cette cérémonie lorientaise de samedi a remis en mémoire l'action de ce sous-marin qui fut le premier des bâtiments de guerre français à passer à la « dissidence ». Commandé par un Brestois, le capitaine de corvette François Drogou, le « Narval » croisait en Méditerranée au moment de l'armistice de 1940.

Le 24 juin, le commandant Drogou décide de quitter Sousse, craignant de voir son bâtiment tomber aux mains des Italiens et câble à l'amiral Darlan le message devenu célèbre : « Trahison sur toute la ligne. Rallie un port allié. ». Il se range aussitôt sous les ordres du général de Gaulle avec tout son état-major et 21 hommes d'équipage. Puis après l'avoir complété, demeurant basé à Malte, il concourt aux patrouilles en Méditerranée centrale. Le 2 décembre, il appareille pour une troisième patrouille qui sera la dernière car, le 16 décembre, il est coulé par un torpilleur italien. Le capitaine de corvette François Drogou fut un des premiers Compagnons de la Libération à titre posthume. Son nom fut donné à la Libération à une corvette que commanda le capitaine de corvette Yves Drogou, frère du disparu, et aujourd'hui commandant de l'escorteur rapide « Le Basque ».

Et le nom de « Narval » fut redonné au premier sous-marin construit par la France après la guerre.

C'est d'ailleurs le cinquième navire français à être dénommé « Narval ». Le premier (1843- 1877) fut un aviso à roues qui fit la campagne de Crimée.

Le second (1888-1889) fut le quatrième sous-marin construit en France, le premier à ballasts extérieurs, le premier à être équipé d'un appareil moteur de surface autonome, ce qui lui permit de demeurer 48 heures en immersion, performance pour l'époque. Le troisième. (1925-1940), s'illustra nous l'avons dit en ralliant les Forces Navales Françaises Libres. Le quatrième fut l'italien «Bronzo», que les Britanniques capturèrent intact et qu'ils nous cédèrent. Il fut désarmé en 1945. Enfin le cinquième fut lancé à Cherbourg en décembre 1954, Il vint l'été parfaire ses essais à Brest et à Lorient. Incorporé à l'escadre de la Méditerranée, il en a été récemment détaché au bénéfice de l'escadre légère basée à Brest.

### A LA BASE SOUS-MARINE DE KEROMAN : La cérémonie

D'importants détachements en armes des unités sur rade, des sous-marins stationnés, à Lorient, avaient pris place sur le parking, devant la direction-annexe de Keroman. Parmi les autorités présentes : les ingénieurs généraux Winter et Castellan ; les directeurs, commandants et chefs de services du port. Un soleil

**Cols Bleus n° 560 30 août 1958 (suite)**

opportun illumine devant nous l'aire de translation desservant, à gauche la base II, à droite la base I et le canal du slip. Au fond, dans un décor tourmenté de nuages épais, les silhouettes des deux cathédrales bétonnées qui furent les premières bases construites à Lorient.



L'inspection des troupes par le C.A. Patou qu'accompagne le C.F. Guillon.

A 10 heures précises, le contre-amiral Patou est accueilli par le capitaine de Frégate. Guillon. La clique rend les honneurs, dont les échos impressionnants se répercutent sur les imposantes masses de béton des « Bunkers ». Le contre-amiral Patou passe l'inspection des troupes avant de venir saluer les principaux membres de la famille du commandant François Drogou qui commandait alors le « Narval ». Nous y reconnaissons le capitaine de frégate Yves Drogou, commandant actuel de l'escorteur rapide « Le Basque » à Toulon ; M. Jean Drogou, ingénieur T.P.E. ; notre confrère Yvon Huet, journaliste et Mme et leurs enfants, respectivement frères, beau-frère et sœur du disparu. Le contre-amiral Patou fait présenter les armes et ordonné d'ouvrir le ban. D'une voix forte, mais un peu émue, il prononce : « Sous-marin « Narval », je vous confie la garde de la Médaille de la Résistance avec rosette conférée le 29 novembre 1946 au sous-marin « Narval », votre prédécesseur. » Le second-maître, sergent d'armes de la garde d'honneur, abaisse le fanion de l'actuel sous-marin « Narval », le contre-amiral Patou y épingle alors la décoration.

Un défilé termine cette courte mais émouvante cérémonie, retransmise sur les antennes de la RTFNB.

Rappelons à nos lecteurs qu'une belle artère du nouveau Brest porté désormais le nom d'un de ses fils : le capitaine de corvette Drogou .

**Croisière Atomique**

Le « Skate ».

Après l'exploit du sous-marin atomique, le Nautilus qui marque une date inoubliable dans l'histoire de la Marine et dans l'his-

**Cols Bleus n° 560 30 août 1958 (suite)**

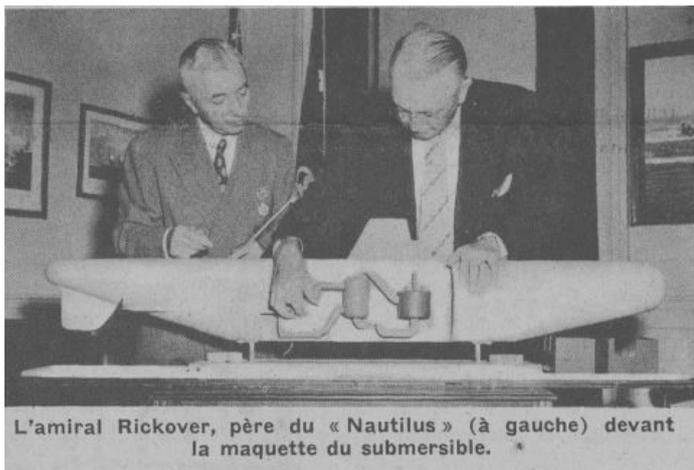
toire du monde, le second sous-marin américain à propulsion nucléaire, le Skate, a réédité l'étonnante performance de son aîné de peu de mois, d'ailleurs. Le Skate a traversé deux fois la ligne polaire sous la banquise, poursuivant les explorations de son prédécesseur. Nous entrons donc dans une ère nouvelle de la propulsion atomique pour les navires et, d'ici à peu d'années sans doute, cette méthode sera suffisamment améliorée pour se développer sur beaucoup de navires de guerre ou de commerce. Mais dans le cas des sous-marins et, surtout, des sous-marins naviguant sous une épaisse couche de glace et en plongée profonde, les problèmes sont beaucoup plus nombreux et beaucoup plus difficiles à résoudre. Il y a deux questions fort importantes : celle de la direction d'un navire aveugle à proximité du pôle où tous les appareils électroniques s'affolent, et celle de la plongée profonde de longue durée sans le secours du « schnorchel », qui permet de renouveler l'air respirable. Il semble que les constructeurs américains aient résolu ces deux problèmes : le premier selon un principe dont nous avons exposé les grandes lignes (la navigation par inertie) et le renouvellement de l'air en se servant, à l'intérieur du sous-marin, de l'énergie dont ils disposaient. Bien entendu, les détails de pareilles installations sont encore tenus secrets, et l'avenir sans doute nous fixera sur ces points importants, comme, il y a quinze ans, nous avons peu à peu connu les secrets du radar. - Quoi qu'il en soit, le sous-marin atomique Skate a terminé sa croisière polaire par une escale à Bergen. Il a parcouru 2400 milles et a passé dix jours et demi en plongée sous la banquise, avec quelques remontées en surface dans le pack. L'escale prévue à Copenhague a été annulée en extrême, le gouvernement danois s'étant refusé pour des raisons de sécurité. C'est vraisemblablement en raison des risques de navigation dans les détroits que cette décision a été prise, aucune garantie sérieuse d'immunité n'existant effectivement en cas d'abordage ou autre accident de mer. Dans les milieux politiques de la capitale danoise, on souligne qu'aucune raison d'ordre politique n'a motivé cette mesure. Tous les journaux danois insistent de leur côté sur le fait que cette décision est uniquement motivée par des considérations techniques de sécurité. De son côté, M. Kofoed-Hansen, technicien éminent de la base atomique de Risoe, a déclaré que, du point de vue de la sécurité, « il n'était nullement utile de placer ce bateau, pour ainsi dire, au centre de Copenhague ». On peut supposer, a-t-il ajouté, que le Skate comporte un degré élevé de radioactivité après son long voyage dans la région polaire, ce qui rendrait plus grave encore un accident possible. Réagissant sans doute contre cette décision qu'ils considèrent comme entachée de préjugés superflus, les autorités américaines ont modifié d'une façon fort significative le programme de la réception prévue à l'occasion de cette visite, programme qui, à l'origine, consistait essentiellement en la traditionnelle « Ticker-tape Parade » pour l'équipage et son commandant. Cet hommage de la ville de New York, qui s'adresse aux hommes plutôt qu'à leur bâtiment, fut fixé à mercredi dernier mais le Nautilus lui-même reçut, à son arrivée dans le port, une réception destinée à montrer, par l'exemple de huit millions de New-Yorkais, que les habitants de Copenhague ne couraient aucun risque. Accompagné de toute une flotte d'escorte venue à sa rencontre à l'entrée de la baie de New York - où l'Amiral Rickover montera à son bord - le Nautilus, en effet, remontera l'Hudson jusqu'à la hauteur de la 42e rue, c'est-à-dire jusqu'au cœur de Manhattan.

**L'AMIRAL H. G. RICKOVER PERE DU « NAUTILUS »**

La première visite du commandant du Nautilus, le Capitaine de frégate W. R. Anderson, après la remise qui lui a été faite de la Légion of Merit par le président Eisenhower lui-même, a été pour le père de son bateau, l'Amiral Rickover, champion des sous-marins atomiques. Travailleur acharné, sachant s'entourer de collaborateurs de valeur, d'un dévouement sans limite à la tâche commune, choisis pour leurs capacités sans égard au grade, l'Amiral Rickover a obtenu ce résultat : dix ans après son premier rapport sur les sous-marins atomiques, le Nautilus, lancé voici trois ans, passe sous le pôle. L'ancien ministre américain de la Marine D. A. Kimball croyait-il si bien dire lorsqu'il écrivait en 1953 : « On doit au Commandant Rickover l'accomplissement du progrès le plus important qui ait eu lieu dans l'histoire de la Marine ». Quant au président Truman, en 1952, il s'exprimait en ces termes : « Le jour où les hélices de ce nou-

**Cols Bleus n° 560 30 août 1958 (suite)**

veau sous-marin mordront l'eau pour la première fois, l'événement le plus important depuis la première explosion nucléaire



L'amiral Rickover, père du « Nautilus » (à gauche) devant la maquette du sous-marin.

en 1945 se sera produit ».

Hyman George Rickover a cinquante-huit ans. Fils d'émigrants (son père était tailleur à Chicago), il suivit les cours du lycée et, ses études terminées, entra à l'Académie navale d'Annapolis dont il sortait avec le grade d'enseigne en 1922. Après cinq ans de service à la mer, il retournait à Annapolis pour se spécialiser dans l'électricité, et obtenait en 1929 à l'Université de Columbia un diplôme d'ingénieur électricien. Il servit ensuite sur divers sous-marins, puis, après un passage à l'Inspection des bâtiments de la Marine, obtint son premier commandement en 1937. Il devenait par la suite officier exclusivement affecté à des fonctions d'ingénieur. En 1939, il était affecté au Service des bâtiments de la Marine, à Washington, où il passa la durée de la guerre, dirigeant la section Electricité. Ses services dans ce poste lui valurent la « Légion of Merit ». Après avoir dirigé la base de réparation d'Okinawa et exercé les fonctions d'inspecteur de la 19e Flotte, le Commandant Rickover fut détaché à la commission de l'Energie atomique à Oak Ridge où ses travaux lui valurent les félicitations du Ministère de la Défense. C'est au cours de ce séjour que Rickover se convainquit que la construction de sous-marins atomiques était non seulement possible, mais « militairement souhaitable ». De cette époque date la lutte acharnée qu'il entreprendra et mènera à bien, en dépit de toutes les oppositions et de tous les obstacles, pour doter les Etats-Unis d'une flotte atomique sous-marine.

**Sous-marins pour l'Egypte**

Quatre nouveaux sous-marins soviétiques ont passé en Manche, la semaine dernière, en route vers la Méditerranée, où ils vont renforcer les quatre sous-marins déjà livrés à l'Egypte en 1956. Il est possible que ces bâtiments soient plus tard cédés à la Syrie qui est en train d'installer à Latakieh une base navale, mais les travaux ne sont pas encore assez avancés pour y recevoir des sous-marins. C'est à Alexandrie, où les techniciens soviétiques poursuivent l'instruction des équipages égyptiens, que le nouveau groupe de sous-marins va séjourner. Il s'agit, comme la première fois, de sous-marins de 2000 tonnes de déplacement en plongée de la classe W.

**Le C.F Guillon prend le commandement de la base sous-marine de Kéroman**

Mercredi.- 9 heures : Dans la cour d'honneur du C.S.M, les équipages de la 2me Escadrille de sous-marins, les équipages des sous-marins en grand carénage, prenaient position au pied du mât aux couleurs. Avec les équipages, les commandants d'unités et leurs états-majors : Roland-Morillot, Narval, Marsouin, Astrée. Le Capitaine de corvette Arnaud, commandant en second, veillait à l'ordonnancement de la cérémonie. 9h50 : les clairons sonnent le garde-à-vous, le Capitaine de frégate Bordeaux passe une ultime inspection, avant de faire reconnaître le Lieutenant de vaisseau Huan pour commandant du sous-marin Marsouin ; ceci sera sa dernière fonction officielle.

**Cols Bleus n° 560 30 août 1958 (suite)**

Après les félicitations d'usage, le Capitaine de corvette Arnaud fait saluer une dernière fois le Commandant Bordeaux. 9h55 : le Capitaine de frégate Guillon, commandant désigné, est accueilli et prend place face aux équipages. 10 heures : la marque du Contre-Amiral Patou est hissée.

Suit l'inspection des équipages. Le Contre-Amiral prononce la phrase rituelle par laquelle il fait reconnaître le Capitaine de frégate Guillon pour commandant de la 2e Escadrille de sous-marins et du Centre de sous-marins de Lorient.



Le C. F. Bordeaux félicite le L.V. Huan, nouveau commandant du sous-marin Marsouin.

Le Contre-Amiral serre la main du nouveau commandant et lui adresse ses félicitations. A son départ, les honneurs sont rendus au C.A. Patou. Le nouveau commandant passe sa première inspection avant le dégage. Nos meilleures souhaits de bienvenue au Commandant Guillon.

Nos clichés : Le C.F Guillon passe sa première inspection des équipages de sous-marins. Le C.F Bordeaux félicite le L.V Huan, nouveau commandant du sous-marin Marsouin

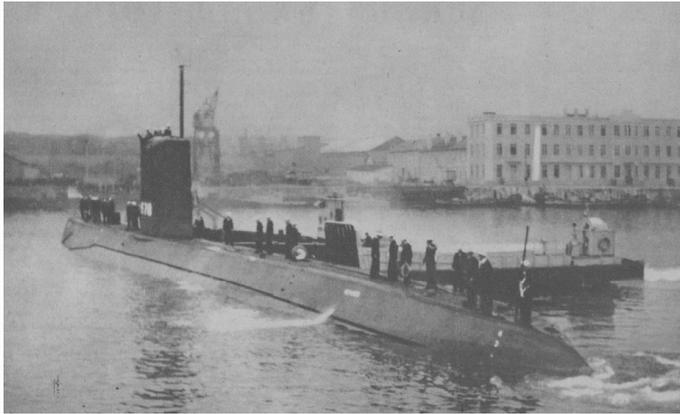


Le C. F. Guillon passe sa première inspection des équipages de sous-marins

**Départ du C. F. Bordeaux, commandant la 2e escadrille de sous-marins et du C.S.M**

Mardi 11 heures, au carré de la base un traditionnel pot d'adieu réunissait les directeurs, commandants et chefs de service du port. Le commandant Bordeaux quitte notre base sous-marine pour prendre le commandement de l'avis « Bisson » et des avisos de l'Ecole de pilotage qui, ont le sait, ont Saint-Malo pour port d'attache. Lorientais de cœur, le capitaine de frégate Bordeaux conservera ses attaches lorientaises, sa famille continuant à résider en notre ville. Nous aurons le plaisir de l'y revoir au hasard de ses congés. Le contre-amiral Patou assistait à cette agréable réunion où le C.F Guillon, commandant désigné, lui était présenté. Nos meilleurs vœux accompagnent le commandant Bordeaux en ses nouvelles fonctions.

*Cols bleus*

**Cols Bleus n° 562 13 septembre 1958****Cherbourg accueille le « SKATE »**

En mars déjà dernier, le « Skate » avait déjà fait escale à Cherbourg, mais la visite d'aujourd'hui revêt un tout autre caractère et de très nombreuses hautes personnalités sont venues accueillir, saluer et féliciter le commandant et l'équipage du vaillant sous-marin, héros d'un raid vraiment fabuleux sous la calotte glacière. Peu avant l'arrivée du navire et son entrée dans l'arsenal, l'amiral Le Hagne, préfet maritime de la 1re région, accompagné de son aide de camp, le L.V Guérin, de M. Moreau, sous-préfet, de M. Schmitt, maire, s'était rendu à l'aérodrome de Querqueville où étaient attendus les avions de l'ambassade américaine et du ministère de la Marine. Ou premier, descendirent: Son Exc. M. Amaury Houghton, ambassadeur des U.S.A. à Paris, Mme Houghton, l'amiral Rufus T. Rose, de l'U.S.R. IL, M. Morrill Cody, conseiller à l'ambassade, M. Bonnett, attaché à la section des affaires militaires, le capitaine Henry Wright, de l'U.S Navy. Le deuxième appareil avait conduit à Cherbourg les représentants de la Marine française : le vice-amiral Galleret, directeur des Ecoles; le contre-amiral Ponchardier, sous-chef d'Etat-major de la Marine ; le C.F Roy et le L.V Verdier. Trois autres avions allaient suivre, transportant une trentaine de journalistes, photographes et cinéastes attirés par l'important événement dont était témoin le port de Cherbourg. Le commandant James F. Calvert ne devait-il pas dire en effet : « Je suis certain que le « Skate » a rapporté du pôle plus de renseignements scientifiques qu'aucune exploration n'en avait rapportés. » Le lendemain, nouvelle visite de hautes personnalités parmi lesquelles : le contrôleur général Le Bigot, Délégué du Ministre des Armées pour l'Administration de la Marine, qui, au cours d'une réception organisée par la Municipalité en l'honneur du Cdt Calvert, allait remettre à ce dernier le Mérite maritime; M. Randolph Burgess, ambassadeur des Etats-Unis à l'O.T.A.N, accompagné de huit de ses collègues représentant d'autres pays auprès de la même organisation. L'entrée du sous-marin de 2500 tonnes, long de 82 m. et large de 7,6 m, au devant duquel s'étaient portés les dragueurs « M. 736 » et « M. 737 », ainsi qu'une vedette de la D.P., avec le L.V. Gélas, officier de liaison et l'officier-pilote de la Marine, se fit dans les meilleures conditions, malgré la brume. Pendant les manœuvres d'accostage au quai Suffren, la clique de l'Ecole des Fourriers et la compagnie de garde rendaient les honneurs. Une visite du navire avait été organisée en faveur des membres de la presse, visite fort intéressante, aimablement et abondamment commentée par le L.V Pat Garner, ingénieur du bord. Fort obligeamment, le commandant Calvert avait accepté de tenir une conférence de presse au cours de laquelle il voulut bien nous faire le récit de son étonnant voyage. Des renseignements scientifiques de première importance Il nous dit entre autres, de quelle utilité fut le sondeur acoustique, émettant de bas en haut, qui permit, par 90 mètres de fond, de constater l'épaisseur du bloc glacière qui est de 3 à 4 mètres en général, mais atteint parfois 15 mètres. Le même merveilleux appareil permet de déceler les « trous » dans la glace et le « Skate » put ainsi remonter à la surface.

La première image rencontrée fut celle d'un ours blanc... Une nouvelle plongée devait conduire directement le navire au Pôle Nord, qu'il atteignit le 12 août. Le nouvel endroit où l'on put faire surface se trouvait à 40 milles nautiques du Pôle. La tem-

**Cols Bleus n° 562 13 septembre 1958 (suite)**

pérature en surface était de zéro degré centigrade Peu après, le sous-marin atteignait la station dérivante « Alpha », station internationale prévue pour l'année géophysique. « Nous avons découvert le trou et le site à 100 mètres de la station... voir des bâtiments habités dans cette immense solitude, ajoute le commandant, cela fait une impression très profonde !. Je suis resté 25 heures à la station dérivante. Nous avons amarré le sous-marin à la glace. Quand nous avons demandé l'heure aux gens qui occupaient la station, nous avons constaté qu'il existait entre leurs chronomètres et les nôtres une différence de 10 heures. Ils avaient l'heure de l'Alaska et nous le temps de Greenwich. En somme, nous sommes restés dix jours et quatorze heures sous la glace et nous avons parcouru plus de 2480 milles nautiques. Je suis sûr d'avoir ramené plus de renseignements que les expéditions précédentes. J'espère que le résultat le plus important de ce voyage est ce qu'il apporte à la connaissance scientifique relative à l'Arctique. Le 19 août, nous sommes revenus sous le Pôle pour la seconde fois et, à cette occasion, nous avons constaté que nous faisons le tour du monde à deux milles nautiques du Pôle soit en exécutant un circuit de 12 milles de circonférence. Cela constitue certainement un record du monde !... »

Le commandant nous parla de la montagne sous-marine Lomonosov, dont il suivit la crête à l'aller et au retour. Puis il décrit le spectacle absolument féérique qu'offrent la glace et les profondeurs sous-marines dont les tons varient du vert émeraude au noir en passant par l'azur. L'arrivée des autorités conviées à l'élégant cocktail servi dans la salle des Trois-Nefs mit fin à cette conférence de presse vraiment passionnante.

**Double odyssee du sous-marin Marsouin  
Novembre 1942**

L'odyssée du sous-marin «Marsouin» est moins connue que celle du « Casabianca ». Odyssée double : le «Marsouin » réussit une première fois à quitter Alger dans les heures troubles et incertaines qui suivirent le débarquement allié, le 8 novembre 1942. Ayant gagné Toulon, il appareilla sous les bombes allemandes, le 27 novembre, tandis que la flotte se sabordait pour ne pas tomber aux mains de l'ennemi. Le bâtiment, déjà ancien, ayant subi des avaries, sommairement réparé, revint à Alger pour reprendre la lutte, jusqu'à la victoire. Le commandant Robert Mine, récemment mort des suites de blessures contractées en service, a relaté ces épisodes haletants dans un ouvrage qui vient de paraître aux Editions Ozanne, « L'insaisissable sous-marin Marsouin ». Nous en publions aujourd'hui un extrait : le récit du départ de Toulon, à l'aube du vendredi 27 novembre. Et, ce faisant, nous rendons hommage à la mémoire de ce marin sans peur et sans reproche que fut Robert Mine.



Des coups secs claquent. J'interromps ma lecture et je tends l'oreille. En même temps un des factionnaires s'affale, dans un bruit de rambardes, par l'échelle des officiers qui est appuyée contre la cloison de ma cabine. Le quartier-maître Nedellec, tout ému, s'encadre dans ma porte : «Commandant, on entend des coups de feu à la station des sous-marins ». L'heure fatale a sonné : 4h50, le vendredi 27 novembre. D'un bond, je suis dans la coursive qui parcourt le sous-marin de l'avant à l'arrière et je hurle : « Branle-bas, poste d'appareillage en vitesse. » En un éclair, l'ordre est répété par le factionnaire qui se précipite pour réveiller le personnel du poste arrière.

Les officiers passent leur tête par leur porte. Dans le poste des maîtres les gradés dégringolent de leur couchette. Dans les postes d'équipage, c'est le même tohu-bohu. Tous se hâtent de rejoindre leurs postes d'appareillage, avec revolvers et casques pour ceux du pont. Une équipe d'électriciens et de mécaniciens débranche les câbles et les tuyautages de charge en électricité et en air et les balancent sur le quai.

## Colts Bleus n° 562 13 septembre (suite)

L'armement des mitrailleuses est prêt à tirer. Les dispositions d'appareillages sont prises en un temps record : quelques minutes à peine.

Les fusillades toutes proches continuent tandis que sur les sous-marins voisins le personnel commence aussi « à faire surface » et que les hommes qui couchaient à la station rallient en courant, à peine habillés, avec des godasses non lacées.

Le branle-bas a été fait au centre au cri de : « Tout le monde debout, les Allemands arrivent ! ». Sur le « Marsouin » on largue déjà les amarres : tant pis pour les retardataires ; ils ne sont pas nombreux, ils ne sont pas indispensables et, malgré la peine que j'ai de les abandonner, le vieux « Marsouin » avant tout ! : « Où est la Musclée ? » s'inquiètent quelques hommes, la brave petite bête est bien à bord. A Dieu vat !

« Les Allemands essaient d'enfoncer la porte nord de la station. - J'ai compris commandant. - Je n'ai pas d'ordre pour vous. - J'appareille, commandant ! »

Et il s'en va vers les autres sous-marins accomplir son pénible devoir, s'assurer qu'ils ne tomberont pas aux mains de l'ennemi. Les dernières aussières sont larguées et les hommes de la manœuvre avant arment le canon. : Tribord en avant 1. Bâbord en arrière 1 ; à gauche 25. ». Le vieux « Marsouin » commence à s'éviter et à s'écarter prudemment de ce maudit quai en mauvais état. La manœuvre est délicate. Ce n'est pas le moment d'accrocher nos barres dans les poutrelles de fer tordues qui débordent de l'appontement. Stopper tribord, tribord arrière 1, zéro la barre. »

Les Allemands peuvent arriver sur le quai ; le « Marsouin » est au milieu de la darse et n'hésitera pas à riposter avec son canon et ses mitrailleuses pour couvrir son départ. Mais la manœuvre est lente pour se dégager de la darse en marche en décrivant un grand S. Par bonheur, deux autres sous-marins, qui sont mieux placés et qui ont la chance d'être évités vers la passe sortent les premiers.

La petite « Vénus », avec son inertie moindre, prend la tête. Le gros « Casabianca » lui laisse l'honneur de défoncer la panne de madriers qui ferme la passe. Ces deux sous-marins sont vite hors de la darse. De la plage arrière Javouhey, qui veille à tous les détails, me crie : « Attention aux poutres. » Je dois stopper un instant pour leur permettre de glisser doucement le long de la coque ; toutefois l'une d'elles, qui risque de s'engager dans les hélices et dans les barres arrière exige quelques efforts pour être écartée à la gaffe. Il ne reste plus qu'à nous éviter pour venir cap au Sud et traverser la rade. Il me semble alors que le principal est fait. Oh ! sans doute, il ne faut pas nous attarder car les fusillades redoublent dans le voisinage. Après nous d'autres sous-marins manœuvrent aussi pour s'échapper de la darse du Mourillon. Nous redoutons d'être visés par des tanks qui pourraient déboucher de la paisible pointe des Blagueurs. Je suis étonné que les Boches n'aient pas pris cette précaution ; ils nous démoliraient à bout portant. Je remercie intérieurement les hommes du poste de garde qui, en tirant sur les Allemands, se sont opposés à leur irruption dans la station. Grâce à l'alerte qu'ils ont donnée et à leur résistance ils nous ont permis de sortir de la souricière. Trêve de rêverie. Nous allons bientôt comprendre pourquoi les Allemands ont négligé la pointe des Blagueurs. Les bourdonnements d'avions s'amplifient dans le ciel noir. Nous ne voyons rien. Les mitrailleuses du « Commandant Teste » crépitent. L'artillerie est muette. Le « Marsouin » fonce vers les deux sous-marins qui le précèdent. A partir du milieu de la rade les vrombissements grondent au-dessus de nous et des chenilles éclairantes illuminent le paysage. La marche aux flambeaux commence ; elle ne tardera pas à être faite également en musique, et quelle musique ! Sous la lumière des éclairants nous sommes de belles cibles. Des bombes sifflent, elles explosent loin sur l'avant. Nous savons que celles qui seront pour nous ne nous avertiront pas. Aveuglés, nous n'apercevons plus qu'un seul sous-marin. Qu'est devenu l'autre ? A-t-il été touché ? Le pire est possible. Voici à bâbord un aviso-dragueur amarré sur un coffre. Il semble à peine s'éveiller. Nous avons mieux à faire qu'à nous inquiéter de lui. Nous approchons des passes. Les bombes et les mines tombent plus drues. Le vieux « Marsouin » est durement secoué, il vibre sur toute sa longueur. Sur la plage avant, qui, par instant, se soulève brutalement, Barnouin s'est mis à

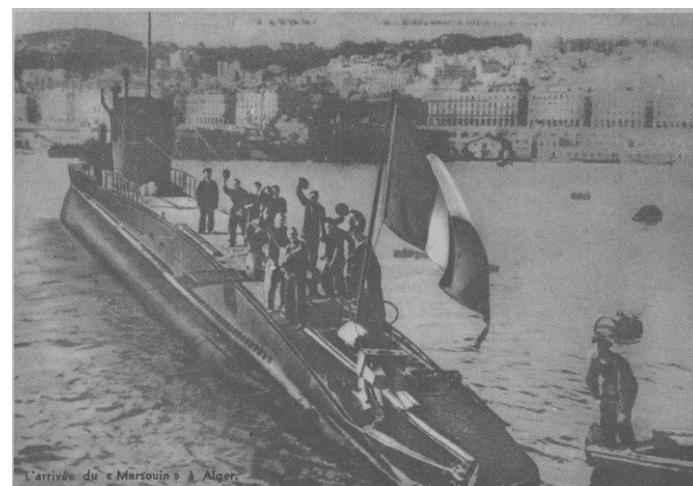
## Colts Bleus n° 562 13 septembre 1958 (suite)

plat ventre instinctivement pour ne pas être projeté par-dessus bord. Il continue à m'annoncer les bouées et les coffres. Sur la passerelle nous courbons la tête malgré nous. L'armement des mitrailleuses rage de ne pas tirer. A quoi bon tirer ? Les charognards sont invisibles. En bas, à l'intérieur, les hommes se demandent à quelle fête le Pacha les emmène encore. Et le maître Pauly, qui a toujours le mot de la situation, rassure ses gars des Diesels : « Vous en faites pas le pont est en bois ! » Quant à la Musclée, elle se promène de l'avant à l'arrière en remuant la queue avec un air de dire : « On en a vu d'autres ! » Le sous-marin qui est devant nous ralentit et stoppe. Les estacades qui ferment la rade sont à peine entrouvertes. Allons nous pouvoir sortir du piège ?

Décidément la « Vénus » pourrait ne pas patrouiller. D'un instant à l'autre nous risquons d'être touchés et coulés. D'ailleurs il semble bien que le « Casabianca » ait disparu (nous devions apprendre plus tard qu'il avait dépassé la « Vénus » et s'était faufile dans le premier dans les obstructions). Les explosions sont de plus en plus violentes. Sous les lueurs aveuglantes des éclairants, les gerbes d'eau grandissent démesurément, elles paraissent gigantesques et deux fois plus hautes que la mâture du vieux cuirassé qui est amarré dans l'anse de Saint-Mandrier.

Le « Marsouin » continue calmement sa route au milieu des geysers fantasmagoriques ; qu'il serait bon d'être mille mètres plus loin et à trente ou quarante mètres sous l'eau ! Enfin la « Vénus » parvient à franchir l'estacade. Le vieux « Marsouin » suit sous les regards étonnés du personnel du remorqueur de la passe. « Barnouin, descendez avec l'armement du canon. »

Nous n'avons plus besoin d'eux sur le pont et bientôt nous pourrions plonger. Les charognards défilent maintenant en groupes imposants, toujours invisibles, et lâchent inexorablement leurs bombes et leurs mines pour cadénasser la rade. Les batteries sont toujours muettes ! Il est vexant de sentir les Boches entièrement libres de leurs mouvements. Tout à coup le musoir sud de la jetée du Mourillon est pulvérisé par une effroyable explosion. Nous n'en sommes guère qu'à une trentaine de mètres. Une grêle de débris s'abat avec fracas sur notre pont. Javouhey me presse de plonger comme à Alger pour ne plus servir de cible. Mais les vagues d'avions se succèdent de plus en plus serrées et nous serions obligés de rester à faible immersion pour gouverner au périscope car notre gyro qui est lancé depuis moins d'une demi-heure ne peut encore donner le cap ; à l'immersion périscopique un coup direct serait mortel pour tous. Il est préférable d'attendre une accalmie dans le ciel. Cependant



L'arrivée du « Marsouin » à Alger.

je fais descendre les hommes des mitrailleuses. Javouhey les suit et je reste seul sur la passerelle. Je donnerai l'ordre de plonger, avec le klaxon, dès que la route sera libre en dépassant la dernière jetée, celle de Saint-Mandrier. La voici ! L'instant va être propice. Non, pas encore. Une nouvelle vague de bombardiers arrive en semi-piqué. Je dois la laisser passer, les oreilles déchirées par les sifflements terrifiants de ses bombes. J'appuie sur le klaxon, les purges des ballasts crachent leur air et je m'affale dans le kiosque en fermant le panneau. « 15 mètres, Hissez le périscope ! » Le bateau s'enfonce et nous n'entendons plus les vrombissements ni les sifflements sinistres

**Cols Bleus n° 562 13 septembre 1958 (suite)**

mais les explosions nous harcèlent toujours. Devant nous la « Vénus » vient sur la gauche et paraît ralentir et stopper. En effet, nous nous en rapprochons. Je peste contre elle. Ne continue-t-elle pas à attirer les bombes et celles qui la manqueront pourraient bien être pour nous ! Pourquoi ne plonge-t-elle pas ? Peut-être a-t-elle quelques ennuis consécutifs au défoncement de la panne. Peut-être aussi va-t-elle simplement se saborder. Ce serait trop bête !

Dans son livre publié aux Editions Ozanne, L'Insaissable sous-marin « Marsouin », le regretté commandant Mine relate les conditions dans lesquelles il quitta Toulon, en 1942, pour rallier Alger et reprendre le combat, Voici aujourd'hui la fin de ce récit : le Marsouin échappe à l'étreinte allemande, tandis que la flotte se saborde.

**Cols Bleus n° 563 20 septembre 1958****Double odyssee du sous-marin Marsouin (suite CB 562)**

Nous doublons la « Venus ». Je gouverne au périscope sur la colline de la Colle-Noire dont la silhouette foncée se détache faiblement dans l'Est sur le ciel sombre et je surveille les miradors qui balisent le champ de lancement de la rade des Vignettes ; il serait désagréable d'aller nous empêtrer dans leurs chaînes. Derrière nous, à bâbord, la « Vénus » s'estombe. Par notre travers tribord je distingue vaguement la presqu'île de Cépet. Les explosions faiblissent enfin. Les oscillations du compas gyroscopique diminuent d'amplitude. « 30 mètres. Halez bas le périscope, zéro la barre. » A 30 mètres nous nous sentons plus en sécurité. Mais il faut revenir fréquemment à l'immersion périscopique pour vérifier la route.

Au fur et à mesure que Cépet s'éloigne à tribord arrière, je fais venir sur la droite vers le Sud jusqu'à prendre l'imposante masse de la montagne du Coudon par l'arrière. Le gyro, habilement « titillé » par le premier-maître électricien Goubert, est suffisamment réglé et, à quelques degrés près, consent à nous donner la route. Les coups de périscope peuvent être espacés et notre discrétion y gagne. Ce n'est pas qu'avec la demi-obscurité le périscope soit bien visible, mais chaque fois qu'il faut le hisser, la station d'huile qui alimente sa presse de manœuvre se met en marche, elle est très bruyante et pourrait nous faire déceler à l'écoute - sait-on jamais - par des vedettes ou même par nos patrouilleurs, qui gardent les accès de la rade et qui, s'ils n'ont pas été prévenus du drame de Toulon, risqueraient de nous prendre pour un gibier allemand.

Après ces émotions matinales, je l'avoue à ma honte, j'ai peur et d'une voix qui tremble malgré moi, je fais dire au maître d'hôtel de nous apporter dans le kiosque quelques tasses de café. Il nous fait attendre un temps qui me paraît fort long. Le petit Brossard, nouvellement embarqué, n'a pas osé simplifier le service. Il apporte un plateau garni dans toutes les règles de l'art, comme dans un salon de thé. Allons, c'est un solide, lui aussi ! Il a vu qu'au milieu du tintamarre infernal chacun faisait son boulot comme à l'exercice. Il n'a pas voulu être inférieur aux autres. Ce plateau serait tout de même encombrant dans le kiosque et je me contente d'une tasse tendue à bout de bras du poste central. Une mention spéciale pour Perchoc, le cuisinier. Son jus préparé pendant la bagarre est réconfortant, j'en avais grand besoin. En bas tous ont eu déjà leur ration, bien méritée.

**SAUVÉS**

Le jour s'est levé sous un ciel nuageux. La mer assez agitée me gêne considérablement pour prendre la vue avec le seul périscope à moitié valide. Quel dommage que nous n'ayons pas pu les réparer, nos périscope. Je ne serais pas obligé de faire faire des dos d'âne aux barreaux. Mais il faut avouer qu'en ce qui concerne le « Marsouin », les Boches ont été bien inspirés de nous sonner le réveil dans la nuit ! Deux heures plus tard, ils nous auraient surpris en plein travail et la traversée de la rade de jour n'aurait guère été possible. Malgré les éclairants, les bombes nous ont manqués. Quelle baraka il a notre vieux « Marsouin ». La terre s'éloigne lentement. Derrière la presqu'île de Cépet qui nous cache Toulon, d'immenses fumées noires montent vers le ciel comme un immense linceul, tandis que la mer résonne toujours du gong lugubre des explo-

**Cols Bleus n° 563 20 septembre 1958 (suite)**

sions des bombes ou des bateaux qui se font sauter. Dans sa rade si riante, Toulon voit s'engloutir, sans combattre, la Flotte dont nous étions justement fiers. L'honneur est sauf. Mais quelle triste tâche pour nos camarades qui n'ont pu fuir d'être obligés de saborder leurs bâtiments pour ne pas les laisser aux mains de l'ennemi. Quel aveuglement de n'être pas partis le 11, alors que les sacrifices des bâtiments d'Afrique, du Nord avaient permis le réarmement de la Flotte et que les Allemands venaient, en envahissant la zone sud, de violer l'armistice. Ah oui ! les représailles possibles .

Le sabordage. Quel cauchemar ! Je ne peux m'empêcher d'évoquer ce grand tressaillement d'espérance qui eût secoué la France meurtrie, mais toujours courageuse, si, au soir du 11 novembre, anniversaire de notre plus grande victoire, parce que la plus chèrement acquise, la Flotte de Toulon, sa principale arme intacte, avait hissé les voiles pour reprendre le combat. .



En présence de l'Amiral Darlan, le Général Giraud décore les Commandants Mine, Lherminier et le Commandant de la « Vénus ».

**HÉLAS !**

Sept heures. Rien en vue. Je profite du calme pour laisser la suite à Javouhey et descendre du kiosque pour aller dire bonjour à mes lions. De poste en poste, je leur répète : « Vous avez tous compris, les Boches ont attaqué lâchement. Nous sommes libres des serments que des chefs prisonniers ont exigé de nous. Nous reprenons le combat et nous rejoignons l'Afrique du Nord. Grâce à tous, une fois de plus, le « Marsouin » est sain et sauf. Vive le « Marsouin ». Les cœurs battent à l'unisson : tous sont joyeux de la réussite de notre échappée. Dans le compartiment des Diesels, le maître Pauly parle toujours de son pont en bois. « Ça c'est du solide » et il me dit : « Vous savez, commandant, les aiguilles des manomètres ont dansé une belle gigue ! Et nous entendions les sifflements comme si nous avions été sur le pont. » Au poste central, je félicite chaudement le premier-maître électricien Goubert ; grâce à son sang-froid, il a réussi, en dépit des explosions, à régler le compas gyroscopique et en moins d'une heure ; c'est une magnifique performance, en effet, normalement le gyro n'indique correctement la route qu'au bout de quatre heures de fonctionnement. Et il est juste de reconnaître qu'au combat, s'il faut quelque courage quand on est sur la passerelle, il en faut infiniment plus pour exécuter les ordres sans défaillance quand on est enfermé dans ce cercueil de fer que constitue la coque du sous-marin. La Musclée me suit en agitant la queue. Elle témoigne sa satisfaction à tous. Un des veinards qui a rallié le bateau de justesse s'écrie : « Qu'est-ce qu'ils doivent râler les copains qu'on a laissés à terre ! Tant pis pour eux, ils n'avaient qu'à se grouiller » Il ne s'agit, bien entendu, que de ceux du « Marsouin », l'officier en quatrième, le maître torpilleur et quelques autres dont les places à bord sont tristement vides.

La mer est déserte. Pourtant voici vers l'Ouest un bateau. Il grandit. C'est un petit bâtiment de commerce, peut-être un courrier de Corse qui ignore encore ce qui se passe. Il n'a pas de pavillon. Pour me permettre de le surveiller discrètement, les barreaux de plongée doivent faire des prodiges car ce sont eux qui en exécutant les changements d'immersion me permettent de faire émerger le moins possible la tête du périscope ou de la rentrer. Dans le doute je renonce à l'attaque. A plusieurs reprises l'écouteur signale des bruits d'hélices dans notre voisi-

nage. Je ne vois rien en surface. Ils proviennent certainement de sous-marins, des camarades ou des Italiens postés là pour le cas où des bâtiments de surface se seraient échappés !

Hélas ! nos bâtiments de surface n'avaient guère la possibilité d'appareiller : depuis le 12 ou le 13, ils avaient mis bas les feux et étaient emprisonnés derrière des filets pare-torpilles longs à manœuvrer. Les Boches ont bien choisi leur heure : ils sont venus au moment où nos bateaux étaient encore endormis et où l'approche du jour laissait peu de temps pour profiter éventuellement de l'obscurité. La quiétude de la plongée nous permet de faire le point de la situation du vieux « Marsouin ». Elle n'est pas brillante. Un seul périscope utilisable dans des conditions pénibles. Il ne peut être hissé ou halé bas à volonté. Il va automatiquement à bloc et il faut avoir recours à des changements d'immersion pour éviter de le montrer trop longtemps en surface, car il importe de le manœuvrer le moins possible pour ne pas mettre sa presse de manœuvre en avarie. Les explosions de ce matin n'ont pas non plus amélioré notre vieille baille ! Nous avons une forte rentrée d'eau par les lignes d'arbres et il faut pomper fréquemment dans les cales arrière pour maintenir la pesée du bâtiment et l'empêcher de couler. Il y a surtout la question du gas-oil. Nous ne sommes pas riches ; rien dans les soutes extérieures et les six soutes intérieures représentent, au mieux, cinq nuits de marche aux Diesels. Avec notre vieux « Marsouin », il nous faut trois jours en plongée et trois nuits en surface pour atteindre Alger, Nous ne disposons donc que d'une faible marge de sécurité. Elle suffira à condition d'avoir du beau temps. Je préférerais aller à Oran, mieux outillé, pour nous réparer et plus tranquille qu'Alger, copieusement bombardé, d'après les assertions de la presse de ces derniers jours. Mais Oran est trop loin. Toute la journée nous voyons au périscope une épaisse fumée au-dessus de Toulon. A la nuit le « Marsouin » fait surface. Nous ne sommes encore qu'à trente milles au Sud de la côte de Provence et nous faisons bonne veille contre les avions et les bâtiments, nous devons éviter toute méprise possible avec nos autres sous-marins qui auraient réussi à éviter le sabordage. J'essaie d'écouter les radios de Genève et de Londres. Au milieu de beaucoup de brouillage je parviens à comprendre que le sabordage a été général, que les Allemands ont en même temps désarmé les garnisons françaises de l'intérieur. Plus de doute, l'affaire a été menée de main de maître avec une parfaite perfidie. Au soir je fais afficher dans les postes mon ordre du jour du 27 novembre qui résume l'horrible drame que nous venons de vivre. J'ai dû bien réfléchir pour le rédiger de manière à ne froisser aucun des braves qui m'ont fait confiance. Tous à bord bien décidés à reprendre le combat. Mais quelques-uns - et des meilleurs - ne peuvent admettre l'aberration de chefs qu'ils vénèrent.

L'un d'eux n'acceptera qu'à contre cœur les récompenses que je lui remettrai. Un an plus tard, il me remerciera du fond du cœur d'avoir eu la chance d'être avec moi sur le « Marsouin ».

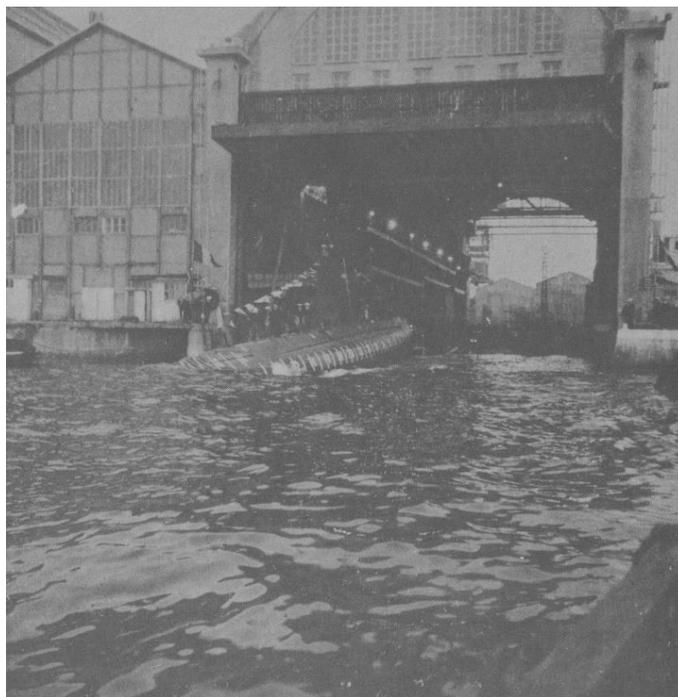
Ce sera ma plus belle récompense. **FIN**

#### Lancement du sous-marin « Ariane »

Soixante-huitième submersible construit par l'arsenal de Cherbourg, port des sous-marins l'« Ariane », dernier d'une série de quatre unités du type « Argonaute », a été lancé avec succès sous la présidence de l'amiral Le Hagre, préfet maritime de la 1ère région, et en présence de quatre mille spectateurs.

Rappelons les principales caractéristiques du nouveau bâtiment : long de 50 m, il a un déplacement Genève de 490 t et déplacera 650 tonnes en plongée. Deux groupes Diesel assurent la propulsion. Son armement comporte quatre tubes lance-torpilles d'étrave d'un type nouveau, utilisables contre les sous-marins en plongée. Armé par 4 officiers et 25 hommes, il a été conçu pour la chasse aux sous-marins et pourra atteindre 16 nœuds en surface et 18 en plongée. Ses moyens d'écoute et de détection sont très perfectionnés et très complets. L'état-major général avait délégué l'ingénieur général Amiot, chef du groupe des constructions neuves au service central des C.A.N., et le capitaine de frégate Roy. L'amiral Le Hagre était accompagné du capitaine de frégate Beghelli, chef d'état-major par intérim, et du L.V Guérin, aide de camp ; toutes les personnalités civiles et militaires de la ville et du port l'entouraient.

Un détachement de marins et la clique de l'école des fourriers rendaient les honneurs.



Comme d'habitude, le lancement s'opéra dans les meilleures conditions et ce n'est pas sans émotion que l'on vit le long fuseau pavoisé glisser majestueusement sur son ber et prendre contact avec son nouvel élément. Au cours du vin d'honneur servi aussitôt après la cérémonie, l'amiral Le Hagre félicita chaleureusement tous ceux qui avaient participé avec tant de bonheur à la construction et au lancement de l'« Ariane ». Après celle des « Narval », une nouvelle série vient de s'achever à l'arsenal de Cherbourg. Mais déjà sont en construction quatre nouveaux navires d'une série du type « Daphné ». En effet, nos chantiers ont la charge de réaliser les « Doris », « Flore », « Eurydice » et « Galatée » dont la réalisation va se poursuivre en même temps que celle du sous-marin atomique. Excellent outil, instrument remarquable du relèvement de notre marine, l'arsenal de Cherbourg n'a pas été oublié dans notre programme naval. Et ce n'est que justice.

#### et du sous-marin « Espadon »

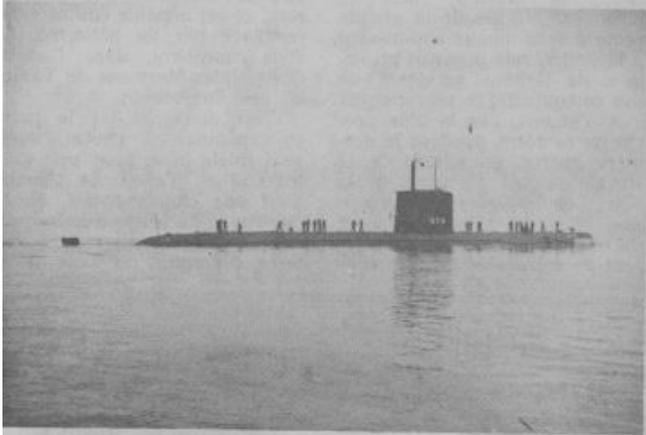
L'« ESPADON » a été lancé le 15 septembre au Havre. Prévu à la tranche budgétaire de 1954, construit dans les chantiers Augustin Normand au Havre, ce sous-marin sera armé au port de Cherbourg. Il est le cinquième d'un groupe de six bâtiments dont le prototype est le « Narval », et qui comprend « Narval », « Marsouin », « Dauphin », « Requin », « Espadon », « Morse ».

Les quatre premiers sont en service, le « Morse » en construction au Trait ; il sera lancé avant la fin de l'année.

Ses caractéristiques principales sont :  
Déplacement en plongée : 1800 tonnes.  
Longueur hors tout : 78,37 mètres.  
Propulsion par deux moteurs Diesel de 1500 CV maximum actionnant 2 lignes d'arbre.  
Rayon d'action en navigation au schnorchel : 15000 milles à 8 nœuds.  
Armement : 8 tubes lance-torpilles (6 intérieurs AV, 2 extérieurs AR).  
Effectif : 60 hommes dont 7 officiers.

Il sera commandé par le lieutenant de vaisseau Brossollet.

*Cols bleus*

**Cols Bleus n° 565 27 septembre 1958****LE "SKATE" A CHERBOURG**

★  
Le sous-marin « Skate » a récemment fait escale à Cherbourg, comme on sait, après son exploit.

Sur notre photo, on voit le contrôleur général Le Bigot, délégué à la Marine, complimentant le commandant du « Skate ».



★  
Le sous-marin « Ariane » a été récemment lancé à Cherbourg, comme nous l'avons relaté dans un précédent numéro. Voici le bâtiment maintenant familiarisé avec son nouvel élément.

**Cols Bleus n° 566 11 octobre 1958****POUR LA PREMIÈRE FOIS DES SOUS-MARINS "LANCENT" DES ENGINS NUCLÉAIRES TÉLÉGUI-DÉS**

Un exercice naval de l'O.T.A.N., l'exercice Shipshape vient de prendre fin dans l'Atlantique-Est Il a duré huit jours. Il avait essentiellement pour objet le fonctionnement des grands commandements établis en France et en Angleterre. Il eut cet exceptionnel intérêt que, pour la première fois, les sous-marins des forces réputées ennemies utilisaient dans leurs attaques des engins nucléaires guidés. Les premiers communiqués enregistrent plusieurs attaques nucléaires de ces sous-marins contre les îles Britanniques, le Nord et le Nord-Est de la France. L'ennemi cherchait manifestement à utiliser au maximum les retombées radioactives pour atteindre le trafic commercial et rendre inutilisables les installations portuaires par ailleurs abondamment minées par l'aviation ennemie. Les communiqués suivants notent que les escorteurs O.T.A.N. ont rapidement limité les succès de l'ennemi et que les principales routes maritimes ont pu être bientôt déminées et maintenues ouvertes par les dragueurs ; enfin que le chiffre des navires de commerce coulés a très vite diminué. Ils constatent que, malgré un temps souvent très mauvais, vents violents, mer forte et brume, les appareils de l'aéronautique et les navires de surface de l'O.T.A.N ont poursuivi sans interruption et avec efficacité leurs patrouilles anti-sous-marines. Plusieurs sous-marins ennemis ont été réputés coulés. Selon le communiqué final, les mesures de protection « les plus récentes » qui furent appliquées ont rendu très difficile pour les forces orange le percement du dispositif de sécurité.

**Cols Bleus n° 567 18 octobre 1958****LA CROISIERE DU « SEAWOLF »**

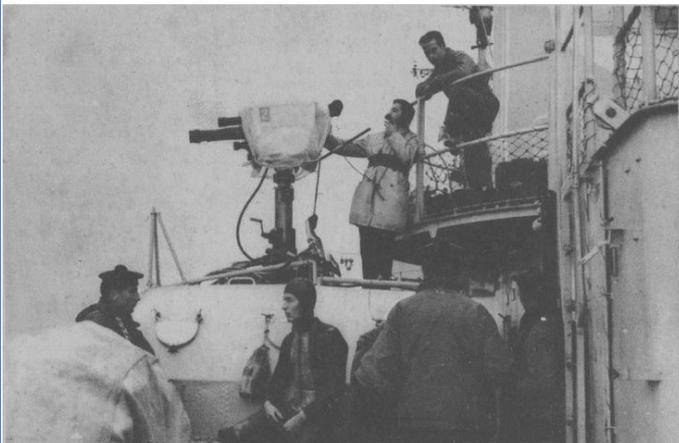
Nous avons relaté la semaine dernière le succès du sous-marin atomique « Seawolf » qui a fait surface devant Groton, son port d'attache, après 60 jours de plongée. La preuve est ainsi faite qu'un sous-marin atomique peut demeurer immergé bien au-delà de la limite d'endurance de son équipage. Le seul incident matériel qui soit survenu au cours de cette longue croisière a été si bénin qu'il a été ignoré de l'équipage et n'a causé d'émotion qu'aux assistants de son arrivée, en particulier à l'amiral Rickover, père du sous-marin atomique. Celui-ci a été en effet le premier à s'apercevoir, à l'arrivée du « Seawolf » en surface, qu'il lui manquait une tôle de bordé à hauteur du kiosque. Cette avarie, provoquée par la corrosion et l'ébranlement des soudures, est d'ailleurs classique pour les sous-marins de grandes croisières. Elle n'intéresse pas la coque épaisse et n'a d'autre inconvénient que de soumettre certains tuyautages extérieurs à la turbulence de l'eau de mer. A l'occasion de la performance du « Seawolf », les sous-mariniers allemands ont revendiqué le record de plongée déjà détenu par l'« U-977 » avec 66 jours de plongée lors de son audacieuse évasion vers l'Amérique du Sud après la défaite allemande. Il y a lieu de remarquer que les deux performances ne sont guère comparables car l'« U-977 » a continuellement navigué au schnorchel, ce qui lui a permis de renouveler sa réserve d'air respirable, alors que le « Seawolf » est resté sans aucun contact avec l'atmosphère en sorte que l'équipage a vécu sur la réserve d'oxygène et le circuit de régénération.

**L'ASSOCIATION AMICALE DES ANCIENS DES SOUS-MARINS**

convoque ses membres actifs pour le dimanche 19 octobre, à 10 heures, en sa permanence, au Café d'Angleterre (face à la sortie du métro Richelieu-Drouot), Réunion d'information ayant trait au 11 novembre 1958, au 20 décembre 1958 et au 17 janvier 1959. Il informe les membres du bureau central que la prochaine réunion de travail est fixée au mardi 4 novembre, en raison des fêtes du 11, Présence obligatoire de chacun, à 21 heures précises, 2, rue Monge.  
Le secrétaire général : Y. Marchis

**Cols Bleus n° 568 25 octobre 1958****OPERATION « ANDROMÈDE »**

Une audacieuse émission de T.V. en direct à bord d'un sous-marin. Pour la première fois dans l'histoire de la télévision, une émission en direct s'est déroulée à bord d'un sous-marin de la Marine nationale. Ce fut un reportage vécu, une « tranche de vie maritime ».



Ce n'est pas une arme meurtrière d'un type nouveau, mais une inoffensive caméra installée sur le « Bourguignon »

Depuis une semaine, près de 90 techniciens de la R.T.F. s'affairaient, déployant un impressionnant matériel. Quant à la Marine nationale, elle a mis à la disposition des réalisateurs de cette sensationnelle émission l'escorteur « Bourguignon », placé sous le commandement du capitaine de corvette Chossat de Montburon, et les sous-marins (commandant : le lieutenant de vaisseau Boisseranc) et « Africaine » (commandant : le lieutenant de vaisseau de Tilly),

D'ailleurs, les réalisateurs de la télévision ont trouvé un accueil chaleureux auprès de l'escadre, et particulièrement du G.A.S.M. commandé par le contre-amiral Deroo, de la IIIe Région et du service Presse Information représenté par le commandant Farnarier(\*) et l'O.R.I.C. principal Raynaud. D'énormes difficultés techniques ont été vaincues, et 12 caméras, dont une sous-marine, ont assuré le reportage qui s'est déroulé au large de Toulon, entre Giens et Sicié.

(\*) : [NDLR : ancien du Rubis]



Les opérateurs de la R.T.F. eux-mêmes ont voulu prendre la tenue des marins sans doute pour donner l'ambiance. Voici M. Caullès s'entretenant avec le L.V. Boisseranc, commandant l'« Andromède ».

**Hélicoptères et nageurs de combat**

Une dynamique équipe de réalisateurs et techniciens de la R.T.F. a tout mis en œuvre pour le succès de l'entreprise. Cette équipe, nous l'avons rencontrée à bord du « Bourguignon » où nous avons été aimablement reçus par le C.C. Chossat de Montburon. Une conférence de presse réunissait les commandants des unités participant à l'exercice et les principaux artisans de l'émission. La réalisation générale de l'émission a été confiée à M. Alexandre Tarta et c'est M. Pierre Tchernia qui l'a animée. Ces deux noms sont suffisamment connus des téléspectateurs pour que nous n'ayons pas à les présenter. M. Tchernia a assuré le commentaire de l'émission à bord du « Bourguignon » ainsi que deux reporters, également appréciés, MM. Georges de Caunes (à bord de l'« Andromède ») et Pierre Cordelier (à bord de l'« Africaine ») qui ont décrit la vie de bord

**Cols Bleus n° 568 25 octobre 1958 (suite)**

des sous-marins. Enfin la direction technique a été confiée à M. Croissiaux, ingénieur des télécommunications. Le thème de l'émission avait pour titre « Opération Andromède »: elle nous a fait connaître l'existence rude et exaltante des sous-marinières et le rôle des escorteurs dans la lutte A.S.M. L'« Andromède » a lancé une torpille et le « Bourguignon » une torpille et une fusée anti-sous-marine. En outre, deux hélicoptères et les nageurs de combat du commando Hubert ont participé à cette « Opération Andromède ». Soulignons que la D.C.A.N. a apporté son concours le plus pertinent. Peu d'heures avant l'émission, la B.B.C. britannique demanda à relayer cette prise de vue. Ce fut un problème à résoudre et il le fut à la satisfaction de tous. Cette extraordinaire réalisation technique à la gloire de notre marine nationale a été un succès.



Le métier de cameraman à bord d'un sous-marin n'est pas toujours de tout repos.

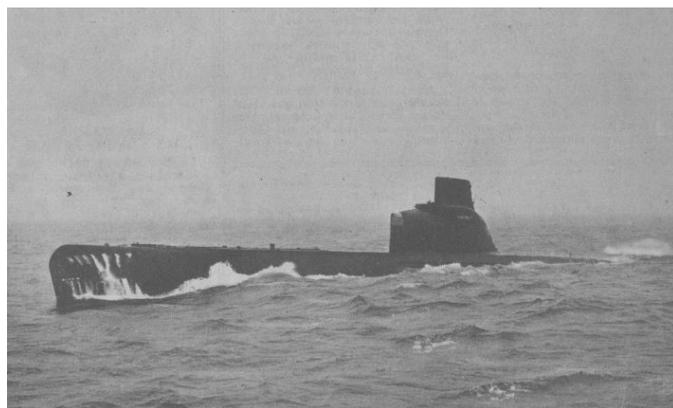
**Cols Bleus n° 572 22 novembre 1958****AUX ETATS-UNIS**

Le sous-marin à propulsion classique Growler, récemment doté de fusées Regulus II, a effectué des essais de lancement à la mer.

Après trois tentatives infructueuses, une fusée lancée sous un angle de tir très faible est retombée à la mer à 1.800 mètres du bord. La fusée Regulus II est un engin à voilure, dérivé du V-1 allemand, d'un poids de 13 tonnes et d'une longueur de 9 mètres. Elle est dotée d'un dispositif de radioguidage. Sa portée théorique dépasse 1500 km.

**Cols Bleus n° 574 06 décembre 1958**

Le « Roland-Morillot », commandé par le lieutenant de vaisseau Martin, a quitté le Ter le 25 novembre dans l'après-midi. A l'issue de son grand carénage au chantier R.K, ce submersible va rejoindre le G.A.S.M. à Toulon. Dans son itinéraire méditerranéen, il fera escale à Alger, Notre photo montre le sous-marin faisant surface.



*Cols bleus*

**Cols Bleus n° 575 13 décembre 1958****Source :***Cols bleus***LANCEMENT DU SOUS-MARIN « MORSE »**

Jeudi a eu lieu, au Trait le lancement du «Morse», en présence notamment du Contre-Amiral Touraille, chef de la division - Navires-Armes de l'Etat-Major général de la Marine.

Construit par les Chantiers de la Seine-Maritime, ce sous-marin est le dernier d'une série de six sous-marins océaniques («Narval», «Marsouin», «Dauphin», «Requin», «Espadon»). Son équipement très moderne a déjà été éprouvé sur les quatre sous-marins du même type déjà en service et dont il confirme les qualités remarquables comme sous-marins océaniques et comme sous-marins de lutte A.S.M.

Ce bâtiment a repris le nom d'un sous-marin de 1100 tonnes, basé au début de la guerre à Bizerte, et qui disparut corps et biens au large de Sfax en juin 1940.

**Cols Bleus n° 576 20 décembre 1958****A l'Ecole de Navigation Sous-marine**

Les jeunes élèves de l'école de navigation sous-marine ont reçu leur certificat d'aptitude et leur insigne de sous-marinière. L'Ecole de Navigation Sous-marine est installée à bord du Béarn où elle est placée sous le commandement du Capitaine de vaisseau Cabanier, commandant le Béarn. L'école est destinée à former des « sous-marinières ». Elle ne reçoit que des volontaires provenant du service général, c'est-à-dire des bâtiments de surface ou des services à terre, des spécialités suivantes : mécaniciens, électriciens, torpilleurs, dans les grades de second-maître, quartier-maître et matelot.

Elle reçoit aussi des seconds-maîtres de manœuvre ou timoniers chefs de quart pour en faire des « patrons de sous-marinières ». Cinq sessions de quatre mois ont lieu chaque année et commencent les 1er février, 1er juin, 1er octobre et 1er décembre. Ces quatre mois sont mis à profit pour enseigner aux élèves les techniques particulières du sous-marin qui sont en général ultra-modernes. Ces quatre mois permettent aussi aux élèves de se familiariser avec la vie à bord des sous-marinières par de fréquentes visites et sorties à la mer sur les sous-marinières de la 1re escadrille.

A l'issue des cours, les élèves subissent un examen et, s'ils y satisfont, reçoivent le certificat d'aptitude à la navigation sous-marine, l'insigne de sous-marinière et sont embarqués sur les sous-marinières. C'est à cette cérémonie de remise des insignes à la dernière session de 1958 que nous avons assisté.

**SOYEZ FIERS DE VOTRE INSIGNE**

La nouvelle promotion de sous-marinières est là... Elle se fige au garde-à-vous, lorsqu'arrive le commandant Cabanier. Le commandant, s'adressant à ces jeunes, leur dit ; « Lorsque vous êtes arrivés ici, je vous ai dit que vous deviez travailler beaucoup. Tout le monde a bien travaillé au cours de cette session. Les résultats sont très satisfaisants. Le dernier a obtenu une bonne moyenne. Il ne faut pas oublier que tous vos professeurs, vos instructeurs vous ont aidés à assimiler une technique des plus complexes. Tous ont exercé leur fonction avec zèle et dévouement. Vous allez maintenant partir en permission. Vous l'avez bien mérité. N'oubliez jamais, à bord comme à terre, que vous faites partie d'un corps d'élite.»

Le commandant Cabanier remet les insignes qui, d'après le numérotage, définissent l'ancienneté dans la « sous-marinière ». Retenons les noms des premiers : le S/Mtre électricien Le Blohic ; le S/Mtre timonier Serafan ; le Q/Mtre mécanicien Laurent.

**LE RECRUTEMENT**

Comment un candidat peut-il procéder pratiquement pour entrer à l'école ?

Il suffit qu'il signale sa candidature à son capitaine de compagnie, à bord de son unité. Celui-ci établit un dossier de candidature qui est adressé au Béarn.

L'école examine ces dossiers et retient ceux des candidats qui semblent présenter les qualités voulues pour faire un bon sous-marinière.

Cols Bleus n° 529  
 Cols Bleus n° 532  
 Cols Bleus n° 533  
 Cols bleus n° 536  
 Cols Bleus n° 537  
 Cols Bleus n° 538  
 Cols Bleus n° 539  
 Cols Bleus n° 540  
 Cols Bleus n° 541  
 Cols Bleus n° 542  
 Cols Bleus n° 543  
 Cols Bleus n° 544  
 Cols Bleus n° 545  
 Cols Bleus n° 547  
 Cols Bleus n° 548  
 Cols Bleus n° 549  
 Cols Bleus n° 551  
 Cols Bleus n° 552  
 Cols Bleus n° 553  
 Cols Bleus n° 554  
 Cols Bleus n° 555  
 Cols Bleus n° 556  
 Cols Bleus n° 558  
 Cols Bleus n° 559  
 Cols Bleus n° 560  
 Cols Bleus n° 562  
 Cols Bleus n° 563  
 Cols Bleus n° 565  
 Cols Bleus n° 566  
 Cols Bleus n° 567  
 Cols Bleus n° 568  
 Cols Bleus n° 572  
 Cols Bleus n° 574  
 Cols Bleus n° 575  
 Cols Bleus n° 576

**Bulletin « PLONGEE »**

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/>