

# ASSOCIATION GÉNÉRALE DES AMICALES DE SOUS-MARINIERS



## PLONGÉE

Hors série 70 - 1965

# 70 ème anniversaire année 1965

*Fin janvier 2021, pour marquer les 70 ans de notre association, nous vous avons présenté un numéro hors-série sur l'année 1965, 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.*

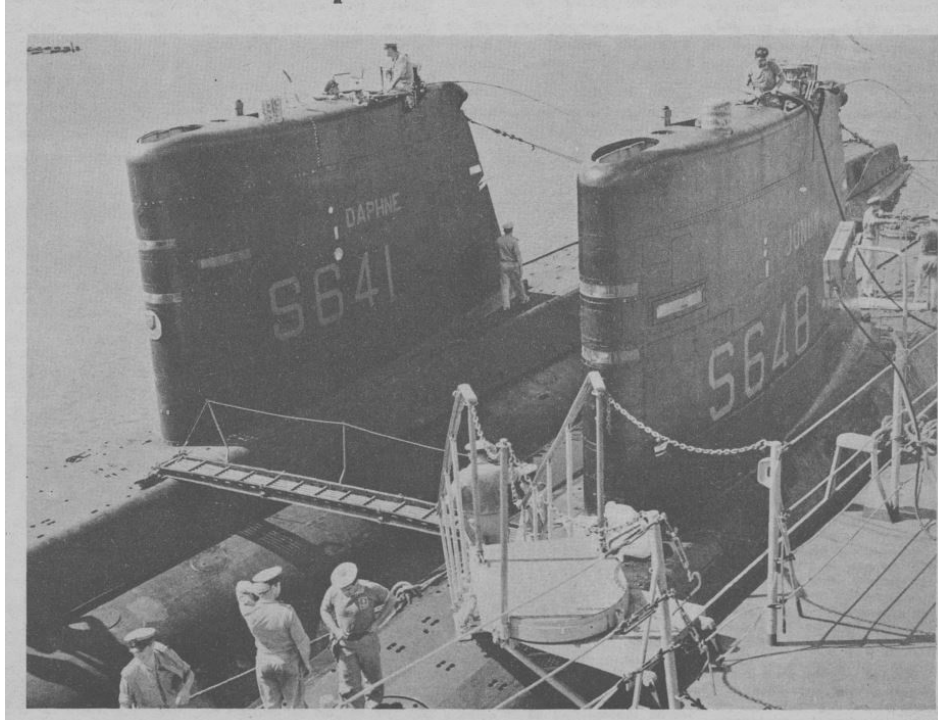
*Ils vous seront proposés jusqu'au mois anniversaire en octobre 2021.*

*Bons souvenirs pour certains.*

*Bonnes découvertes pour d'autres.*

*Bonne lecture à tous.*

**Les sous-marins « Daphné » et « Junon » à Fort-de-France**



Document sous copyright AGASM 2021

## 1965

## Cols Bleus n° 877 16 janvier 1965

**L'Ingénieur général du Génie maritime Stosskopf et Keroman**

Le 21 février 1944, la Gestapo découvrant la participation au réseau de résistance Alliance de l'Ingénieur en chef du Génie maritime Stosskopf, celui-ci est arrêté à Lorient par deux policiers S.D. Il est aussitôt transféré à Vannes puis à Rennes. D'origine alsacienne né le 27 novembre 1898, M. Stosskopf entra au service en 1917 comme aspirant d'artillerie, puis à l'Ecole Polytechnique, où il fit partie de la promotion spéciale de 1920.

A sa sortie de Polytechnique, en 1924, il fit carrière dans le corps du Génie maritime. Le 1er octobre 1929, il prend la tête de la section Neuve de l'arsenal de Lorient. Le 21 juin 1940, Lorient est occupé par les Allemands. Dès l'automne 40, sous le couvert de bonnes relations avec les Allemands, M. Stosskopf entreprit ses activités d'espionnage. La tâche qu'il s'était fixée: renseigner les Alliés sur les mouvements de la flotte sous-marine, ce qui, « a priori », paraissait impossible. Cependant, M. Stosskopf parvint à établir un véritable contrôle des mouvements des sous-marins, tant à Keroman que dans l'arsenal. Ces renseignements de la plus haute importance qu'il communiquait à l'amirauté anglaise s'ajoutant à d'innombrables autres, constituaient ainsi autant de pièces capitales de l'immense puzzle qu'était la connaissance de cette flotte, de ses accroissements, de ses pertes et de ses indisponibilités, j'tous éléments essentiels pour la combattre.

Emmené au camp de Schirmeck (Vosges) vers le 18 juillet, il fut exécuté au camp du Struthof, voisin de huit kilomètres, dans la nuit du 1er au 2 septembre 1944, peu avant l'arrivée des Alliés en Alsace. La cravate de commandeur de l'Ordre de la Légion d'honneur lui était décernée le 1er septembre 1944 et, par décret du 25 octobre 1945, il était promu, à compter du 1er octobre 1943, au grade d'ingénieur général de 2e classe du Génie maritime. La base sous-marine de Keroman garde sa mémoire en portant, depuis le 6 juillet 1946, le nom de l'ingénieur général Stosskopf.

## Cols Bleus n° 878 23 janvier 1965

**LE SOUS-MARIN NARVAL**

Il y a vingt-quatre ans, le 16 décembre 1940, le sous-marin « Narval », commandé par le capitaine de corvette François Drogou, disparaissait avec son état-major et tout son équipage, lors d'une mission en Méditerranée. Au mois de novembre 1957, l'épave du bâtiment fut repérée sur le fond, la proue ouverte, par 35°03 Nord et 11°53 Est. Le sous-marin « Narval » fut cité à l'ordre de l'Armée de Mer.

Le 14 décembre 1964, à Brest, l'amiral Amman, préfet maritime de la 2e Région, déposa une gerbe au pied du monument élevé en 1961 à la mémoire des disparus de cette unité.

Brest, jeudi 3 décembre 1964.

Amarré à l'un des coffres de la rade-abri, le nouveau « Narval » ligoté, ensaucissonné, subit une cure de démagnétisation. Affecté à la 2\* E.S.M. à Lorient, ce bâtiment fait partie d'une série de sous-marins d'attaque avec les « Marsouin », « Dauphin », « Requin », « Espadon » et « Morse ».

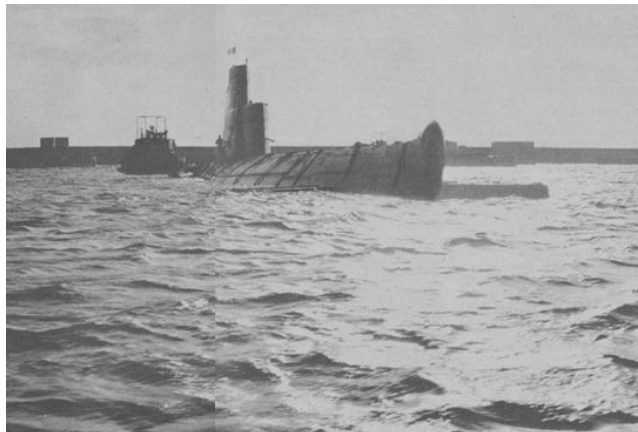
**Histoire.**

Le « Narval » fut construit par l'arsenal de Cherbourg et mis à flot le 11 décembre 1954. En avril 1956, il appareille pour ses premiers essais à la mer. Cherbourg-Toulon constitue sa première grande traversée, du 13 au 22 décembre 1956. Nouveaux essais à Toulon, de janvier à mai 1957 et départ pour sa première croisière d'endurance, le 14 mai. Admis au service

## Cols Bleus n° 878 23 janvier 1965 (suite)

actif le 11 décembre de cette même année, le « Narval1 » est affecté à la 1ere Escadrille de sous-marins.

De décembre 1957 à mai 1958, exercices, essais, centres d'entraînement. Le 10 juin 1958, il est affecté à la 2e E.S.M. Depuis ce jour, périodes de carénages et d'exercices avec le concours de l'Escadre Légère, de l'Aéronautique Navale et d'autres submersibles, se suivent à un rythme régulier. Prochainement, le « Narval » fera route vers le Nord, s'approchera de la banquise arctique et s'aventurera peut-être sous les glaces.

**Caractéristiques.**

Premier sous-marin français de conception nouvelle construit après la guerre, le « Narval » est dérivé du type XXI allemand. Il présente les caractéristiques suivantes : déplacement, 1200 t ; longueur, 78 m ; largeur, 7,22 m ; tirant d'eau, 5,50 m ; puissance, 4000-5000 ch. ; vitesse : 16 nœuds en surface, 18 en plongée ; autonomie, 90 jours ; rayon d'action, 15000 nautiques.

**Activité opérationnelle.**

Sous-marin d'attaque, le « Narval » peut se livrer à diverses catégories d'exercices dont voici les principales :

- Attaque d'un autre sous-marin ;
- Transit sous menace aérienne : le sous-marin tente par exemple de gagner une zone de patrouille en s'efforçant de garder ses batteries chargées le plus longtemps possible (navigation au Schnorchel) ;
- Attaque d'un bâtiment de surface ;
- Exercice de franchissement d'écran, avec la participation éventuelle d'hélicoptères.

Pour mener à bien les missions qui lui sont confiées, le « Narval » dispose de puissants moyens. L'armement se compose de 22 torpilles. Les tubes lance-torpilles sont au nombre de 8 (6 à l'avant et 2 à l'arrière). Le cerveau du sous-marin, sa partie vitale, est situé en son centre, au niveau du kiosque. Dans un espace très réduit sont rassemblés tous les moyens de détection, tous les appareils capables de fournir des renseignements sur l'adversaire et c'est de là que partent les ordres de mise à feu des torpilles. La détection peut se faire par écoute.

Dans ce cas, les appareils sollicités sont les suivants ;

- Le DSUV 2, d'écoute passive - cet appareil sert à localiser un bruiteur, à déterminer son azimut. En mer du Nord, le « Narval » a pu recevoir ainsi des échos d'un bruiteur situé à 60 km.
- Deux Sonars : même rôle d'écoute passive pour des bruiteurs plus proches.
- Le Nautilus : télémètre acoustique. Cet appareil calcule la distance exacte qui sépare le sous-marin du bruiteur

## Cols Bleus n° 878 23 janvier 1965 (suite)

en tenant compte des indications des trois sources de réception des ondes émanant de ce bruiteur (des micros sont en effet placés à l'avant, à l'arrière et au centre du bâtiment).

- Deux intercepteurs d'émissions sonores (un intercepteur de direction et un intercepteur de fréquence).
- Deux téléphones sous-marins : l'un sert à correspondre avec un autre submersible, l'autre avec un bâtiment de surface.
- Des sondeurs, de petit fond et de grand fond (6000 m).

L'adversaire peut être également localisé par le moyen du radar et du détecteur de radar.

Enfin, détection à vue, à l'aide de deux périscopes (l'un d'attaque, l'autre de veille). On ne peut parler de l'activité opérationnelle du « Narval » sans dire un mot de son appareil moteur. Le propre en effet d'un sous-marin d'attaque est d'être le plus discret possible. Silencieux et invisible, telles sont ses qualités. La seconde s'obtiendra aisément si le sous-marin navigue en plongée. Dans ce cas, deux moteurs électriques principaux alimentés par 340 éléments de batteries assurent sa propulsion. Mais ces batteries ne peuvent rester chargées indéfiniment. Il faut de temps à autre remonter à la surface et mettre en marche les moteurs Diesel qui propulsent le sous-marin et rechargent en même temps les batteries. En naviguant en surface, le sous-marin perd l'une de ses qualités essentielles. En fait il existe une troisième façon de naviguer, intermédiaire, par l'emploi du Schnorchel (les Allemands furent les premiers à utiliser ce procédé) : le sous-marin est à immersion périscopique (15 m d'immersion). Un tube est hissé à fleur d'eau. Par ce tube, l'air extérieur est aspiré et permet la marche des moteurs Diesel qui rechargent aussitôt les batteries des moteurs électriques. Par un autre tube sont évacués les gaz d'échappements. De cette manière, le submersible parvient à s'assurer une plus grande discrétion face à l'adversaire.

### Etat-major et équipage.

Le personnel embarqué sur le « Narval » comprend 64 hommes, répartis comme suit : 7 officiers, 21 officiers mariniers et 36 quartiers-maîtres et matelots. Le commandant actuel du sous-marin est le lieutenant de vaisseau Deloince. Il est assisté du lieutenant de vaisseau Caillart, responsable de la sécurité en plongée, et du lieutenant de vaisseau Barois. Citons en outre - l'enseigne de vaisseau de première classe Tennesson, officier détecteur, l'enseigne de vaisseau de première classe Waymel, officier transmetteur, l'ingénieur de Marine de première classe Suignard, responsable de la propulsion, et son adjoint, l'ingénieur de Marine de deuxième classe Serge.

### Une journée à bord

Mardi 8 décembre 1964. 07h30.

Amarré en Penfeld, le « Narval » se confond avec la mer et la nuit. Une faible lampe signale sa présence au ras de l'eau. 08h00. Le sous-marin quitte la rade-abri et se dirige vers le targe. Il navigue en surface par une mer agitée qui le sera plus encore au sortir du goulet. Les diesel donnent le maximum de leur puissance. Nous avons rendez-vous avec les escorteurs d'escadre « Bouvet » et « Surcouf » qui sortent de carénage. Le « Narval » mettra leur sonar à l'épreuve. A bord, la vie s'organise, chacun à son poste. Il n'y a pas d'homme inutile sur un sous-marin. Pendant que les uns dorment ou se reposent, les autres participent activement à la marche du bâtiment. Le service se fait par tiers et l'exiguïté des locaux impose la pratique du système dit des « bannettes chaudes ». Le « Narval » navigue en surface. Il n'en finit pas de rouler et de tanguer. Dans l'unique course, les hommes ne disent mot, trop occupés à contrôler chacun de leurs mouvements, chacun de leurs gestes. L'un d'entre eux, mécanicien, présente un visage décomposé, mouillé de sueur. Je l'interroge. Il me dit n'avoir jamais pu supporter ce genre de tempête. Il est malade, cela se voit. Je le suis également, et cela doit se voir aussi.

À suivre (Texte et photo : matelot P. Gilles.)

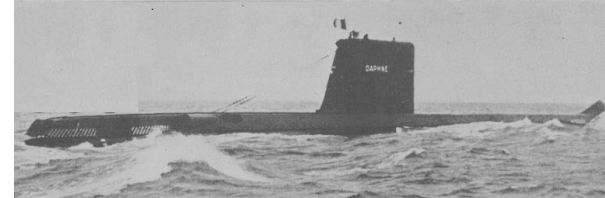
## Cols Bleus n° 879 30 janvier 1965

### A PROPOS DE LA DISPARITION DU SOUS-MARIN « CURIE »

D'un lecteur et ami, M. Jean-Marius Souve, capitaine au bordage, doyen de l'Amicale des anciens marins des Basses-Alpes, nous recevons une intéressante lettre relative à l'article de Jean Daval sur la disparition du sous-marin « Curie », paru dans notre numéro du 24 octobre dernier. Dans la mission au cours de laquelle disparut glorieusement le sous-marin « Curie », nous écrit en substance M. Souve, trois croiseurs cuirassés étaient engagés : le « Jules-Ferry », le « Léon-Gambetta » et le « Victor-Hugo ». Le « Jules-Michelet » ne participait pas à cette mission, il était à ce moment occupé à d'autres interceptions, avec le « Waldeck-Rousseau » et l'« Ernest-Renan ». Nous remercions M. Souve de cette précision sur des faits auxquels il a lui-même pris part.

### La Flotte en 1965....

Type	Nombre	Tonnage unitaire	Armé ou complément		Réserve		Construction	
			Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
« L'Arctique »	1	820	1	820				
« R-Merlin »	1	1.320	1	1.320				
« Narval »	6	1.200	6	7.200				
« Arctique »	4	400	4	1.600			2	1.400
« Daphné »	9	700	7	4.900			1	2.000
S.-M. expérimental lanceur d'engins « Gynote »	1	5.000					1	7.500
S.-M. à propulsion nucléaire « Q.322 »	1	7.500						11.900
<b>TOTAL</b>				<b>15.850</b>				

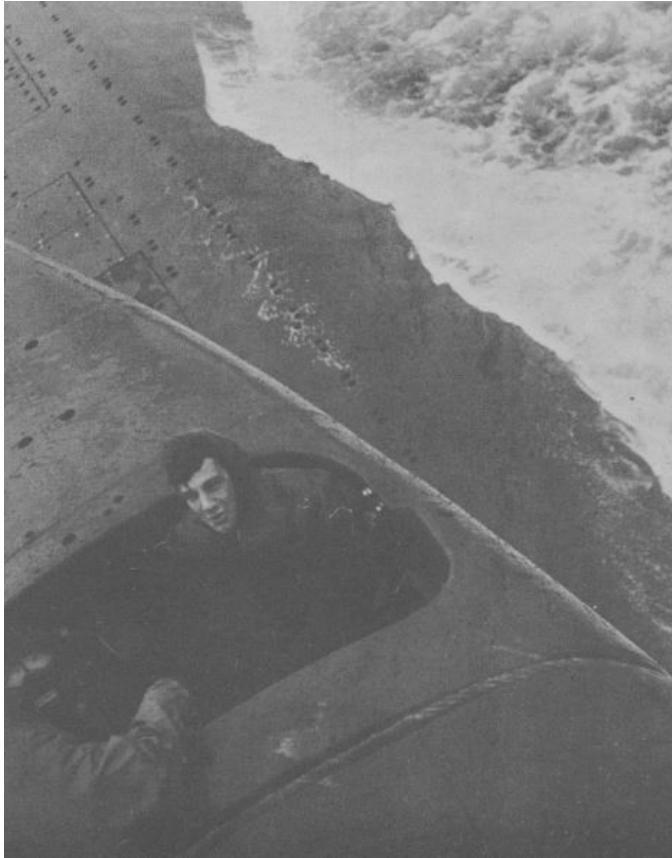


Le sous-marin NARVAL (suite et fin)



A deux pas, très à l'aise dans sa cuisine, le « cuisinier » du bord siffle et jongle avec ses plats et autres ustensiles. Le mauvais temps ne semble pas l'affecter beaucoup. Veinard ! De temps à autre, un homme escalade l'échelle et s'installe dans le massif, pour quatre ou cinq minutes, le temps de prendre un bol d'air frais (avec parfois un peu d'eau de mer) et de fumer une cigarette (c'est le seul endroit du bord où les fumeurs peuvent satisfaire leur passion).

Vers midi, le « Narval » plonge. Soulagement pour nous ! Il s'enfonce à 35 mètres. A cette profondeur, le mouvement de la mer ne se fait guère sentir. Les diesel se sont arrêtés. Le moteur électrique a pris la relève. Un léger ronronnement, presque le silence, succède au vacarme des machines.

**Cols Bleus n° 879 30 janvier 1965 (suite)**

C'est également l'heure de se mettre à table. Dans le poste équipage, les bannettes sont relevées contre les cloisons, la table est dressée, le repas servi est le même pour tout le personnel du sous-marin, état-major compris. Je ne puis m'empêcher de manifester au passage ma surprise devant la qualité des mets et le soin apporté à leur préparation, surtout si l'on songe aux conditions de travail du «cuisinot» : seul dans un local de deux mètres sur deux environ, il se débrouille comme un vrai chef !

Les joies de la table ne sont pas négligeables à bord d'un sous-marin. Elles jettent un peu de douceur dans une vie qui n'est pas toujours très drôle. L'état-major s'efforce également de meubler les heures de repos de l'équipage en lui proposant un choix de livres et la projection de films long métrage (à l'occasion, le poste à torpilles se transforme en salle de cinéma). Enfermés dans un espace limité par ses parois d'acier, séparés du monde par des tonnes et des tonnes d'océan, quasiment privés de tout confort matériel, les sous-marinières doivent être dotés d'un excellent caractère, s'ils veulent vivre en bonne intelligence. Que l'un d'entre eux soit seulement de mauvaise humeur, il communiquera son mal à tous.

Les hommes du «Narval» le savent. C'est pour cela sans doute que j'y ai trouvé une atmosphère de franche camaraderie.

Un coup d'œil à ma montre : le soir tombe. Nous naviguons au Schnorchel. A cette faible profondeur, le sous-marin ne peut échapper aux effets de la tempête qui sévit depuis plusieurs jours. Mais qu'importe !

Demain soir nous serons à Lorient où le «Narval» entrera en période d'indisponibilité. Beaucoup partiront en permission. Une partie de l'équipage se rendra à Barcelonnette pour y effectuer un stage de ski, aux frais de la Marine.

Ce n'est que justice.

(Texte et photos du matelot P. GILLES.)

**L'ESCALE DE L'« ESPADON »**

Parti de Lorient le 5 janvier dernier avec deux autres sous-marins de la 2e escadrille, le « Dauphin » et le « Narval », le sous-marin océanique « Espadon » a effectué, dans le golfe de

**Cols Bleus n° 879 30 janvier 1965 (suite)**

Gascogne, à 12 heures de route de Bordeaux, une série d'exercices avec la participation des « Neptunes » de la base de Lann-Bihoué, ayant pour thème «La lutte anti-sous-marine».

Ce fut après onze jours de mer et au terme de ces exercices que l'« Espadon », commandé par le lieutenant de vaisseau Salmon-Legagneur, fit escale à Bordeaux du 15 au 19 janvier. Bien que cette escale ne présentât pas un caractère officiel, le capitaine de vaisseau de Kerviler, commandant de Marine Bordeaux, et son état-major, firent le maximum pour donner aux marins de l'« Espadon » détente et distractions bien méritées. Pour sa part, le commandant Salmon-Legagneur voulut bien recevoir « Cols Bleus » à bord de son bâtiment. Il nous révéla sa satisfaction de revenir dans le port girondin : « J'avais la possibilité de faire escale soit à Bordeaux, soit à Nantes. J'ai choisi Bordeaux, car ce port se trouve le plus rapproché de la zone de nos exercices, mais aussi parce qu'il y a quelque seize années de cela, au cours d'une corvette de l'Ecole navale, j'ai



pu apprécier l'hospitalité bordelaise.

La deuxième raison est surtout d'ordre professionnel. J'ai pensé, en effet, que la remontée d'un fleuve, tel que la Gironde, parsemé d'îles, de bancs de sable, ouvert à un trafic important, l'obligation de suivre méticuleusement un chenal long de 100 kilomètres, constituait pour l'équipage d'un sous-marin peu habitué à la navigation fluviale un excellent entraînement ».

Et le commandant Salmon-Legagneur de préciser :

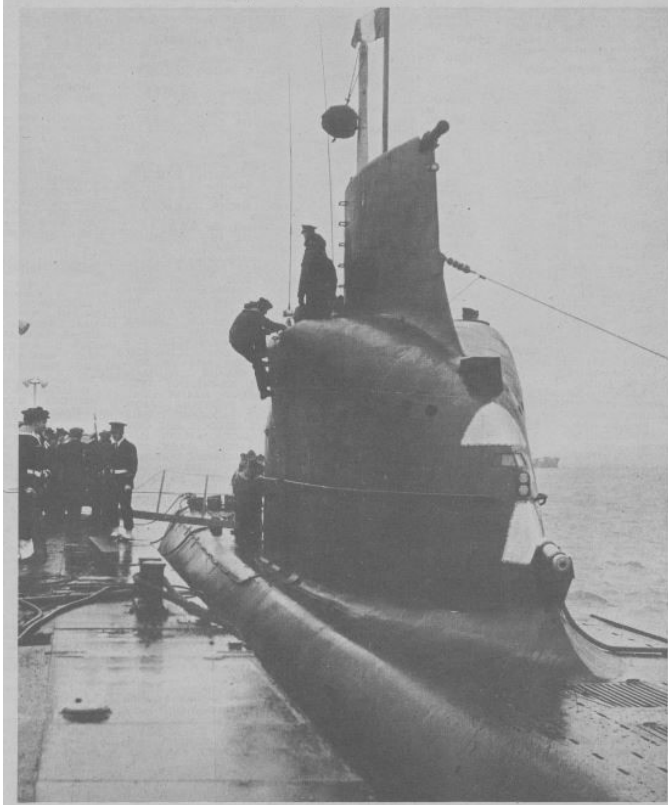
« Nous sommes particulièrement heureux d'être venus, car lors de notre entrée en Gironde nous fûmes, par une heureuse coïncidence, accueillis à la bouée BXA par le bateau-pilote portant le nom de «Jean-Fleuret», marin bordelais résistant qui, dans la clandestinité avait choisi le pseudonyme « Espadon ». Ainsi nous avons l'impression d'être arrivés non pas en inconnus, mais en fils adoptifs. Cela est réconfortant pour nous sous-marinières car nous n'avons pas la joie de connaître, comme beaucoup de bâtiments de surface, l'affection d'une ville-marraine. » Cela est vrai. Pour les sous-marinières pas de ville-marraine. Et pourtant que faudrait-il pour réaliser leur vœu ? Presque rien ! Simplement un lien d'union, d'amitié avec l'une de nos cités. Que leur souhait s'accomplisse et nos sous-marinières seront, nous en sommes sûrs, des filleuls des plus affectueux.

Avant le départ de l'« Espadon », qui eut lieu le 19 janvier au matin, le commandant Salmon-Legagneur et ses officiers donnèrent à bord un cocktail auquel assistèrent de nombreuses personnalités civiles et militaires.

*Cols bleus*

**Cols Bleus n° 879 30 janvier 1965 (suite)****Le départ du « Roland-Morillot »**

LE sous-marin « Roland-Morillot », commandé par le lieutenant de vaisseau Moutard, a quitté Lorient le samedi 16 janvier dernier. Ce sous-marin, qui sort de carénage, était jusqu'à présent affecté à la 2<sup>e</sup> escadrille de sous-marins. Il rejoint à Toulon la 1<sup>re</sup> escadrille dont il fera désormais partie. Notre photo montre le « Roland-Morillot » au moment de l'appareillage. (Photo « Télégramme de Brest et de l'Ouest ».)

**Cols Bleus n° 880 06 février 1965****A propos du sous-marin « Curie »**

A la suite de la lettre de M. J. M. Souve publiée dans notre dernier numéro, notre collaborateur Jean Daval nous adresse la mise au point suivante qui clôt le débat : Après les informations présentées par M. J. M. Souve dans le numéro 879 et se rapportant à mon article sur la fin du sous-marin « Curie », publié dans le n° 865, je tiens à préciser à mes lecteurs que, lorsque le 16 décembre 1914, le « Curie » appareilla de Plateali, il était bien à la remorque du croiseur cuirassé « Jules-Michelet », ceci afin de réduire la dépense de combustible. Ces deux navires étaient escortés par le « Jules-Ferry », seul, et le sous-marin quitta les deux croiseurs cuirassés le 18, à 4 heures, au nord de Pélagosa.

Toute information autre et concernant les navires utilisés durant ces instants, n'est donc pas conforme à la vérité historique.

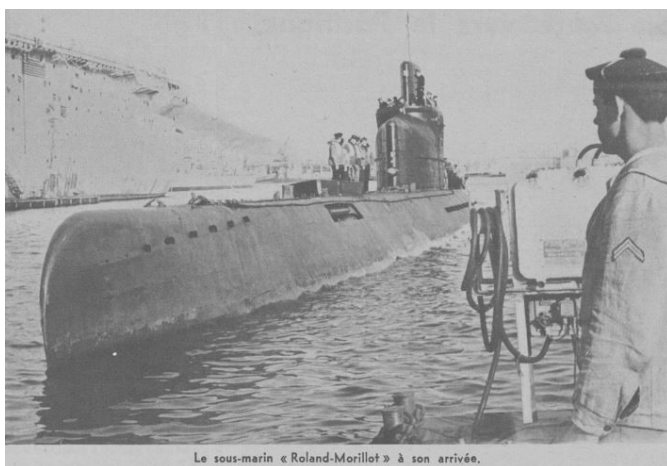
**Cols Bleus n° 881 13 février 1965****Quand le "Roland Morillot" rallie la 1re E.S.M.**

Commandé par le lieutenant de vaisseau Moutard, le « Roland-Morillot » a rallié Toulon et la 1<sup>re</sup> Escadrille de Sous-marins le jeudi 4 février dans l'après-midi, venant de Lorient et de la 2<sup>e</sup> Escadrille de Sous-marins où il avait été affecté en 1960. « Doyen » des sous-marins en service dans la force sous-marine française, le « Roland-Morillot » terminera probablement ses jours en darse de Missiessy. Mais auparavant, il rendra encore de précieux services aux sous-marinières de la 1<sup>re</sup> Escadrille de Sous-marins.

A son arrivée en darse de Missiessy, que domine la puissante silhouette du « Béarn », le « Roland-Morillot » a été accueilli par un piquet en armes, avec clairons et les honneurs lui ont été rendus.

**Cols Bleus n° 881 13 février 1965 (suite)**

Le capitaine de vaisseau Deschamps, commandant la 1<sup>re</sup> E.S.M., le capitaine de frégate Dubisson, commandant la Base des Sous-marins et le capitaine de frégate Pieri, chef d'état-major de la 1<sup>re</sup> E.S.M., assistaient à l'arrivée du « Roland-Morillot » qui, avant de rejoindre Toulon, avait fait escale au Ferrol et à Malaga.

**Cols Bleus n° 882 20 février 1965**

Le sous-marin « Roland-Morillot » à son arrivée.

**En bref.**

Samedi dernier, le capitaine de frégate Lamy, commandant la 2<sup>e</sup> E.S.M., a fait reconnaître le lieutenant de vaisseau Dyèvre comme commandant du sous-marin « Marsouin », en remplacement du capitaine de corvette Le Poittevin de Lacroix de Vaubois.

**Escale de routine**

Les sous-marins « Galatée » et « Ariane » feront une escale de routine à Gènes (Italie), du 26 février au 1<sup>er</sup> mars.

*Cols bleus*

**Cols Bleus n° 882 20 février 1965 (suite)****MARSEILLE****Anciens des sous-marins**

L'association a tenu son assemblée générale à son siège. A l'ouverture de la séance, le commandant Blachère invitait M. Sabatier, doyen de l'association, à occuper le fauteuil présidentiel pour faire procéder à l'élection du nouveau bureau. Sur la proposition du doyen, le bureau sortant était réélu à l'unanimité : Commandant Blachère, président ; MM. Lauga, Sevin, Laborie, vice-présidents ; M. Klingler, secrétaire ; M. Bonifassi, trésorier.

Le Commandant Blachère remerciait les membres de leur confiance et les assurait de son dévouement à la cause de l'association. On passait à l'ordre du jour l'organisation du Congrès National des Anciens des Sous-Marins, qui aura lieu les 27 et 28 mars, à Marseille. M. Granon, adjoint au maire et président du Comité de coordination des anciens combattants, invité d'honneur, assurait le Commandant Blachère que les membres du congrès seraient reçus à l'hôtel de ville le 27 mars à 11h30 Cette assemblée se termina par un apéritif d'amitié et d'union.

Le Secrétaire départemental : KLINGER.

**Cols Bleus n° 883 27 février 1965****Escale de routine.**

Le sous-marin « Amazone » a appareillé de Toulon, le 22 février, pour effectuer divers exercices sur les côtes de Provence. Il passera le week-end du 27 février au 1er mars à Nice et sera de retour à Toulon dans l'après-midi du 1er mars.

**Cols Bleus n° 885 13 mars 1965****POUR LA 1re ESCADRILLE DE SOUS-MARINS croisière « Cartha »**

Parallèlement à la croisière « Lobos » de l'escadre, la 1re Escadrille de sous-marins effectuée en Méditerranée occidentale au mois de mars une croisière d'une quinzaine de jours.

Les bâtiments suivants y prendront part : Le «Gustave-Zédé» ( C.F d'Humières) ; les sous-marins «Doris» (L.V Goubelle) ; «Minerve» (L.V Houette) ; « Eurydice » (L.V Caze-nave) ; l'E.E. «D'Estrées» (C.F Dyèvre) ; la 5e Division d'escorteurs rapides commandée par le C.F Grimaud (à bord du «Béarnais») comprenant « Le Béarnais », « l'Alsacien » (C.C Duhourcau), «L'Agenais» (C.C. Lafeuille) et «Le Provençal » (C.C Cahuac). L'aviation A.S.M du G.A.N. 6 basée à Nîmes participera aux exercices anti-sous-marins. La force navale sera placée sous le commandement du capitaine de vaisseau Dischamps, commandant la 1re Escadrille de sous-marins qui mettra son pavillon sur le « Gustave Zédé. Après des exercices combinés surface-sous-marins-air au nord et au sud des Baléares, les bâtiments feront escale à Carthagène (« Gustave-Zédé » et sous-marins) et « Valence » (bâtiments de surface). L'escale à Carthagène sera mise à profit pour rendre visite à la grande base espagnole qui abrite en particulier le commandement des sous-marins et pour y faire connaître nos sous-marins modernes. Diverses réceptions sont prévues pour les autorités françaises et espagnoles.

**Cols Bleus n° 886 20 mars 1965****Le bal du sous-marin « Junon »**

Sous le commandement du capitaine de corvette Berlizot, le sous-marin « Junon » a quitté Cherbourg pour Toulon.

Avant ce départ, les anciens sous-marinières et l'équipage du sous-marin avaient convié les Cherbourgeois à une soirée qu'honoraient de leur présence diverses personnalités et qui

**Cols Bleus n° 886 20 mars 1965 (suite)**

connut une joyeuse animation.

A l'entrée de la salle, magnifiquement décorée et pavoisée, le commandant Berlizot et MM. Simon, Corvaisier et Jouanne, des anciens sous-marinières, accueillèrent le docteur Hébert, député-maire ; l'amiral Vergos, major général et de nombreux officiers. Dans le milieu de la nuit, on procéda, dans l'enthousiasme, à l'élection de « Miss Junon » : Mlle Josette Videgrain, 19 ans, reçut au milieu des applaudissements les insignes de sa nouvelle dignité, un beau bouquet et de nombreuses félicitations.

**Cols Bleus n° 888 03 avril 1965****Essais du sous-marin « Junon »**

C'est dans la darse transatlantique que le sous-marin « Junon » a fait, avec succès, ses essais de plongée statique, en présence du capitaine de corvette Berlizot, son commandant, et des techniciens de la D.C. A.N., avec le concours des services de la Direction du port

**EN BREF ...**

Le L.V Berthelot, précédemment commandant du sous-marin « Requin », a été reconnu par le C.F Lamy, commandant la 2e escadrille de sous-marins, comme commandant du sous-marin « Espadon » en remplacement du L.V Salmon-Legagneur.



Les sous-marins « Ariane » et « Galatée » ont récemment effectué une escale de routine à Gênes. Nous devons cette photographie qui les représente dans le grand port italien à l'obligeance de M. Giorgio Ghiglione que nous remercions ici bien vivement.

**Cols Bleus n° 889 10 avril 1965****OPÉRATION CARTHA****LE « GUSTAVE-ZÉDÉ » ET LA 1re E.S.M. A CARTHAGÈNE**

Lundi 15 mars 18h30, le « Gustave-Zédé portant la marque du Capitaine de Vaisseau Dischamps, commandant la 1re ESM, appareille de Toulon pour une croisière de dix jours en Méditerranée. Les sous-marins « Doris », « Minerve » et « Eurydice » ont appareillé le matin et transitent vers les Baléares. Ils savent que cinq escorteurs, le « D'Estrées », « Le Béarnais », « L'Alsacien », « L'Agenais » et « Le Provençal », vont se joindre au « Zédé » dans la nuit et vont leur mener une dure chasse.

La mer est belle, la visibilité excellente, la température clémente et cette sortie de printemps s'annonce bien. Pendant la nuit, un Neptune de la Base de Nîmes-Garons se joint au groupe et vient lui apporter son concours pour donner à chasse à ces infortunés sous-marins. Le lendemain et le surlendemain, les exercices continuent, les conditions météorologiques sont toujours aussi bonnes et bâtiments de surface et sous-marins sont absorbés par la recherche et l'attaque ou l'esquive du chasseur. Chacun sait qu'à l'exercice comme à la guerre, on est tantôt chasseur, tantôt chassé. Le jeudi 18 mars arrive et,

**Cols Bleus n° 889 10 avril 19165 (suite)**

quand vient le soir, le groupe d'escorteurs commandé par le Capitaine de Frégate Dyèvre, commandant le « D'Estrées », reçoit liberté de manœuvre. Il fait route vers Valence où il va assister à la fête de la Saint-Joseph — Les Fallas — qui attire dans la troisième ville espagnole une multitude de touristes gourmands de spectacles colorés. Et c'est le lendemain à 14 h que le « Gustave-Zédé », accompagné des trois sous-marins, salue la terre espagnole, à Carthagène, de vingt et un coups de canon. Le pilote est là et, vers 15 h, le « Gustave-Zédé » est amarré au quai d'honneur. Tandis que les sous-marins accostent leur bâtiment-base, le Capitaine de Vaisseau Dischamps, accompagné de son aide de camp, s'apprête à partir en visite officielle. L'Agent consulaire de France, M. Albert Bertrand, et l'officier de liaison, le Lieutenant de Vaisseau Diez de Ribera — un sous-marinier — montent à bord pour offrir les souhaits de bienvenue. Les visites sont échangées avec l'Amiral Capitaine Général (Préfet Maritime), le Vice-Amiral commandant l'Arsenal (Major Général), le Général Gouverneur militaire et l'Alcalde (maire) de Carthagène. A 20 heures, les officiers du Groupe sont reçus par le Capitaine Général à la traditionnelle « Copa de Vino Español ». Puis l'escale se déroule selon les rites habituels empreints, à Carthagène, d'une gentillesse et d'une camaraderie espagnole toute particulière. Car cette base est celle des sous-marins espagnols qui ont tout fait pour bien recevoir leurs camarades français. Le samedi matin, les officiers mariners puis les officiers sont reçus à la base implantée dans un arsenal où les palmiers donnent une note inhabituelle à l'activité sous-marine. Cocktails, déjeuners, excursions, shopping, visites de carrés s'enchaînent sous le signe de l'amitié. Après un déjeuner offert par le Capitaine de Vaisseau Dischamps aux autorités civiles et militaires, un cocktail brillant réunissait au carré du « Gustave-Zédé » de nombreux sous-marins espagnols et les représentants consulaires de divers pays. Ce cocktail achevait richement une journée qui avait vu les sous-marins « Minerve » et « Eurydice » appareiller pour montrer aux officiers et techniciens espagnols leurs qualités nautiques et opérationnelles. Le dimanche, après une messe célébrée sur la plage arrière du « Zédé » par M. l'Aumônier Chaudanson, les excursionnistes sont partis à Murcie et dans le célèbre « Levante ». Paysages de westerns, palmeraies, pinèdes, orangeries, jardins d'Elche, fraîcheur des fontaines de Murcie, baigneurs des plages d'Alicante, charme de Benidorm, Campoamor, Mar Menor ont illustré cette splendide journée. Et le lendemain, après les « au revoir » à Carthagène et Valence, le groupe se reconstituait, les exercices reprenaient. Jusqu'au mercredi matin où le « Gustave-Zédé », après avoir donné liberté de manœuvre aux escorteurs et aux sous-marins participant les uns et les autres à un nouvel exercice, retrouvait et le mistral familier et la beauté de la rade de Toulon.

**Se reconnaîtront-ils**

Cette photo, prise en mer, en 1934, représente une partie de l'équipage du sous-marin « Henri Poincaré », de la 4e E.S.M. de Brest. Debout à l'extrême-droite, sous la flèche, le matelot radio Brassat, qui nous adresse ce document. Ancien maître radio, volant, M. R. Brassat, demeurant actuellement boulevard La Tour-d'Auvergne, bâtiment A, logement B3, à Saint-Brieuc (Côtes-du-Nord), serait heureux d'entrer en relations avec d'anciens camarades du sous-marin « Henri-Poincaré » et de l'Aéronavale, où il a ensuite servi.

**Cols Bleus n° 891 24 avril 1965)****DEPART DU SOUS-MARIN « JUNON »**

Ses premiers essais terminés de façon très satisfaisante, et onze mois exactement après son lancement dans l'Arsenal, le sous-marin « Junon », affecté à l'escadre de la Méditerranée, a quitté notre port pour Toulon, sous le commandement du capitaine de corvette Berlizot qu'assiste, en second, le lieutenant de vaisseau Albatro. Au sortir de la rade, la « Junon » s'est mise en plongée pour une durée de neuf jours.

Nouvelle plongée après une escale à Malaga. L'appareillage s'est effectué en présence de plusieurs personnalités parmi lesquelles l'ingénieur général de Marine Vergos, major général, qu'accompagnait le capitaine de vaisseau Bernoud, son chef d'état-major; l'ingénieur principal de Direction de Travaux Dé-sœuvre; de nombreux officiers sous-marins et... « Miss Junon », élue au cours du bal d'adieu. Aligné sur le quai, un détachement de marins en armes rendait les honneurs

**Se reconnaîtront-ils**

Au moment où le nouveau sous-marin « Junon », après essais, quitte Cherbourg pour rallier Toulon, il nous semble intéressant de publier cette photo qui représente une partie de l'état-major de l'autre « Junon », sous-marin des F.N.F.L., en Angleterre en 1941...

**Cols Bleus n° 892 01 mai 1965****Escale de bâtiments**

Les sous-marins « Marsouin » et « Espadon » ont appareillé de Lorient le 23 avril pour effectuer divers exercices en Atlantique-Nord. Ils feront escale à Londonderry (Irlande) du 23 au 26 mai et seront de retour à Lorient le 28 mai.

Le sous-marin « Ariane » a appareillé de Toulon le 24 avril pour divers exercices en Méditerranée. Il fera escale à Nice les 2 et 3 mai et sera de retour à Toulon le 7 mai.

**Essais du sous-marin « Vénus »**

Le sous-marin « Vénus », du type « Daphné », que commande le L.V. Coatanéa, a effectué ses premiers essais à la mer dans la darse transatlantique et en rade. La Direction du port apportait une fois de plus son concours à une expérience qui se révéla parfaitement concluante.

**Le « Dauphin » et le « Narval » sont rentrés..**

C'est le lundi de Pâques que les deux sous-marins « Dauphin » et « Narval » sont rentrés à Keroman après une croisière d'un mois au nord de l'Islande.

**Cols Bleus n° 892 01 mai 1965 (suite)**

Le « Dauphin » vient d'accoster. Le « Narval » s'apprête à en faire autant. A gauche, le C.F. Emeury et le L.V. Deloince, commandant le « Narval ».

Le B.SL. « Rhône », qui accompagnait les deux sous-marins, était arrivé le jour de Pâques. Depuis le 18 mars, ces deux sous-marins ont effectué trois mille sept cents milles aux limites de la glace et sous la banquise.

Des températures atteignaient parfois - 17°. Il y eut quelques beaux jours dans les glaces mais la grande partie des exercices s'effectua dans la tempête, ainsi que le trajet jusqu'à Hambourg, escale du 13 au 16 avril, avant de regagner Lorient ; Lorient où de nombreuses familles étaient venues attendre les navigateurs des glaces ».

Le V.A.E Lainé ainsi que son chef d'état-major, le C.F Emeury, étaient à Lorient ce jour-là pour accueillir les deux sous-marins



Le C.C Daroux, commandant en second de la 2e E.S.M., le L.V de la Brosse, commandant le « Dauphin » et le C.F Lamy, commandant la 2e E.S.M. (de gauche à droite).

**Cols Bleus n° 892 01 mai 1965 (suite)****La croisière « Mer Froide » des sous-marins « Dauphin » et « Narval »**

Au cours de la croisière, un aspect du « Narval » sous sa carapace de glace.

**Cols Bleus n° 893 08 mai 1965****ANCIENS DES SOUS-MARINS**

L'Association Générale des Anciens des Sous-Marins avait choisi Marseille cette année pour tenir son assemblée générale et par-là même de réunir le plus grand nombre de sous-mariniens passés, présents et à venir, selon les buts d'amitié qu'elle s'est proposés. Que dire de ces deux jours de fraternité réelle, à travers les grades, les générations, les situations civiles des uns ou des autres ? Si ce n'est que les cœurs se sont vraiment rapprochés, que les souvenirs ont resurgi, que les projets se sont complétés. Cette symbiose de l'avenir s'est affirmée par le concours bienveillant de la Marine, de la municipalité et plus généralement de tous les Marseillais. Nous remercions spécialement à la Marine à Marseille et à son chef, l'amiral Tetrel, qui a bien voulu donner toutes facilités possibles et assister à nos manifestations ; à la Première Escadrille de Sous-Marins, dont le commandant le capitaine de vaisseau Dischamps, était là et à l' « Artémis » ; à la mairie de Marseille, à la Chambre de Commerce, à la mairie de Châteauneuf-les-Martigues, à la Société Margnat (on verra pourquoi tout à l'heure). Nous ne pouvons, hélas, citer tout le monde. Et aussi surtout nous remercions la vivante section de Marseille, La Mède, qui, dirigée par le commandant Blachère, a su réaliser une organisation parfaite à tous points de vue. Là aussi, il faudrait les citer tous. Ils ne nous en voudront pas si, simplement, nous leur disons à tous notre reconnaissance. Mais pourquoi ces remerciements si nous n'en disions pas les motifs ? Pour ce faire, nous devons essayer de vous dire ce que furent ces deux jours.

**SAMEDI 27 MARS**

- de 8 à 10 heures : Arrivée des congressistes au C.I.R.A.M. 53 Canebière. Accueil plus que cordial puisque avec la pointe d'ail du dévoué Klingner, on nous indique nos logements sur place, au Centre Naval.
- de 10 à 12 heures : Tout le monde devient sérieux et traite de l'assemblée générale avec esprit clair, positif et constructif.
- 12h30 : Les congressistes sont accueillis au Palais du Pharo par M. Granon, adjoint au maire, ancien combattant de Verdun, lequel, disant ses regrets de n'avoir pu réaliser ses désirs d'être marin et plus encore sous-marinière, met en contact une délégation importante de l'« Artémis » avec les anciens des sous-marins, au cours d'un aimable pot.
- 13h30 : Déjeuner amical au « Phocéén » dont on ne saurait dire que la « cuisine » aussi bien que le « service » méritaient d'être qualifiés « Marine ».



**Cols Bleus n° 893 08 mai 1965**

- Après-midi : Tel déjeuner valait méridienne et la Chambre de Commerce, très opportunément, avait mis à notre disposition un sympathique « boat » qui nous fit visiter le port avec les commentaires pertinents de M. Payan.
- 18 heures .Réception à Bagatelle, résidence du commandant Marine Marseille, qui a bien voulu recevoir les anciens des sous-marins en même temps que les Brésiliens de passage. Sur demande d'Aufray, notre ministre des Affaires étrangères, il a été précisé qu'aucun sous-mariniers n'était embarqué à bord du navire école brésilien.
- 19 heures : Tout l'équipage se regroupait à l'« Hôtel de la Marine » pour un dîner où se sont disputées es joies du palais, des yeux, des oreilles. Les groupes folkloriques bretons et provençaux rivalisèrent pour créer l'ambiance Marine à laquelle tous étaient foncièrement décidés à participer. Inutile de dire que ce fut un succès à égalité, sans pouvoir départager les « Ponant » des « Levant ».

Et pour ce samedi, le compte rendu est terminé car ce qui suit est strictement individuel, confidentiel et pour certains « Top Secret ».

**DIMANCHE 28 MARS**

Quoi qu'il en fût, le dimanche 28 mars vit, tout de même, et avec beaucoup de suspense, les congressistes se regrouper vers 10 heures et récupérer leur sérieux pour déposer une gerbe au monument aux morts du fort Saint-Nicolas.

L'église des Réformés Saint-Vincent-de-Paul nous accueillait à 11h30 pour une messe à la mémoire de nos camarades disparus.

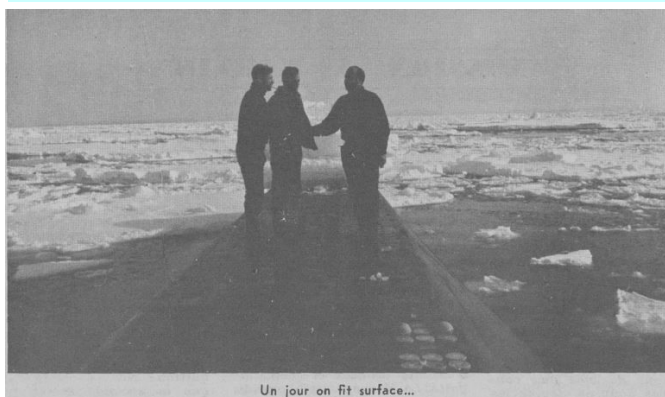
Et à 12h30, cars et voitures particulières remontaient 110 convives pour une bouillabaisse, — une vraie — avait-on dit, à Châteauneuf-les-Martigues, arrosée au cru Margnat Ceci étant, il y a dans ce compte rendu un vide obligatoire. nulle plume ne saurait raconter une bouillabaisse — surtout quand elle devient repas de viande — et encore moins les crus Margnat. Ça se déguste en silence, religieusement, et tant pis pour celui qui n'en a pas goûté.

17h30 : C'est sec, mais là, on fit surface béatement vers le quai des Belges, pour une dernière visite à l'« Artémis », une dernière bouffée d'air à bord du sous-marin, d'ultimes poignées de main, d'éternels au revoir, et le sentiment d'avoir revivifié de solides amitiés et affirmé le mutuel désir de cultiver l'esprit des « sous-mariniers ».

Le secrétaire général, VOEGELE.

**Cols Bleus n° 895 22 mai 1965**

Le jeudi 18 mars de l'an de grâce 1965, le « Narval » appareillait à 11 heures locales précises, accompagné des encouragements des plus hautes personnalités de la 2me E.S.M. Il avait fière allure, certes, on ne peut le contester, mais quant à dire qu'il était joli... Il avait bien essayé de l'être grâce aux quelques petits jets d'eau dont il avait agrémenté son pont de-ci de-là, mais ce bel effort n'arrivait pas à faire oublier le casque gaulois (sans ailes) dont était affublée son étrave, ni le squelette de dinosaure qui était venu échouer sur le haut de son massif. Le « Dauphin », plus discret, préféra consacrer cette dernière journée à ses chères études, œuvre de longue haleine minutieusement menée pas à pas depuis des semaines, voire des mois, et se glisser subrepticement dans les passes à la tombée de la nuit. Chacun de ces fiers vaisseaux profita de cette première nuit pour vérifier s'il était toujours digne d'être reçu dans les profondeurs océanes, puis tous deux se retrouvèrent le lendemain au large d'Ouessant. Là commença un long transit au cours duquel il fut vérifié, une fois de plus, que le « sous-marin est un bâtiment conçu pour naviguer en plongée, éventuellement seulement en surface (1) et que nombre d'estomacs humains ont été conçus pour vivre sur terre, éventuellement sous l'eau, jamais sur mer. Tandis que l'on se dirigeait ainsi vers le nord, chacun commençait à épier son matériel, à expérimenter

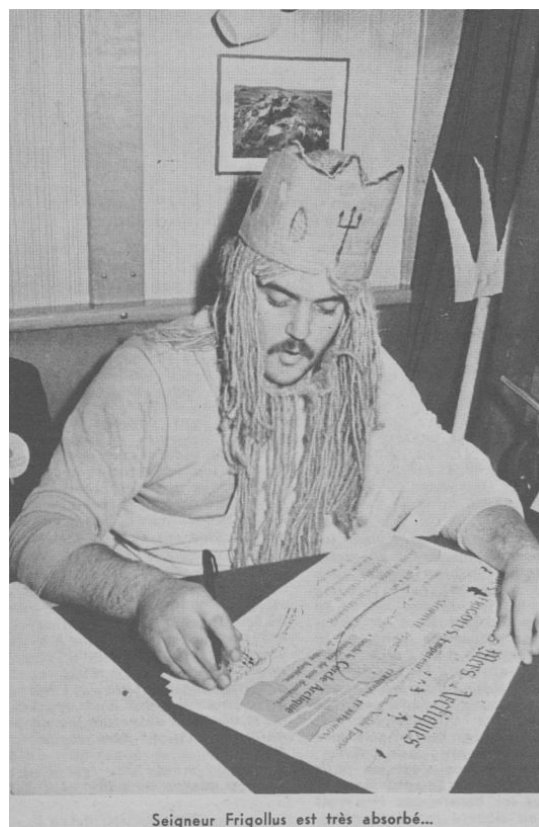
**Cols Bleus n° 895 22 mai 1965 (suite)**

Un jour on fit surface...

ses vêtements spéciaux. Officiers de quart et veilleurs de la passerelle se muaient peu à peu en bibendums mâtinés de martiens. Quelques barbes naissaient de formes et aspects variés selon les goûts et les moyens de chacun. Puis, un bel après-midi, on vit apparaître à bord du « Narval », puis du « Dauphin », deux singuliers personnages venus on ne sait d'où. Stupeur générale d'autant plus grande que la surface se trouvait à une bonne centaine de mètres au-dessus de nous. Il s'avéra qu'il s'agissait simplement de seigneur Frigolus, l'alter ego septentrional de notre ami Neptune, et de son pilote venus gentiment tous deux nous souhaiter bienvenue au-delà du cercle polaire. Ce fut l'occasion d'une cérémonie dont tous appréciaient la simplicité.

Seuls, quelques-uns, il y a toujours des mécontents partout, réclamèrent, mais en vain, Amphitrite ou au moins sa cousine germaine. C'est alors que les événements se précipitèrent. On put voir un certain nombre de mille-pattes parcourir les bords, planchette et pointe bic en main, des officier en second et médecin de marine faire une abondante consommation de thermomètres et quelques relevés de températures, et, spectacle de choix, un ingénieur hydrographe prélever délicatement le long du ballast un peu d'eau de mer au moyen d'un seau moyen archaïque mais sûr — tandis qu'il recevait lui-même quelques solides baleines, et que le maître de central faisait assécher la cale diesels et quelques autres caisses à eaux sales... dans ce seau, bien sûr.

Les glaçons ne se firent plus attendre longtemps.



Seigneur Frigollus est très absorbé...

**Cols Bleus n° 895 22 22 mai 1965 (suite)***Le bosco pagaya longtemps, mais en vain.»*

On en profita pour y organiser un slalom géant spécial pour sous-marins du type « Narval » ; puis comme ils devenaient toujours plus gros et plus nombreux, un charmant petit jeu rappelant le ludion, le colin-maillard et la partie de cachecache avec les glaces à défaut du phoque ou de l'ours blanc de service. Un jour, comme beaucoup d'autres fois déjà, on fit surface. Le seau de l'hydrographe, jeté comme d'habitude le long du ballast, refusa de faire autre chose qu'un joli bruit sonore (mais pas métallique : c'était un seau en matière plastique subtilisé au maître d'hôtel), et le bosco, qui s'était obstiné à mettre son dinghy « à l'eau » sans prendre les précautions préliminaires d'usage, pagaya longtemps mais en vain.

Bien évidemment, on descendit sur le champ de glace, qui vous l'avez deviné, nous environnait, et, contrairement à ce qu'auraient fait d'autre, on ne fit ni partie de cricket ni partie de football. L'équipage, bien français, se divisa spontanément en deux clans et les boules de neige volèrent. Seul l'Ingénieur, un romantique, préféra se rouler tout seul dans la neige, et constata, je me demande encore pourquoi lui, que l'épaisseur de la glace était par endroits un peu trop faible pour supporter le poids moyen d'un honnête homme. Pendant ce temps, le « Narval » étudiait certains perfectionnements pour son installation de télévision et, toujours humoriste, déclarait avoir quelques difficultés avec ses chambres froides.

Les meilleures choses ont une fin, hélas ! Il fallut bientôt quitter ces amusements dont nous étions pourtant loin d'être las.

Finies les immersions entre trois glaçons ou dans un joli petit trou, finies les longues nuits passées dans le calme et le silence des blanches immensités arctiques. Malgré tous les regrets du « Narval » et des officiers de quart il fallut entamer un long transit de retour dont vous aurez une idée assez précise en lisant, mais à l'envers, le récit de celui de l'aller. (Celui-ci se trouve au début de cet article). Il fut cependant agrémenté d'un court séjour dans un charmant mouillage au voisinage de Stavanger et d'une presque aussi courte escale à Hambourg où, tout de même, certains eurent le temps de révéler leurs talents de chefs d'orchestre tandis que certaine rue aux célèbres vitrines se révéla pendant quelques jours comme un lieu très mondain. Mais finalement on a beau aller très loin, faire de grands ronds dans ou sous l'eau, tous les chemins, pour certains sous-marins, mènent à Lorient.

Il en fut ainsi pour nous le lundi 19 avril. Il y avait pour nous accueillir non seulement la presse écrite, non seulement la radio, non seulement la télévision mais même un magnifique soleil... entre les grains.

« Et on était tous bien contents » aurait pu dire Zazie.

QM2 DSM LE GOFF.

(1) Cf. Cours élémentaire de navigation sous-marine (chap. 1 paragraphe 1)

**Cols Bleus n° 895 22 mai 1965 (suite)****COOPERATION NAVALE FRANCO-ESPAGNOLE****LA SIGNATURE D'UN PROTOCOLE D'ACCORD POUR LA CONSTRUCTION DE DEUX SOUS-MARINS**

.....  
Comme nous l'avons annoncé la semaine dernière un protocole d'accord a été signé le 10 mai par M Pierre Messmer, ministre des Armées, et l'amiral Nieto Antunez, ministre espagnol de la Marine

Ce texte concerne la fabrication, en Espagne, de deux sous-marin de type « Daphné » Cet accord souligne une nouvelle fois les rapports de confiance et d'amitié qui, depuis de nombreuses années, unissent les marines espagnole et française.

.....  
Les Sous-marins de type « Daphné »

Le « Daphné » est un sous-marin à hautes performances ». Le premier navire de ce type a été mis sur cale en mars 1958 aux Chantiers Dubigeon. Il est entré en service en 1963.

Ses caractéristiques sont les suivantes :

Déplacement : 850/1.040 t.

Dimensions : 58 X 6,75 X 4,70.

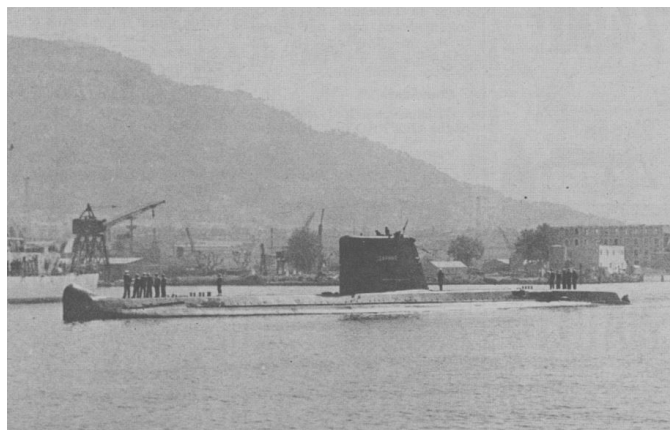
Vitesse : 16 nœuds, en surface comme en plongée.

Armement : 12 tubes lance-torpilles de 550 (huit avant et quatre arrière).

Equipage : six officiers et trente-neuf hommes.

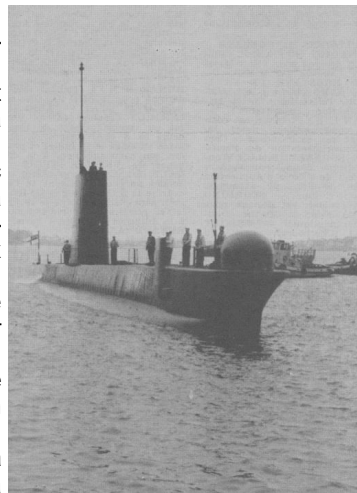
Appareil moteur : propulsion diesel électrique (moteurs Semt-Pielstick) ; deux hélices ; 1.300/1.600 CV.

Ce type de sous-marin, dont la marche est parfaitement silencieuse en plongée, est capable de supporter une immersion beaucoup plus profonde que les sous-marins du type précédent. L'équipement de détection a été également perfectionné.

**SOUS-MARINS BRITANNIQUES EN ESCALE**

Trois sous-marins britanniques le « Narwhal », le « Totem » et le « Walrus » ont fait une escale officielle à Lorient du 7 au 10 mai 1965. Cette escale coïncidant avec la célébration de la Fête de la Victoire, les unités britanniques se sont associées aux cérémonies officielles.

Le « Narwhal » commandé par le lieutenant commander (capitaine de corvette) R. F. Hornor, est un sous-marin de la classe « Porpoise », en service depuis 1959. Le « Totem » sous-marin de la classe intermédiaire « T » a été construit en 1945 et refondu en 1952, il est commandé par le lieutenant commander Everett. Il doit être prêté prochainement à la Marine Israélienne.



## Cols Bleus n° 895 22 mai 1965 (suite)

Quant au « Walrus », en service depuis 1961, récemment re-fondu au Chantier naval de Rosyth, il est commandé par le lieutenant commander M.C. Bourdillon. Cette escale a donné lieu aux visites, réceptions et manifestations diverses dans la meilleure tradition.

## Cols Bleus n° 897 05 juin 1965

### Le « GYMNOTE »

...sous-marin expérimental Lance-missiles.

Le « Gymnote » est un sous-marin expérimental à propulsion classique. Il doit permettre la mise au point des équipements (postes à calcul électronique, système de navigation par inertie, etc ...) et de l'armement des futurs sous-marins à propulsion nucléaire. Son compartiment central ne comportera que quatre tubes lance-missiles (contre 16 pour les futurs bâtiments opérationnels). Lorsque la S.E.R.E.B. aura terminé les essais au sol des engins S.S.B.S. (sol - sol - balistique - stratégique) les premiers tirs en plongée auront lieu depuis le « Gymnote ».

### LES CARACTÉRISTIQUES

Déplacement : 3800 tonnes.

Vitesse : 8 -10 nœuds.

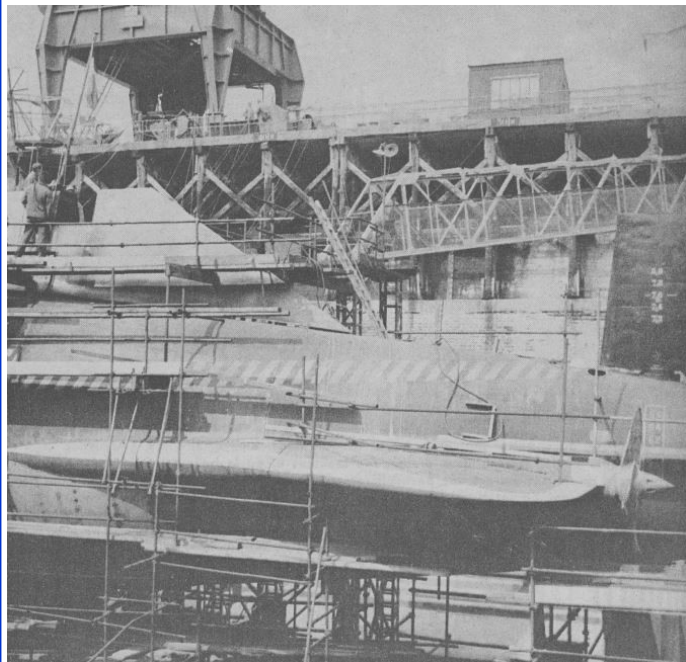
Dimensions : 84 X 10,60 X 7,60.

Equipage : 5 officiers + 60 hommes.

Moteurs Diesel et moteurs électriques ; 2 hélices, 2600 CV.

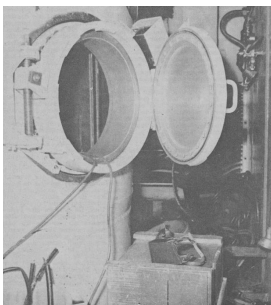
Construit à l'arsenal de Cherbourg, le « Gymnote » a été mis sur cale en mars 1963 et lancé en mars 1964.

Il entrera l'an prochain en service.

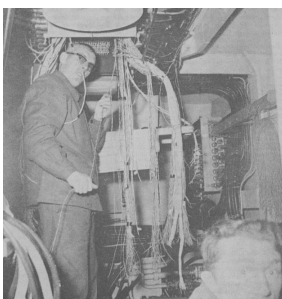


Les ailerons arrière et les hélices du « Gymnote ».

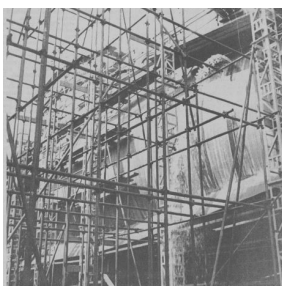
## Cols Bleus n° 897 05 juin 1965 (suite)



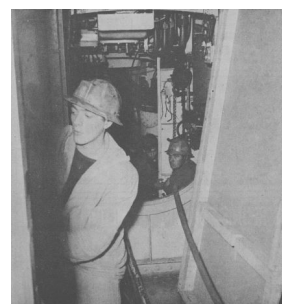
Ce hublot s'ouvre sur un des quatre tubes lance-missile



Le câblage électrique des postes de lancement des missiles, qui impressionne toujours les visiteurs



On croirait qu'il s'agit d'une délirante composition abstraite : ce n'est que la coque du « Gymnote », vue à travers les échafaudages



Une fiévreuse activité règne à bord car le bâtiment va effectuer sa première sortie dans quelques semaines.



Les panneaux qui s'ouvrent au flanc du «Gymnote» font l'objet de minutieuses vérifications

### Escale Israélienne . . .

Le sous-marin israélien «Rahav», qui doit séjourner dans notre port pendant quelques jours, est arrivé le 28 mai en rade de Missiessy et il s'est amatéloté au sous-marin français « Roland-Morillot ». Le «Rahav» est commandé par le capitaine de corvette Raanan. Son effectif est de 16 officiers et 53 hommes. Le capitaine de corvette Raanan a effectué sa visite officielle auprès du capitaine de vaisseau Dischamps, commandant la 1re E.S.M. Le même jour, le commandant du « Rahav » et ses officiers ont assisté à un cocktail à Baudouvin.

*Cols bleus*

## Cols Bleus n° 897 05 juin 1965 (suite)

### ESCALE DE L'« ARTÉMIS » à NICE

Le sous-marin « Artémis » a fait une escale de routine au port de Nice les 15 et 16 mai. Ce bâtiment de 820 t offre la particularité d'être le dernier des bâtiments de son type encore en service, dont la conception remontait à l'avant-guerre. Il fut cependant modifié lorsque sa construction fut reprise immédiatement après la guerre et ses formes lui permirent une vitesse en plongée supérieure à celle des bâtiments précédents. C'est à bord de ce bâtiment (et de son frère l'« Andromède ») que fut essayé le nouveau matériel destiné aux sous-marins du programme naval d'après-guerre. L'« Artémis » est entré en service en 1954 et ses jours sont maintenant comptés, ce qui valait bien ce petit rappel !

## Cols Bleus n° 898 12 juin 1965

### LA VERITE SUR LE « SURCOUF »

Un ahurissant « canard » a été diffusé largement par une agence de presse américaine et repris par de nombreux quotidiens et même par la radio française.

Il concerne le sous-marin « Surcouf », disparu le 18 février 1942, alors qu'il s'apprêtait à traverser le canal de Panama pour se rendre à Tahiti. Reprenons le récit fantaisiste de l'agence américaine. Il en vaut la peine : « Un scaphandrier américain, Lee Prettyman, a déclaré qu'il avait réussi à photographier l'épave pendant près de quarante-cinq minutes à une profondeur de 42 mètres « quelque part près de Long Island ». Il a refusé de donner de plus amples précisions sur l'emplacement exact du sous-marin, mais a déclaré qu'il avait réussi à le découvrir grâce à des renseignements fournis par un ancien marin allemand servant actuellement dans la marine américaine. « Prettyman a déclaré que sa curiosité avait été éveillée par des légendes. L'une d'elles parlait d'un sous-marin piloté par des renégats et qui aurait fait escale à Newport (Rhode-Island) à plusieurs reprises avant l'entrée en guerre des Etats-Unis. Après avoir fait le plein à Newport, ce sous-marin aurait servi de poste de ravitaillement à des sous-marins allemands opérant à proximité des côtes américaines.

Une autre légende prétendait que ce sous-marin aurait été volé par un équipage allemand parlant couramment le français avant d'être coulé. « Selon le marin allemand non identifié, le « Surcouf » aurait été coulé au cours d'un engagement avec des navires de guerre américains alors qu'il ravitaillait un sous-marin allemand qui fut lui-même coulé deux jours plus tard. « Prettyman a ajouté qu'il avait reçu une lettre du ministère français de la Marine l'informant que le « Surcouf » avait coulé le 18 février 1942 après avoir été éperonné par un navire marchand américain à 128 km au large de Cristobal (Canal de Panama). La lettre précise que le « Surcouf » se rendait à ce moment de Halifax (Canada) aux Bermudes. Prettyman s'est déclaré surpris que le « Surcouf » « ait pu couler près du canal de Panama alors qu'il devait à ce moment se trouver à proximité des Bermudes ». « Pour identifier l'épave avec certitude, Prettyman compte replonger avec trois charges de dynamite qu'il utilisera pour dégager les algues et les crustacés qui se sont fixés depuis vingt-trois ans sur la coque du sous-marin qu'il pense être le « Surcouf ». Il suffit de se reporter au récit détaillé de notre ami Maurice Guierre, « L'épopée du « Surcouf » (éditions Bellemand, 1952) pour liquider ce rocambolesque « canard ». « Le « urcouf », du fait de ses avaries au retour de Saint-Pierre, a eu quinze jours d'indisponibilité à Halifax (du 14 au 31 janvier 1942), après quoi il a rejoint les Bermudes où l'ordre lui parvient d'appareiller, le 12 février à 15 heures, pour se rendre à Tahiti par le canal de Panama. Des ordres de route lui sont donnés par l'amiral commandant en chef des West Indies ; son arrivée à Colón est prévue pour le 19 février à 8 heures.

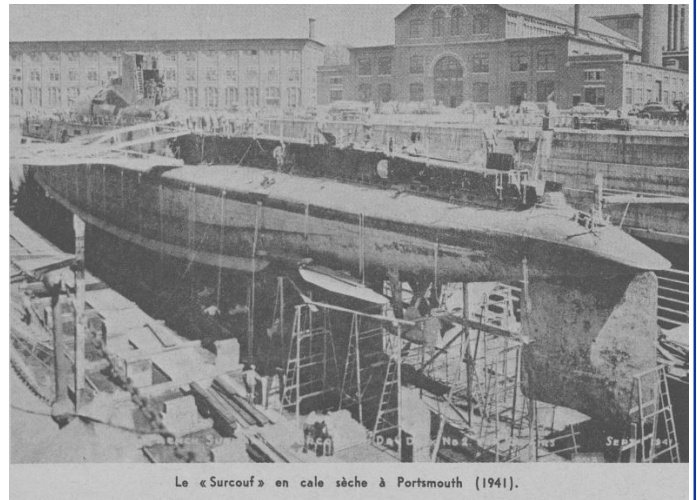
La veille de l'appareillage, Louis Blaison écrit à sa femme ; l'officier ne peut évidemment pas lui confier tous les espoirs que cette nouvelle affectation fait naître en lui, comme en tout son personnel, mais la guerre dans le Pacifique semble bien devoir lui offrir plus d'occasions profitables qu'il n'en a jamais rencontré. « Avez-vous entendu parler des exploits du « Nautilus » ? demanda en cours de traversée là l'un des officiers. Ce « Nautilus », l'état-major du « Surcouf » le connaissait bien de réputa-

## Cols Bleus n° 898 12 juin 1965 (suite)

tion. Avec ses 3000 hommes, ses 124 mètres de longueur, ses deux pièces de 6 pouces (150 mm), ce sous-marin américain était, au calibre de ses canons près, un frère de notre croiseur sous-marin ; c'est dire que ses hauts faits ne pouvaient que remplir d'espoir les hommes de ce dernier. »

Les caractéristiques du « Surcouf », elles, sont les suivantes :

- Déplacement : 3304/4318 t.
- Longueur : 110 m. 4
- Vitesse : 18 nœuds (maximum 20 nœuds) en surface et 8,5 nœuds en plongée.
- Armement : deux canons de 203 en tourelle double étanche approvisionnées à 300 coups ; deux canons de 37 semi-automatiques ; quatre mitrailleuses ; quatre tubes fixes lance-torpilles de 550 et deux groupes de trois tubes orientables ; un hydravion biplace d'observation.
- Effectif : 8 officiers, 26 officiers-mariniers et 85 quartiers-maîtres et marins.



Le « Surcouf » en cale sèche à Portsmouth (1941).

« Le 18 février 1942, dans l'après-midi, écrit Maurice Guierre, le cargo de 6792 tx, le « Thompson-Lykes », a appareillé de Cristobal (zone du canal de Panama) ; il emporte du matériel de l'armée ; celle-ci lui a donné l'ordre de se rendre à Guantanamo Bay. Ni route, ni vitesse ne lui ont été prescrites, seulement l'extinction de tout feu apparent... » « ...22h30. Le lieutenant, l'homme de barre, la vigie et un soldat de veille à l'avant commençaient à se sentir un peu las de scruter la nuit quand, à courte distance, un feu blanc brille à un quart par bâbord avant, brille et s'éteint. « — On dirait le rayon d'une lampe à main, observe le timonier. « — Bougrement proche, grogne l'homme de barre. « L'officier de quart a déjà mis la barre à gauche toute parce que, n'est-ce pas, c'est à qui voit un feu par tribord de se déranger. « N'empêche que ce feu — un éclat plutôt — se révèle à nouveau et juste sur l'avant, cette fois, à courte distance toujours ! « — Il nous coupe la route. La barre à droite toute ! » Grâce à cette manœuvre, l'officier de quart espère pouvoir doubler le navire par l'arrière ; trop tard ! C'est l'abordage, l'abordage avec un mystérieux navire dont on ne voit pas la coque, qui n'émet aucun signal sonore ; un sous-marin ennemi sans doute ?

Mais le moment n'est pas aux hypothèses ; cette idée-là est bien venue aux marins américains et peut-être est-ce elle qui a fait négliger par l'officier de quart de battre en arrière, ce qui, d'ailleurs, n'eut rien changé, si courte était la distance, si rapide la succession des événements ; mais l'heure n'était plus aux doutes car, tragique, une certitude se révélait : sous la violence du choc, un brillant jet de flamme jaillit de l'eau, illuminant la proue du cargo, tandis que se propageait une « odeur de mazout enflammé ». « Si vive est la lueur qu'éblouis, les veilleurs ne voient rien du bateau mais, éteinte presque aussitôt, elle fait place à une obscurité à travers laquelle, plus sombre que la nuit, on peut discerner la silhouette de l'abordé, très basse sur l'eau, défilant à contre-bord par bâbord » ... De nouveau la nuit chargée d'angoisse, un ou deux appels : « Help ! Help. ! », défilent sur l'avant ; les projecteurs du cargo, allumés, ne révèlent

**Cols Bleus n° 898 12 juin 1965 (suite)**

qu'une large tache d'huile sur la mer. Vaines restent les recherches faites jusqu'à 7 h 30 du matin. « Le « Thompson-Lykes » fait route. Son personnel est convaincu avoir éperonné un sous-marin ennemi. Il vient, en fait, de détruire, par le feu et par l'eau, à soixante-dix milles dans le nord-nord-est de Cristobal, le plus beau sous-marin de France, le « Surcouf » et, avec lui cent-quarante-deux de nos marins, dont un être d'exception, le capitaine de frégate Blaison.

Le 2 juin, à l'issue du déjeuner du Syndicat de la presse maritime, l'IG.G.M. Kahn, personnalité particulièrement qualifiée, a tenu à dénoncer la fable répandue inconsidérément dans divers organes de presse. Il a déclaré : « Le sous-marin a été coulé à 3.900 kilomètres du point indiqué par la dépêche d'agence. Il a disparu après avoir été abordé par le cargo « Thompson-Lykes » dans la région du canal de Panama, vers 22h30, le 18 février 1942.

« Le « Surcouf » était alors sous pavillon français des F.N.F.L, il n'y a, dans tout cela, pas le moindre mystère. Et l'IG.G.M. Kahn a rappelé alors avec émotion qu'il était la semaine dernière à Londres avec Mme Blaison et une délégation de marins ayant appartenu à la France Libre pour commémorer le 25e anniversaire de la création des F.N.F.L. Il nous semble que rien ne peut être plus émouvant que d'évoquer la mémoire du commandant Blaison au travers de la dernière lettre qu'il adressa à son épouse le 11 février 1942 : « ... J'ai encore une fois l'occasion d'essayer de faire passer une lettre par les Etats-Unis. J'espère que celles que je t'ai écrites par ce moyen te sont parvenues. Je n'ai malheureusement aucune nouvelle de toi et c'est très dur ! Jusque-là, j'avais l'espoir de recevoir de tes nouvelles, maintenant, plus que jamais, il me faudra être dans le silence... » ... Avec foi et confiance, d'autres ont lutté avant nous, ont traversé des épreuves pires encore et les ont vaincues... Nous vaincrons, ce sera dur encore, mais nous vaincrons, nous submergerons bientôt l'ennemi par les armes, et tout cela ne sera plus qu'un atroce souvenir et de nos heures dures, à défaut d'autre chose, nous pourrions toujours tirer quelque fierté... » Tel était l'homme qui commandait le « Surcouf ».

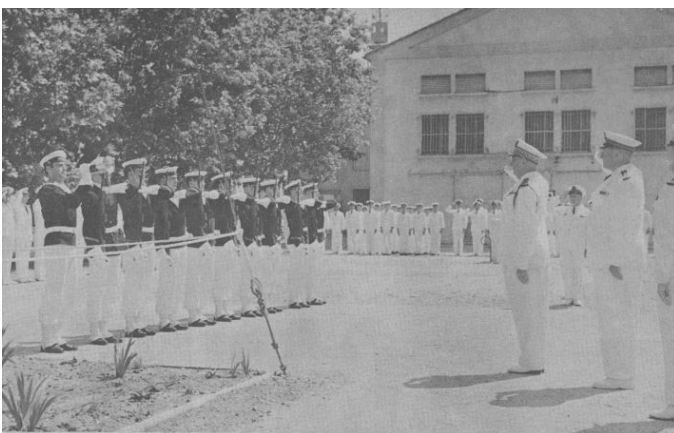
C. CHAMBARD.

**Croisière d'été des sous-marins de la 1re E.S.M.**

Le bâtiment-base « Gustave-Zédé » et les sous-marins de la 1re Escadrille effectueront du 14 juin au 13 juillet une croisière d'été en Méditerranée qui reçoit le nom de croisière « Guépard ». Le bâtiment-base « Gustave-Zédé » et les sous-marins « Galatée », « Eurydice » et « Ariane » appareilleront de Toulon le 14 juin. Le « Gustave-Zédé » arborera la marque du vice-amiral d'escadre Lainé, commandant les forces sous-marines, de l'escale de Trapani à l'escale d'Ivice. Ils feront escale à Gaete (Italie) du 18 au 21 juin, et seront rejoints ensuite par les deux escorteurs rapides « Le Béarnais » et « L'Alsacien » et se rendront à Trapani (Sicile) du 24 au 28 Juin. Après cette escale, le sous-marin « Ariane » ralliera Toulon et sera remplacé par le sous-marin « Argonaute ». Ils seront à Ivice (Baléares) du 2 au 6 juillet, à Barcelone (Espagne) du 9 au 12 juillet. Leur retour à Toulon est prévu le 13 juillet.

**Cols Bleus n° 899 19 juin 1965****PRISE DE COMMANDEMENT**

Le vendredi 4 juin, le capitaine de vaisseau Dischamps, commandant la 1re escadrille de sous-marins, a fait reconnaître le lieutenant de vaisseau Weiss, comme nouveau commandant du sous-marin « Roland-Morillot », en remplacement du lieutenant de vaisseau Moutard, désigné pour l'état-major de la 1re E.S.M.

**Cols Bleus n° 900 26 juin 1965****Le séjour à Toulon du commandant des forces sous-marines****Inauguration du monuments des sous-mariniers disparus en mer**

Poursuivant l'inspection générale des forces placées sous son commandement, le Vice-Amiral d'escadre Lainé, commandant des forces sous-marines, s'est rendu auprès de la 1re escadrille de sous-marins de Toulon, du 8 au 12 juin. La fin de son séjour fut marquée par l'inauguration au nom de l'Amiral Cabanier, chef d'Etat-Major de la Marine, d'un monument à la mémoire des sous-mariniers disparus en mer.



Sobre et émouvant, le monument aux sous-mariniers disparus en mer.

Ce monument, bloc de pierre dressé frappé de l'insigne de l'arme sous-marine, a été érigé face à la mer en bordure du jardin public du Mourillon, sous les auspices de l'Amicale des Anciens Marins de Toulon. Le président de cette Amicale, M. Gas, prononça une allocution devant une assistance recueillie où l'on remarquait le Vice-Amiral d'escadre Evenou, préfet maritime de la 3ème Région ; le Vice-Amiral d'escadre Rosset (CR), président des Anciens sous-mariniers ; de nombreux officiers en activité ou en retraite et, entouré de personnalités civiles,

M. Arreckx, maire de Toulon, qui prit ensuite la parole. Une importante délégation de la 1ère escadrille de sous-marins, conduite par son commandant, le Capitaine de vaisseau Dischamps, assistait à la cérémonie. Un détachement de fusiliers-marins et la musique de l'E.A.M.F rendaient les honneurs. Les associations d'anciens combattants avaient tenu à venir avec leurs drapeaux, et nombreux étaient, dans l'assistance, les membres des familles des sous-mariniers disparus.

Le Vice-Amiral d'escadre Lainé, clôturant les discours, évoqua l'exemple donné par ceux qui disparurent à bord des 43 sous-marins français engloutis en opérations ou par accident et conclut : « Dépositaires et continuatrices des traditions qui leur ont été léguées, les forces sous-marines envisagent avec confiance et fierté l'avenir proche qui doit leur donner une importance capitale dans la Marine et, plus généralement, dans les forces armées françaises. » Le président et les membres de l'Amicale reçurent au fort Saint-Louis aussitôt après l'inauguration les autorités et les amis et parents des sous-mariniers qui avaient assisté à la cérémonie.

**Cols Bleus n° 900 26 juin 1965 (suite)****UNE ÉMOUVANTE JOURNÉE**

Le V.A.E. Lainé dévoile le monument

Le Mourillon, terre d'élection des marins... Cette expression, nous l'avons entendue de la bouche du vice-amiral d'escadre Lainé et de celle de M. le maire de Toulon, lors de l'inauguration de la stèle à la mémoire des sous-mariniens disparus en mer. En effet, pour rendre hommage à ces hommes qui ne sont jamais revenus, il ne suffisait pas d'élever un monument. Encore fallait-il le mettre en valeur en choisissant un cadre digne de ce qu'il symbolise. Sur le boulevard Frédéric Mistral, face au large, la stèle retiendra l'attention de tous. C'est que le Mourillon, comme d'ailleurs le quartier du cap Brun qui le prolonge à l'est, est vraiment la terre d'élection des marins. C'est là qu'ils habitent. C'est là que leurs familles les attendent. C'est du Mourillon que l'on assiste

aux évolutions des bâtiments de l'escadre et c'est en rade des Vignettes que se déroulent les grandes revues navales, la dernière en date étant celle du 14 juillet 1958. On lira par ailleurs le compte rendu de la cérémonie du samedi 12 juin au cours de laquelle le vice-amiral d'escadre Lainé, commandant les forces sous-marines a, au nom de l'amiral Cabanier chef d'état-major de la Marine, inauguré la stèle à la mémoire des sous-mariniens, en présence du vice-amiral d'escadre Evenou, préfet maritime de la 2ème Région. Nous voudrions, ici-même, dans cette chronique qui est le reflet de la vie de la 2ème Région, souligner dans quelle at-



Les drapeaux des anciens combattants devant le monument.

mosphère s'est passée cette cérémonie.

Atmosphère grave, atmosphère poignante, en raison, d'abord de la présence de familles de disparus, accourues souvent de fort loin.

Atmosphère émouvante sous le signe du souvenir et aussi de l'amitié retrouvée, car c'est toute la « sous-marine » qui était là autour du vice-amiral d'escadre (r.) Rosset, président de l'Association Centrale des Anciens des Sous-Marins, et représentant à la cérémonie le capitaine de vaisseau (r.) Renon, président de la F.A.M.M.A.C.

Le monument du Mourillon est l'œuvre de l'Amicale des Anciens Marins de Toulon. C'est cette amicale qui a matérialisé un projet cher à tous les anciens marins. Ne s'agit-il pas d'une œuvre collective puisque des dons ont afflué de toute la France ? Telle est donc cette stèle, ce bloc de pierre dure de Provence. C'est à Toulon, au temps lointain du premier Gymnote, que la force sous-marine a accompli ses premiers pas. C'est dans notre arsenal que les premiers sous-marins ont été construits. Enfin, on ne pouvait pas oublier que deux drames se sont déroulés au large de nos côtes : la disparition des

**Cols Bleus n° 900 26 juin 1965 (suite)**

sous-marins « 2326 » et « Sibylle »... Dans son allocution, le vice-amiral d'escadre Lainé a trouvé les mots qu'il fallait pour traduire l'émotion de tous.



L'assistance était profondément émue lors de l'inauguration du monument. (Photo Robert Fogliani.)

Allocution sobre, dépouillée, et permettant à l'assistance de s'unir dans un même souvenir. Une messe avait été célébrée dans le même recueillement, avant la cérémonie du boulevard Frédéric Mistral et, après l'inauguration de la stèle, tous les anciens marins se sont retrouvés sur la plate-forme supérieure du fort Saint-Louis. Là, dans un site qui rappelle le passé maritime de Toulon, le pot de l'amitié a été servi. Cette journée du 12 juin aura été une grande journée...

J.-M.

**Cols Bleus n° 901 03 juillet 1965****PRISE DE COMMANDEMENT**

En raison de l'importance prise par Cherbourg « port des sous-marins », la Marine a nommé un commandant de la base et du groupe des sous-marins. Cette fonction était confiée jusqu'ici au capitaine de corvette Mennesson, commandant du sous-marin expérimental « Gymnote ». Le nouveau commandant de la base et du 1er groupe de sous-marins est le capitaine de frégate Labbé qu'a installé le vice-amiral d'escadre Lahaye, préfet maritime de la 1re Région, qu'accompagnait M. de Trezviski, aide de camp.

**Quatrième réunion internationale des anciens des sous-marins**

Du 14 au 17 mai a eu lieu à Venise la quatrième réunion internationale des anciens des sous-marins. La délégation française comprenait 47 congressistes, parmi lesquels : le V.A.E. Rosset, président de l'A.G.A.A.S.M., et Madame ; le C.F Wacogne, président d'honneur; la section Ile-de-France était représentée par le C.V Blanchard, le C.C Mandeville et Madame, M. Cotelle et Madame, M. Denis et l'I.M.C.2 Jauzon et Madame ; la section Le Havre par le président Aufray et Madame, M. Marc et Madame ; la section de Nantes par Mme Ricoul, M. Fillodeau et Madame ; la section de Marseille par le président C.C. Blachère et Madame.

La délégation allemande comportait une centaine de délégués, sous la présidence du C.C Schnee ; la délégation anglaise cinq, sous la présidence de M. Aston. Les États-Unis étaient représentés par le commandant Perkins et son épouse. Les congressistes étaient reçus par les anciens sous-mariniens italiens. Ces derniers n'ayant pas d'organisation indépendante agissaient sous couvert tant de la marine italienne que de l'association des marins italiens, dont le président, l'amiral de Angioy, assurait une unité d'action et d'organisation remarquables.

Le vendredi 14 mai dans l'après-midi et la soirée, toutes les délégations sont arrivées pour le pointage et un regroupement de résidence à l'hôtel des Bains, au Lido. L'accueil fut assuré par du personnel d'active encadré par des anciens sous-mariniens. Il ne peut être que précisé la qualité de l'hébergement et de la gastronomie durant le séjour.

Le samedi 15 mai, visite dirigée du Palais des Doges et réception des congressistes par le maire de Venise in « Municipio », avec échange habituel des souhaits de bienvenue et remerciements.

**Cols Bleus n° 901 03 juillet 1965 (suite)**

Revenus au Lido après un échange de civilités entre les présidents de délégation qui confièrent la présidence de la réunion internationale à l'amiral Parona, les congressistes se retrouvèrent pour un déjeuner par petites tables en l'hôtel des Bains. Ce déjeuner permet d'établir des relations individuelles et se termina par le renvoi des chefs de délégation à une séance de travail et des congressistes à un après-midi de tourisme libre. La réunion de travail se tint en un salon de l'hôtel des Bains sous la présidence de l'amiral Parona.

Trois points y furent discutés :

1. Association internationale. A l'unanimité, il fut reconnu l'impossibilité légale, pour le présent, d'officialiser nos relations, mais qu'il était opportun de resserrer dans la forme amicale et officieuse actuelle, les contacts entre tous les anciens sous-mariniers et, en particulier, de développer les échanges d'informations économiques par communication des activités civiles;
2. Echanges d'enfants. Il s'avère que ce problème est très délicat à résoudre, essentiellement par ses aspects psychologiques qui ne sont point particuliers à l'association ;
3. Date et lieu du prochain congrès. Ce problème a été résolu en cours de séance, sous la forme : périodicité, deux ans ; prochaine réunion : Paris.

Mais, dès le lendemain, des réactions diverses émanant de toutes les délégations permettent de conclure sur la révision de cette résolution et de dire ; prochain congrès 1966 à Paris. Pendant cette séance de travail, la délégation française s'est promenée à son gré et a rallié, à 19 heures, un cocktail offert par le consul général de France en l'honneur des anciens sous-mariniers français, ainsi que des officiers de l'école de guerre en voyage d'études.

Après ce cocktail, la marine italienne accueillait, au Cercle naval, tous les anciens des sous-marins en un dîner debout dansant, avec le privilège d'une piste « adriatique ».

Dimanche matin réservait quelques minutes du souvenir à la messe et au « Temple Votivo », suivi de la visite des cristalleries de Murano, avec une possibilité d'acquisition de quelques souvenirs à prix spéciaux.

Un déjeuner sensationnel en l'île de Torcello permit de concilier la réjouissance des palais et l'admiration d'un site unique. Ces satisfactions gastronomiques et de l'esprit occupèrent tout l'après-midi et ne permirent le regroupement que vers 18 heures, aux fins de participer au dîner de clôture, à 21 heures, en l'hôtel des Bains, suivi l'un bal permettant les « au revoir » individuels. Il faut remarquer la participation occulte, mais extrêmement effective de la marine italienne, tant pour les détails d'organisation que par la présence du sous-marin « Calvi ».

La représentation française d'une association civile (loi 1901), sans faire de complexe puisque à l'origine de ces relations internationales, ne peut que regretter l'absence de délégués officiels susceptibles d'assurer la liaison réelle entre les associations d'anciens marins et le département. En effet, les marines allemandes et U.S. étaient représentées officiellement, et, en ce qui nous concerne, aucune représentation française n'a participé à ces réunions promues par les sous-mariniers français.

Dans ce même esprit, nous devons souligner que le soutien logistique de l'Etat italien s'est avéré essentiel par quelques points évidents : — réduction de 40 % sur les chemins de fer italiens pour les congressistes et de 20 % pour les accompagnateurs ; — hébergement en hôtel de 1re catégorie à 33 % des prix normaux ; — carte de circulation sur les transports en commun, etc...

Enfin, nous tirons de ces journées la conviction renforcée de l'utilité de contacts internationaux, en profondeur, pour des représentants de toute la hiérarchie sociale qui en font des propagandistes valables et efficaces de l'Entente.

**Cols Bleus n° 902 10 juillet 1965****La dernière sortie à la mer de l' "Artémis"**

Devant être prochainement mis en réserve, le sous-marin « Artémis » a effectué sa dernière sortie à la mer le vendredi 2 juillet. Le capitaine de frégate Dubisson, commandant la base des sous-marins de Toulon, avait pris passage à bord.

L'« Artémis » a rallié la darse de Missiessy à 14 h 30 et fut accueilli par les officiers de l'escadrille et les sous-marins présents à Toulon, au cours d'une brève et émouvante cérémonie. Cette unité est commandée par le lieutenant de vaisseau Boyer-Resses et son effectif comprend 5 officiers, 12 officiers-mariniers, 37 quartiers-maîtres et matelots.

Rappelons que l'« Artémis » est un sous-marin du type « Aurore » et sa carrière peut se résumer ainsi :

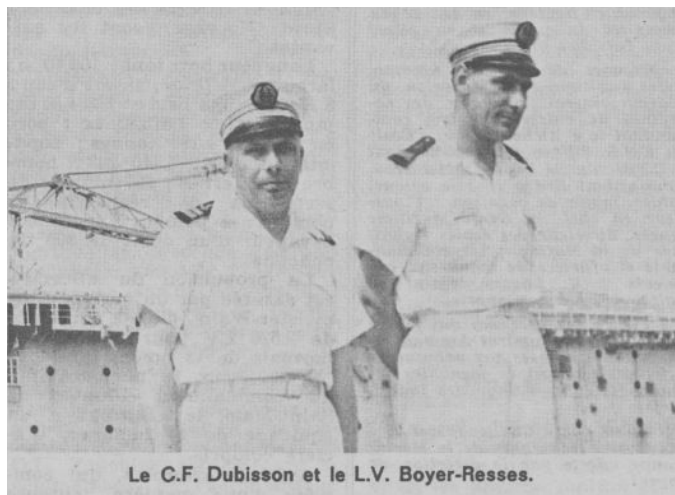
Mise en chantier : 31 janvier 1940.

Mise à flot : 28 juillet 1942.

Nombre de milles parcourus : 114769.

Nombre de jours de mer : 1200.

Nombre d'heures de plongée : 9696.



Le C.F. Dubisson et le L.V. Boyer-Resses.

Le premier commandant de l'« Artémis » a été le lieutenant de vaisseau Lasserre, qui avait pris son commandement le 15 février 1953.

**ORDRE DU JOUR**

« Au moment où l'« Artémis » désarme et quitte les Forces Sous-Marines, je tiens à rappeler à tous la carrière de ce bâtiment, dernier des sous-marins du programme français d'avant-guerre.

Sous-marin du type « Aurore », dont plusieurs exemplaires étaient sur cale en 1940 et dont le prototype était un des meilleurs sous-marins de son époque, l'« Artémis » a été mise en chantier en janvier 1940 et à flot, inachevée, le 28 juillet 1942. Après la guerre plusieurs bâtiments de cette classe furent achevés et armés (l'« Africaine », la « Créole », l'« Astrée », l'« Andromède »). Le 1er juin 1953 ce fut le tour de l'« Artémis ».

Sa première plongée eut lieu le 18 août 1953 sous le commandement du L. V. Lasserre.

Depuis, en douze ans, ce sous-marin a parcouru 114769 nautiques en 1200 jours de mer, dont 9696 heures en plongée. Reconnaissons, au moment où il nous quitte, les services éminents qu'il a rendus, en particulier pour la mise au point des armes et des équipements des sous-marins de notre programme actuel, grâce aux efforts des équipages qui se sont succédé à son bord et à son remarquable taux de disponibilité, conséquence de la robustesse et du bon entretien de son matériel ».

Le Vice-Amiral d'Escadre LAINÉ,  
Commandant des Forces Sous-Marines.

*Cols bleus*

**Cols Bleus n° 903 24-31 juillet 1965****Modification d'escale**

Le sous-marin Vénus, au cours de la traversée de longue durée en mer du Nord du 21 juillet au 10 août, fera escale à Horten (Fjord d'Oslo) du 29 juillet au 1er août, au lieu d'Oslo initialement prévu.

**Prise de commandement****Sur le sous-marin « Ariane »**

Sur le sous-marin « Ariane », le Lieutenant de Vaisseau Cousturié a pris le commandement du sous-marin « Ariane ». Il succède au lieutenant de vaisseau Adam. C'est le capitaine de frégate Dubisson, commandant la base des sous-marins, qui a fait reconnaître le nouveau commandant du sous-marin « Ariane »

**Cols Bleus n° 904 07-14 août 1965****Prise de commandement**

Le 24 juillet, le Lieutenant de Vaisseau Culot a pris le commandement du sous-marin « Galatée ». Cet officier a succédé au Lieutenant de Vaisseau Dupasquier. Le nouveau commandant du sous-marin « Galatée » a été reconnu par le Capitaine de Frégate Pieri, chef d'Etat-Major de la 1re E.S.M.

**Exercices**

Le sous-marin « Narval » a appareillé de Lorient le 2 août pour effectuer divers exercices dans le golfe de Gascogne, il fera escale à La Pallice du 13 au 17 août et sera de retour à Lorient le 20 août dans la soirée.

**Cols Bleus n° 905 21 août 1965****BATIMENTS ÉTRANGERS EN ESCALE**

(Notre photo : le sous-marin à propulsion nucléaire « Haddo »)

**Cols Bleus n° 905 21 août 1965 (suite)**

Entre le 6 et le 10 août, le port chef-lieu de la IIIe Région maritime a reçu la visite de plusieurs bâtiments étrangers : les corvettes italiennes « Aldebaran » et « Andromeda », le navire-école de la Marine turque « Savarona », les sous-marins américains « Haddo » et « Sea Robin », et le bâtiment de sauvetage « Skylark », appartenant également à la Marine des Etats - Unis. Le « Haddo » est un sous-marin à propulsion nucléaire. Pour les bâtiments italiens et turc, il s'agissait d'une escale non officielle et, pour les bâtiments américains, d'une escale de routine. La matinée du 6 août a été consacrée à l'échange de visites officielles entre les capitaines de vaisseau Cabrini, commandant le 8e Groupe naval italien, et Turgut-Dogou, commandant le « Savarona », et le vice-amiral d'escadre Evenou, préfet maritime de la IIIe Région, le contre-amiral Vilbert, commandant l'escadre p.i., le sous-préfet et le maire. C'est dans une atmosphère particulièrement cordiale que ces visites ont été échangées, celles de retour ayant eu lieu sur l'« Aldebaran » portant la marque du capitaine de vaisseau Cabrini et sur le « Savarona ».

Le 6 août, en fin de journée, le vice-amiral d'escadre et Mme Evenou ont offert une grande réception en l'honneur des officiers étrangers, et cette réception a eu lieu dans le cadre historique du Fort Saint-Louis. Le lendemain, le capitaine de vaisseau Cabrini et ses officiers ont été les hôtes à déjeuner de l'amiral et Mme Evenou, en la résidence de Baudouvin, et il y a eu également un dîner officiel, toujours à Baudouvin, en l'honneur du capitaine de vaisseau turc Turgut-Dogou et de son état-major.

Les samedi 7 et dimanche 8 août, des excursions en autocars pour les équipages ont eu lieu vers l'est ou l'ouest du département.

Le 9 août, le capitaine de vaisseau Cabrini a reçu l'amiral et Mme Evenou, et les autorités françaises au cours d'un déjeuner sur la corvette l'« Aldebaran ». Enfin, deux cérémonies du souvenir sont à signaler. La veille du départ des corvettes italiennes, le capitaine de vaisseau Cabrini, accompagné du capitaine de vaisseau Bacci, attaché naval italien à Paris, a fleuri le monument aux morts de Toulon, et les tombes italiennes du cimetière militaire de Saint-Mandrier. Des détachements italiens et français ont rendu les honneurs et le vice-amiral d'escadre Evenou était représenté à la cérémonie de Toulon par le capitaine de vaisseau Le Barbier et, à Saint-Mandrier, par l'ingénieur en chef de 2<sup>e</sup> classe Gouirand, commandant en second le G.E.M.

Le 6 août, le capitaine de vaisseau Cabrini a bien voulu nous recevoir à bord de la corvette « Aldebaran ». Ce fut pour nous dire la joie qu'il a éprouvée en venant à Toulon, où l'amiral Evenou et la IIIe région maritime lui ont réservé un accueil des plus cordiaux. Les corvettes « Aldebaran » et « Andromeda », dont la base est le port de La Spezia, relèvent de l'Académie navale de Livourne pour l'entraînement des midships de 3e année. Et actuellement ces corvettes font une croisière en Méditerranée. Quelques instants après, nous nous sommes rendus à bord du magnifique bâtiment-école turc « Savarona ». Il s'agit d'un ancien yacht qui fut d'ailleurs le plus grand yacht du monde. Construit en 1930 à Hambourg pour le compte d'un milliardaire américain, il a été ensuite acheté par l'Etat turc et a été utilisé par le président Atatürk dont les appartements somptueux sont conservés tels quels. Le « Savarona » sert de bâtiment d'entraînement pour les midships de l'Ecole navale de la Marine turque. Il fait une croisière dans le bassin méditerranéen. Le capitaine de vaisseau Turgut-Dogou a lui aussi insisté sur la cordialité de l'accueil de la Marine française.

**Cols Bleus n° 906 28 août 1965****OPERATION GUÉPARD**

La 1re E.S.M. en action en mer et à terre... : trois sous-marins, un bâtiment-base et deux escorteurs appareillaient en juin pour cette croisière d'été qui devait joindre l'agrément de quatre escales, Gaete, Trapani, Ivica et Barcelone, aux obligations de l'entraînement à la mer. La « Galatée », l'« Eurydice » et



**Cols Bleus n° 906 28 août 1965 (suite)****Cols Bleus n° 906 28 août 1965 (suite)**

l'« Ariane » partaient avec l'intention bien arrêtée de saisir toutes les occasions de se montrer offensives : intention nu déguisée puisqu'elles avaient fait leur plein de torpilles d'exercice. Le « Gustave-Zédé » s'apprêtait à se faire stoïquement torpiller jusqu'à six fois par jour, à repêcher adroitement les armes de ses agresseurs et surtout, grâce au confort de ses installations hôtelières, à assurer pendant les escales un repos nécessaire et bien gagné aux équipages sous-marins... « Le Béarnais » et « L'Alsacien » enfin, avaient pour ingrate mission de protéger le « Gustave-Zédé » contre les attaques sournoises et répétées des sous-marins.

Aujourd'hui, à l'heure des comptes rendus, il nous faut raconter nos aventures, et comment nos espérances de découvertes pittoresques et ensoleillées n'ont pas été déçues.

Au sujet des exercices nombreux et divers effectués pendant les transits entre escales, il y a peu à dire sinon qu'ils furent couronnés de succès.

Le lendemain de l'appareillage, comme si les bâtiments étaient essouffés par un départ trop rapide, tout le monde se retrouva en Corse, le « Gustave-Zédé » en baie de Santa Manza, les sous-marins... ailleurs. Les permissionnaires en costume de bain furent transportés à la plage par un incessant va-et-vient de zodiacs, et passèrent le plus clair de leur journée au soleil ou dans l'eau. Certains, le même soir, pouvaient faire admirer la remarquable teinte de crustacé qu'ils avaient acquise sans peine.

Après quatre jours d'opérations avec une partie de l'escadre en fin de croisière « Etna », le groupe arriva le 18 juin à Gaete. Cette petite ville eut l'avantage d'offrir aux touristes galopants l'occasion d'excursions à Naples ou Rome, et aux sédentaires les joies d'une belle plage de sable fin. Tous visitèrent les ruelles ombragées et étroites de la vieille ville, où couleurs et odeurs méritaient l'adjectif de « pittoresque ». C'était un premier contact avec un genre d'habitat que nous devons retrouver en Sicile et aux Baléares : maisons blanches à terrasses, linge aux fenêtres, échoppes grandes ouvertes, laissant pénétrer le promeneur dans l'intimité familiale, fraîcheur des rues sombres, malgré la chaleur du soleil méditerranéen. Et tous également, ont goûté au plaisir de flâner « à la fraîche », comme les habitants du lieu, ou bien de s'installer à une terrasse de café et de savourer de délicieuses glaces italiennes.

Rome et Naples se partagèrent la faveur des excursionnistes : les attraits de ces deux villes ont été assez souvent chantés pour que l'on devine aisément que ces journées de promenade furent bien remplies et parurent même trop courtes aux bordées successives de touristes à pompons rouges !

Au cours de la traversée suivante, nous eûmes le loisir d'admirer le Stromboli sous tous ses angles, les zones d'exercices étant proches de cette île remarquable. Le ciel était si clair que l'on put même apercevoir souvent l'imposante silhouette de l'Etna, dans le lointain.

Et le groupe se retrouva bientôt à l'extrême pointe occidentale de la Sicile, à Trapani. Cette ville n'offrit pas, en elle-même, beaucoup de ressources touristiques, mais à quelques dizaines de kilomètres à la ronde se trouvait un certain nombre d'intéressants buts de promenade.

D'abord, le mont Erice, dominant la ville et offrant un remarquable panorama : c'est un peu le « Mont Faron » de Trapani par sa position en surplomb ; mais, à son sommet, est accrochée une très vieille ville qui constitue une véritable anthologie des diverses civilisations qui se sont succédé en Sicile à partir des Phéniciens.

D'autres vestiges antiques parsèment la région : à Ségeste, on put admirer un temple du IIP siècle avant J.C. remarquablement conservé, isolé à flanc de colline dans un cadre idéal. Et, à quelques pas de là, un théâtre de même époque dont le fond de scène est une merveilleuse vue de collines et de campagnes descendant en pente douce vers la mer.

A Selimonte, les restes d'une acropole grecque datant du VI<sup>e</sup> siècle avant J.C. attendaient les amateurs de vieilles pierres. Ceux-ci durent d'ailleurs se contenter de quelques colonnades encore debout, la majeure partie des édifices n'ayant pas supporté les attaques des Carthaginois, puis celles du temps. Quelques excursionnistes particulièrement courageux ou résistants affrontèrent la canicule sicilienne pour aller jusqu'à Palerme, Marsala ou Agrigente.

Enfin, les marins dans l'âme ne purent résister au plaisir de naviguer et s'embarquèrent pour les îles Egades à bord d'esquifs encore peu usités, les « aliscafi » qui vous promènent, avec le même manque de confort qu'une petite voiture de sport, aux environs de 35 nœuds. A cette allure, la traversée jusqu'à Vile de Favignana ne durait qu'un quart d'heure, et quel plaisir alors de trouver de belles plages de sable blanc baignées d'une eau limpide... La course au hâle continua sur ces plages enchantées.

Quatre jours après avoir quitté la Sicile, le groupe se retrouva à Ivica. Dès l'entrée dans le port, le charme de cette île saute aux yeux. On découvre d'abord une vieille citadelle aux maisons immaculées, s'étagant aux flancs d'un piton surmonté de belles fortifications. Et puis, on s'aperçoit que la ville, toujours aussi blanche, s'étend au bord de l'eau et que le front de mer n'est qu'une grande promenade bordée de terrasses fort agréables. En s'approchant encore, on a la surprise de constater que cette vieille cité est peuplée d'un monde bigarré et cosmopolite : les touristes !

Les permissionnaires ne furent pas déçus. Ivica (\*), capitale de l'île du même nom, est un peu le Saint-Tropez des Baléares. Récemment découverte, si l'on peut dire, par des agences de voyages, l'île entière est maintenant vouée aux vacances. Sa population fait plus que décoller pendant « la saison » et les quelques jours que nous avons passés dans ce petit paradis nous ont bien fait comprendre les raisons de cet envahissement : outre la coquetterie de ses villages, et en particulier d'Ivica et de San Antonio, l'île offre l'agrément de nombreuses et très belles plages : la Cala Portinatx, la Cala del Camar, la Cala des Torrents, virent défiler nombre de pompons rouges et uniformes blancs bien vite réduits à un petit tas bien plié sur le sable fin.

Si les plages étaient le pôle d'attraction diurne, en revanche, les villes retrouvaient leur animation la nuit : les boîtes en tous genres ne manquaient pas, et elles étaient surpeuplées malgré leur nombre. Chacun put, à l'occasion, mettre à l'épreuve ses talents linguistiques : toutes les nationalités européennes, voire transatlantiques, étaient représentées et, souvent, de la manière la plus charmante par de jolies ambassadrices. Blondes Scandinaves, planteuses Hollandaises, charmantes Allemandes, fières Espagnoles... sans oublier beaucoup de sympathiques vieilles Anglaises, elles subirent, le plus souvent avec le sourire, l'épreuve du fameux « baratin » français, et... s'y laissèrent quelquefois prendre ! Il est certain que cette escale aura marqué la croisière au point que bon nombre de marins rêvent de revenir un jour dans l'île ensoleillée pour de plus longues vacances.

Après ces trois escales dans des villes de dimensions modestes, Barcelone accueillit le « Gustave-Zédé », les escorteurs et les sous-marins du 9 au 12 juillet.

Presque tous les marins connaissent assez cette capitale pour qu'il ne soit pas nécessaire d'en vanter tous les agréments. Chacun s'organisa comme il l'entendait pour passer ses journées à visiter le Barrio Gothico, le Pueblo Espagnol ou partir en excursion à Montserrat, et, après avoir « fait » les Ramblas une demi-douzaine de fois à l'heure de l'apéritif, terminer la soirée dans le pittoresque Barrio Chino...

Cependant, un point de rendez-vous quasi général fut la « Plaza de Toros », le dimanche en fin d'après-midi : la Marine française y fut largement représentée, soit par les « officiels » alignés dans les loges du maire, du capitaine général ou de l'amiral, qui les avaient aimablement invités à venir applaudir de célèbres matadors, Aparicio et Ordoñez, soit par la foule des amateurs dont les bérets volèrent dans l'arène au moment de l'ovation !

A quelques jours du retour, on pensa enfin aux petits cadeaux à rapporter, cadeaux péjorativement déclarés « pacotille » à la douane, mais cependant très estimables par leur valeur de souvenir d'une agréable croisière. Une dernière traversée de trente-six heures, et le « Gustave-Zédé » reprit son poste à Milhau, les sous-marins à Missiessy, les escorteurs à l'épi Castigneau... Le groupe de la croisière « Guépard » se disloquait, mais chacun de nous conservera certainement longtemps le souvenir des bien agréables moments dont fut parsemée cette croisière.

Signé : Le Midship des sous-marins.

(\*) : [NDLR : Ancien nom d'Ibiza]

**Cols Bleus n° 906 28 août 1965 (suite)****La première plongée du «Gymnote »**

Le sous-marin expérimental « Gymnote » a effectué, dans la darse transatlantique, sa première plongée ; cet essai du plus gros sous-marin construit en France à ce jour s'est révélé pleinement satisfaisant. Quatre remorqueurs de la Direction du port escortaient la puissante coque qui se présenta entre les quais de France et de Normandie sous le regard de nombreux curieux, tant Cherbourgeois qu'estivants, attirés par ce spectacle peu commun. Il y avait encore deux chalands-pousseurs, une chaloupe et une vedette à bord de laquelle avaient pris place les plongeurs démineurs. Une équipe de la D.P., demeurée sur le quai sous les ordres du commandant Mallenfant, tendait les amarres de sécurité. Bientôt, lentement, le « Gymnote » s'enfonçait dans les flots.

A bord, outre le commandant, le capitaine de corvette Menesson et l'équipage, avaient pris place l'ingénieur général du génie maritime Bruston, directeur des Constructions et Armes navales ; les I.G.M Marçais, Talbourdier, Baret, Delgendre ; l'ingénieur de Directions de travaux Hasne et de nombreux techniciens de l'Arsenal chargés des essais. Descendu à 10 heures 15, le sous-marin lanceur d'engins faisait surface à 12 heures 30, à l'issue de sa plongée statique et des vérifications de pesée. Quelques instant après, nouvelle plongée avec le concours des plongeurs de la D.P, afin de vérifier la ventilation du bâtiment et le matériel de sauvetage. Un engin spécial, le «Clauss», conçu pour insuffler de l'air à des submersibles éventuellement en difficulté et en panne sur un fond, apportait son concours à cet ultime essai de sécurité. Pendant la plongée, un repas froid fut servi à tous ceux qui avaient pris place à bord du « Gymnote », soixante-treizième sous-marin construit par l'Arsenal de Cherbourg et lancé il y a six mois.

**Prise de commandement****A Keroman, A LA BASE DES SOUS-MARINS**

Le même jour, le lieutenant de vaisseau Moutard, prenant le commandement du sous-marin « Dauphin » a été reconnu par le capitaine de corvette Daroux, commandant la deuxième escadrille de sous-marins par intérim.

Le lieutenant de vaisseau Moutard succède au capitaine de corvette de La Brosse, qui devient officier entraînement de la 2e E.S.M.

Le 23 août 1965, le lieutenant de vaisseau Goubelle prenant le commandement du sous-main « Narval » a été reconnu par le capitaine de corvette Daroux. Le lieutenant de vaisseau Goubelle succède au lieutenant de vaisseau Deloince, admis à l'Ecole supérieure de guerre navale.

**Cols Bleus n° 907 04 septembre 1965****Escales de routine**

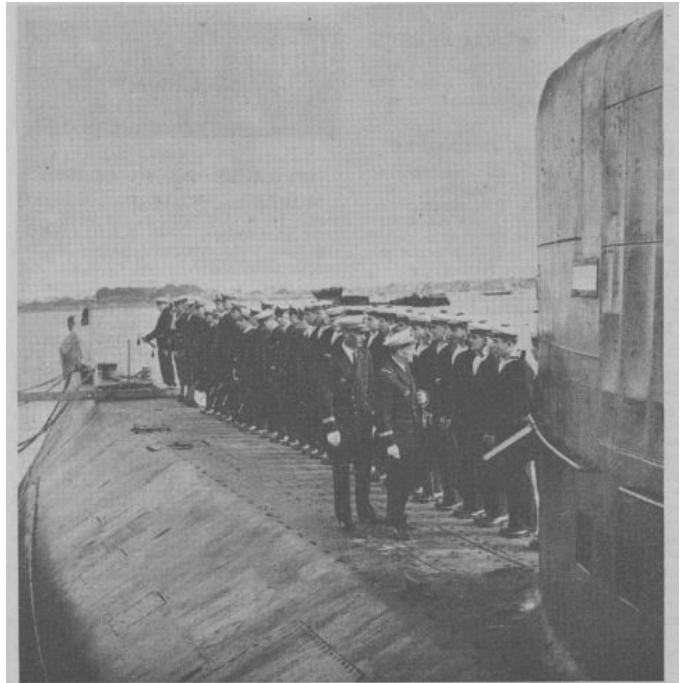
En exercice en Méditerranée, le sous-marin « Minerve » fera escale à Tarragone du 9 au 12 septembre.

**Le « Gymnote » a poursuivi ses essais**

Après sa plongée statique dans la darse transatlantique qui s'est effectuée dans les meilleures conditions, comme nous le disions dans notre précédent numéro, le sous-marin expérimental lanceur d'engins balistiques « Gymnote » a poursuivi ses essais.

Après une première plongée en route libre dans la grande rade, il a gagné le large pour ses essais de recette qui se sont étalés sur deux jours.

Outre le commandant Menesson et l'équipage, ingénieurs et techniciens de la D.C.A.N avaient pris place à bord avec l'ingénieur en chef du génie maritime Marçais, responsable, qui s'est déclaré très satisfait.

**Cols Bleus n° 907 04 septembre 1965 (suite)**

Comme nous l'avons relaté dans notre dernier numéro, le L.V. Moutard a pris le commandement du sous-marin « Dauphin ». On voit ici le nouveau commandant passant en revue son équipage. (Ph. « Liberté du Morbihan ».)

**Cols Bleus n° 908 11 septembre 1965****Prises de commandement à Keroman  
Après les essais du « Gymnote »**

Après le succès des divers essais auxquels a été soumis le sous-marin expérimental « Gymnote », l'Ingénieur en chef Idu Génie maritime Ballet, directeur par intérim des Constructions et Armes navales, a émis et fait diffuser l'ordre du jour suivant : « Le sous-marin expérimental « Gymnote » a été présenté en recette par la Direction des Constructions et Armes navales, le jeudi 26 août 1965, moins de trois ans et demi après sa mise en chantier et très sensiblement à la date prévue alors. Je suis heureux de féliciter les officiers, cadres, techniciens et ouvriers des chantiers, ateliers, services et bureau d'études de la D.C.A.N qui, par leurs efforts particulièrement intenses ces derniers mois, ont contribué à cette réussite qui augure bien de la suite de l'important programme confié à l'Arsenal de Cherbourg. »

**Le sous-marin « VÉNUS » est arrivé à Toulon où il est affecté**

A 9h30, mercredi matin, le nouveau sous-marin « Vénus », affecté à l'escadrille de sous-marins de la Méditerranée, est arrivé à Toulon. Commandé par le lieutenant de vaisseau Coatanéa, le « Vénus » avait quitté Cherbourg le 12 août.

Ce sous-marin a accompli la traversée Cherbourg-Toulon, en plongée, excepté trois heures d'escale forcée à Gibraltar pour y débarquer l'officier en cinquième qui était tombé malade. Le lieutenant de vaisseau Coatanéa a été accueilli par le capitaine de vaisseau Dischamps, commandant le « Béarn » et une délégation des divers sous-marins de l'escadrille de la Méditerranée.

Lundi, le lieutenant de vaisseau Coatanéa a quitté le commandement du « Vénus ». Il a été remplacé par le lieutenant de vaisseau Jarry.

**Cols Bleus n° 909 18 septembre 1965****Escale de routine**

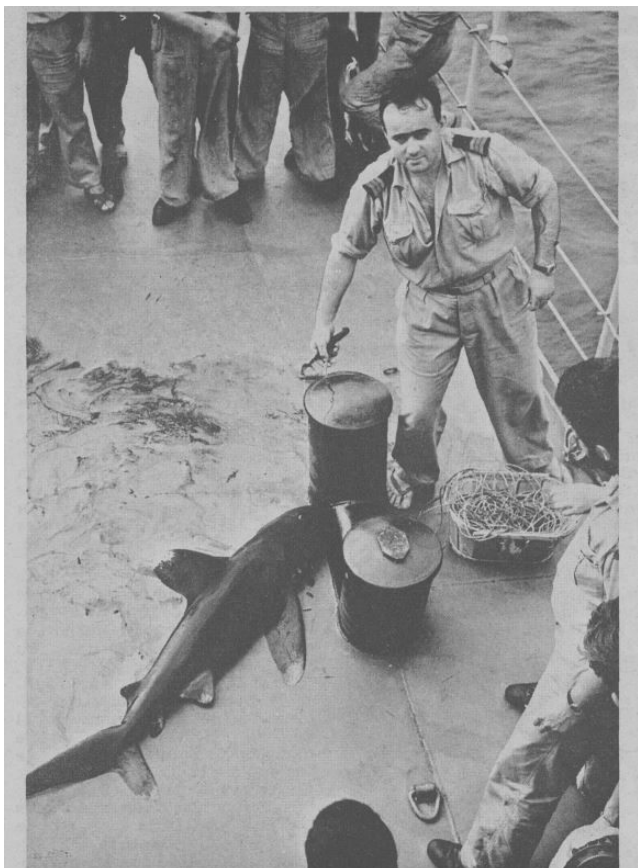
Actuellement en exercices en Méditerranée, le sous-marin « Roland-Morillot » fera une escale de routine à Cagliari du 17 au 20 septembre et ralliera Toulon le 22 septembre.

**Cols Bleus n° 910 25 septembre 1965****AVEC LE BSL «RHONE» ET LES SOUS-MARINS «DAPHNÉ» ET «JUNON»****La croisière « Phénix » 1965 (1ère partie)**

Date déjà lointaine à l'appareillage proche aujourd'hui de la Guadeloupe, le 5 juillet était le jour du départ de cette croisière qui devait conduire le groupe B.S.L. « Rhône », sous-marins « Daphné » et « Junon » aux Açores, aux Etats-Unis, à Norfolk et New London, puis aux Bermudes, à la Guadeloupe, la Martinique, pour rentrer en France fin octobre après quatre mois d'absence.

L'ambiance à bord est jeune, enthousiaste. Très peu connaissent les Etats-Unis, surtout chez les sous-mariniers. Il y a un mélange de curiosité et de fierté à faire cette première croisière sous-marine aux « States » depuis la fin de la guerre.

Et c'est le départ pour une courte traversée jusqu'aux Açores. Les frétilllements d'allégresse du « Rhône », qui se roule gaiement sur la mer, entraînent quelques nausées passagères ... vite oubliées. La vie à bord s'organise et très vite ce sont les



Requin pêché par le QM1 boulanger Bétron au cours d'un repêchage.

Açores (10 au 13 juillet).

**Folklore et gentillesse**

Ile paisible, couverte d'hortensias, Faial nous réserve un accueil tout fait de gentillesse.

L'arrivée de nos bâtiments est l'occasion de grandes réunions nocturnes au « Sporting Club » transformé pour la circonstance en salle de bal. Nous y admirons quelques danses folkloriques et beaucoup se laissent aller à la douceur de la nuit, mais les difficultés de langage, la réserve naturelle des jeunes filles les ramènent vite à la réalité...

**Cols Bleus n° 910 25 septembre 1965 (suite)**

Et ce sont des excursions à travers l'île, dans des camions fournis par les Portugais, qui permettent d'admirer le gouffre de la Caldeira, énorme cratère profond de 500 mètres, le volcan de Capelinhos, tout récent puisqu'il ne date que de 1957, et surtout les paysages verdoyants, couverts de fleurs et avant tout d'hortensias sauvages.

Quant à la « ville », ou plutôt la grosse bourgade de La Horta, elle a le mérite certain de ne pas fatiguer ses visiteurs terrestres par un trop grand nombre de rues à parcourir ou de monuments à visiter.

Le choix de souvenirs n'est pas grand, dents de cachalots, dentelles ; par contre, tous rendent hommage au porto du pays, le « vino verdilho ».

Mais cette escale est surtout le premier vrai contact avec la « Daphné » et la « Junon » avant la grande traversée vers Norfolk (13 au 25 juillet).

Eh bien ! non, cette traversée n'est pas si longue. Il fait beau, la mer est clémente et, surtout, une activité fébrile occupe le bord : tournois de ping-pong, de belote, pêche à la traîne, etc. Des invitations sur les sous-marins permettent de renforcer la cohésion du groupe qui s'affirme déjà.



Le docteur part en consultation sur le « Daphné ».

Et, la veille de l'arrivée, c'est la grande finale des tournois et une grande après-midi récréative avec présentateur, nombreuses vedettes sur la plage arrière. Attiré par cette musique merveilleuse, un « Neptune » de la Marine américaine vient longuement nous survoler. Et c'est l'arrivée en Amérique.

**L'hospitalité américaine**

Les marins américains appellent Toulon « le Norfolk français ». La quantité de bateaux mise à part, les Français ont inversé la comparaison, avec toutefois un petit côté Brest ou Cherbourg par la densité de pluie, surtout dans les premiers jours.

Port de guerre, Norfolk nous a donc offert le répertoire classique de « distractions pour marins » : bars, tavernes et autres boîtes de nuit où les connaissances linguistiques n'étaient guère nécessaires pour établir des relations aussi fugaces qu'onéreuses. La ville elle-même paraît immense, surtout par sa dispersion. Construite sans grand souci d'élégance, on y voit se côtoyer les bungalows de bois ou de briques et les énormes buildings de béton, mais presque partout aussi des pelouses amoureusement entretenues (y jeter un mégot est un sacrilège) et de grands espaces verts ou fleuris.

Ville typiquement américaine avec ses restaurants où l'on vous sert de formidables steacks cuits à point, mais où l'on vous regarde avec effarement accompagner ladite viande avec un vin français « no glacé ».

Gentillesse des habitants, facilité de compréhension, relations aisées, particulièrement dans les milieux similaires aux nôtres même si le problème de langage crée quelques inconvénients, voilà, je pense, ce qui caractérise le mieux les contacts humains que nous avons pu avoir... Quant à l'hospitalité américaine, elle ne fut pas un vain mot. Mettre les petits plats dans les grands ne veut plus rien dire ici, car seule l'abondance est de mise, abondance matérielle, solide et liquide, et ne pas y faire honneur est une offense qu'il faut éviter, même au prix des difficultés d'élocution et des contractions stomacales des lendemains

**Cols Bleus n° 910 25 septembre 1965 (suite)**

« qui chantent ».

Facilité d'adaptation des Français, peut-être, mais quoi qu'en disent quelques délateurs de Norfolk, je suis bien certain que nombreux seront ceux qui laisseront et emporteront quelques regrets de cette ville qui nous a reçus pendant plus de deux semaines.

Deux excursions surtout en notre faveur : Williamsburg et Washington,

Williamsburg, deuxième capitale coloniale de Virginie, conservée en tant que patrimoine historique dans l'état où elle était au début du siècle dernier. Tout y est : palais du gouverneur, boutiques, tavernes, imprimerie, calèches, avec population en costume d'époque.

Le pittoresque, la propreté, la beauté de cette évocation du passé dans ce pays ultra-moderne ne laissent pas de surprendre et ravir. Washington est tout différent, tout différent de Norfolk aussi, ville administrative, aux larges rues bordées de monuments de style néo-grec, aux grands arbres d'où descendent des écureuils familiers, aux grands jardins.

Dès l'arrivée, on admire le mémorial de Jefferson, immense obélisque blanc, celui de George Washington. Puis c'est la visite à la Maison-Blanche, aperçue de loin, au Capitole, au mémorial d'Abraham Lincoln, et pour certains, au merveilleux musée de Washington, avec une des plus belles collections d'impressionnistes du monde. La journée est bien remplie ; l'escale aussi. Un court trajet nous mène à New London.

**New London... la bonne escale**

Ville de 200000 habitants vivant autour des chantiers de constructions navales de l'Electric Boat Company, où ont été construits tous les prototypes des sous-marins atomiques américains.

Située à égale distance de New York et de Boston (200 km environ), elle n'offre aucun intérêt touristique particulier. Connue partout dans le monde entier, elle doit sa célébrité aux sous-marins. Appelée « La Mecque de la sous-marine américaine », elle est la seule vraie base de sous-marins sur la côte est des Etats-Unis. L'ambiance pour nous y est excellente.

Dès l'arrivée, c'était l'accueil cordial, généreux des sous-marinières américaines : invitations, pique-niques, parties créèrent rapidement un réel climat d'amitié, climat que, par la suite, les relations plus personnelles améliorèrent encore... Outre les possibilités de la Base, New London et ses dancings (Seven Brothers, YMCA) drainèrent et enchantèrent bien des marins qui, paraît-il, y retrouvèrent une ambiance assez proche de celle des établissements similaires de France. Des amitiés se nouèrent, des flirts s'ébauchèrent, à ceci près que les danseuses, fort accueillantes au demeurant, furent, semble-t-il, à l'origine de la disparition de certains « boucs » assez gênants dans les slows trop langoureux.

Mais surtout, ce fut la possibilité de visiter New York qui fut appréciée. De nombreuses excursions en car furent organisées et presque tous purent faire une visite rapide de la « Word's Fair » et surtout de Manhattan.

Journée écrasante : escalade rapide de l'Empire State Building, flânerie dans la 5e Avenue, la 42e Rue, dans Broadway, dans les musées, dans les grands magasins. Le temps passe vite, très vite ; à peine le temps de jeter un coup d'œil sur Chinatown, quartier où tout est chinois, même les cabines téléphoniques, de parcourir « Greenwich Village » avec son ambiance Saint-Germain-des-Prés, et il faut rentrer, la tête bourdonnante d'images et les bras chargés de souvenirs.

Mais le 23 août, il fallait dire adieu à l'Amérique.

Et du 28 au 30 août, les Bermudes, paradis de vacances américaines, nous accueillent sous un soleil radieux.

La baie d'Hamilton regorge de petits voiliers, de hors-bords. Tout le long de la côte ce sont des maisons de vacances avec leur propre débarcadère.

La ville est assez méditerranéenne avec ses petites rues bordées de boutiques ravissantes. De nombreuses plages de sable blanc, une mer chaude invitent au farniente.

Certains fanatiques de la pêche s'enthousiasment devant la profusion de poissons. Le soir, par contre, il est interdit de pénétrer en uniforme dans beaucoup de dancings. Peu importe, d'autres nous accueillent. Encore deux jours bien remplis.

Bientôt la Guadeloupe. Enfin, nous pourrons parler français !

**Cols Bleus n° 911 02 octobre 1965****Visite d'adieu du V.A.E. Lainé à la 2e E.S.M.**

Le V.A.E Lainé, quittant le commandement des Forces Sous-Marines, a fait une visite d'adieu à la 2e Escadrille de Sous-Marins, le 25 septembre, à 10h30, au cours d'une inspection du personnel de la base de Keroman.

La veille, le V.A.E Lainé avait fait une visite au C.A Nielly, commandant la Marine Lorient. .

**Prise de commandement**

Le C.F Lamy, commandant la 2e E.S.M, a fait reconnaître, samedi 18 septembre, à 11 h, comme commandant du « sous-marin « Marsouin », le L.V Bertaux, qui succède ainsi au L.V Dyèvre.

Le L.V Bertaux était auparavant professeur à l'Ecole des Officiers des Armes Sous-Marines.

Le sous-marin « Marsouin » appareillait de Lorient, au cours de la matinée du 21 septembre, pour entraînement avec les escorteurs d'escadre « Chevalier Paul » et « Du Petit-Thouars », de l'Escadre de l'Atlantique.

**Annulation d'escale**

L'escale à Port-Vendres du sous-marin « Amazone » du 25 au 27 septembre a été annulée. Ce bâtiment est rentré à Toulon le 25 septembre.

**Cols Bleus n° 912 07 octobre 1965****Le Vice-Amiral d'Escadre Lainé quitte le commandement des Forces sous-marines**

Le Vice-Amiral d'Escadre Lainé, nommé Préfet Maritime de la 3e Région, a fait ses adieux aux Forces Sous-Marines qu'il a commandées pendant une année.

Le 18 septembre à Toulon il a reconnu le nouveau Commandant de la 1re ESM, le C.V François qui remplace le Capitaine de Vaisseau Dischamps, nommé Major Général du port de Lorient. IL a ensuite passé l'inspection du personnel et reçu à déjeuner les commandants des sous-marins.

Le 25 septembre à Lorient la 2e E.S.M, commandée par le Capitaine de Frégate Lamy, recevait à son tour la dernière visite de l'Amiral Lainé. Le Contre-Amiral Dartigues a pris le commandement des Forces Sous-Marines le 27 septembre

*Cols bleus*

**Cols Bleus n° 912 07 octobre 1965 (suite)****Les essais du « Gymnote »**

Le sous-marin expérimental « Gymnote », qui avait appareillé mercredi pour une nouvelle série d'essais, était de retour à Brest samedi 5 octobre, à 10h30. Après avoir passé le week-end au quai des Flottilles, le sous-marin a appareillé à nouveau pour continuer sa mission qui doit durer jusqu'à la fin octobre. Le bâtiment rentrera alors à Cherbourg.

**Cols Bleus n° 913 16 octobre 1965****Exercices interalliés**

Les escorteurs d'escadre « Tartu », « Maillé-Brézé », « Casablanca » de la 4e Division basée à Toulon, participeront en Méditerranée orientale, du 19 au 29 octobre, à un exercice interallié qui reçoit le nom de « Emerald Bright ».

Les sous-marins « Eurydice » et « Galatée » participeront également à cet exercice du 15 au 29 octobre. Au cours de cet exercice, les escorteurs d'escadre feront escale à Malte le 19 octobre, à Augusta les 21 et 22 octobre et de nouveau à Malte du 30 octobre au 3 novembre. Ils seront de retour à Toulon le 5 novembre.

Les sous-marins seront à Malte le 14 octobre et du 30 octobre au 2 novembre. Ils se rendront ensuite à Messine du 3 au 6 novembre, avant de rejoindre leur base à Toulon.

Les escorteurs d'escadre « Surcouf », « Dupetit-Thouars », « Du-Chayla », l'escorteur rapide « Le Bourguignon », les sous-marins « Narval », « Espadon », le pétrolier ravitailleur d'escadre « La Saône » effectueront du 15 au 28 octobre, au large de Brest, un exercice franco-espagnol qui prend le nom de Finistex IV.

Des escales à Brest sont prévues pour les participants du 15 au 19 octobre, les 23 et 24 octobre et les 27 et 28 octobre.

A l'issue de l'exercice, le sous-marin « Espadon » fera escale à Cherbourg du 28 au 29 octobre et à Portsmouth du 29 octobre au 3 novembre. Il sera de retour à Lorient le 5 novembre.

**OUVERTURE DE LA SESSION 1965-1966 A L'ECOLE D'APPLICATION MILITAIRE DE L'ENERGIE ATOMIQUE**

La nouvelle session de l'E.A.M.E.A a été solennellement ouverte sous la présidence du général Martin, chef d'état-major de l'Armée de l'Air, qu'entouraient de nombreux officiers généraux et supérieurs des trois armes, des personnalités, du monde de la science et les directeurs et chefs des principaux services du port. Le cours inaugural fut fait par M. Robert, directeur des Applications Militaires. Trois avions avaient conduit à l'aérodrome de Maupertus l'imposante délégation. Le vice-amiral d'escadre Witrand, préfet maritime de la 1re Région, devait accueillir le général Martin ; les autres personnalités étaient par un groupe d'officiers de l'école composé du capitaine de frégate Bogaert, commandant en second ; de l'ingénieur en chef de marine Nachin, directeur des études ; du commandant Dégremont, adjoint Air et du capitaine Santucci, adjoint Terre. La Marine était représentée par les amiraux Bailleux, directeur du Personnel Militaire, et Rosset ; les ingénieurs généraux du Génie maritime Bensussan et Poirier. L'Armée de l'Air avait délégué les généraux Rouquette, sous-chef d'état-major général, Mitterrand et N'Guyen van Hinh. Pour l'Armée de Terre, on remarquait les généraux Buffin, commandant la 3e Région militaire, Cazelles et Ledoyen. Avec MM. Letonturier, Colin et Jacquesson, de la Direction des Applications Militaires, on notait enore les représentants des différents centres nucléaires : MM. Debiesse, de Saclay ; Uguen, de Tours...» les médecins généraux Le Breton et Quéro, du Service de Santé des Armées. Dans la cour de l'école, les avaient rejoints les personnalités civiles et militaires locales parmi lesquelles : le Dr Hébert, député maire ; MM. Ninin, sous-préfet ; Martin, recteur de l'Université de Caen ; le contrôleur général Guillon ; l'amiral Vergos, major général du port ; l'ingénieur général du Génie maritime Brustor, directeur de l'arsenal ; de Barmon et Ausset, du Centre de La Hague... Toutes ces personnalités étaient reçues par le

**Cols Bleus n° 913 16 octobre 1965 (suite)**

capitaine de vaisseau Guillou, directeur de l'Ecole d'Application Militaire de l'Energie atomique, qui leur présenta l'établissement. Après le cours inaugural de M. Robert, le général Martin tira les conclusions de cette manifestation. Rappelons que l'E.A.M.E.A est en pleine transformation et qu'elle est en train de prendre une importante extension. D'ici à deux ans, le nombre des stagiaires, officiers et sous-officiers est appelé à tripler. Ce seront les cadres de la Marine nucléaire de demain.

**Cols Bleus n° 914 23 octobre 1965****Le sous-marin nucléaire USS « HADDO » dans nos eaux**

Pour la seconde fois en quelques mois, le sous-marin à propulsion nucléaire américain U.S.S. «Haddo» (du type du sous-marin « Thresher » ) a rallié Toulon pour une escale de routine. Ce bâtiment est commandé par le capitaine de corvette Chewing.

**Escales de routine**

Les sous-marins « Minerve » et « Argonaute », effectuant des exercices en Méditerranée, feront escale à Gênes (Italie) respectivement du 29 octobre au 1er novembre et du 30 octobre au 1er novembre.

**Cols Bleus n° 915 30 octobre 1965****VISITE DU C.A DARTIGUES à la 1re E.S.M.**

Le contre-amiral Dartigues a séjourné une semaine à Toulon pour prendre contact avec la 1re escadrille de sous-marins. Il a visité tes installations, passé l'inspection du personnel et s'est entretenu avec le capitaine de vaisseau François, commandant l'escadrille, les officiers de son état-major, ainsi qu'avec les commandants des sous-marins présents à Toulon. Il a appareillé pour une journée d'exercice à bord du sous-marin « Vénus »

**Cols Bleus n° 916 06 novembre 1965****La première visite du Contre-Amiral DARTIGUES, nouveau Commandant des forces sous-marines à la 1re E.S.M.**

Ainsi que nous t'avons rapporté dans notre dernier numéro, le contre-amiral Dartigues, récemment nommé au commandement des forces sous-marines, a séjourné à Toulon, où il a pris contact avec la 1re Escadrille de sous-marins. Il a ensuite visité les installations, inspecté le personnel, il s'est entretenu avec le capitaine, de vaisseau François, commandant la 1re E.S.M., avec les officiers de son état-major et avec les commandants de sous-marins présents à Toulon. On voit sur notre photo le contre-amiral Dartigues passant l'inspection de l'équipage du sous-marin « Argonaute ».



**Cols Bleus n° 916 06 novembre 1965 (suite)****A PROPOS DU "GYMNOTE"**

« Gymnote » ? Les dictionnaires répondent : poisson d'eau douce d'Amérique du Sud, à aspect d'anguille, atteignant deux mètres de long, qui paralyse ses proies en produisant des décharges électriques.

« Gymnote » ? Les archives de la Marine répondent : sous-marin de 30 tonnes, de 17,80 m de long, conçu par Dupuy de Lôme, dessiné par Gustave Zédé, réalisé par Romazzotti et lancé en 1887. Il fut le premier sous-marin digne de ce nom, bâtiment expérimental sur le plan technique de la propulsion de l'équilibre et de la navigation en plongée et sur le plan militaire de l'utilisation tactique.

« Gymnote » ? Allez à Cherbourg, vous y verrez le plus gros sous-marin jamais construit en France : lancé

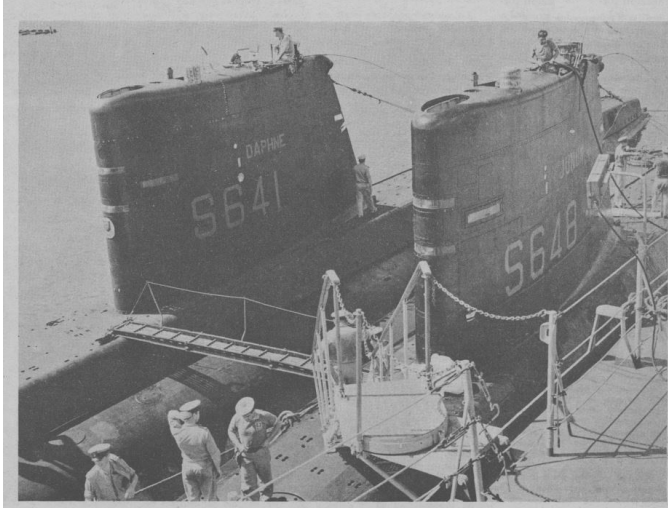
le 17 mars 1964, première plongée le 17 août 1965, 3300 tonnes en surface, 3800 tonnes en plongée, 84 mètres de long, 10,60 m de diamètre, un équipage de 75 hommes. Son titre : sous-marin expérimental. Sa raison d'être la mise au point du système d'armes M.S.B.S.

Le confort y est grand... pour un sous-marin. Un réfectoire pour l'équipage, une salle à manger pour les officiers marinières, un carré qui n'est pas un élargissement de coursive, une température constante et agréable et enfin une bannette pour chacun, même pour les passagers.

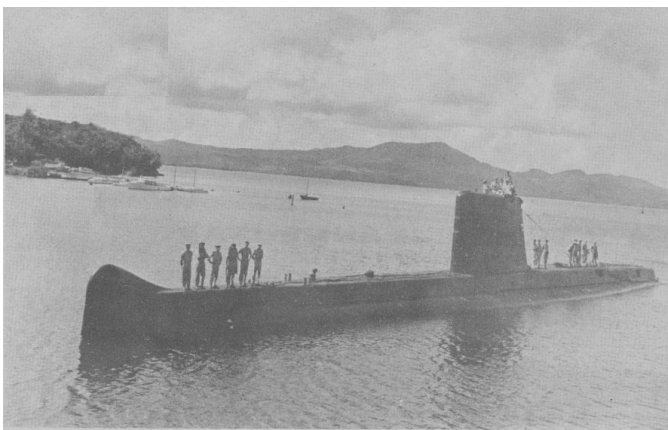
Passagers ? Le « Gymnote » n'est pas un paquebot. A bord, ce mot désigne la vingtaine de civils et de militaires, ingénieurs et ouvriers, qui embarquent à chaque sortie à la mer. Ils viennent mettre au point le matériel expérimental qui équipe le bâtiment, banc d'essai du sous-marin nucléaire lance-engins. Barres et tableau de plongée, tubes lance-missiles, télécommandes des moteurs, beaucoup de matériel entièrement nouveau de réalisation, souvent même de conception.

La propulsion est classique, pas de réacteur, mais fini le quart aux diesels pour les mécaniciens du « Gymnote ». De bons fauteuils, une salle insonorisée, une table de télécommande. La marche des diesels, la charge des batteries et le confort. Mais le meilleur siège du bord est sans conteste celui du barreur qui, assis devant le tableau de plongée, commande avec un « manche à balai » la barre de direction et les barres de plongée.

Deux mois d'essais, trois semaines en Atlantique, quelques escales, bon nombre d'heures de plongée, des centaines de visiteurs ont fait du « Gymnote » le dernier-né mais le plus grand de nos sous-marins.

**Cols Bleus n° 916 06 novembre 1965 (suite)****Pour la première fois depuis 1949, deux sous-marins français font escale à FORT-DE-FRANCE***Les sous-marins « Daphné » et « Junon » à Fort-de-France*

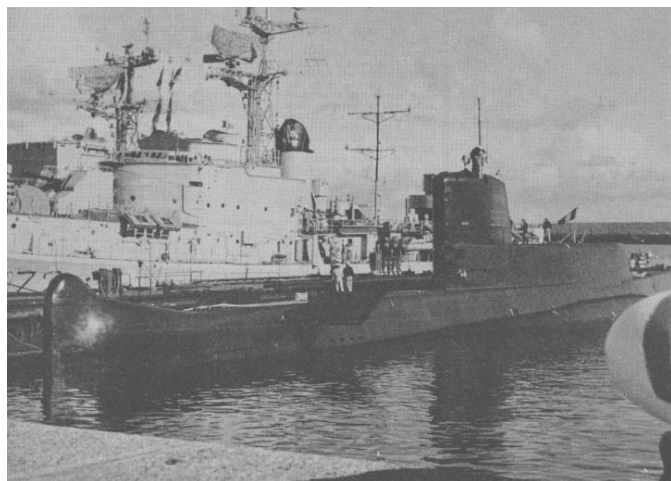
Le 20 septembre, les sous-marins « Daphné » et « Junon » ont fait escale en Martinique après trois mois en mer. Partis début juillet de leurs bases respectives (Lorient pour le premier, Toulon pour le second), ils ont participé à des manœuvres combinées avec la flotte américaine, après avoir visité les bases de New London (Connecticut) et Norfolk (Virginia). A l'issue de ces manœuvres, les deux bâtiments mirent le cap sur la Guadeloupe, puis la Martinique, effectuant ainsi la première visite de sous-marins français dans ces départements depuis 1949. Accompagnés du bâtiment de soutien logistique « Rhône », ils ont quitté Fort-de-France le 2 octobre pour rejoindre leurs bases, via les Açores.

**Cols Bleus n° 917 13 novembre 1965****CROISIERE PHENIX (2ème partie)****LE "RHONE" ET LES SOUS-MARINS "DAPHNE ET "JUNON " AUX ANTILLES**

LA côte est des Etats-Unis est déjà loin derrière les bâtiments et l'escale aux Bermudes nous aide à évoquer ce « pays paradisi » qui nous attend aux Antilles...

Le cyclone Betsy évité — ouf ! — nous accostons à Pointe-à-Pitre, où — deuxième ouf ! — nous n'avons plus à nous battre avec les pièges qu'à Norfolk et New London nous avait tendus l'anglais parlé par nos amis américains.

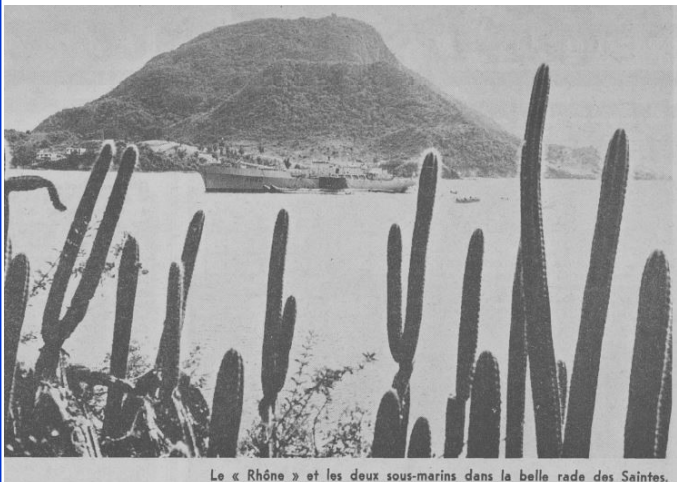
Ici c'est la France, avec des douceurs de langage que le cru verbal local n'emprunte ni au « Larousse » ni au « Littré », mais qui sont parfaitement accordées au climat et à l'envie que l'on a de laisser paresseusement couler les heures...



## Colis Bleus n° 917 16 novembre 1965 (suite)

## Colis Bleus n° 917 16 novembre 1965 (suite)

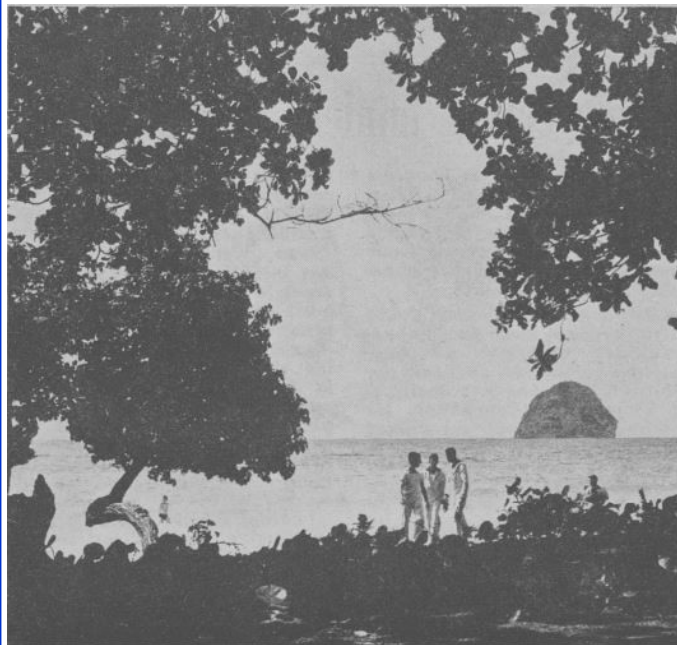
Une surprise, même pour les Bretons, lesquels sont cependant habitués à certaines pluvieuses densités : de « solides » averses nous accueillent dès l'arrivée, mais sous les tropiques le soleil revient vite et nous pouvons savourer largement les joies de la plage et du bain, dans une eau à 28° !...



Le « Rhône » et les deux sous-marins dans la belle rade des Saintes.

Le paysage avec ses immenses champs de canne à sucre et ses plantations de bananiers nous permet d'apprécier par contraste l'excursion à la « Soufrière » où les lieux, les couleurs et l'odeur sont vraiment surprenants.

Le 19 septembre nous fait changer de port et d'île : nous quittons la Guadeloupe pour la Martinique et marquons un arrêt aux Saintes. Dès le mouillage, une nuée d'embarcations assaille littéralement le « Rhône » et c'est au cœur d'une animation bruyante que les sous-marins parviennent à accoster. Rapidement, des enfants s'emparent de la chaîne du « Rhône » et, aussi facilement que s'ils grimpaient à une corde à nœuds, se hissent jusqu'à l'écubier. Pour nous, c'est la visite rapide de l'île, avec l'excursion au fort Napoléon d'où nous avons une vue admirable sur la rade, puis c'est une halte émue au cimetière où les tombes sont bordées de coquillages. C'est au coucher du soleil qu'a lieu l'appareillage, alors que la rade semble vraiment s'embraser. Le lendemain, c'est avec le soleil levant que nous abordons Fort-de-France. Là encore la rade est magnifique.



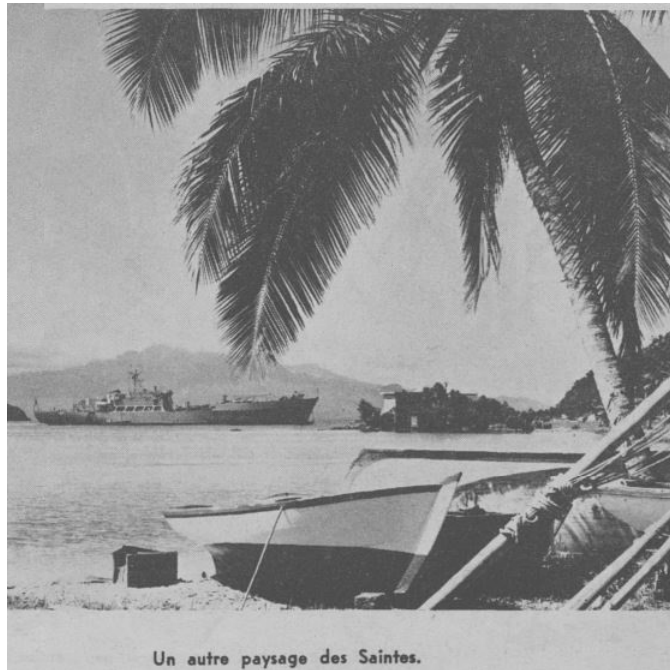
Le rocher du Diamant, à la Martinique.

A Fort-de-France, nous restons treize jours, ce qui permettra de nombreuses excursions dans l'île : l'exploration commence par le village de pêcheurs du Carbet, au traditionnel décor de filets en train de sécher. Puis ce sont la ville de Saint-Pierre, l'ascen-

sion de la Montagne-Pelée, les bananeraies, les champs de culture de la canne à sucre, du café, des ananas. Ce sont des noms comme Morne Rouge, Grand-Rivière, Ajoupa-Bouillon, Rivière-Caleçon, Trou-Terre, Fond-Panier, etc.

A Trinité, nous assistons au spectacle peu commun d'un combat entre une mangouste et un serpent, avant de regagner Fort-De-France pour la dégustation d'un « bluff » passablement épicé (la cuisine créole est loin d'être fade !...).

Le lendemain, découverte des routes du sud : anse d'Arlet, plage du Diamant, et partout une eau d'un bleu intense frangé de blanc. N'oublions pas les personnages dans ce cadre qui nous enchante et reconnaissons aux Antillaises tout le charme que l'on sait.



Un autre paysage des Saintes.

D'autres escales : Saint-Martin, Saint-Barthélemy et Antigua devaient ponctuer, avant les Açores, la route du retour.

D'abord Saint-Martin où, malgré le repos dominical, de nombreux commerçants ont largement ouvert leur porte aux amateurs de bonnes affaires. La visite de la zone hollandaise fut agrémentée par les décorations des rues en l'honneur de l'arrivée des souverains hollandais prévue pour le lendemain.

Saint-Barthélemy et sa coquette capitale Gustavia, sa très belle rade et ses eaux incroyablement transparentes. La population de Gustavia, fière de son ascendance normande ou bretonne, fut conviée à un spectacle improvisé de cinéma qui eut pour cadre un hangar sur le quai et pour opérateurs notre sympathique équipe du « Plage Arrière's Palace ».

Antigua fut notre dernière escale antillaise ; plages merveilleuses où les amateurs de pêche sous-marine et d'eau tiède (29°) s'en donnèrent à cœur joie.

Enfin, ce fut le vrai retour. La mer nous fut clémente au grand apaisement de quelques organismes malmenés par la chaleur et le punch...

Le 16, une brève escale aux Açores, sous un léger crachin, clôturait définitivement la liste des étapes marquées tout au long de ces presque quatre mois loin des côtes de France.

C'était déjà la hâte de retrouver Lorient et l'impatience d'essayer de faire partager aux siens les souvenirs de « Phénix »... Adieu foulards, adieu madras... ..

Bonjour aux coiffes bien de chez nous.

*Colis bleus*

**Cols Bleus n° 918 20 novembre 1965****Escales de bâtiments**

Le sous-marin « Dauphin », qui a appareillé de Lorient le 12 novembre pour effectuer divers exercices dans le golfe de Gascogne, fera une escale de routine à Vigo (Espagne) du 1er au 5 décembre. Il sera de retour à Lorient le 9 décembre.

Le sous-marin « Minerve », de la 1re escadrille, appareille de Toulon, le 15 novembre, pour effectuer divers exercices en Méditerranée. Il fera escale à Sète pendant le week-end, du 20 au 22 novembre, et sera de retour à Toulon le 24 novembre.

**Cols Bleus n° 919 27 novembre 1965****Escales de bâtiments**

Le sous-marin « Marsouin », qui a appareillé de Lorient le 19 novembre pour effectuer divers exercices dans le golfe de Gascogne, fera escale à Vigo (Espagne) du 1er au 5 décembre en compagnie du sous-marin « Dauphin ».

Il sera de retour à Lorient le 10 décembre.

**Cols Bleus n° 923 25 décembre 1965****Nouvelles maritimes**

Le premier sous-marin nucléaire de chasse dont la réalisation est encore assez lointaine (1968) a reçu le nom de « Rubis ». Rappelons que le précédent sous-marin de ce nom participa à de nombreuses missions de guerre de 1940 à 1944 sous le commandement du lieutenant de vaisseau Cabanier puis du lieutenant de vaisseau Rousselot.

**« LE REDOUTABLE »**

Premier sous-marin français à propulsion nucléaire « LE REDOUTABLE »,  
Tel sera le nom porté par le sous-marin à propulsion nucléaire actuellement en construction à l'arsenal de Cherbourg. Parmi les bâtiments ayant porté ce nom, le répertoire des navires de guerre français indique un corsaire (1740), un vaisseau construit à Toulon (1749) qui fut échoué et brûlé à Lagos en 1759. En 1789, un nouveau vaisseau (ex-« Suffren ») fut baptisé «Le Redoutable». Il participa au combat de Groix et fut coulé en 1805 à la bataille de Trafalgar après avoir détruit trois navires anglais. Il y eut également un vaisseau mixte (Rochefort), un cuirassé construit à Lorient et qui servit de 1876 à 1910, un sous-marin (1500 tonnes) construit à Cherbourg qui fut sabordé à Toulon le 27 novembre 1942. Renfloué en 1943 il fut définitivement coulé en 1944 à la suite d'un bombardement aérien

**Le 25e anniversaire de la perte du « Narval »**

Une émouvante cérémonie s'est déroulée jeudi matin 16 décembre au monument érigé à la mémoire de l'équipage du sous-marin « Narval » des F.N.F.L., disparu en Méditerranée au cours d'une mission en décembre 1940.

En présence des autorités civiles et militaires, l'amiral Patou, préfet maritime, déposa une gerbe au pied de la stèle du souvenir, cependant que la Musique des Equipages de la Flotte interprétait la sonnerie aux morts.

Ce fut ensuite la minute de silence, puis la Marseillaise. A la fin de la cérémonie le capitaine de vaisseau Drogou, directeur du port, présenta à l'amiral Patou les parents des disparus. La lettre d'une mère...

L'amiral, préfet maritime, a reçu cette lettre touchante de la mère d'un des disparus du « Narval » :

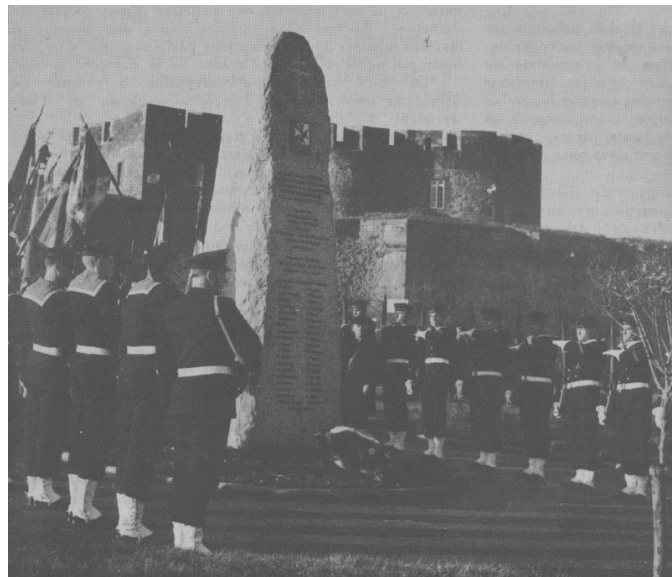
« Monsieur l'Amiral,  
Je vous remercie infiniment d'avoir eu la bonté de m'inviter à

**Cols Bleus n° 923 25 décembre 1965 (suite)**

*assister à la cérémonie des disparus du sous-marin « Narval », je regrette de tout cœur car j'ai soixante-seize ans et ma santé ne me le permet pas. Je suis en traitement tout le mois pour mon cœur et l'œdème.*

*Monsieur, je vais vous envoyer en même temps que cette lettre un mandat pour les fleurs la somme de 50 francs. De même pour le 16, je ferai dire une messe à la mémoire des disparus du « Narval » et je serai de tout cœur avec vous et avec tous les pauvres parents de tous ces pauvres martyrs.*

*Agréer, Monsieur l'Amiral, mes sincères salutations » .*

**NOEL****A KEROMAN, TOMBOLA ET GOUTER**

Deux tombolas seront tirées au cours de deux séances de cinéma exceptionnelles au profit de l'équipage de la 2e E.S.M. Une journée des familles avec goûter pour les enfants rassemblera tout le personnel au foyer ce jour-là.

*Cols bleus*



Source :

*Cols bleus*

Cols Bleus n°877	Cols Bleus n°903
Cols Bleus n°878	Cols Bleus n°904
Cols Bleus n°879	Cols Bleus n°905
Cols Bleus n°881	Cols Bleus n°906
Cols Bleus n°882	Cols Bleus n°907
Cols Bleus n°883	Cols Bleus n°908
Cols Bleus n°885	Cols Bleus n°909
Cols Bleus n°886	Cols Bleus n°859
Cols Bleus n°889	Cols Bleus n°910
Cols Bleus n°891	Cols Bleus n°911
Cols Bleus n°892	Cols Bleus n°912
Cols Bleus n°893	Cols Bleus n°913
Cols Bleus n°895	Cols Bleus n°914
Cols Bleus n°897	Cols Bleus n°915
Cols Bleus n°898	Cols Bleus n°916
Cols Bleus n°899	Cols Bleus n°917
Cols Bleus n°900	Cols Bleus n°918
Cols Bleus n°901	Cols Bleus n°919
Cols Bleus n°902	Cols Bleus n°923

Les textes originaux ont été rigoureusement copiés.  
Après contrôle et si justifié, l'orthographe de patronymes  
ou de noms de lieux a été reprise.

Néanmoins, malgré relecture et recherches approfondies,  
quelques imperfections n'ont pu être rattrapées : elles ont  
été conservées"

**Bulletin « PLONGEE »**

Directeur de la publication :

**Dominique SALLES**

Chargé de publication :

**Patrick DELEURY**

Comité de rédaction :

**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/>