

# ASSOCIATION GÉNÉRALE DES AMICALES DE SOUS-MARINIERS



## PLONGÉE



Hors série 70 - 1966

# 70 ème anniversaire année 1966

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

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

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

*Bons souvenirs pour certains.*

*Bonnes découvertes pour d'autres.*

*Bonne lecture à tous.*



*L' « Espadon » à Bordeaux*

**Document sous copyright AGASM 2021**

## 1966

**Cols Bleus n° 924 01 janvier 1966****Un sous-marin égyptien en rade**

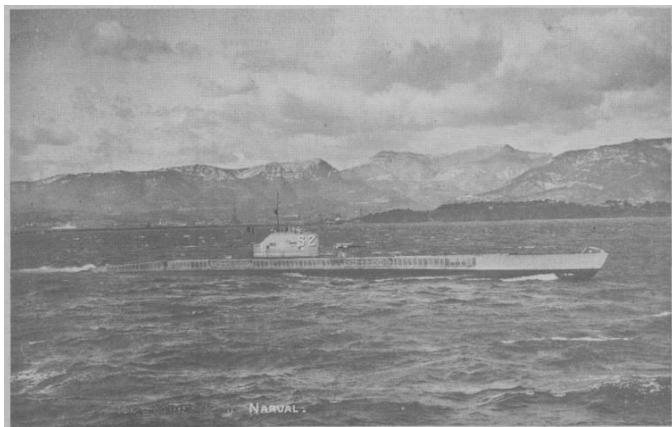
Le bruit avait couru, dans les milieux de la ville et du port, de la présence à Cherbourg (certains précisaient même dans l'arsenal) d'un sous-marin d'origine soviétique battant pavillon de la République Arabe Unie.

Les autorités maritimes avaient observé la plus grande discrétion sur cette présence insolite ; cependant elles ont levé un coin du voile pour une mise au point propre à calmer les esprits.

Il est exact qu'un sous-marin égyptien qui se rendait en Méditerranée s'est trouvé en avarie au large du Cotentin. Dans l'impossibilité de réparer au mouillage, il sollicita et obtint l'autorisation de faire une courte escale technique en rade pour embarquer le matériel de rechange nécessaire qu'il avait demandé à son gouvernement.

Les milieux du port avaient attaché une importance mineure à cette escale qui, ont-ils précisé, relevait simplement de l'esprit de solidarité qui lie les Marines et les Marins de toutes nationalités.

Pendant le séjour du bateau en grande rade, des diplomates et techniciens égyptiens étaient venus sur place se rendre compte de l'importance de l'avarie et des dispositions qu'il convenait de prendre.

**Photo à la demande**

Une cérémonie a récemment eu lieu à Brest, comme nous l'avons annoncé, à la mémoire des victimes du sous-marin « Narval », disparu au cours d'une mission en Méditerranée, en décembre 1940. Voici une photo de ce sous-marin, évoluant en rade de Toulon en 1930. (Photo Collection Jean Daval)

**Cols Bleus n° 925 08 janvier 1966****Admission au service actif**

Le sous-marin « Venus » est admis au service actif à compter du 1er janvier 1966. Ce sous-marin est affecté à la 1re Escadrille de sous-marins de Toulon.

**LAUBEUF, inventeur du submersible (1864-1939)**

par Cdt Emmanuel DAVIN

L'ingénieur du Génie maritime Alfred-Maxime (dit Max) Laubeuf naquit à Passy (Seine-et-Oise) le 23 novembre 1864. Entré à l'Ecole Polytechnique le 1er novembre 1883, il est admis comme élève à l'Ecole du Génie maritime le 1er octobre 1885, puis nommé sous-ingénieur de 3e classe du 8 novembre 1887, sous-ingénieur de 2e classe du 9 novembre 1889 et sous-ingénieur de 1re classe du 12 octobre 1891. Promu Ingé-

**Cols Bleus n° 925 08 janvier 1966 (suite)**

nier en chef de 2e classe du 1er mars 1900 et ingénieur en chef de 1re classe du 15 mai 1905 il démissionne de la Marine le 27 octobre 1906 pour entrer chez Schneider au Creusot, et il n'est alors que chevalier de la Légion d'honneur. En 1912, il est officier dans cet ordre, commandeur en 1923 et grand-officier en 1928. Je terminerai ce bref exposé de ses promotions en disant qu'il entra à l'Académie des Sciences en 1920 et qu'il fut vice-président de l'Académie de Marine en 1921. Voici, maintenant, d'après sa notice nécrologique (Bibliothèque du Port de Toulon) et les renseignements aimablement fournis par sa famille, comment il inventa le submersible. Avec le « Gymnote », lancé en 1887 et essayé en 1888, l'ingénieur naval Gustave Zédé avait ouvert la voie du progrès à la navigation sous-marine. En 1889, on mettait en chantier le « Gustave-Zédé », long de 45 mètres, mais les essais furent longs et laborieux et durèrent de 1893 à 1897. Le sous-marin ainsi conçu manquait de stabilité et de qualités nautiques, qui le rendaient incapable d'actions offensives. C'est alors qu'en 1896 M. Lokroy, ministre de la Marine, mit au concours les plans de construction d'un nouveau genre de bâtiment sous-marin, d'un tonnage inférieur à 200 tonnes, d'une vitesse de 12 nœuds et d'un rayon d'action de 100 milles en surface et de 10 milles en plongée. Le sous-ingénieur de la Marine Max Laubeuf avait à cette époque 32 ans et était affecté à l'Arsenal de Cherbourg. Il eut tout de suite une idée géniale qui devait révolutionner la navigation sous-marine : celle de réaliser un navire ayant une coque extérieure de torpilleur en tôles légères, renfermant une coque intérieure épaisse en forme de cigare. Entre ces deux coques, des water-ballast, pouvant être rapidement emplis ou vidés d'eau de mer - par de l'air comprimé - devaient permettre au bâtiment de plonger ou de revenir en surface. Le projet de Laubeuf fut adopté par le Conseil des Travaux, présidé par le Vice-Amiral Duperré, et, le 9 août 1897, le ministre de la Marine invita l'inventeur à étudier le projet définitif d'un « torpilleur insubmersible ». C'est ainsi que le « Narval », de 117 tonnes en surface, 202 tonnes en plongée et de 35 mètres de long, fut mis en chantier en juin 1898, à Cherbourg. Il était muni d'un moteur de propulsion à vapeur alimenté par une chaudière à mazout. Ce moteur entraînait aussi une dynamo, qui fonctionnait en génératrice d'accumulateurs en surface et en propulseur en plongée. Le 21 octobre 1899, le « Narval » était lancé et, en juin 1900, il effectuait de brillants essais officiels. L'année suivante, le submersible procédait à des exercices d'attaque en plongée d'une escadre, exercices qui révélèrent l'arme dangereuse que devait devenir ce navire. De nouveaux types modifiée par Laubeuf furent alors mis en chantier, et de 28 minutes que mettait le « Narval » pour passer de surface en plongée, on arriva à 5 minutes sur le « Pluviôse » en 1907. Puis ce fut « L'Aigrette » en 1904, le premier submersible à moteur Diesel qui surclassa les précédents à vapeur... en attendant le submersible à moteur nucléaire « Q. 252 ». En 1905, grâce à Laubeuf, la France avait une avance considérable sur toutes les puissances maritimes en matière de sous-marins, car ce n'est qu'à cette époque seulement que les autres grandes marines européennes commencèrent à construire des submersibles. Toutefois, l'inventeur se butait à des résistances. N'est-ce pas vers cette date qu'un amiral dit un jour à Laubeuf : « Mais, jeune homme, si les marines de l'avenir ne devaient être composées que de vos submersibles, où donc un amiral pourrait-il mettre son pavillon ? » En 1906, Il démissionnait pour entrer chez Schneider, comme je l'ai dit, et Le Creusot l'envoya par la suite en voyages d'études en Suède, en Norvège, au Danemark, en Hollande, pendant lesquels une campagne de presse fut montée contre lui. L'amiral Bienaimé alla même jusqu'à proposer, devant la Chambre des Députés, de le priver de la nationalité française, mais il reconnut ensuite son erreur. Mobilisé en 1914-1918, Laubeuf assis-

## Cols Bleus n° 925 08 janvier 1966 (suite)

ta avec désespoir à la suprématie de l'arme qu'il avait créée et qui se retournait contre nous. C'est peut-être pour cette raison que, très faibles de constitution morale, les gouvernements d'après guerre ne purent jamais se résoudre à nommer ingénieur général honoraire ce grand inventeur. Mais ce n'est pas seulement au submersible que Laubeuf s'appliqua. En 1906, il avait tracé les grandes lignes du cuirassé moderne tel qu'il le concevait. En construisant les premiers dreaughts du type « Orion », les Anglais ne firent que copier les idées qu'il avait émises. L'inactivité à laquelle le condamnait son âge le désespérait. Sa modestie et sa bonté étaient particulièrement appréciées par les officiers de la base des sous-marins de Toulon, par ses jeunes camarades du Génie maritime, avec lesquels il aimait s'entretenir, car il séjournait souvent dans sa villa du Cap-Brun. Max Laubeuf mourut à Cannes, le 23 décembre 1939, tandis que le fracas de la seconde guerre mondiale dominait déjà cette disparition d'un grand ingénieur naval et d'un grand savant. Une fois encore, il avait assisté au début du drame dans lequel sa magistrale invention mettait en péril les plus grandes flottes du monde. De Scyllis de Scione, le plus habile plongeur de son temps de la Macédoine, au Ve siècle avant J.-C., dont j'ai parlé en 1963, à Laubeuf, vingt-quatre siècles se sont écoulés, et aujourd'hui jusqu'à Tailliez et Cousteau, Houot et Willm. Ajoutons que depuis l'« Aigrette », nos submersibles du XXe siècle sont toujours mus par des Diesels, mais pas pour très longtemps encore. Toutefois, malgré la propulsion nucléaire, le principe du submersible de Laubeuf n'est pas encore près de devenir caduc. En 1963, la promotion des élèves de l'école de formation technique de l'Arsenal de Toulon a été baptisée « Laubeuf » sur ma suggestion. Il en fut de même pour la voie privée du quartier du Cap-Brun, allant de la route du Cap-Brun (avenue de la Résistance) au cul-de-sac du lotissement Bayol, qui fut baptisée « avenue Laubeuf » par arrêté du maire de Toulon du 19 août 1942. Dans un article paru dans « Le Petit Var » du 12 Juin 1943 sur les nouvelles rues de Toulon, je regrettais qu'une artère plus importante de la ville n'ait pas été désignée pour porter ce grand nom. Je demandais alors à M. le maire de le donner à l'« avenue Vauban » prolongée lorsque cette voie serait percée sur la « rue Nationale », aujourd'hui « rue Jean-Jaurès », mais cela n'a pas été retenu et elle a été baptisée « Avenue Jean-Moulin » après la Libération. C'est là, en effet, que se trouve le Cercle Naval qu'affectionnait tout particulièrement Max Laubeuf et où je le rencontrais souventes fois. Ainsi, en mettant Laubeuf à la suite de Vauban, la ville de Toulon aurait associé deux grands inventeurs qui ont œuvré pour elle et pour la Marine.

### Le retour du sous-marin «Espadon»

Le sous-marin « Espadon » est arrivé à Keroman où il restera pour une longue période d'inactivité. Une brillante réception lui a été réservée au poste 8. Il a été accueilli par le commandant de la 2e E.S.M., l'état-major de la base et les officiers des sous-marins présents à Lorient.

Le Bagad apportait sa contribution folklorique et miss Espadon, élue depuis peu « Miss Sous-Marin », sa beauté.

Ce n'est qu'en 1967 que l'« Espadon » repartira pour de nouvelles croisières. Il pourra alors, refondu, rester fidèle à sa devise : « Toujours meilleur »



L'« Espadon » lors d'une escale à Bordeaux.

## Cols Bleus n° 926 15 janvier 1966

### Escale non officielle

Le bâtiment de soutien logistique « Rhône » a appareillé de Lorient le 10 janvier; après une escale à Brest le 11 janvier, il sera à Cherbourg du 12 au 13 janvier. Il arborera, à partir du 12 janvier, à Cherbourg, la marque du contre-amiral Dartigues, commandant les Forces Sous-Marines, et séjournera ensuite, du 14 au 18 janvier, à Gosport (Angleterre), à l'occasion de la visite officielle du contre - amiral Dartigues au contre-amiral Mac Georgh, Flag Officer Submarines.

Se joindront également à cette escale non officielle les sous-marins « Morse » et « Diane », dont le programme est le suivant :

Sous-marin « Morse », départ de Lorient le 9 janvier avec escales : à Gosport, du 15 au 18 janvier ; au Havre, du 21 au 24 janvier ; à Cherbourg, du 24 au 27 janvier ; à Saint-Malo, du 28 au 31 janvier ; à Brest, du 4 au 7 février. Retour à Lorient le 10 février.

Sous-marin « Diane » : départ de Lorient le 10 janvier avec escales : à Gosport du 15 au 18 janvier ; à Nantes, du 27 au 31 janvier. Son retour à Lorient est prévu le 1er février dans la soirée.

Le bâtiment de soutien logistique « Rhône » ralliera Lorient le 19 janvier dans la soirée

### Escale de bâtiment

Le sous-marin « Narval », qui a appareillé de Lorient le 10 janvier pour effectuer divers exercices dans le golfe de Gascogne, fera une escale à Brest du 22 au 24 janvier. Il sera de retour à Lorient le 26 janvier.

## Cols Bleus n° 928 29 janvier 1966

### La Flotte au 1er janvier 1965

TYPE	Nombre	Tonnage unitaire	Armé ou en complément		Construction		Observations
			Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	
ROLAND-MORILLOT .....	1	1.330	1	1.330			
NARVAL .....	6	1.500	6	7.200			
ARETHUSE .....	4	400	4	1.600			
DAFINE .....	9	700	8	5.600	1	700	Vénus admis au service actif
S.M. expérimental lance-engins GYMNOTE .....	1	5.000			1	5.000	
S.M. nucléaire lance-engins, type REDOUTABLE .....	1	7.500			1	7.500	
Total .....				15.730			

## Cols Bleus n° 931 19 février 1966

### ATTRIBUTIONS DE COMMANDEMENTS

#### Sous-marins

#### LIEUTENANTS DE VAISSEAU

- BOUILLLOT (P.-J.-P.-P.-L.), du sous-marin « Minerve ».
- HERVY (C.-L.), du sous-marin « Daphné ».
- CHAROLLAIS (F.- J.-P.), du sous-marin « Aréthuse ».
- MOULINEAUD (G.), du sous-marin « Eurydice ».

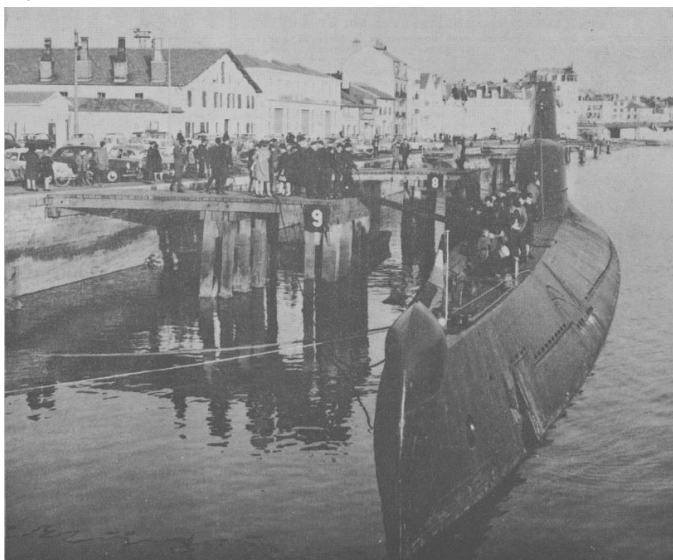
*Cols bleus*

**Cols Bleus n° 934 12 mars 1966****NOUVELLES MARITIMES**

Le bâtiment de soutien logistique Rhône, qui a appareillé de Lorient le 7 mars, fera une escale à Bayonne du 10 au 14 mars, en compagnie des sous-marins Marsouin et Narval. Il sera de retour à Lorient le 15 mars.

**Cols Bleus n° 936 26 mars 1966****Le Marsouin à Bayonne**

Le 11 mars dernier, le sous-marin « Marsouin », de la 1re E.S.M., rejoignait, avec le sous-marin « Narval », le B.S.L. « Rhône » à Bayonne, pour une escale extrêmement sympathique de trois jours, notamment marquée par une réception à la mairie d'une délégation des états-majors et de l'équipage des trois bâtiments, et par une excursion parfaitement organisée par les soins conjugués du Syndicat d'initiative de la ville de Bayonne et de la municipalité de Saint-Jean-Pied-de-Port.

**Sous-marin Junon**

Par décision du ministre des Armées en date du 25 février 1966, le sous-marin « Junon » est admis au service actif et affecté à la 1re Escadrille de Sous-Marins.

**Association générale amicale des Anciens sous-mariniens**

Section de l'Ile-de-France (15. rue Laborde - Paris-8)  
Notre assemblée générale se tient traditionnellement le troisième dimanche de Mars ; mais, cette année, la F.A.M.M.A.C. tient le même jour son assemblée générale à Paris. Afin de permettre à nos camarades qui ont des responsabilités dans notre grande Fédération de pouvoir assister à sa réunion nationale, le bureau de la section de l'Ile-de-France des Anciens des sous-marins a décidé de reporter son assemblée générale au dimanche 27 mars. Nous demandons en conséquence aux amicalistes qui n'auraient pas reçu leur convocation de se réunir le dimanche 27 à 10 heures au Café d'Angleterre, à l'angle de la rue Drouot et du boulevard Montmartre, métro Richelieu-Drouot.

A l'ordre du jour ;  
Exposé du président ; Rapport moral ; Rapport financier ;  
Election des membres du bureau ; Questions diverses.

**Cols Bleus n° 938 09 avril 1966****Le grave accident survenu à bord du « Narval » a fait quatre victimes dont le commandant.**

Le sous-marin « Narval », au mouillage de Penfret (île des Glénans), au large de Concarneau, était en train de prendre ses dispositions pour appareiller. Au cours des préparatifs, on s'aperçoit qu'une antenne basse arrière est arrachée. Trois radios munis de brassière de sauvetage se rendent sur l'arrière pour faire la réparation.

A 05h15, un des radios tombe à l'eau. Le commandant descend de sa passerelle et se rend sur l'arrière. Une lame fait perdre pied aux trois hommes sur le pont alors qu'ils prêtaient secours au quatrième à l'aide d'un lance-amarre. Le courant écarte les quatre hommes qu'on essayait de secourir du pont du sous-marin puis d'un canot pneumatique lancé à l'eau quelques instants plus tard du sous-marin.

Le « Narval » appareille et sollicite le concours du canot de sauvetage de Trévignon, des moyens aéronavals, des chalutiers voisins. Des embarcations du Centre des Glénans se joignent à eux. Le sous-marin « Flore » et le remorqueur « Labourieux » sont détachés par le commandant de la Marine à Lorient.

Vers 8h10, le canot de sauvetage recueille les trois hommes inanimés et fait route vers Concarneau pour les déposer tout en tentant de les réanimer.

Les recherches poursuivies jusqu'à 12h30 avec des hélicoptères successifs et un avion « Neptune » de Lann-Bihoué pour tenter de retrouver le corps du commandant n'ont pas donné de résultats. Les victimes de cet accident sont le lieutenant de vaisseau Goubelle, les seconds maîtres radio Pichavant et Laurent et le quartier-maître radio Dubois. Alix familles ainsi frappées par ce deuil tragique, les collaborateurs de « Cols Bleus » présentent leurs condoléances émues.

Une cérémonie religieuse a été célébrée le 6 avril à 10 h 00 en l'église Saint-Louis à Lorient pour les victimes de l'accident de mer du sous-marin « Narval ». A l'issue de cette cérémonie les honneurs ont été rendus sur la place Alsace-Lorraine aux cercueils des trois victimes retrouvées, avant que les corps ne soient rendus à leurs familles pour l'inhumation définitive.

**A LA SPEZIA**

Le sous-marin « Roland-Morillot » et le bâtiment d'expérimentation « Somali » à La Spezia, le 19 mars dernier. Cette photographie nous est obligamment communiquée par un ami italien de notre journal, M. Giorgio Ghilione, de Gênes.

*Cols bleus*

**Cols Bleus n° 939 16 avril 1966****LE SOUS-MARIN NUCLEAIRE FRANCAIS***présenté par l'amiral Cabanier*

*Cette étude de l'amiral Cabanier, chef d'état-major de la Marine, a été publiée par la « Revue de Défense Nationale » dans son numéro d'avril 1966.*

En 1958, conscient que seules les nations possédant un armement nucléaire pourraient désormais faire entendre leurs voix dans la politique mondiale, conscient aussi que les progrès techniques permettaient à la France la réalisation d'un tel armement, le gouvernement ayant à sa tête le général de Gaulle décida de doter au plus tôt le pays de la capacité de défense nucléaire, en accélérant les études d'armement atomique entreprises en 1956.

Dès 1961, l'étude approfondie des plates-formes de lancement les mieux adaptées à notre situation et à nos possibilités fut entreprise en vue de déterminer la nature des « générations » suivantes d'armes stratégiques.

A la suite de ces études, le gouvernement prit en 1963 les décisions suivantes :

- confirmation de la première génération de la force de dissuasion constituée par les avions Mirage IV portant des bombes à fission au plutonium ;
- création de la deuxième génération, constituée par trois sous-marins (S.N.L.E) à propulsion nucléaire lanceurs d'engins balistiques (M.S.B.S) à tête atomique beaucoup plus puissante que la bombe à fission ;
- mise sur pied d'une force intermédiaire d'engins balistiques sol-sol (S.S.B.S) destinée à faire la soudure entre les deux générations précédentes ;
- études d'une troisième génération.

La décision de doter le pays d'armes atomiques a eu pour conséquence d'obliger nos savants et nos techniciens à aborder pour la première fois certains domaines dont les principaux sont :

- pour les engins : les propulseurs à poudre de gros diamètre, la structure des parois, le guidage inertiel, la séparation des étages, la rentrée ;
- pour les charges : la miniaturisation, les accélérations, le système d'amorçage ;
- pour le sous-marin : la propulsion atomique et la navigation par inertie, le système de lancement des engins.

Un sous-marin lanceur d'engins ne peut aujourd'hui être qu'à propulsion nucléaire, pour que la discrétion soit la plus grande possible et que la permanence sur zone soit suffisamment longue, ce que garantit l'énorme rayon d'action de ce type de navires.

On sait que la révolution technique qui a permis l'adaptation au sous-marin de la propulsion nucléaire date de 1954, avec la construction du « Nautilus » par les Etats-Unis.

Ainsi, cent cinquante ans après le « Nautilus » de Fulton en 1800, le sous-marin voyait s'ouvrir des possibilités immenses, puisque avec un poids de combustible insignifiant, il allait pouvoir disposer d'une puissance et d'une souplesse encore inconnues, pour des périodes considérables, et avec une discrétion presque totale. Ces possibilités ont été révélées au monde de façon spectaculaire par la croisière du « Nautilus » sous la banquise en août 1958 et par la circumnavigation entièrement sous-marine du « Seawolf » couvrant 14000 milles marins en 60 jours, du 10 avril au 10 juin 1958.

**LES AVANTAGES DU SOUS-MARIN PLATE-FORME LANCE-ENGINS**

Les qualités premières du S.N.L.E sont la discrétion et la mobilité d'où, en conséquence, l'invulnérabilité. Quels sont, en effet, les moyens de repérer un sous-marin dans l'immensité des mers qui couvrent les trois-quarts de la surface du globe et dont le volume est d'un milliard de kilomètres cubes ?

Pour le moment, seuls les phénomènes acoustiques, qui sont ceux qui se propagent le mieux dans l'eau, sont à la base des méthodes de détection sous-marine, passives et actives.

**Cols Bleus n° 939 16 avril 1966 (suite)**

La détection passive, qui consiste à enregistrer les bruits émis par les navires et, en particulier, par les sous-marins, permet l'écoute à des distances considérables lorsque les navires sont bruyants ; elle peut se faire à partir de bâtiments de surface, de sous-marins, de bouées ou de systèmes fixes posés sur le fond. Il convient cependant de souligner que :

- ce mode de détection ne permet pas d'identifier de façon sûre le bruit découvert ;
- les difficultés d'installation d'un réseau fixe sur le fond des mers sont énormes et le prix en devient rapidement prohibitif ;
- les sous-marins sont de plus en plus silencieux, ce qui diminue considérablement les possibilités de la détection passive.

Les appareils de détection active ont pour principe de capter l'écho d'une émission sonore ou ultra-sonore renvoyée par la coque du sous-marin ; ils ont des portées bien plus faibles, qui atteindront péniblement 40 milles marins dans une dizaine d'années avec des sonars perfectionnés, profondément immergés ; mais le sous-marin-but entendra toujours l'appareil de détection qui le recherche bien avant que ce dernier n'ait un écho et il pourra manœuvrer pour rester hors de portée.

Les autres méthodes de détection envisagées — en mettant à part celles qui reposent sur des indiscrétions du sous-marin — ne semblent pas aujourd'hui susceptibles d'une exploitation militaire d'avenir ; citons, parmi elles, la variation du champ magnétique terrestre due à la masse métallique du sous-marin, les effets chimiques, thermiques, électriques ou biologiques et l'effet laser.

En bref, rien ne laisse prévoir, d'ici longtemps, un nouveau procédé de détection ou une amélioration des techniques actuelles qui permettraient le repérage des sous-marins atomiques avec un taux de probabilité tel que leur existence puisse être sérieusement menacée.

Il est juste de dire que, pendant longtemps encore, les S.N.L.E. ne pourront utiliser, pour leur zone de patrouille, qu'une faible partie des océans, car la portée de leurs armes — encore qu'elle soit très grande — ne leur permet pas de les lancer du milieu de l'Atlantique ou du Pacifique. Mais cette faible partie des océans est suffisante pour leur assurer une discrétion quasi totale ; elle ira en augmentant au fur et à mesure que la portée des engins s'accroîtra avec le temps.

Actuellement, le moyen le plus efficace de repérer un sous-marin classique est la patrouille d'un avion anti-sous-marin dont le radar détecte le « schnorchel » pendant les périodes de recharge des batteries.

Avec la propulsion atomique, les périodes d'indiscrétion deviennent très faibles et très peu fréquentes ; ce sont uniquement celles qui sont nécessaires pour faire un point astronomique au périscope et recalculer la navigation par inertie ; encore le recalcul à l'aide de réseaux de navigation radioélectrique peut-il se faire en plongée. La discrétion est donc presque totale.

La deuxième qualité, inhérente à tout navire, est la mobilité.

Il n'est pas possible d'installer contre lui et à l'avance, en effet, une contre-batterie. Il n'est pas possible non plus d'atteindre le sous-marin en reconstituant la trajectoire de son premier engin lancé avant que le dernier ne soit, lui aussi, parti ; la cadence de lancement est trop rapide, même si l'on a les moyens de calculer instantanément la trajectoire et d'introduire très rapidement les éléments nécessaires dans l'engin contre-sous-marins. Le niveau de dissuasion que représente un S.N.L.E correspond donc bien à la totalité des engins embarqués.

En sus de ces avantages intrinsèques de discrétion, de mobilité, d'invulnérabilité, d'autres sont à souligner ; et d'abord :

- la possibilité de surseoir à la riposte au début d'un conflit sans risquer la destruction des moyens prévus à cet effet ;
- le caractère mondial de la possibilité d'intervention : un planisphère montre qu'aucun point sur terre n'est hors de portée d'un engin type Polaris ;
- la crédibilité de la dissuasion qui découle des avantages précédents.

D'autre part, la force de dissuasion en mer procure un avantage politique, car le fait qu'elle ne soit pas sur le territoire national

**Cols Bleus n° 939 16 avril 1966 (suite)**

évite des pressions d'ordre extérieur, par exemple de la part des pays voisins, ou d'ordre intérieur. Enfin, le sous-marin, loin sous les mers, est inaperçu, pour ne pas dire oublié, des foules et son équipage échappe à toute propagande et à toute influence. Tels sont les avantages très appréciables du système naval de dissuasion. Tout système a cependant ses points faibles. La mise en œuvre des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins pose deux problèmes délicats : la sûreté des communications entre le commandement et les sous-marins, et la sécurité de ceux-ci à la sortie de leur base ; nous y reviendrons plus loin.

**L'ensemble du système**

Le système naval de dissuasion est un ensemble complexe dans lequel le sous-marin est l'élément capital par les avantages qu'il présente, mais dont il n'est qu'un des éléments. Ces éléments peuvent être groupés en trois catégories :

- le support,
- le sous-marin lui-même,
- le système d'armes.

Le support, ce n'est pas seulement le port-base, ce sont aussi les moyens de commandement, de transmission, de protection. Le système d'armes, c'est l'ensemble du système de lancement, engins et têtes nucléaires.

**Le support**

Le port-base doit d'abord être en mesure d'assurer le support logistique nécessaire à tout sous-marin, c'est-à-dire : réparations, entretien, ravitaillement, courant électrique, casernement, détente ; il doit aussi être prévu pour la manipulation, le stockage et l'entretien des engins et des charges nucléaires, le démarrage des réacteurs, l'évacuation des effluents radioactifs, le changement des cœurs des réacteurs. Ceci pose beaucoup de problèmes nouveaux, mais qui peuvent être résolus sans difficultés majeures.

La protection de ce port-base est évidemment très importante. Des mesures et des moyens de sûreté particulièrement étudiés seront mis en place autour des sous-marins et de leur infrastructure opérationnelle. Ces mesures sont indispensables tant pour la crédibilité de la dissuasion que pour la protection de moyens précieux contre toute entreprise adverse.

Il convient de remarquer que, si ces entreprises atteignaient l'ampleur d'un bombardement atomique, d'une part la dissuasion aurait échoué et, d'autre part, la capacité de feu nucléaire déployée en mer serait intacte.

Les moyens de commandement et de liaison posent un des problèmes les plus difficiles à résoudre si l'on veut qu'ils soient parfaitement sûrs, comme il faut qu'ils le soient, et sans obliger le sous-marin à des indiscretions : ce dernier point est capital.

On ne peut, pour des raisons de secret, divulguer les caractéristiques de l'ensemble des moyens actuellement prévus.

Le moyen de liaison principal utilise la propriété des ondes longues de pénétrer la couche supérieure des océans, ce qui permet aux sous-marins d'écouter en permanence les émissions radio qui leur sont destinées sans commettre d'indiscrétion en surface.

**La protection**

Il s'agit non seulement de celle du sous-marin au port, dont nous avons déjà parlé, mais de celle du sous-marin sortant du port, tant qu'il n'a pas gagné des eaux suffisamment profondes et dégagées. C'est là le deuxième point délicat du système, car, durant cette phase de navigation, le S.N.L.E. ne peut bénéficier totalement du secret de ses mouvements, qui est un de ses atouts. En effet, son appareillage et sa sortie du port ont lieu en surface, à la vue de n'importe quel observateur à terre. Suivant les fonds et la nature du chenal conduisant à la haute mer, il doit rester en surface ou en plongée peu profonde pendant une période plus ou moins longue : son passage peut être attendu et observé par un ennemi éventuel et il est vulnérable durant cette période.

Il convient de le protéger par un important dispositif aéronaval. La solution de ce problème est avant tout une question de moyens à mettre en œuvre ; ces moyens ont été prévus.

**Le système d'armes**

Le système d'armes a exigé, pour sa mise au point, la construction d'un sous-marin expérimental à propulsion classique, le « Gymnote », qui a commencé ses essais en 1965. Il servira à

**Cols Bleus n° 939 16 avril 1966 (suite)**

vérifier le fonctionnement de matériels nouveaux, à essayer le système de lancement, à étudier la sortie de l'eau des engins ainsi que leur comportement ultérieur. Des lancements de maquettes inertes ont déjà été effectués à partir de caissons immergés. Le « Gymnote » servira également à de très nombreuses expérimentations, se rapportant en particulier à la centrale de navigation par inertie, à ses dispositifs de contrôle, au périscope à visée astrale, à un ensemble de calculs pour le contrôle et la conduite de lancement des engins, etc.

Grâce au « Gymnote », il sera possible d'expérimenter, dès 1966-1967, dans des conditions réelles, le lancement des missiles à partir d'un sous-marin en plongée.

**Les engins**

L'engin lui-même dérive d'une communauté d'études, entreprises depuis 1960, en vue à la fois des programmes spatiaux et des programmes militaires. Les principales difficultés proviennent, d'une part, des énormes blocs de poudre nécessaires et, d'autre part, des structures des propulseurs. Ces structures doivent être les plus légères possible, mais cependant très résistantes. Pour donner une idée de la difficulté du problème technique, on peut indiquer que certains étages sont en fil de verre bobiné, ce qui permet un gain de poids et de portée, mais qui implique une technique très avancée.

La réalisation des engins est confiée à la Direction Technique des Engins, qui dépend de la D.M.A, avec le concours de la S.E.R.E.B (1) et de l'état-major de la Marine. L'expérimentation des engins est confiée à la Direction des Recherches et Moyens d'Essais, qui dépend de la D.M.A ; elle sera conduite au C.E.R.E.S (2) puis au Centre d'Essais des Landes, en cours de construction, organismes auxquels la Marine participe dans une large mesure.

**Les charges**

L'étude de la charge nucléaire est confiée au Commissariat à l'Energie Atomique. Sa puissance, qui sera considérable, ne pourra être connue exactement qu'après les essais en vraie grandeur qui doivent être effectués au Centre d'Expérimentations du Pacifique. La participation de la Marine à ce Centre est prépondérante ; elle représentera, certaines années, 40 % du tonnage de la Flotte.

**Le sous-marin**

Son déplacement en plongée avoisinera 9000 tonnes ; la vitesse maximum sera supérieure à 20 nœuds ; son autonomie en plongée supérieure à trois mois. La puissance de son appareil moteur nucléaire sera supérieure à 20000 CV. La durée d'utilisation du cœur sera supérieure à deux ans, dont une certaine de jours à puissance maximum.

Il est prévu une source d'énergie de secours par groupes électrogènes et accumulateurs. La navigation est assurée par des centrales à inertie très perfectionnées ; elle doit être, en effet, très précise, puisque toute erreur sur la position du sous-marin se traduit inévitablement par un écart au but des engins.

Les centrales peuvent être contrôlées, et leurs données recueillies, grâce à des observations de point à la mer par des méthodes, classiques ou nouvelles, à savoir :

- l'observation rapide d'étoiles à l'aide d'un périscope de visée astrale de haute précision ;
- les relevés de chaînes radioélectriques de navigation ;
- éventuellement les mesures faites sur des satellites de navigation.

Le fonctionnement des centrales est également contrôlé par un ensemble électronique chargé de plusieurs fonctions, entre autres :

- le calcul permanent de la position ;
- l'exploitation automatique et permanente des informations provenant des appareils d'écoute et de détection ;
- le contrôle permanent de l'état de bon fonctionnement des missiles embarqués ;
- le calcul des éléments du lancement et des trajectoires de ces missiles, avant le lancement, en fonction de la position du sous-marin et des emplacements des objectifs.

On voit donc que ce sous-marin sera bien plus complexe que ses frères classiques ; encore faudrait-il mentionner les difficultés de manœuvre, c'est-à-dire de pilotage d'un submersible à

**Cols Bleus n° 939 16 avril 1966 (suite)**

grande vitesse et de conditionnement d'air permanent en circuit fermé.

**Le personnel**

Les problèmes posés par le personnel ne seront pas les moindres. Nos sous-marins lanceurs d'engins ne rempliront, en effet, efficacement leur mission que dans la mesure où les hommes qui les armeront seront à la hauteur de leur tâche.

Avec la propulsion nucléaire, la limite d'endurance est fixée non par le matériel, mais par l'homme. Ainsi la durée des patrouilles sera de l'ordre de deux mois, ce qui représente le maximum supportable par un équipage, bien que tout soit fait pour augmenter le confort à bord. La mission de dissuasion exigeant une permanence des sous-marins en patrouille, pour utiliser au mieux les possibilités du matériel, il y aura deux équipages complets par sous-marin : lorsqu'un équipage sera en patrouille, l'autre sera au repos ou à l'entraînement.

Pour mettre en œuvre un matériel complexe qui fait appel à des techniques nouvelles et qui ne doit être arrêté que le plus rarement possible, les équipages devront être hautement qualifiés ; leur formation sera longue et coûteuse. A côté d'une instruction sous-marine de base reçue par tous, le personnel recevra une formation particulière très poussée suivant le poste qu'il occupe à bord : propulsion nucléaire, engins, calculateurs, équipements, etc....

Enfin, le personnel devra être soigneusement sélectionné du point de vue psychologique : la monotonie et la longueur des patrouilles, la mission même des sous-marins, exigeront de la part des hommes une excellente stabilité émotionnelle ; l'emploi du temps et les loisirs devront être soigneusement préparés.

**Déroulement du programme**

Jusqu'ici, aucune difficulté insurmontable dans les techniques nouvelles et nombreuses que la France a dû aborder sans aide étrangère ne semble devoir modifier le déroulement du programme prévu.

En particulier, le prototype à terre du réacteur nucléaire a été construit à Cadarache par les ingénieurs du Commissariat à l'Energie Atomique en coopération avec ceux de la D.T.C.N. et avec la collaboration d'officiers de Marine et d'ingénieurs de Marine, de l'état-major ou détachés au C.E.A. Il a divergé pour la première fois au mois d'août 1964, est monté sans difficulté à la puissance maximum prévue et a effectué des essais d'endurance correspondant aux régimes de fonctionnement qui lui seraient demandés pour une croisière autour du monde. Tous ces essais se sont déroulés de façon très satisfaisante, ce que deux pays seulement ont pu faire avant nous car, à notre connaissance, nos amis britanniques ne les ont réalisés qu'après nous. La conduite de l'appareil a été assurée, pour une large part, par du personnel en provenance des Equipages de la Flotte.

Les réalisations à ce jour permettent d'envisager avec confiance les nombreux rendez-vous fixés pour les innombrables composants de ce que l'on appelle le système naval de dissuasion.

**Incidence du programme sur la recherche**

Le programme considérable qui vient d'être exposé n'aura pas comme seul résultat de doter le pays d'une arme redoutable ; il le fera bénéficier de progrès considérables dans les techniques qui n'auraient peut-être été abordées que beaucoup plus lentement, sans l'aiguillon des nécessités militaires.

On peut citer dans cet ordre d'idée : les alliages transparents aux neutrons mais étanches aux produits de fission et bons conducteurs thermiques (pour l'isolement des combustibles), les matériaux spéciaux pour la protection du personnel, les modérateurs à liquides organiques, les fluides à haute capacité caloporteur, les échangeurs à grand rendement, tous éléments susceptibles d'applications civiles variées, nécessaires en particulier à la propulsion nucléaire des bâtiments de commerce, le jour où cette propulsion se révélera économique. Il faut mentionner enfin l'intérêt des recherches océanographiques : bathymétrie, bathythermie, hydrologie, gravimétrie, toutes recherches nécessaires non seulement à la mise en œuvre du S.N.L.E mais également à l'accroissement de nos connaissances dans le domaine des océans. Il est possible, en effet, que, dans un avenir pas tellement lointain, nous soyons obligés de puiser dans les mers des éléments de subsistance de toutes sortes.

**Cols Bleus n° 939 16 avril 1966 (suite)**

La connaissance de ce vaste domaine est très importante ; les Etats-Unis l'ont compris en prévoyant de porter, d'ici sept ans, à quatre-vingt-dix unités le nombre de leurs bâtiments océanographiques et hydrographes et l'U.R.S.S. suit la même voie.

**Le sous-marin chasseur**

On a vu les très grandes difficultés de détection du sous-marin atomique en pleine mer par ses adversaires classiques : aviation anti-sous-marine, escorteurs, systèmes de détection sous-marine de fond. En fait, son adversaire le plus redoutable est le sous-marin chasseur à propulsion atomique.

Tout aussi silencieux, muni d'appareils d'écoute active et passive perfectionnés, plus rapide que le S.N.L.E., ce sous-marin chasseur constitue, non pas une parade vis-à-vis du S.N.L.E., mais certainement le meilleur moyen de le combattre. La France a prévu d'en mettre au moins un en construction avant 1970. Il sera non seulement un instrument de combat, mais aussi un navire destiné à l'entraînement et à la protection du S.N.L.E et au perfectionnement des sous-marins à venir.

**Avenir des sous-marins et des navires de surface**

Nous devons, en effet, envisager le développement futur de notre flotte sous-marine à propulsion nucléaire.

Dans l'immédiat, à moins qu'une nouvelle forme de la capacité de dissuasion, dite de 3e génération, à vrai dire encore imprécise, ne prenne rapidement consistance, il faudra augmenter le nombre des S.N.L.E, au moins de 3 à 5, pour améliorer le taux de dissuasion.

Parallèlement, les sous-marins classiques seront remplacés par des sous-marins à propulsion plus moderne, nucléaire ou à pile à combustible.

Cette évolution vers une plus grande proportion de sous-marins n'est que la réalisation d'un nouvel équilibre. Une harmonieuse répartition entre les types de bâtiments a toujours été nécessaire à une marine efficace et puissante. Au cours de l'Histoire, de nouveaux types apparaissent puis disparaissent ; d'autres évoluent et s'adaptent ; aucun d'eux n'est capable de chasser les autres de la surface des mers. Bien que l'apparition de l'arme atomique constitue une évolution plus grande et plus brutale que les précédentes, il est très improbable qu'elle entraîne la disparition des navires de surface.

Ceux-ci survivront car, en dehors même de leur mission de protection des S.N.L.E dans les eaux côtières, bien d'autres, tout aussi importantes, leur incombent et continueront à leur incomber.

On trouve la confirmation de cette opinion dans le développement considérable et récent de la flotte de l'U.R.S.S., nation continentale qui, après avoir acquis la première flotte sous-marine du monde, estime maintenant que les bâtiments de surface lui sont également indispensables.

Certains pensent que le perfectionnement des moyens de repérage et de localisation par satellites, allié à la centralisation électronique de tous les renseignements et à l'amélioration de la souplesse d'emploi des engins balistiques, pourrait obliger les flottes de guerre à se retirer de la surface des mers, pour ne pas risquer d'être détruites par ces engins. Dans le domaine des prophéties, à condition de ne pas s'imposer des hypothèses trop rigoureuses et de ne pas préciser les échéances, on peut évidemment tout envisager ; il convient cependant d'examiner de près les différents aspects du problème.

La détection d'un bâtiment ou d'un groupe de bâtiments par satellite est possible, mais son identification, c'est-à-dire la détermination de sa nature et de sa nationalité, est autrement difficile. Même en utilisant la centralisation et l'entretien de tous les échos dans un vaste P.C à terre, on ne peut être sûr d'identifier ces échos. On retrouve là un problème analogue à celui, bien connu, de la « classification » des échos sonar.

Supposons cependant qu'un pays, ayant la quasi-certitude d'avoir localisé un but marin valable, décide de lancer sur lui un missile balistique. Il lui faudra d'abord disposer de trois satellites coordonnés pour envoyer les éléments-buts jusqu'au moment du lancement.

D'autre part, en supposant une précision de 3 km sur 3000 km de parcours, qui est la meilleure précision possible actuelle sans pour autant être assurée, l'engin devra être muni d'une tête extrêmement puissante pour que son effet soit vraiment destructeur.

Enfin, pendant la durée du parcours balistique de l'engin, de

**Cols Bleus n° 939 16 avril 1966 (suite)**

l'ordre de 20 minutes à une demi-heure, la trajectoire ne pourra plus être rectifiée et le but parcourra de 10 à 15 milles marins : il aura donc toutes chances, d'être hors d'atteinte, à moins que n'ait été lancée une gerbe d'engins pour couvrir une zone, hypothèse bien peu réaliste quand on songe au prix des fusées balistiques et à leur nombre encore limité.

On pourrait évidemment concevoir que, dans la dernière phase de sa trajectoire, le missile soit autoguidé vers le but. On peut effectivement le concevoir, mais on ne peut le réaliser, aucun radar ne pouvant fonctionner dans les conditions de rentrée d'une ogive dans l'atmosphère. Le problème semble donc insoluble d'ici longtemps.

En résumé, chercher à atteindre en mer un navire au moyen d'engins balistiques basés à terre est actuellement irréalisable et restera très probablement, dans l'avenir, peu rationnel dans la majorité des cas, étant donné qu'il est en général beaucoup plus rentable de viser des objectifs terrestres de grande surface ou de grand intérêt et dont la localisation comme la fixité sont acquises.

A supposer même qu'un jour le bâtiment de surface soit vulnérable aux missiles à la suite d'un perfectionnement technique, actuellement imprévisible et certainement lointain, serait-ce une raison pour abandonner à l'adversaire l'usage de la surface des mers ? Un tel abandon constituerait une capitulation sans combat et donnerait gratuitement à l'ennemi un avantage considérable.

Il est donc certain qu'un nouvel équilibre s'établira entre sous-marins et navires de surface ; c'est cet équilibre que la Marine française s'efforce de réaliser le plus harmonieusement possible pour demeurer capable de remplir toutes les missions que le pays peut lui confier.

Amiral CABANIER

- (1) Société d'Etude et de Recherches des Engins Balistiques.
- (2) Centre d'Essais et de Recherches des Engins Spéciaux

**Les victimes de l'accident de mer du " NARVAL "**

Nous avons relaté dans notre dernier numéro le tragique accident survenu à bord du sous-marin « Narval ». Voici les biographies des victimes :

Le lieutenant de vaisseau Goubelle : né le 27 novembre 1931, à Grenoble, il était entré à l'Ecole Navale en 1950. Nommé enseigne de vaisseau de 1re classe le 1er octobre 1954, puis lieutenant de vaisseau le 1er août 1959, il était titulaire du brevet de détecteur et du certificat de navigation sous-marine.

Ses principales affectations avaient été :

- En Indochine de juin 1954 à juin 1955 comme officier en second d'un L.S.M. bâtiment de débarquement ;
- En Côte des Somalis, de juin 1955 à juin 1956 : officier en second du dragueur « Jasmin » ;
- Sous-marin l'« Artémis » d'octobre 1956 à octobre 1957 ;
- Sous-marin « Narval » d'août 1958 à décembre 1960 : chef du Service détection en Algérie à la Demi-Brigade de Fusiliers Marins (D.B.F.M) de décembre 1960 à décembre 1962 : au cours de cette affectation lui fut décernée la croix de la valeur militaire ;
- Sous-marin « Diane » d'avril 1962 à septembre 1963 : officier en second ;
- A Toulon à la Commission d'Etudes Pratiques Sous-Marines (C.E.P.S.M) de septembre 1963 à septembre 1964 ;
- Commandant le S.M. « Doris » de septembre 1964 à août 1965,

il avait pris le commandement du S.M. « Narval » en août 1965.

Le second maître Pierre Pichavent : né le 5 janvier 1935 à Pont Croix, dans le Sud-Finistère, il était entré dans la Marine le 19 mars 1952. A l'issue du cours de B.E., il avait été affecté au Service Ter de la Marine en Tunisie, pendant deux ans, puis au Groupe des Goélettes, à Brest, d'où il avait embarqué sur l'E.E.

**Cols Bleus n° 939 16 avril 1966 (suite)**

« Forbin » en fin 1957.

A sa sortie de cours de quartier-maître (1-1-59), il avait embarqué aux sous-marins, successivement sur l'« Astrée », la « Diane », la « Flore ».

Il était embarqué sur le « Narval » depuis le 15 mai 1965 comme second maître de 1re classe transmetteur. Il était marié et père d'un enfant.

Le second maître Gilles Laurent : né le 24 mars 1944, à Paris (14e ), il était entré dans la Marine le 10 décembre 1962 et avait été affecté à la 1re E.S.M. le 1er juin 1963. Il avait été admis à l'Ecole de Maistrance Pont le 1er octobre 1963. Il en était sorti le 1er août 1964, avec le grade de quartier-maître de maistrance.

Après un court séjour au Service Ter de la 3e Région, il avait fait un cours de quartier-maître, puis il avait embarqué sur le « Narval » le 1er juillet 1965. Il avait été promu second maître de 2e classe radio le 1er avril 1960. Il était marié.

Le quartier-maître Jean-Pierre Dubois : né le 6 août 1945, à Boulogne-sur-Mer, il était entré dans la Marine le 5 juin 1963. Dès sa sortie du cours de B.E., il avait embarqué à la 1re E.S.M. et suivi le cours de navigation sous-marine du 15 février au 1er avril 1965, puis il avait embarqué sur le « Narval ».

Le quartier-maître de 2e classe radio Dubois était célibataire.

**PRISE DE COMMANDEMENT ... ..**

Sur le sous-marin « MINERVE »

Le mardi 5 avril, à la base de sous-marins de Missiessy, le lieutenant de vaisseau Bouillot a pris le commandement du sous-marin « Minerve ». Cet officier de marine a été reconnu par le capitaine de vaisseau François, commandant la 1re escadrille de sous-marins. Le lieutenant de vaisseau Bouillot, qui était jusqu'à présent commandant en second du sous-marin «Morse» (2e E.S.M. Lorient), a succédé au lieutenant de vaisseau Houette, nommé commandant en second de l'avisos-escorteur « Doudart-de-Lagrée »

**Les obsèques des victimes du « NARVAL »**

Les obsèques des victimes de l'accident de mer survenu à bord du sous-marin « NARVAL » ont été célébrées le 6 avril en l'église N.D. de Victoire à Lorient,

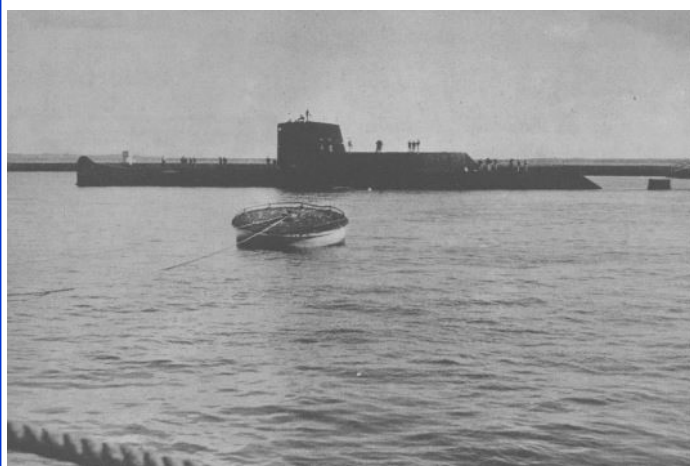
A 9h30, avait lieu à l'Hôpital Maritime, la levée des corps des seconds-maîtres Pierre Pichavant et Gilles Laurent et du quartier-maître Jean-Pierre Dubois. Le corps du lieutenant de vaisseau Henri Goubelle, commandant du «Narval», disparu avec ses hommes, n'ayant, en effet, pas encore été retrouvé. Les trois cercueils drapés de tricolore, placés sur des fourgons, parvenaient vers 10 heures sur la place Alsace Lorraine où se tenaient les personnalités civiles, militaires et religieuses, un détachement de marins en armes, les délégations des bâtiments de l'escadre Atlantique et des sous-marins de la base de Keroman. On remarquait la présence de M. Jaquet, sous-préfet de Lorient, représentant le préfet du Morbihan, du docteur Thomas, vice-président du Conseil général ; Mme Court, MM. Guyonvarch et Le Montagner, conseillers généraux ; M. Allainmat, maire de Lorient, et ses adjoints ; le contre-amiral Nielly, commandant la Marine à Lorient, représentant l'amiral Patou, préfet maritime de Brest ; le capitaine de corvette Gautier, représentant le vice-amiral d'escadre Lahaye, chef de l'escadre Atlantique ; le capitaine de vaisseau Dischamps, major général ; le capitaine de vaisseau Chatel, commandant la B.A.N. de Lann-Bihoué ; le capitaine de frégate Villecourt, commandant la base de sous-marins ; les officiers de l'état-major, chefs des services et commandants des unités de la Marine basées à Lorient ; le chef d'escadron Peteul, commandant la compagnie de gendarmerie, et plusieurs de ses adjoints ; MM. Guérin, délégué régional de la F.A.M.M.A.C ; Humbert, président de l'Amicale des officiers de réserve ; Mansion, ancien secrétaire général de la mairie, et des représentants des associations patriotiques.



**Cols Bleus n° 939 16 avril 1966 (suite)**

Sur le parvis de l'église était rassemblé le groupe des familles des disparus. Une foule silencieuse occupait la place Alsace-Lorraine. Les cercueils des victimes, portés par leurs camarades, faisaient alors leur entrée en l'église N.-D. de Victoire. L'office était célébré par M. l'abbé Goubelle, frère du lieutenant de vaisseau Henri Goubelle, en présence du chanoine Hautin, curé-archiprêtre de Lorient, de l'abbé Fournier-Le Ray, aumônier de la Marine, des chefs des paroisses de l'agglomération.

Avant l'absoute, l'abbé Fournier-Le Ray souligna que les trois marins et leur commandant avaient été enlevés à l'affection des leurs en cette semaine sainte et invita l'assistance à méditer sur le rappel des fins dernières et sur l'espérance de la résurrection. Les cercueils furent placés devant les marches de l'église. Le détachement des marins présenta les armes, tandis que retentissait la sonnerie « Aux Morts ». Les cercueils des victimes, placés dans le fourgon, prirent enfin la direction des lieux d'inhumation.

**Après un grand carénage le « Gymnote » entreprend de nouveaux essais**

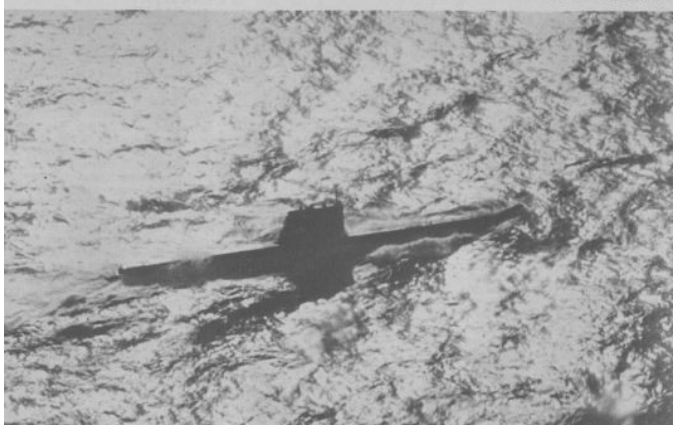
Après une période de grand carénage qui a succédé à sa croisière Cherbourg-Brest, le sous-marin « Gymnote » vient de reprendre une nouvelle série d'essais. C'est ainsi que le 5 avril le sous-marin, tiré par les remorqueurs « Equeurdrevillais », «Peuplier» et « Moineau », a quitté la forme du Homet pour gagner la darse transatlantique où devait être effectuée une plongée statique. A bord du sous-marin commandé par le capitaine de corvette Mennesson, avaient pris place l'I.C.G.M Margais, chargé du « Gymnote », et l'I.G.M Barré, son adjoint, l'I.D.T.P. Debon La Croix, chef du chantier Homet, les I.D.T. Troude, responsable du service machines, et Ozouf, chargé du Bureau Essais-Stabilité. Une vingtaine de techniciens et d'ouvriers de l'Arsenal étaient à bord ainsi qu'une équipe de dessinateurs qui avaient pris place dans une barque pour surveiller l'opération de la pesée.

A 7h45, le « Gymnote » commença à s'enfoncer.

A 8heures, seul le kiosque sortait de l'eau. Le périscope de veille fut alors hissé. Sur le quai de France, le capitaine de frégate Letoumy et l'équipe de la D.P surveillaient les opérations. Immergé totalement, le sous-marin effectuait sa pesée et les techniciens procédaient aux indispensables mouvements d'eau intérieurs, destinés à établir une « assiette » parfaite pour assurer la stabilité longitudinale et la stabilité transversale.

A 11heures, le « Gymnote » fit alors surface. Le lieutenant de vaisseau Lepercq et trois de ses hommes montèrent à bord du sous-marin, pour effectuer quelques instants plus tard, à l'occasion d'une nouvelle plongée, un exercice de sortie par les sas de secours avant et arrière.

Vers 15heures, le « Gymnote » revint en surface, puis, toujours remorqué, quitta la darse pour rejoindre la forme du Homet où l'on devait le soumettre à des essais de stabilité en surface.

**Cols Bleus n° 939 16 avril 1966 (suite)****LES ESSAIS DU SOUS-MARIN « FLORE »****Cols Bleus n° 940 23 avril 1966****Les essais du « Gymnote »**

Le sous-marin expérimental « Gymnote » va reprendre la mer dans les prochains jours, à l'issue d'une période de travaux à l'arsenal de Cherbourg au cours de laquelle le montage des appareils à bord a été poursuivi.

Il entreprendra des essais techniques qui dureront plusieurs semaines et se dérouleront en Manche et dans l'Atlantique au large de Brest. Il s'agit d'une part des essais normaux d'un sous-marin, d'autre part de l'expérimentation de certains matériels nouveaux dont les tubes lance-missiles destinés au lancement des engins mer-sol balistiques stratégiques (M.S.B.S).

Pour le moment, il ne sera lancé que des maquettes inertes de missiles. On vérifiera également la bonne tenue à la mer d'un grand mât de liaisons de champ de tir.

Le « Gymnote » commence ainsi à remplir son rôle de plateforme destinée à la mise au point du système d'armes qui équipera ultérieurement le « Redoutable », premier sous-marin français à propulsion nucléaire.

**Prise de commandement**

Mardi 12 avril, le lieutenant de vaisseau Hervy a été reconnu par le capitaine de frégate Villecourt, commandant la 2e escadrille de sous-marins, comme commandant du sous-marin « Daphné », en remplacement du L.V Théry. Cette cérémonie a eu lieu dans la cour d'honneur de la base de Keroman à 10 heures.

**MARTIGUES****La Fête des sous-marinières**

A l'occasion de la fête annuelle de l'Amicale des anciens sous-marinières de la région de Martigues, deux sous-marins français sont venus à Port-de-Bouc. Il s'agit du S.M « Vénus », arrivé le 1er avril à 9 heures, commandé par le L.V. Jany (?) et de l'« Argonaute », arrivé le 2 à 11 heures, commandé par le LV Lecointre.

Ces deux unités appartiennent à la première escadrille de sous-marins, qui sont repartis vers d'autres horizons le 4 avril dans la matinée.

Les commandants de ces bâtiments ont rendu visite à l'administrateur de l'Inspection maritime, chef du quartier de Martigues, ainsi qu'au maire de la localité.

Pendant 48 heures, 105 officiers, officiers-marinières, quartiers-maîtres et marins, ont été les hôtes de la région, avec un grand bal le 2 au soir et un repas collectif à la Maison des gens de mer de Lavéra, groupant les anciens et les actifs.

Le public, enfin, a été autorisé à visiter ces deux sous-marins, et sans nul doute des vocations maritimes ont pris naissance parmi les jeunes visiteurs.

J. VIEILLE.

**Cols Bleus n° 941 30 avril 1966****Arsenal et Kéroman :**

Portes ouvertes aux visiteurs Les visites touristiques de l'arsenal principal avec son musée naval de l'Enclos de la Compagnie des Indes, également les visites touristiques de l'arsenal annexe de Kéroman ou base sous-marine, ont repris depuis le 1er avril dernier.

Elles se poursuivront tout au long de la « saison ».

Jusqu'au 14 mai, chaque jour de 14h à 17h. A partir du 15 mai et jusqu'au 15 septembre, chaque jour de 9h à 11h et de 14h à 17h. Puis, du 15 septembre au 15 octobre, elles ne se feront plus à nouveau que de 14h à 17h. Ces visites se déroulent sous la conduite de guides bénévoles qui les commentent. En dehors de la période touristique, soit du 15 octobre au 1er avril, il est néanmoins possible de visiter le port de guerre : des autorisations particulières pour des groupes peuvent être délivrées par le major général sur demandes adressées une semaine avant les dates prévues pour les visites.

En ce qui concerne l'arsenal principal, l'entrée se fait par la porte Gabriel (rue de la Cale ORY), l'entrée de l'arsenal annexe de Keroman s'effectuant par la porte principale de la B.S.M. Pour pénétrer dans ces arsenaux, il faut être de nationalité française et pouvoir en justifier en présentant une pièce d'identité exigée à l'entrée. L'introduction d'appareils photographiques à l'intérieur des enceintes militaires étant formellement prohibée, il est préférable de se présenter aux portes, démunis de ceux-ci qui resteraient durant toute la visite en dépôt aux postes de gendarmerie maritime.

Le Musée Naval de Lorient ou Musée de la Compagnie des Indes, situé à l'intérieur de l'arsenal, se visite dans les mêmes conditions que l'arsenal lui-même, c'est-à-dire exclusivement par les ressortissants français munis d'une pièce d'identité. Ce musée est, précisons-le également, fermé tous les lundis matins.

**Prises de commandement****Sous-marins**

CAPITAINE DE FREGATE .

- FAGES (OL.-L.-J.), de la 2e escadrille de sous-marins.

LIEUTENANTS DE VAISSEAU

- NOURRY (J.-P.-M.-V.-B.), du sous-marin « Diane ».
- CAILLART (C.-E.-C.), du sous-marin « Flore ».
- BRUN (P.-J.-F.-M.), du sous-marin « Vénus ».

**Cols Bleus n° 942 07 mai 1966****Nouvelles maritimes**

Le sous-marin « Vénus » effectuera des essais en Méditerranée du 2 au 4 mai ; il transitera ensuite vers Palerme, où il séjournera du 7 au 12 mai avant de rallier l'escadre. Il sera de retour à Toulon le 16 mai.

Le sous-marin « Doris » a appareillé de Toulon le 3 mai pour essais et entraînement individuel en Méditerranée. Il fera une escale à Ajaccio du 7 au 9 mai et sera de retour à Toulon le 12 mai.

Les essais du « Gymnote »

Le sous-marin « Gymnote » a repris ses essais à la mer le 12 avril. Le « Gymnote » a notamment effectué en plongée des tirs de maquette de missiles. Actuellement, le sous-marin « Gymnote » est en Atlantique, où il procède à des essais concernant des installations de tenue de l'immersion après avoir effectué une plongée en mission profonde. Le « Gymnote » sera de retour à Cherbourg vers le 8 mai

**La base sous-marine de Keroman.**

Le corps du L.V. Goubelle retrouvé dans les Glénans  
Le corps du L.V. Goubelle, commandant du sous-marin « Narval », disparu depuis le 4 avril a été retrouvé le samedi 30 avril sur un rocher au nord de l'île de Penfret (archipel des Glénans). On sait que les corps de trois autres victimes de ce tragique accident de mer avaient été repêchés le jour même

**Cols Bleus n° 944 21-28 mai 1966**

La base sous-marine de Keroman, fief de la 2e escadrille de sous-marins, est située sur la rive nord de l'embouchure du Ter, en amont de la pointe de Keroman, donc hors de l'arsenal principal du Scorff. Cette base fut construite de 1941 à 1943 par les Allemands pour recevoir et caréner les sous-marins allemands qui opéraient en Atlantique. Ces sous-marins, sous trois immenses blocs bétonnés, pouvaient être abrités soit au sec, sur berceau, soit au bassin, soit à flot. A la Libération, l'un des blocs fut transformé pour recevoir l'atelier des machines.

Depuis ont été aménagés les divers ateliers nécessaires à la D.C.A.N., pour les carénages, les refontes ou les transformations de sous-marins de divers types, tandis que l'un des blocs abrite les locaux nécessaires à l'escadrille ; les casernements, foyers, restaurants, etc., sont installés ou sont en voie de construction « à l'air libre », selon tout un programme d'ensemble. La base est dénommée « Base Ingénieur Général Stoskopf » du nom de l'ingénieur du Génie maritime en fonction à Lorient durant l'occupation qui y exerça une activité de renseignements remarquable au profit des Alliés. Arrêté par la Gestapo en 1944, il fut emmené dans un camp des Vosges où il fut passé par les armes peu avant l'arrivée des troupes alliées.

**Le 2me escadrille de sous-marins basée à KEROMAN**

Après la guerre de 1939-1945, les forces sous-marines françaises rallièrent les ports de l'Atlantique. 1946 voyait s'établir à Brest la première escadrille de sous-marins constituée de sous-marins de 1500 tonnes et à Lorient, la deuxième escadrille de sous-marins composée des sous-marins ex-allemands « Blaison », « Bouan », « Laubie » et de deux 600 tonnes français, « Iris » et « Junon ». Jusqu'en 1949, la 2e escadrille de sous-marins connaissait une période de bonne reprise. Tandis que l'activité reprenait son cours, la 2e escadrille, grâce à l'appui de la base de Keroman, se réorganisait et une chaîne de réparations était inaugurée. Mais, comme alors, dans l'attente des bâtiments neufs que les chantiers français commençaient à construire après sept ans d'interruption, le département décidait le regroupement de tous les moyens en sous-marins et escorteurs dans le groupe d'action anti-sous-marine basé à Toulon — le G.A.S.M — le rôle de la 2e escadrille de sous-marins à Lorient se limitait à recevoir des sous-marins en grande réparation avant de les restituer au G.A.S.M pour une nouvelle activité opérationnelle. Avec la mise en service des sous-marins du type « Narval », la renaissance de la 2e escadrille de sous-marins s'opérait. En 1958, le « Narval » et le « Marsouin » rallièrent Lorient ; la 2e escadrille de sous-marins retrouvait un rôle opérationnel aux ordres de l'amiral commandant l'escadre légère nouvellement créée à Brest. Dès lors, la 2me E.S.M voyait son activité croître régulièrement, et chaque exercice national ou interallié comportait la participation d'au moins un sous-marin de Lorient.

En 1964, à la création d'un commandement des forces sous-marines, comme la première escadrille de sous-marins de Toulon, la 2e E.S.M. de Lorient relevait de ce commandement, confié à un amiral.

En 1965 et 1966, la 2e E.S.M basée à Lorient s'est agrandie et comprend désormais six sous-marins type « Narval », trois sous-marins type « Daphné » et le bâtiment-base « Rhône ». Ce bâtiment fait partie de la série navale récente des bâtiments de soutien logistique (B.S.L) dont chacun est spécialisé pour un rôle déterminé. Le B.S.L « Rhône » est plus particulièrement destiné à assurer le soutien logistique, technique et même « hôtelier » des sous-marins dont il a mission d'assurer l'accompagnement dans leurs croisières lointaines.

Parallèlement à cette rénovation et à cette extension, la 2e escadrille de sous-marins voit ses installations à terre modernisées, complétées, étendues : logements, installations sportives et récréatives, ateliers et magasins lui permettent grâce au soutien des directions de l'arsenal et en particulier de l'arsenal-annexe de Keroman de maintenir six sous-marins en opérations tandis que deux chaînes de modernisation et de carénage sont confiées à la D.C.A.N de Lorient.

**Cols Bleus n° 945 04 juin 1966****Nouvelles maritimes**

Les sous-marins « Daphné » et « Narval », en exercices dans le golfe de Gascogne, feront une escale de routine à Santander (Espagne) du 10 au 13 juin.

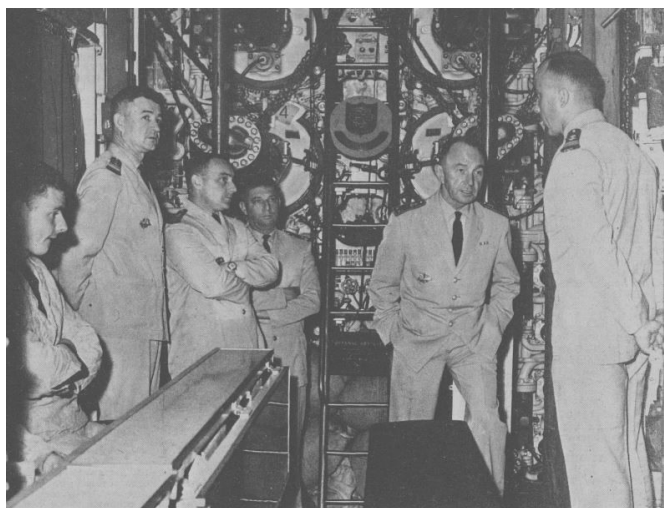
**Le CA Dartigues**

Le contre-amiral Dartigues, commandant les Forces sous-marines, a séjourné à Lorient du 16 au 21 mai.

Les trois premières journées furent consacrées à l'inspection générale du personnel de la deuxième escadrille de sous-marins, du B.S.L « Rhône » et du sous-marin « Dauphin ».

Le sous-marin « Daphné » a été inspecté à la mer à l'occasion d'exercices. (Notre photo.)

L'amiral a assisté le 21 mai, à bord du « Rhône », aux cérémonies du jumelage de ce bâtiment avec le département du Rhône.

**Cols Bleus n° 946 11 juin 1966****Escadres et groupes indépendants**

La croisière d'été des forces sous-marines se déroulera en Atlantique et en Méditerranée du 13 juin au 23 juillet. Elle reçoit le nom de « Paso Doble ». Le contre-amiral Dartigues, commandant les forces sous-marines, arborera sa marque sur le bâtiment-base « Gustave Zédé » du 28 juin au 9 juillet. Participeront à cette croisière : le bâtiment-base « Gustave-Zédé », le bâtiment de soutien logistique « Rhône », les escorteurs rapides « Le Provençal », « Le Béarnais », « Le Lorrain », les sous-marins « Argonaute », « Doris », « Vénus », « Aréthuse », « Diane », « Flore », « Morse ». Des escales sont prévues en Espagne, au Portugal et aux Baléares, d'après le programme ci-après :

LISBONNE, du 20 au 26 juin: B.S.L « Rhône ». — Du 29 juin au 4 juillet : B.S.L « Rhône », B.B « Gustave-Zédé », E.R. « Le Béarnais », « Le Provençal », « Le Lorrain », s-m. « Doris », « Argonaute », « Diane », « Flore ».

CADIX, du 6 au 10 juillet pour ces mêmes bâtiments. Ensuite, les bâtiments suivants : « Rhône », « Le Lorrain », « Diane », « Morse » séjourneront à La Crogne du 13 au 17 juillet avant de rejoindre Brest le 20 pour « Le Lorrain » et Lorient le 21 pour le « Rhône » et les deux sous-marins. Le bâtiment-base « Gustave Zédé », les escorteurs rapides « Le Vendéen », « Le Provençal », de l'escadre de la Méditerranée, et les sous-marins « Doris », « Argonaute », « Flore » se rendront à Malaga du 10 au 13 juillet. Ils se diviseront ensuite en deux groupes : les deux escorteurs rapides auxquels se seront joints les sous-marins « Vénus » et « Aréthuse » feront escale à Valence du 15 au 19 juillet, tandis que le « Gustave-Zédé » et les trois autres sous-marins séjourneront à Ivce (Baléares) du 15 au 20 juillet. Les trois bâtiments de surface et les cinq sous-marins seront de retour à Toulon respectivement le 20 et le 23 juillet.

**Cols Bleus n° 946 04 juin 1966 (suite)****Le C.A. Dartigues en Ile Région**

Le contre-amiral Dartigues, commandant les Forces sous-marines, a séjourné à Toulon du 2 au 7 juin.

Les journées des 2 et 3 juin ont été consacrées à l'inspection du personnel de la 1re escadrille de sous-marins et du sous-marin « Argonaute ».

Le 6 juin, l'amiral a mis sa marque sur le sous-marin « Vénus » qui a participé à des exercices en mer avec des hélicoptères de la « Jeanne d'arc ».

Le retour de l'amiral à Toulon s'est effectué par hélicoptère.

Le 7 juin, le contre-amiral Dartigues a reçu le contre-amiral McNitt, commandant désigné des sous-marins alliés en Méditerranée, qui rendait la visite faite à Malte en avril par le commandant des Forces sous-marines françaises.

**CHERBOURG**

Chez les anciens sous-marinières. Comme ils le font chaque année, les anciens sous-marinières, présidés par M. Autin, ont honoré la mémoire de leurs disparus. Après la messe célébrée en la chapelle de l'hôpital maritime par le P. Le Roux, aumônier de la Marine, ils se sont rendus à Fermanville où disparut le « Prométhée » ; ce fut ensuite la cérémonie devenue traditionnelle au monument du « Surcouf » érigé à Cherbourg sur la petite jetée. Dans l'après-midi un semblable hommage était rendu à Goury, à ceux du « Vendémiaire ». Partout, des détachements en armes rendaient les honneurs et les drapeaux des diverses associations claquaient au vent. Ces émouvantes manifestations étaient présidées par le vice-amiral d'escadre Rossét, président national de l'Association générale amicale des anciens des sous-marins ; il était entouré des familles des disparus, des membres des divers groupements patriotiques, des autorités locales dans chaque endroit.

A Cherbourg, on notait encore la présence du vice-amiral d'escadre Witrand, préfet maritime, du docteur Hébert, député-maire ; de M. Ninin, sous-préfet, etc.

**Cols Bleus n° 948 25 juin 1966****Les « croisières » du prototype à terre du moteur atomique pour sous-marin**

La décision de construire, en France, un sous-marin nucléaire, remonte à 1954, mais les études du prototype à terre (P.A.T) français n'ont été entreprises qu'en 1959. C'est le 18 mars 1960 que débuta, au Centre d'Etudes nucléaires de Cadarache, la construction, selon des normes identiques en tous points à celles d'une installation de bord, du réacteur utilisant comme combustible de l'uranium très enrichi, le fluide modérateur et caloporteur circulant à l'intérieur du cœur étant de l'eau naturelle très purifiée. Les différents composants furent soumis à de nombreux essais très approfondis, entre octobre 1960 et avril 1964, date à laquelle le tronçon de coque fut mis en eau.

Les circuits ayant alors été expérimentés dans une phase non nucléaire, le cœur du réacteur était chargé les 1er et 2 août 1964. Après trois jours d'essais préliminaires, le 14 août on procéda à la première divergence et à l'autonomie électrique le 20 août. La montée en puissance put ainsi avoir lieu le 24 août. Interrompus du 27 août au 9 octobre, pour arrêt froid, les essais reprurent jusqu'au 19 octobre.

A cette date débutait réellement la croisière « Tour du Monde ». Exemple unique dans les annales de l'énergie nucléaire, cette première croisière commençait après 24 journées effectives d'essais seulement. Elle devait se poursuivre pendant deux mois de fonctionnement ininterrompu, sans aucune chute intempestive de barres de sécurité et sans qu'aucune défaillance de matériel ait, à un moment quelconque, compromis la disponibilité du réacteur et des installations associées. En outre, les nombreux essais exécutés au cours de cette période ont confirmé l'excellente aptitude du réacteur à la fonction de chaudière nucléaire ; on a pu vérifier en particulier, en effectuant des variations d'allure quasi instantanées que le réacteur se comportait remarquablement bien lors des régimes transitoires les plus

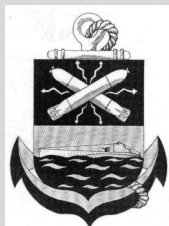
**Cols Bleus n° 948 25 juin 1966 (suite)**

brutaux. Alors que le département de Propulsion Nucléaire du C.E.A avait fixé les modalités de la croisière «Tour du Monde», c'est l'état-major de la Marine qui a établi, d'une manière extrêmement détaillée, le programme de la seconde croisière, sur le modèle d'une patrouille réelle d'un S.N.L.E.

Elle s'est déroulée durant le dernier trimestre de 1965, dans d'excellentes conditions, et le programme préétabli a été suivi sans contretemps. Les essais, qui se sont poursuivis dans des conditions les plus proches de celles mêmes de l'emploi, ont permis d'établir, d'une part, des bilans d'électricité représentatifs, dépense électrique de la machine, de la chaufferie et des auxiliaires et, d'autre part, des renseignements chiffrés relatifs aux conditions pratiques de fonctionnement de certains organes qui permettent de rendre plus réalistes les spécifications des cahiers des charges. Par ailleurs, à l'issue de cette seconde phase, il a été possible d'évaluer, dans les conditions de service, les consommations de fluide (eau primaire, eau secondaire, hydrogène) ainsi que les rejets d'effluents liquides et gazeux et d'étudier les conditions de marche en situation d'incident. La troisième croisière de longue durée a débuté en janvier 1966, et sera consacrée à des essais divers. Les premières croisières d'instruction au profit du personnel choisi pour armer le « Redoutable » commenceront en 1967.

Actuellement, tous les gros appareils ont fonctionné plus de 6500 heures, ce qui ne donne que plus de poids à la valeur des résultats. La puissance du réacteur, ainsi, a pu être portée à 150 % de la puissance contractuelle sans le moindre inconvénient pour l'installation, les relevés de radiochimie ont mis en évidence une remarquable tenue du combustible, et il a été possible de conclure que la durée de vie du cœur excéderait notablement la durée contractuelle.

Dès lors, les résultats obtenus jusqu'ici par le P.A.T, permettent d'affirmer que les performances du 1er réacteur embarqué seront analogues à celles des réacteurs étrangers les plus récents et autorisent une entière confiance dans le système de propulsion du « Redoutable », actuellement en construction à Cherbourg.

**Les Journées internationales des Anciens des sous-marins - PARIS - 27-30 mai****Assemblée générale de l'A.G.A.A.S.M.**

L'AGAASM a tenu son assemblée générale dans la matinée du samedi 28 mai, dans la salle de conférence du palais de l'O.T.A.N, place Dauphine, à Paris (16e).

Le vice-amiral d'escadre R. Rosset — président national — ouvre la séance à 9 h 30, salue la présence de Fouquet, président d'honneur fondateur et celle des présidents de section : Cdt Ricoul, de Nantes ; Cdt Blachère, de Marseille La Mède ; Cdt Jule, de

Toulon, et regrette l'absence des dynamiques Autin de Cherbourg, Chatton, Mescouez de Brest. Le secrétaire général Vœgele donne lecture du rapport moral, puis le Cdt Magot-Cuvru celle du compte rendu financier et, après adoption de ces rapports, le président appelle la discussion des questions diverses. Parmi les questions traitées nous retiendrons :

- **PLONGEE.** Le bulletin de notre association a fait la preuve de son intérêt et de son audience, non seulement il est le lien entre les sections, mais il est également le lien entre les jeunes en activité et les anciens. Il est surtout le seul et unique contact avec les camarades isolés en province.
- **ANNUAIRE.** Les éléments en sont prêts sous forme de fiches individuelles mises à jour. Il n'est que d'avoir le temps et les moyens matériels de rédaction et de fabrication.
- **INFORMATIONS.** Tous les membres sont sollicités d'adresser au bureau central les souvenirs, documents, récits qui pourraient être utilisés pour « Plongée » ou conservés dans le but de créer un petit musée. Une première suggestion est de réaliser une collection d'insignes.

**Cols Bleus n° 948 25 juin 1966 (suite)**

- **DIVERS.** Certains camarades demandent l'édition de « Cartes de Vœux » et « d'insignes voitures ».
- **RENOUVELLEMENT.** Le comité directeur est réélu à l'unanimité et le bureau reconduit, sans modification. Avant de clore la séance, le président recueille les regrets de l'assemblée sur l'absence de Aufray, président du Havre, et de Cotelle, trésorier général honoraire, et leur adresse les vœux unanimes de rétablissement.

**Déjeuner à l'O.T.A.N**

L'O.T.A.N avait bien voulu nous accueillir pour le déjeuner, entre les deux séances de travail. M. Delmas, dans une courte allocution, fit aux congressistes un exposé très actuel sur le rôle et les buts de l'organisation.

**Le dîner - La soirée**

Le nombre des congressistes obligea les organisateurs à réunir 170 convives au Cercle des Armées et 50 au restaurant Ruc. Par une très heureuse initiative, les deux menus furent identiques de qualité et de choix. Et la nécessité de dégager la salle pour la soirée fut une heureuse détente d'une demi-heure pour les contacts amicaux.

A 22 heures, le contre-amiral Dartigues, commandant les forces sous-marines françaises, représentant l'amiral Cabanier, chef d'état-major de la Marine, était accueilli par le président qui ouvrait la soirée de variétés.



L'animatrice Marianne Lecene.

Les ballets Ibéria apportaient le soleil et l'ardeur de l'Espagne ; Chantal et Dumont donnaient de fortes émotions avant que les spectateurs ne se rassurent en notant un dosage humoristique de danses classique et acrobatique.

Les ballets Kalinka terminaient la soirée sur le folklore russe.

**La croisière aux 106 ponts**

Croisière sur la Seine.

Le samedi ayant été particulièrement occupé, aussi bien par les séances de travail que par les réunions officielles, il convenait que le dimanche fût réservé à la détente tout en étant touristique et gastronomique.

Le commandant Magot-Cuvru avait su organiser, à bord du yacht « Borde-Fretigny », une croisière que le beau temps favorisait et qui réalisa très parfaitement notre projet.

Appareillage à 10 heures, messe à bord, déjeuner « Champenois » agrémenté des tours magiques d'un prestidigitateur mieux qu'habile, et les passagers débarquaient à 15h30 aux « Maisons blanches ».

Une visite du château de Saint-Germain-en-Laye, avec montée sur les toits pour admirer le panorama sur le Val de Seine, le retour en car et les congressistes se retrouvaient tous, sauf le Dr Benn, pour appareiller à 11h30 et remonter le fleuve.

## Colts Bleus n° 948 25 juin 1966 (suite)

## Colts Bleus n° 948 25 juin 1966



Messe à bord du « Borde-Fretigny »...

Ce fut alors l'apéritif, le dîner « Viking » en repassant sous les divers ponts franchis à l'aller.

A 21h00, une escale au port du Gros-Cailou permettait à quelques amis, dont le Cdt Pillet, d'embarquer pour la croisière nocturne.

Durant tout le voyage, une bande magnétique spécialement orchestrée par le Cdt Magot-Cuvru, plaçait les passagers dans l'ambiance sonore nécessaire. Enfin, chacun avait reçu un livre de bord, décrivant l'histoire des endroits parcourus et permettant d'enregistrer les souvenirs personnels.

## Congrès international



Le président français, Y.A.E. Rosset.

Une centaine de congressistes étaient réunis dans la salle de conférence de l'O.T.A.N, le samedi 28 mai, à 15heures. L'amiral Rosset, président français, ayant à ses côtés l'amiral Parona, président italien, le Cdt Schnee, président allemand, et M. Winterburn pour la délégation britannique, ouvre la séance et transmet aux délégués les souhaits de bienvenue de l'amiral Cabanier, chef d'état-major de la Marine, lui-même ancien sous-marinier et

malheureusement absent de Paris.

L'amiral Rosset remercie les délégations étrangères d'avoir répondu en si grand nombre à l'invitation française et rappelle que des contacts ont été pris pour élargir le nombre des nations participantes mais que l'éloignement explique l'absence des États-Unis, Autriche, Brésil, Espagne, Hollande et Norvège. Il espère que quelques représentants pourront participer à quelques manifestations de nos journées internationales.



Le président allemand, C.C. Schnee.

Ainsi donc — durant deux jours — quelque 250 hommes, sans distinction de grade, de nationalité, d'opinion, sur leur seule et unique qualité d'anciens des sous-marins, ont recherché et trouvé l'AMITIE.



Le président italien, amiral Parona.

Il dit à l'assemblée les regrets d'Aufray, promoteur de ces rencontres, qui ne saurait compromettre la guérison d'une récente maladie en étant des nôtres, et lui adresse ses meilleurs vœux de prompt et définitif rétablissement avec les affectueuses amitiés de tous. Les présidents nationaux rapportent sur les questions suivantes :

- Relations internationales : Le but initial « participer au rapprochement international par des contacts amicaux entre les anciens des sous-marins » s'affirme à chaque congrès. On y voit naître et se développer des amitiés et des camaraderies de plus en plus vivantes qui augurent bien de l'Association internationale.
- Echange d'enfants : Mme Ricoul conclut que les échanges d'enfants entre nous, qui ont l'avantage d'assurer aux parents une garantie morale complète, doivent être développés. Elle suggère que soit désigné dans chaque section un responsable si possible féminin pour simplifier la procédure. Elle suggère également les échanges de correspondances, de cartes postales qui, tout en amusant les enfants, développent leur curiosité et élargissent leur horizon.
- Questions diverses : Le Cdt Blachère rappelle l'intérêt que présenterait l'édition d'annuaires donnant indication des occupations civiles des anciens sous-mariniers. Les présidents nationaux approuvent ce moyen de permettre des relations d'affaires et en étudieront la réalisation.
- Date et lieu du prochain congrès : En principe, le prochain congrès sera organisé par la délégation allemande qui, après étude, en fixera date et lieu.

L'ordre du jour étant épuisé, l'amiral Rosset lève la séance après avoir formulé au nom de la délégation française les souhaits d'heureux séjour à Paris et de contacts joyeux et fructueux entre les congressistes.

## Rencontres

Dès 1959, notre camarade Aufray, président de la section du Havre, eut l'idée de prendre des contacts avec les associations étrangères d'anciens sous-mariniers en vue de la mise sur pied de réunions internationales ayant pour but, à partir d'hommes ayant pour point commun la rude vie des sous-marins, un rapprochement des nations avec le projet d'assurer la continuité des liens déjà établis par le moyen, en particulier, d'échanges d'enfants.

Cette idée voyait sa première réalisation à Paris en 1960. C'était ensuite de nouveau Paris, en 1961, Kiel en 1962, Paris en 1963, Munich en 1964 et Venise en 1965.

## Paris - 1966

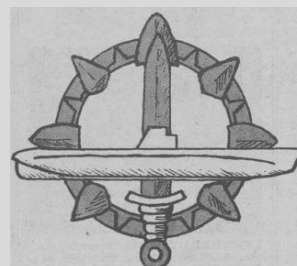
Quatre-vingt délégués des sections de province montent à Paris pour rallier une cinquantaine de Parisiens et accueillir :

- 80 Allemands
- 60 Italiens
- 10 Anglais
- 2 U.S.A.

## Paris la nuit

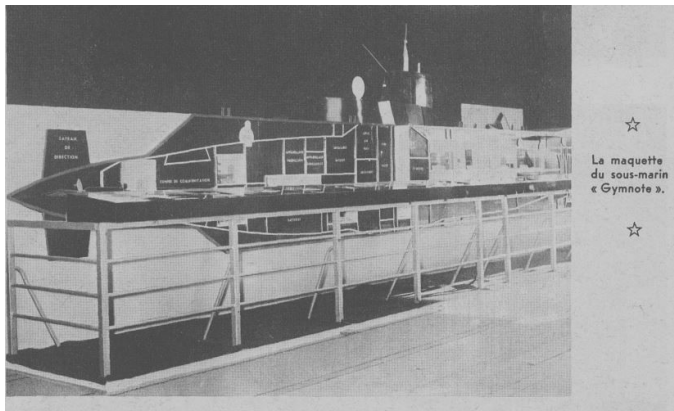
De 21h30 à 23h00, la croisière se poursuit à travers Paris illuminé.

A 23heures, les congressistes débarquaient, peut-être fatigués mais sûrement ravis, et parmi les « au revoir » beaucoup prenaient rendez-vous pour poursuivre personnellement les contacts amicaux établis ou confirmés pendant ces deux journées.



**Cols Bleus n° 950 09 juillet 1966****Nouvelles maritimes****Escadre et groupes indépendants**

Les bâtiments participant à la croisière d'été des forces sous-marines appareillent de Cadix le 10 juillet. Ensuite, le bâtiment de soutien logistique « Rhône », l'escorteur rapide « Le Lorrain », le sous-marin « Diane » et le sous-marin « Morse », ce dernier venant de Lorient, séjourneront à La Corogne du 13 au 17 juillet. Puis « Le Lorrain » rejoindra Brest, le « Rhône » et les deux sous-marins Lorient le 21 juillet. Le bâtiment-base « Gustave Zédé », les escorteurs rapides « Le Béarnais », « Le Provençal », de l'escadre de la Méditerranée, et les sous-marins « Doris », « Argonaute », « Flore », seront à Malaga (Espagne) du 10 au 13 juillet. Ils se diviseront ensuite en deux groupes : les deux escorteurs rapides auxquels se seront joints les sous-marins « Vénus » et « Aréthuse », venus de Toulon, feront escale à Valence du 15 au 19 juillet, tandis que le « Gustave Zédé » et les trois autres sous-marins séjourneront à Ivica (Baléares) du 15 au 20 juillet. Les trois bâtiments de surface et les cinq sous-marins rentreront à Toulon le 23 juillet.

**Cols Bleus n° 951 23 juillet 1966****Le «Gymnote» est parti pour Toulon**

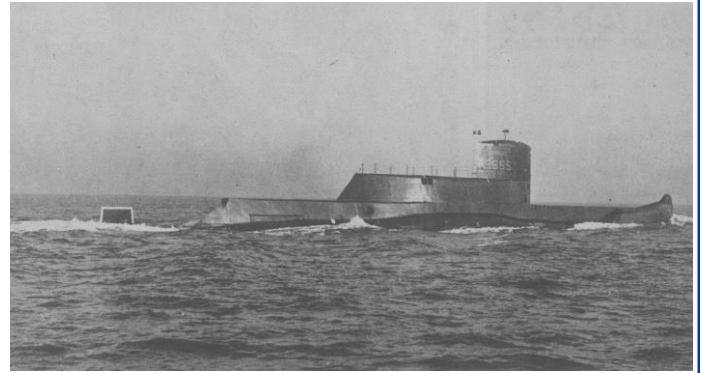
Le sous-marin expérimental « Gymnote » a quitté son berceau pour Toulon qu'il touchera au terme d'une croisière d'endurance et après escale à Vigo. Pratiquement terminé, le bâtiment, que commande le capitaine de corvette Mennesson, va poursuivre sa carrière en Méditerranée d'abord, puis aux lieux exigés par la mise au point des engins nouveaux. Ainsi, quatre ans seulement après sa mise en chantier, délai qui fait honneur à l'Arse-  
 nal de Cherbourg le « Gymnote », un des éléments les plus importants de notre nouvelle Flotte, nous quitte. Nous lui souhaitons, longue, féconde et utile carrière.

**Cols Bleus n° 952 30 juillet 1966****En bref**

Le sous-marin « Dauphin » a regagné Lorient après une croisière d'entraînement dont la dernière escale a été Amsterdam.

Le C.F Villecourt, commandant la 2e ESM a fait reconnaître le L.V Théry comme commandant du sous-marin « Morse », en remplacement du L.V Le Masson.

*Cols bleus*

**Cols Bleus n° 953 13 août 1966****LE «GYMNOTE» A TOULON**

Placé sous le commandement de du capitaine de corvette Mennesson, le sous-marin expérimental « Gymnote » a rallié Toulon le lundi 1er août au matin. Il s'est aussitôt dirigé vers l'arsenal où il s'est amarré à Missiessy.

Le « Gymnote » avait quitté Cherbourg, où il a été construit, le 15 juillet, afin d'effectuer une croisière dans l'Atlantique et en Méditerranée, croisière de 1800 milles et ne comportant qu'une escale de cinq jours à Vigo (Espagne).

Au large de Toulon, le sous-marin expérimental va poursuivre et intensifier son entraînement. Nous prions le capitaine de corvette Mennesson et son équipage de vouloir bien agréer nos meilleurs souhaits de bienvenue

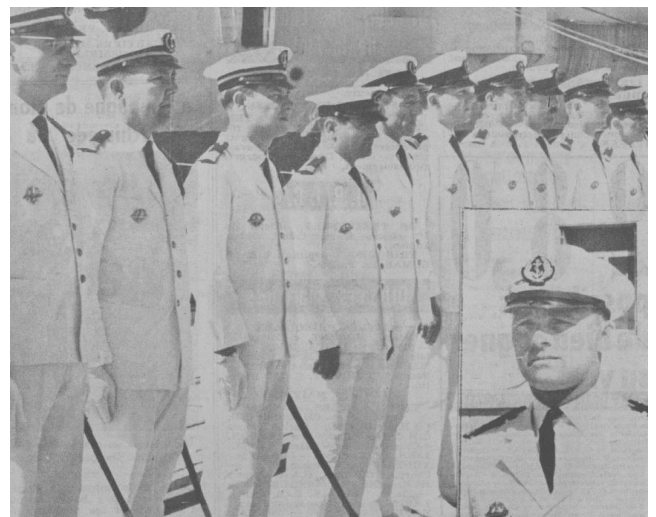
**Cols Bleus n° 954 20 août 1966**

Le sous-marin « Aréthuse » a appareillé de Toulon le 22 août pour des exercices sur les côtes de Provence. Il a fait une escale à Marseille du 26 au 30 août et était de retour à Toulon le 30.

**Cols Bleus n° 956 10 septembre 1966****Prise de commandement à bord du sous-marin « FLORE »**

Jeudi matin, 25 août, à 10h30, le capitaine de vaisseau François, commandant de la 1re escadrille de sous-marins, a fait reconnaître le lieutenant de vaisseau Caillart comme nouveau commandant du sous-marin « Flore ».

Le L.V Caillart succède au lieutenant de vaisseau Piot.



Notre photo : les officiers-marinières du sous-marin « Flore » et, en médaillon, le L.V Caillart.

**Cols Bleus n° 957 17 septembre 1966****En bref**

Le sous-marin « Flore », qui a appareillé de Toulon le 13 pour effectuer des exercices au large des côtes de Corse rentrera à Toulon le 17.

**Cols Bleus n° 958 24 septembre 1966****Après la perte tragique du sous-marin allemand "Hai"**

A la suite de la perte tragique du sous-marin « Hai », l'amiral Cabanier, chef d'état-major de la marine, a adressé au vice-amiral Zenker, inspecteur général de la marine fédérale, le télégramme suivant :

« *Profondément touché par le drame qui vient d'endeuiller la marine fédérale allemande, je vous prie de croire à la grande sympathie de la marine nationale et à l'expression de nos condoléances émues.* »

De son côté, le vice-amiral Dartigues, commandant les forces sous-marines françaises, a adressé le message qui suit au capitaine de frégate commandant les escadrilles de sous-marins à Eckenforde :

« *Je vous adresse au nom des sous-mariniers français et en mon nom personnel l'expression de notre vive sympathie et de nos très sincères condoléances à l'occasion du tragique accident qui a causé la perte du sous-marin « Hai » et de son vaillant équipage.* »

**Nouvelles maritimes**

Le sous-marin « Morse », qui a appareillé de Lorient le 15 septembre, participe également à ces exercices suivant le programme : mouillage pour la nuit au large de Moville le 19 ; escale à Londonderry du 21 au 26 septembre, du 29 au 30 septembre, du 5 au 7 octobre. Il rentrera à Lorient le 24 octobre.

Le sous-marin « Diane », qui a appareillé de Lorient le 15 septembre pour une sortie d'entraînement jusqu'au 19, effectue une escale à Saint-Malo du 20 au 23. Il rentrera à Lorient le 24.

Le sous-marin « Dauphin », rentré à Lorient le 21, repartira le 24 pour faire escale à Gijon (Espagne) du 26 au 30 septembre.

**Entraînement à la lutte anti-sous-marine à terre**

Pour le bénéfice des spécialistes américains de la lutte anti-sous-marine, des centaines de milliers de kilomètres carrés d'océan et d'espace aérien ont été ramenés électroniquement dans un espace de quelques 12000 m<sup>2</sup> seulement. Réalisés par la Compagnie Lockheed d'électronique au terme d'un contrat de sept millions de dollars qui lui a été passé par la Marine, ce nouveau système d'entraînement, contrôlé par un ordinateur, simule toutes les phases d'une opération anti-sous-marine conduite par une flotte à la fois maritime et aérienne. Seul le mal de mer n'est pas restitué...

Ce simulateur permettra d'entraîner à terre des classes de 250 marins avec un réalisme quasi total et à beaucoup moindres frais que lorsque bâtiments de guerre et porte-avions doivent prendre la mer. 36 salles individuelles sont réparties autour d'un auditorium central, et représentent les centres de commandement des navires et des avions. Toutes ces pièces sont isolées les unes par rapport aux autres sauf en ce qui concerne les communications et l'appareillage de détection : radars, sonars, contremesures électroniques, etc..., normalement installés sur les navires ou les avions engagés dans les opérations de lutte anti-sous-marine. 18 centres de commandement peuvent fonctionner au titre destroyers et sous-marins et 16 au titre avions ou hélicoptères. Un porte-avions et un vaisseau amiral figurent également.

L'auditorium central offre différents écrans reproduisant l'action, cinq consoles d'instruction et un calculateur électronique qui est le cerveau du système.

Les équipages ainsi entraînés ne travaillent pas sur des problèmes mis en mémoire et comportant une solution prédéterminée. Les opérations sont simulées avec un tel degré de réa-

**Cols Bleus n° 958 24 septembre 1966 (suite)**

lisme qu'il est possible aux instructeurs de faire évoluer les sous-marins à des vitesses et selon des parcours variant à l'infini. Il reste alors aux élèves à répondre à la situation ainsi créée exactement comme s'ils se trouvaient engagés dans une mission réelle.

**Cols Bleus n° 959 01 octobre 1966****Le V.A. Dartigues commandant les Forces sous-marines à Lorient**

Le vice-Amiral Dartigues, commandant les Forces sous-marines, était à Lorient les 20 et 21 septembre.

Le Contre-Amiral Hiribarren, commandant la Marine à Lorient, lui a fait une visite officielle le 20 septembre, à 11 heures, à bord du « Rhône ». Le Vice-Amiral Dartigues a rendu sa visite au Contre-Amiral Hiribarren, le même jour à 11h45, à l'hôtel Gabriel.

**Cols Bleus n° 960 08 octobre 1966****Nouvelles maritimes**

Le sous-marin « Amazone » a appareillé de Toulon le 27 septembre pour effectuer divers exercices sur les côtes de Provence et fera une escale de routine à Palma de Majorque du 13 au 16 octobre, avant de rentrer à Toulon le 18.

Le sous-marin « Vénus » a appareillé de Toulon le 3 octobre et, après quelques exercices sur les côtes de Provence, il se rendra à Nice du 7 au 9 octobre

**Cols Bleus n° 961 15 octobre 1966****Nouvelles maritimes**

Le sous-marin « Vénus », qui effectue des exercices sur les côtes de Provence, fera une escale de routine à Livourne du 15 au 19 octobre.

**A l'EAMEA La nouvelle session est ouverte**

C'est par un cours de l'ingénieur général du Génie maritime Poirier, devant un imposant parterre d'officiers généraux et de hautes personnalités du monde scientifique, qu'a été solennellement inaugurée la session 1966/1967 de l'Ecole d'Application Militaire de l'Energie atomique. Le général d'armée Cantarel, chef d'état-major de l'Armée de terre, présidait. Trois avions avaient amené à l'aérodrome de Cherbourg-Maupertus les délégations. A sa descente de l'appareil, le général Cantarel était accueilli par le vice-amiral d'escadre Witrand, préfet maritime de la 1<sup>re</sup> région, qu'accompagnaient le capitaine de vaisseau Boone, chef de cabinet et le lieutenant de vaisseau Menet, aide de camp. Les éminents visiteurs gagnèrent l'Ecole atomique où les attendait le capitaine de vaisseau Guillou, commandant l'établissement.

A la fin du cours inaugural de M. Poirier, les participants furent conviés à déjeuner dans les locaux de l'école qu'ils visiteront ensuite en détail, s'intéressant plus particulièrement aux laboratoires ultra-modernes, au groupe d'études atomiques et aux salles de conférences toutes dotées de la télévision intérieure.

En fin d'après-midi, les trois appareils reprenaient l'air avec leurs passagers. Accompagnaient le général Cantarel : le général de corps aérien Gernon, sous-chef d'état-major du général Ailleret ; les vice-amiraux d'escadre Bailleux, directeur du personnel militaire et Rosset (C.R.) ; l'ingénieur général du Génie maritime Bruston, de la Délégation ministérielle pour l'Armement ; le général de division aérienne Madon, commandant la 2<sup>e</sup> Région aérienne ; les généraux de brigade Le Doyen, directeur de l'enseignement supérieur et Faugère, adjoint au chef d'état-major de l'Armée de terre ; le général de brigade aérienne Sauvanet, directeur de l'enseignement supérieur... Parmi les personnalités civiles, citons : MM. Debiesse, directeur du Centre de Saclay ; Baglin, du cours supérieur d'armes nucléaires ; Bauer, adjoint au directeur de l'Institut national des Sciences et

**Cols Bleus n° 961 15 octobre 1966 (suite)**

Techniques Nucléaires ; Bouchet, président de l'Association des Ingénieurs du Génie atomique.

Avec le docteur Hébert, député maire de Cherbourg, étaient encore venus, par autre appareil, le général de corps d'armée aérien Maurin, commandant les forces aériennes stratégiques ; le général de corps d'armée Buffin, commandant la 3e région militaire ; le commandant de la base de Carpiquet...

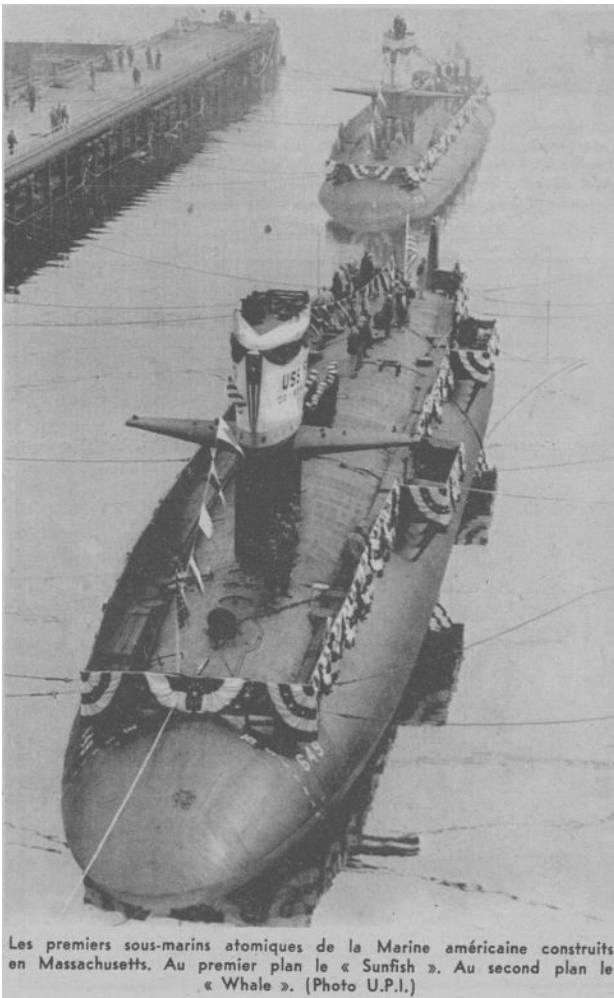
Étaient encore présents : le général de brigade aérienne Brion et le commandant de la 32e Division territoriale ; le général de brigade du Cas de la Hitte... M. Chasteauneuf, sous-préfet de Cherbourg, assistait également au cours inaugural.

**Cols Bleus n° 963 29 octobre 1966****Escadres et groupes indépendants**

L'escorteur d'escadre Surcouf portant la marque du Contre-amiral Salmon, commandant la flottille des escorteurs de l'Atlantique, l'escorteur d'escadre Du Chayla, les escorteurs rapides Le Picard, Le Gascon, Le Bourguignon de l'escadre de l'Atlantique, ainsi que le bâtiment de soutien logistique Rhône et le sous-marin Daphné ont appareillé de Vigo le 23 octobre, pour continuer l'exercice « Finistère V » au large des côtes espagnoles. Ils feront une escale à Marin du 26 au 28 octobre, ensuite les bâtiments de l'Escadre de l'Atlantique feront route sur Brest où leur arrivée est prévue le 30 octobre, tandis que le Rhône et le sous-marin Daphné séjourneront à La Corogne du 29 octobre au 1er novembre avant de rallier leur base à Lorient respectivement les 2 et 3 novembre.

**Nouvelles maritimes**

Les sous-marins « Marsouin » et « Narval » basés à Lorient, qui effectuent des exercices dans l'Atlantique et la Rance, feront une escale à Gosport (Angleterre) du 31 octobre au 2 novembre.



Les premiers sous-marins atomiques de la Marine américaine construits en Massachusetts. Au premier plan le « Sunfish ». Au second plan le « Whale ». (Photo U.P.I.)

**Cols Bleus n° 963 29 octobre 1966 (suite)****REMISE DE DECORATIONS A LA 1re E.S.M.**

Le vice-amiral Dartigues, commandant les Forces sous-marines, a passé quatre jours dans notre port. Le mercredi 19 octobre, il a présidé, à 9h30, une cérémonie de remise de décorations à la base des sous-marins de Missiessy, en présence, du capitaine de vaisseau François, commandant la 1re E.S.M, et du capitaine de frégate Villecourt commandant la 2e E.S.M à Lorient.

L'état-major de la 1re E.S.M, les officiers accompagnant l'amiral Dartigues dans son inspection à Toulon, les commandants et les délégations des équipages des sous-marins étaient présents à cette cérémonie, ainsi que les familles des récipiendaires.

Ont été décorés :

**Légion d'honneur : Chevalier :**

Lieutenant de vaisseau Florimond, de la C.E.P.A.S.M.

**Ordre national du Mérite : Chevalier :**

Capitaine de frégate Broutin, de la 1re E.S.M ;

Capitaine de corvette Degramont.

**Médailleurs militaires :**

Premier maître Simon, sous-marin « Amazone ».

Maître Collet. Maître Ezanno.

Maître Gralbel. Maître Lafontaine.

Maître Flour,

tous de la 1re E.S.M.

Seconds maîtres Catrevaux et Thoumine, du sous-marin « Roland-Morillot ».

**Cols Bleus n° 965 12 novembre 1966****Prise de commandement à la base de Kéroman**

Le 5 novembre dernier, le capitaine de frégate Fages a pris le commandement de la base de sous-marins de Keroman. Une brève cérémonie a eu lieu sur la base, au cours de laquelle le vice-amiral Dartigues, commandant des Forces sous-marines, a fait reconnaître le nouveau commandant. Le capitaine de frégate Fages, qui était précédemment affecté à l'état-major de l'amiral commandant les Forces sous-marines à Paris, succède au capitaine de frégate Villecourt.

*Cols bleus*



**Cols Bleus n° 965 12 novembre 1966 (suite)****TOULON****Chez les anciens sous-mariniers**

Les anciens des sous-marins de Toulon, présidés par l'officier en chef des équipages (r) Julé, se sont rendus le dimanche 16 octobre à la base sous-marine de Missiessy, où ils ont été chaleureusement accueillis par la 1<sup>re</sup> E.S.M.

Ils étaient accompagnés de leurs familles. Les voici, rassemblés devant la porte principale de l'Arsenal.

**Cols Bleus n° 967 26 novembre 1966**
**L'EMOUVANT ADIEU DE LA MARINE AU « BÉARN »  
 Une sobre cérémonie à Missiessy le 14 novembre a  
 marqué la fin d'une longue carrière**
**.....  
 Le « BEARN » Base des sous-mariniers**

Comme nous le soulignons plus haut, le « Béarn » a, de 1927 à 1939, entraîné inlassablement flottilles et escadrilles de l'aviation embarquée, et une longue étude serait nécessaire sur cette partie de la vie d'un bâtiment que plusieurs générations de marins ont connu et sur lequel nombre d'entre eux ont embarqué. C'est donc après la seconde guerre mondiale que l'ex-porte-avions est devenu base des sous-mariniers.

L'amiral Blanchard, alors désigné par l'Etat-Major pour constituer le Groupe d'Action Anti-Sous-Marine (G.A.S.M) et rassembler sous son autorité tous les éléments, sous-marins, escorteurs, avions appelés à mener la lutte A.S.M. contre l'ennemi sous-marin, afin de mettre sur pied la tactique de cette lutte, porta son choix sur le « Béarn » pour la raison suivante : le bâtiment, grâce à ses hangars, ses ateliers, ses aménagements, offrait de grandes possibilités pour accueillir non seulement les équipages des sous-marins de la 1<sup>re</sup> E.S.M., mais aussi le support logistique du G.A.S.M et de l'escadrille.

C'est ainsi que le « Béarn » hébergea les organismes suivants ;

- l'Ecole de Navigation Sous-Marine ;
- l'Atelier Militaire des Torpilles ;
- la Commission d'Etudes Pratiques des Sous-Marins avec son laboratoire ;
- la Commission d'Etudes Pratiques des Armes Sous-Marines ;
- la Commission d'Etudes Pratiques d'Adaptation du Personnel ;
- le Centre d'Entraînement A.S.M. pour bâtiments de surface et avions ;
- la Commission d'Etudes Pratiques du Ravitaillement à la Mer.

Pendant plusieurs années, l'ancien porte-avions est devenu, par conséquent, un des organismes les plus importants de l'Escadre et de la III<sup>e</sup> Région. Tant et si bien que les bureaux militaires et administratifs du « Béarn » ont géré un personnel dont l'effectif était de 1300 hommes, dont 150 officiers, 350 officiers-

**Cols Bleus n° 967 26 novembre 1966 (suite)**

mariniers et 800 quartiers-maîtres et marins.

Le 29 mai 1964, l'amiral Cabanier posait la première pierre de la Base de Sous-Marins à Missiessy, non loin du « Béarn ».

Cette base est moderne, confortable, « fonctionnelle »...

A partir de ce moment-là, les jours du « Béarn » étaient comptés. Il ne lui restait plus qu'à quitter le quai Malouet...

Mais, à Missiessy, on n'oubliera de sitôt la silhouette de l'ex - porte-avions.



Le V.A.E. Lainé à bord du « Béarn ».

**Cols Bleus n° 968 03 décembre 1966****Admission au service actif du « Gymnote »**

Le sous-marin expérimental Gymnote est admis au service actif pour compter du 17 octobre 1966.

**CHERBOURG****Passage d'un sous-marin britannique**

Le sous-marin « Thermopylae », de la Royal Navy, a fait une brève escale de routine dans l'arsenal de Cherbourg. Son commandant, le lieutenant-commander Needham, sitôt descendu à terre, s'est rendu à la Préfecture maritime pour une visite. Ces visites ont été rendues à bord du « Thermopylae » par le capitaine de corvette Descottes-Genon.



Le V.A.E. Witrand et le Lieutenant commander Needham.

**NANTES****Le sous-marin "DIANE" dans son port natal**

A l'occasion du banquet annuel de l'Amicale des Anciens Sous-Mariniers de Loire-Atlantique, son président, le commandant Kicou, qui est aussi directeur des chantiers de constructions navales Dubigeon-Normandie, avait promis à ses amis qu'avant la fin de l'année un sous-marin français ferait escale à Nantes. Il a tenu parole puisque la capitainerie du port a annoncé que le sous-marin « Diane » viendrait s'amarrer au quai de la Fosse pour une durée d'une semaine, accompagné du B.S.L (bâtiment

**Cols Bleus n° 968 03 décembre 1966(suite)**

de soutien logistique) « Rhône ». L'escale du sous-marin a fait plaisir à de nombreux habitants de Nantes, ville à vocation maritime, aux membres de l'Amicale des Anciens Sous-Mariniens qui est particulièrement florissante et aussi à ceux de la F.A.M.M.A.C qui a mis sur, pied un programme de réception et de réjouissances pour les états-majors et les équipages du sous-marin « Diane » et du « Rhône ».

**Cols Bleus n° 969 10 décembre 1966****L'escale du B.S.L. "RHONE" et du sous-marin "DIANE"**

Quatre sous-marins portugais, dont l'un a été lancé, et quatre avisos escorteurs, destinés à la marine militaire portugaise, dont deux ont été mis à l'eau, sont en construction ou en finition par les Chantiers Navals Nantais, qui ont déjà construit un nombre impressionnant de submersibles pour la marine française et pour beaucoup de marines étrangères.

À Nantes, la F.A.M.M.A.C, l'Amicale des anciens sous-mariniens, la Ligue Maritime et Coloniale sont particulièrement florissantes. Autant de raisons qui ont permis au vice-amiral Dartigues commandant en chef des forces sous-marines, d'envoyer faire une escale de cinq jours, du 24 au 28 novembre, dans le port de Nantes, le sous-marin «Diane» et le B.S.L « Rhône ».

À 16h45, le 24 novembre, le « Rhône » venait s'amarrer au quai de la Fosse et, à 17heures, la « Diane » se mettait en couple du navire, en présence du commandant Betton, chef de la capitainerie du port, et des officiers de port Lozivit et Chabot-Moriceau.

Le 25 novembre, le capitaine de corvette Gayno, commandant le « Rhône » et le lieutenant de vaisseau Nourry, commandant la « Diane », effectuaient les visites protocolaires et, le soir, à 18h30, le vice-amiral Dartigues, venu par avion de Brest dans la journée, recevait à bord du Rhône les personnalités civiles, militaires et maritimes de la ville.

Les 25 et 26 novembre, par roulement, officiers et matelots visitaient longuement les chantiers navals et le port. Le public — et il y eut foule — fut admis à visiter le « Rhône » le samedi et le dimanche après-midi, tandis que les anciens sous-mariniens et les membres de la Ligue Maritime et Coloniale étaient admis à bord de la « Diane », exceptionnellement, le dimanche matin.

Le dimanche 27 novembre, à 11heures, les lieutenants de vaisseau Nourry, de Boigné et Thiraut, officier en second du « Rhône », et une importante délégation de cols bleus, étaient reçus au château des ducs de Bretagne par MM. Daniel, président ; René Simonet, vice-président ; Alliot, secrétaire général de la F.A.M.M.A.C. ; le commandant Ricoul, président ; Le Bas, secrétaire de l'Amicale des anciens sous-mariniens ; le capitaine de vaisseau Guéna, directeur de l'Ecole Nationale de Navigation ; Rigourd, administrateur en chef de l'I.M. M. Daniel souhaite la bienvenue à ses hôtes ; le commandant Ricoul qui, en même temps que président des anciens sous-mariniens est directeur des Chantiers Dubigeon-Normandie, rappela que la «Diane», ainsi que deux submersibles de la série « Daphné », furent construits par cet établissement. Le lieutenant de vaisseau Nourry remercia la F.A.M.M.A.C et l'Amicale des ex-sous-mariniens pour leur accueil chaleureux dans une ville touristique au port pittoresque. Puis un vin d'honneur copieux fut servi.

Et le 28 novembre, à 15h45, la « Diane » appareillait, suivie à quelques minutes du « Rhône », mettant le cap sur Lorient après exercices en mer.

**Cols Bleus n° 969 10 décembre 1966 (suite)****Et retrouveront-ils le livre qui relate leurs aventures ?...**

Cette photo représente quelques membres de l'équipage du sous-marin « Marsouin » à Sidi-Abdallah en 1942.

Y figurent notamment, de gauche à droite et de haut en bas, le quartier-maître électricien Tardieu, le quartier-maître torpilleur Daniel, le matelot radio Beyer, les quartiers-maîtres mécaniciens Boulanger, Thys, Le Pape, Stackling, le quartier-maître radio Ph.Gain, le dernier des trois assis, en partant de la gauche.

C'est précisément l'ancien quartier-maître Gain qui nous communique cette photo, en nous adressant une demande à laquelle nous faisons écho : la photo ci-dessous a été publiée dans un ouvrage du commandant Mine: «L'insaisissable Marsouin », paru aux éditions Ozanne. Le tirage est actuellement épuisé et notre correspondant adresse un appel à toute personne susceptible de lui permettre de se procurer ce livre, car il a, avec ses camarades, personnellement vécu ce qui y est rela-



té. Voici l'adresse de M. Ph. Gain: rue Principale, 74-Reignier (Haute-Savoie)

*Cols bleus*

Source :

*Cols bleus*

Cols Bleus n°924  
 Cols Bleus n°925  
 Cols Bleus n°928  
 Cols Bleus n°931  
 Cols Bleus n°934  
 Cols Bleus n°936  
 Cols Bleus n°938  
 Cols Bleus n°939  
 Cols Bleus n°940  
 Cols Bleus n°941  
 Cols Bleus n°942  
 Cols Bleus n°944  
 Cols Bleus n°945  
 Cols Bleus n°946  
 Cols Bleus n°948  
 Cols Bleus n°950  
 Cols Bleus n°951  
 Cols Bleus n°952  
 Cols Bleus n°953  
 Cols Bleus n°954  
 Cols Bleus n°956  
 Cols Bleus n°957  
 Cols Bleus n°958  
 Cols Bleus n°959  
 Cols Bleus n°960  
 Cols Bleus n°961  
 Cols Bleus n°963  
 Cols Bleus n°963  
 Cols Bleus n°965  
 Cols Bleus n°967  
 Cols Bleus n°968  
 Cols Bleus n°969



Les textes originaux ont été intégralement copiés. Quand cela été justifié, l'orthographe de patronymes ou de de noms de lieux a été reprise.

Néanmoins, malgré relecture et recherches approfondies, quelques imperfections n'ont pu être rattrapées et 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/>