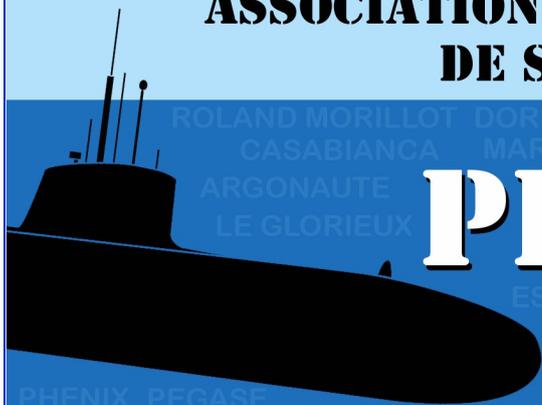


# ASSOCIATION GÉNÉRALE DES AMICALES DE SOUS-MARINIERS



## PLONGÉE



Hors série 70 - 1973

# 70 ème anniversaire année 1973

*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.*

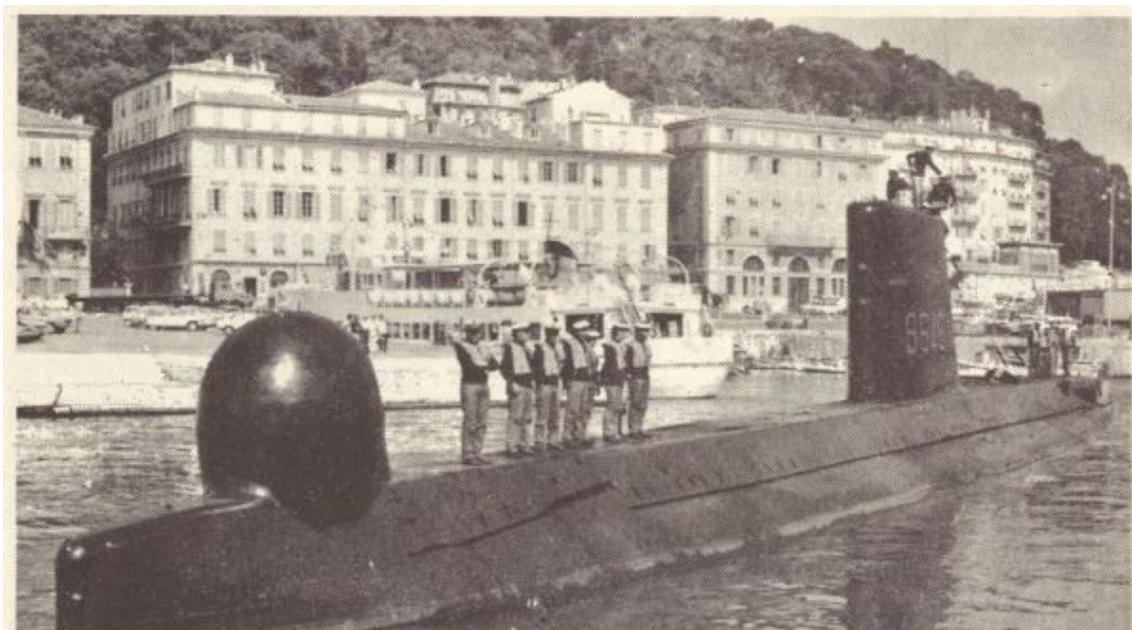
*Devant le succès rencontré par cette compilation, nous vous présenterons régulièrement les « Hors-Série » qui couvriront les 70 ans de notre existence.*

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

*Bons souvenirs pour certains.*

*Bonnes découvertes pour d'autres.*

*Bonne lecture à tous.*



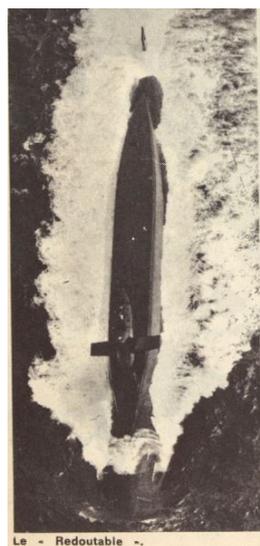
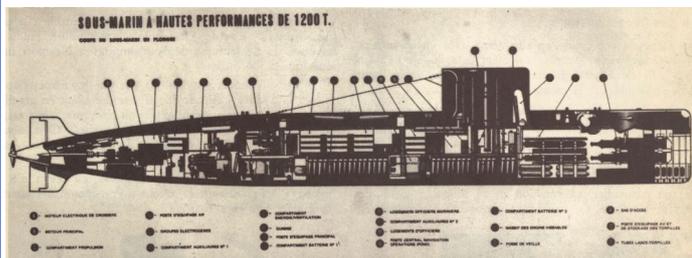
La « Junon » manœuvrant dans le port de Nice. (Photo Pradignac et Leo.)

Document sous copyright AGASM 2021

1973

**Cols Bleus n° 1263 13 janvier 1973****SALON NAUTIQUE****Le stand Marine Nationale - DTCN**

....



La composante navale de la Force Nucléaire Stratégique sera au minimum portée et maintenue au niveau de cinq SNLE.

Le volume de la Flotte sous-marine sera maintenu à une vingtaine de sous-marins d'attaque à propulsion classique ou nucléaire.

**Nouvelles maritimes**

Le sous-marin « Vénus » fait escale à Civita Vecchia du 8 au 11 janvier et sera de retour à Toulon le 13.

Le sous-marin « Psyché » est à la mer jusqu'au 20 janvier pour divers concours.

**UN DEUIL CHEZ LES ANCIENS SOUS-MARINIERS**

L'Association des anciens sous-mariniers, si active dans notre port, a profondément ressenti l'annonce du décès, survenu ces jours-ci, de l'ingénieur mécanicien en chef de la Marine Joseph Jacquin dont beaucoup, malgré le grand âge du disparu, se souviennent encore. Le commandant Jacquin, officier de la Légion d'Honneur et Croix de Guerre 1914-1918, a passé une bonne partie de sa carrière à bord de nos submersibles accomplissant, de 1917 à 1936, de très nombreuses croisières au large de nos côtes et outre-mer. Au cours de la deuxième guerre mondiale, ce technicien de valeur a fait partie de l'état-major du sous-marin « Surcouf » qui, dans le monde des submersibles, était le bâtiment le plus puissant de toutes les Marines tant sur le plan tonnage que sur le plan armement et rayon d'action.

N'avait-il pas, de plus, à son bord, un petit aéronef de reconnaissance, aux ailes repliables, lui permettant d'effectuer les missions les plus diverses ? Ce sous-mariner, qui était le père du docteur Pierre Jacquin, fort connu et estimé dans notre cité, a été inhumé à Anglet, dans le Pays basque, où il avait de nombreuses attaches et de fidèles amis. Que la famille, touchée par ce deuil, veuille bien trouver, ici, l'expression de nos condoléances attristées.

**Cols Bleus n° 1264 20 janvier 1973****Nouvelles maritimes**

Les sous-marins « Narval » et « Requin » seront à la mer du 15 au 18 janvier pour concours escadre.

Au cours d'une sortie à la mer pour entraînement en Méditerranée le sous-marin « Junon » fera escale à Naples du 19 au 22 janvier. Il sera de retour à Toulon le 26 janvier.

Le sous-marin « Aréthuse » a appareillé de Toulon le 11 janvier. Il sera en escale à Tunis du 25 au 30 janvier.

**LE « RHONE » : UN NOUVEAU COMMANDANT**

Le Capitaine de Frégate Japy, Commandant l'Escadrille des sous-marins de l'Atlantique, a fait reconnaître le Capitaine de Corvette Vallée comme Commandant du B.S.L. « Rhône ».

Le Capitaine de Corvette Vallée succède au Capitaine de Corvette Barthès.

**Cols Bleus n° 1265 27 janvier 1973****Nouvelles maritimes**

Au cours d'une sortie à la mer pour divers concours, le S-M « Psyché » fera escale à Bayonne du 27 au 30 janvier. Parti de Lorient le 22, il y sera de retour le 31 soirée.

Débutant ses essais après grand carénage, le S-M « Galatée » effectue une sortie à la mer du 22 au 24 janvier soirée.

Pour divers concours sur les Côtes de Provence, le S-M « Vénus » est absent de Toulon entre les 22 et 26 janvier.

**Cols Bleus n° 1266 03 février 1973**

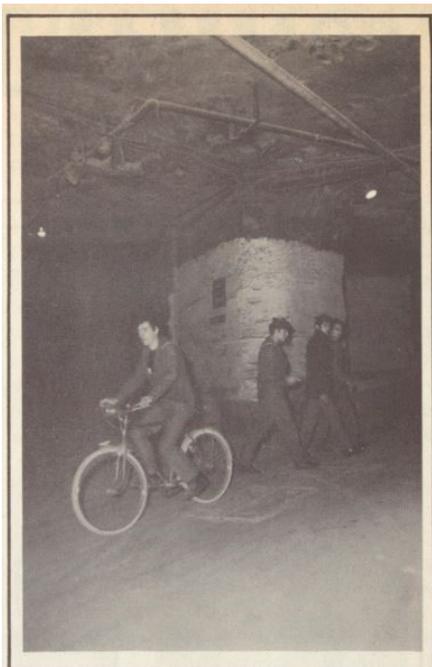
**PETITE HISTOIRE DU CENTRE « COMMANDANT MILLÉ »**  
par X. MARTIN, capitaine de frégate

**Hispano Suiza**

La plaine de Montesson, située dans l'une des boucles de la Seine au nord-ouest de Paris, comporte un sous-sol de calcaire dur d'où l'on extrayait, depuis le Moyen Age jusqu'à la veille de la seconde guerre mondiale des pierres de taille dont certaines auraient servi à construire la basilique de Saint-Denis : ces carrières ont donné son nom à la commune de Carrières-sur-Seine. Au fur et à mesure que les pierres étaient extraites, les

## Cols Bleus n° 1166 03 février 1973 (suite)

galeries étaient transformées en « caves » où sont cultivés, depuis longtemps aussi, les champignons dits « de Paris » ; c'est pourquoi, le plateau est hérissé des cheminées d'aération des caves et parsemé des tas de fumier nécessaire à cette culture et provenant, maintenant, des haras de la région. Au-dessus des carrières, autrefois, paissaient de nombreux troupeaux de moutons qui ont donné son nom à la commune, de Houilles (déformation de Ouaïlles : brebis) voisine de Carrières. Les cultures maraîchères commençaient à remplacer les moutons quand, en 1939, le ministère de l'Air, réquisitionna une



La rue de Toulon, à 10 mètres sous terre.

### L'occupation allemande

Après juin 1940, les Allemands occupent les galeries en cours d'aménagement et s'étendent aux carrières voisines où ils entreprennent des travaux considérables. Le «Bauvorhaben Pilz», placé sous les ordres de l'amiral Birdenau \*, semble avoir été le grand arsenal de réparation des torpilles de la Marine allemande en France : il occupait 3.000 ouvriers, français et allemands, et était protégé par 1.000 fusiliers marins. Compte tenu des annexes constituées par les dépôts du tunnel de St-Cloud (autoroute de l'Ouest) et du fort de Corneilles, l'ouvrage de Houilles constituait la plaque tournante servant à alimenter en torpilles les différents ports et, réciproquement, à assurer la réparation et la remise au point des engins détériorés en service. Il ne paraît pas que l'ouvrage ait été en mesure de construire du matériel neuf. Il semble qu'un certain nombre d'expériences aient été faites, en particulier pour le montage de dispositifs antimagnétiques sur les torpilles. L'ouvrage était entièrement souterrain et comportait, outre les ateliers, de très nombreux casernements climatisés par six groupes de très grosses chaudières. L'air frais était assuré par des cheminées surmontées de champignons de béton aux ouvertures barreaudées ; il en reste encore une centaine sur le terrain de la Marine. Les transferts de torpilles se faisaient la nuit, en particulier par l'intermédiaire d'un hangar fermé en gare de Houilles. Il semble que l'ouvrage n'ait jamais été bombardé par les alliés ; les seules destructions ont été effectuées en août 1944, avant leur évacuation par les troupes d'occupation grâce à la compréhension du commandant allemand, elles furent limitées aux salles «secrètes» qui furent ensevelies sous les éboulements ; un très important stock de torpilles à l'état gras était laissé en état et fut gardé d'abord par les F.F.I. puis par la Gendarmerie maritime. Une décision du 16 septembre 1944 prise par « Amiral Nord » plaçait le « Torpedo Commando Ouest » de Houilles, sous le contrôle de la Marine nationale. L'armée de l'Air essaya en vain de récupérer l'arsenal en octobre 1944.

\* Ce nom n'est pas sûr ce pourrait être Lindenau ou Bindenau

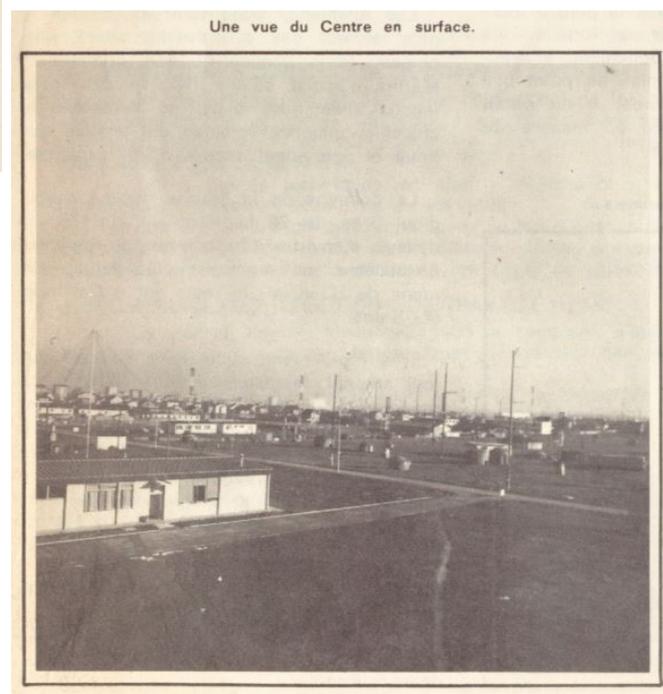
### L'arsenal de la Marine

Les Allemands occupaient les parties les plus saines des souterrains, assez éparpillées. Pour concentrer son domaine, la Marine n'acquies qu'une fraction des installations allemandes mais, en revanche, les champignonnières voisines qui avaient continué et continuent encore d'être exploitées. Le domaine de

## Cols Bleus n° 1266 03 février 1973 (suite)

la Marine occupe aujourd'hui près de 29 hectares en surface, au-dessus d'environ 13 hectares de galeries ; un sixième seulement est situé sur la commune de Houilles le reste est à Carrières-Sur-Seine. Très rapidement, s'installent, comme dans tout arsenal, les Constructions Navales, qui prennent possession des torpilles, les Travaux Maritimes, le Service Technique des Transmissions (S.T.T.) et le Commissariat de la Marine qui installent des magasins et entrepôts. Une partie des caves est même prêtée, pendant quelques mois, à la Banque de France qui y entrepose des billets de banque lors de l'échange qui eut lieu à cette époque.

A la fin de 1944, l'état-major de la Marine entreprend la construction d'une station d'émission radioélectrique qui, dès janvier 1946, établit des liaisons avec Dakar, Saigon, Diégo-Suarez et Fort-de-France puis en octobre 1946, c'est l'Imprimerie de la Marine, repliée de Riom qui s'installe dans les souterrains, suivie en avril 1957, du Service Central des Documents Secrets (maintenant « centralisés » : S.C.D.C.). L'arsenal, peu entretenu, cesse son activité intrinsèque avec l'épuisement du stock de torpilles en 1960.



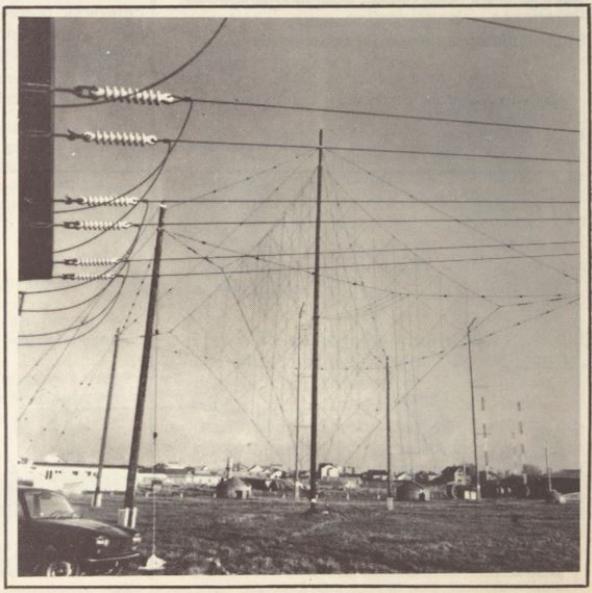
### Le Centre de Contrôle Opérationnel de la Marine (C.C.O.M.)

En 1961, tandis qu'est décidée la construction du P.C. pour le commandant des Forces maritimes de haute mer, l'arsenal devient le Centre de Contrôle Opérationnel de la Marine. Terminé en 1964, le P.C., organisé pour abriter l'état-major de la Marine et une partie des instruments de travail de certains bureaux, s'y installe, ainsi que le commandant des Forces sous-marines (ALSOUMAR) et son état-major. En janvier 1966, c'est au tour du premier ordinateur du Système Electronique d'Information et d'Action du Commandement (SEIDAC) d'occuper quelques alvéoles. Pendant ce temps, la Marine a cédé un alvéole du souterrain, à proximité du S.C.D.C., à l'état-major des Armées, pour y installer l'Agence Nationale de Distribution et de Comptabilité (A.N.D.I.C., novembre 1963). L'état-major de la légion de Gendarmerie maritime s'installe, à son tour, en octobre 1967, sur une parcelle en surface. C'est en janvier 1968 qu'est constitué le Service des Transmissions de la Marine en Région Parisienne (S.T.M.R.P.), service du même type que les Services T.E.R. de région, regroupant les stations de transmissions de Noiseau et de Houilles, où l'on commence à mettre en place les éléments des ordinateurs constituant le premier Centre Relais Automatique d'Informations Digitales (C.R.A.I.D.), pièce maîtresse de l'infrastructure des télécommunications de la Marine. La direction de ce service est confiée au commandant du C.C.O.M.

**Le Centre « Commandant Millé »** En janvier 1970, après le sous-marin ex allemand U471, le C.C.O.M. prend le nom de cet

## Cols Bleus n° 1266 03 février 1973 (suite)

Une gigantesque toile d'araignée.



officier qui disparut entre décembre 1943 et janvier 1944 au commandement du sous-marin « Protée », et la légion de Gendarmerie devient le commandement de la Gendarmerie Maritime en s'intégrant à la Gendarmerie Nationale. En mars 1972, s'implante le Commandement de la Force Océanique Stratégique (ALFOST) et celui des sous-marins d'attaque (ALSOUMATT). Aujourd'hui, près de six cents personnes vivent et travaillent au Centre. Parmi elles, on compte 70 officiers, 180 officiers marinières, P.F.A.M. et gendarmes maritimes, 240 quartiers-maîtres et marins et plus de 80 civils ouvriers et agents de l'Etat ; il faut y ajouter la quinzaine d'ouvriers champignonnistes qui exploitent le reste de la carrière ; tout ce monde travaille en souterrain et ne voit le jour, en hiver, qu'à l'heure du repas de midi. D'importants travaux de génie civil ont été entrepris depuis deux ans. Ils visent autant à améliorer les conditions de vie que celles de la protection propre du Centre. Un stade aux dimensions olympiques est en cours d'achèvement pour le compte de toute la Marine à Paris ; une parcelle de terrain va être cédée aux villes de Houilles et de Carrières pour y implanter une piscine découvrable de 25 m qui servira également à la Marine. Le SEIDAC, enfin, vient de s'y faire construire un magnifique bâtiment destiné à recevoir un ordinateur de la 3e génération et les bureaux nécessaires à l'exercice de sa mission.

### Au Centre "Commandant Millé"

#### LE S.E.I.D.A.C (Système Electronique d'Information et d'action du Commandement)

Les SEIDAC ont pour mission de doter l'état-major de la Marine et les Grands Commandements du traitement électronique de l'information, pour accroître leurs moyens d'action dans la conduite de l'activité générale de la Marine.



Salle des ordinateurs.

Le SEIDAC Paris a été créé en 1966 et implanté dans les souterrains du Centre Commandant Millé à Houilles (78). Cette

## Cols Bleus n° 1266 03 février 1973 (suite)

implantation souterraine a heureusement pris fin début 1973. A cette date, le SEIDAC Paris s'est vu installé en surface dans de nouveaux locaux modernes et fonctionnels. Depuis sa création le SEIDAC Paris a été doté de matériel IBM, et actuellement, l'ordinateur en service est un IBM 370/135. L'évolution du matériel et la croissance en personnel tant au point de vue quantitatif que qualitatif indique l'importance des services demandés au SEIDAC, principalement dans les domaines suivants :

Elaboration d'un système intégré de traitement de l'ensemble des informations exploitées journalièrement par les Bureaux et Services des états-majors de la Marine (aide à la gestion de la Marine et de ses moyens et aide à la décision aux niveaux les plus élevés).

Dans ce domaine, le SEIDAC Paris :

- s'occupe du suivi des bâtiments de la Marine Nationale et de la Marine marchande,
- gère les différents matériels embarqués et à terre,
- comptabilise l'activité des bâtiments de surface, des sous-marins, des aéronefs et l'entraînement de leurs équipages, etc.

Pour pouvoir effectuer ces différents travaux, le SEIDAC reçoit des informations sur des supports classiques « papier », bordereaux ou messages...

Console opérateur qui permet le dialogue avec l'ordinateur.



Ces informations doivent être digérées et traitées par la machine. Pour ce faire, ces informations sont rassemblées sur des supports informatiques (cartes, bandes, disques) par paquets homogènes ; c'est ce qu'on appelle la transcription. Ces données brutes sont alors traitées par des programmes dits de contrôle de forme et de contrôle logique. L'élaboration de ces programmes de contrôle est la tâche la plus importante et la plus délicate, car il faut absolument tout prévoir pour pallier les erreurs dues à un mauvais remplissage du bordereau origine. On ne saurait imaginer ce que les gens peuvent déployer d'astuces pour remplir de travers l'imprimé le plus simple soit-il. Les informations erronées, appelées litiges, sont rejetées vers l'origine pour y être corrigées et revenir dans le circuit. Ces données contrôlées viennent maintenant alimenter, au moyen de programmes de mise à jour et de création, les fichiers dans lesquels l'information de base est classée, stockée, puis traitée par des programmes dits de traitement, qui élaborent les produits finis et livrables. L'automatisation des P.C. Opérations d'état-major (E.M.M. et Grands Commandements - Aide à l'emploi des forces maritimes). Il est possible par interrogation à distance (actuellement terminal situé au Ministère), d'obtenir et de voir immédiatement apparaître sur un écran divers renseignements tels que position, situation et potentiel d'un bâtiment ou d'une force. Cette automatisation des P.C. Opérations dans l'acquisition et le traitement de l'information entraîne pour le SEIDAC Paris une orientation de plus en plus marquée vers le traitement en temps réel et le télétraitement.

## Cols Bleus 1266 03 février 1973(suite)

### Nouvelles maritimes

Parti de Lorient le 24 janvier le S-M « Espadon » effectue une sortie pour entraînement. Son retour à Lorient est prévu pour le 10 février.

Effectuant une sortie d'entraînement en Méditerranée, le S-M « Aréthuse » a appareillé de Tunis le 30 janvier vers Toulon où il arrive le 2 février dans la soirée.

Pour concours sur les côtes de Provence, les S-M «Argonaute » et « Junon » ont pris la mer le 29 janvier. Ils regagnent Toulon respectivement le 2 et le 3 février.

### LE BASSIN 10 A REJOINT SON EMPLACEMENT DEFINITIF



Les deux principaux éléments du Bassin 10 (forme de radoub pour SNLE dont nous vous avons parlé dans un précédent numéro), viennent d'être assemblés dans le bassin numéro 9. L'ensemble a été ensuite remorqué jusqu'à son emplacement définitif, aménagé à la Pointe de l'Artillerie (notre photo). Le troisième élément, la station de pompage, doit maintenant lui être adjoint, avant l'échouage de l'ensemble des trois éléments sur la plate-forme d'assise, opération fort délicate qui devrait avoir lieu dans la première quinzaine de février.

### LE « GYMNOTE » A REPRIS SES ESSAIS A LA MER

Sous-marin expérimental destiné à la mise au point des installations équipant les bâtiments stratégiques, le « Gymnote » procède actuellement à ses essais à la mer avant de reprendre la série de ses expérimentations au large du Centre d'essais des Landes. Le « Gymnote » a quitté Cherbourg le 13 janvier. Il est revenu faire escale à Cherbourg le 19 pour appareiller à nouveau vers l'Atlantique. Après avoir fait escale à Brest, il était de retour à Cherbourg, le 26 janvier. Il restera basé dans ce port au cours de l'année 1973. Le « Gymnote » permet à la marine de se passer d'un sous-marin à propulsion nucléaire lanceur de missiles pour essayer les nouveaux types d'engins. L'objectif actuel du groupe d'études chargé d'effectuer des recherches sur l'emploi et le perfectionnement des fusées Mer-Sol-Balistique-Stratégique est en effet l'augmentation de leur portée et de leur puissance.

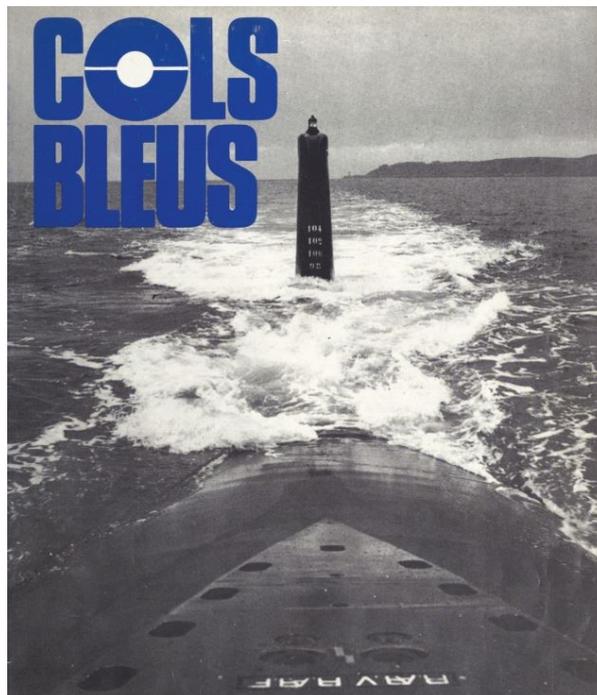
### ESCALES POUR LE CARNAVAL

L'escorteur rapide « L'Agenais », commandé par le C.C. Bonnot, le sous-marin « Argonaute », commandé par le L.V. Levesque, sont attendus le 16 février au soir au port de Nice où ils séjourneront jusqu'au 19 au matin. Cette arrivée coïncide avec celle de Sa Majesté « Carnaval » et, sans nul doute, les marins des deux bâtiments contribueront à l'animation du défilé carnavalesque du 18 février. Une délégation d'officiers, officiers-mariniers et matelots animera également «la Nuit de la Marine» qui aura lieu le 17 février au soir au Palais de la Méditerranée. C'est en effet à l'initiative de l'Amicale des Anciens Marins de Nice que cette ancienne tradition niçoise, qui s'était perdue

## Cols Bleus n° 1266 03 février 1973 (suite)

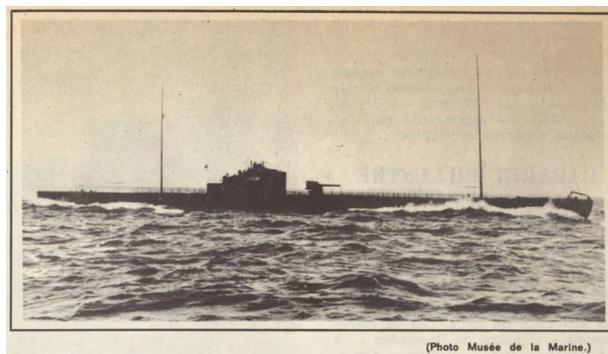
avec la dernière guerre, a été ressuscitée en 1972, et devant le succès obtenu par cette manifestation, qui est organisée avec le concours de la municipalité niçoise, on prépare activement cette Nuit de la Marine 1973.

## Cols Bleus n° 1268 10 février 1973



### Le sous-marin "BEVEZIERS" de 1500 t. (1935)

Sous-marin dit de 1500 t du type « Redoutable » construit sur la tranche 1930, le « Béveziers - est mis sur cale en 1931 à Cherbourg, lancé le 14 octobre 1935 et mis en service en 1936. Pouvant atteindre 18 nœuds en surface et 10 en plongée grâce à deux hélices mues par 2 Diesels développant 8 000 CV et deux électriques en développant 2 000, le « Béveziers - est armé d'un canon de 100, un de 37 AA, une mitrailleuse de 13,2, neuf tubes de 550 mm et deux de 400 mm. L'équipage comprend 4 officiers et 59 hommes. En janvier 1939 la 8e DSM à Brest comprend : « L'Agosta », chef de division, « L'Ouessant », le « Béveziers » et le « Sidi-Ferruch ». Le 26 janvier le « Béveziers » et le « Sidi-Ferruch » appareillent pour une croisière en Atlantique, faisant escale à Casablanca du 31 janvier au 6 février, à Safi du 7 au 13 et se retrouvent à Brest le 17 février. Le 1er juillet 1939 le « Béveziers » entre en grand carénage. Le 4 octobre il gagne Brest, y arrive le 5. Les 11 et 12, il va en baie de Douarnenez et le 14 quitte la Bretagne à destination des Antilles ; il arrive à Fort-de-France le 30 après une escale du 27 au 29 à Pointe-à-Pitre. Le 21 décembre, avec « L'Agosta », il patrouille à la recherche de « L'Altmark », ravitailleur du « Graaf Spee » qui transporte 300 prisonniers anglais. Relevés par le « Sidi-Ferruch », ils rentrent le 1er janvier 1940 à Fort-de-France. Le 29 février 1940 il quitte les Antilles et se présente le 6 mars aux Bermudes. En chemin, le 1er mars il reconnaît le vapeur anglais « South Gate » après avoir donné deux coups de semonce.



(Photo Musée de la Marine.)

**Cols Bleus n° 1268 10 février 1973 (suite)**

Le 9 mars il appareille et se présente à Halifax. Les 21 et 22 mars le convoi HX 29 au départ d'Halifax est escorté par le « Béveziers » et le croiseur auxiliaire « Alaumia » ; le mauvais temps oblige le « Béveziers » à prendre la cape le 23 ; il perd le contact avec le convoi ; le 25 une tentative de ralliement se montre infructueuse et le sous-marin est obligé de remettre à la cape.

Le 27 il fait route sur Halifax pour prendre un autre convoi. Le convoi part le 6 avril, c'est le HX 33 ; il est escorté outre le « Béveziers » par l' « Ascaria », croiseur auxiliaire. Le 17, la météo oblige le « Béveziers » à mettre à la cape et par tant à perdre le contact du convoi. Le 18 le convoi ayant dû trouver l'escorte anglaise le « Béveziers » fait route sur Brest où il arrive le 18 avril 1940.

Le 20 il entre en petit carénage et n'est disponible que le 20 mai. Après deux sorties d'entraînement, le 1er juin il quitte Brest pour Casablanca où il se présente le 5 juin.

Le « Bougainville » ayant aperçu un sous-marin en surface le 20 juin, l'amiral Afrique décide d'affecter un aviso et un sous-marin à la surveillance des Canaries. C'est le « Béveziers » qui appareille le 22, mais, le 23, avant qu'il ne soit sur les lieux de chasse et devant l'évolution de la situation l'amiral Afrique - rappelle tous les bâtiments à la mer et le « Béveziers » rentre à Casablanca le 25 juin 1940.

Le 4 juillet 1940 le « Béveziers » appareille pour entrer dans Dakar le 9 ; ceci en réponse à la présence des Anglais devant Dakar. Il fait une patrouille du 22 au 24.

Le 25 juillet 1940 le « Béveziers » appareille, transportant l'inspecteur général des Colonies Huet à Douala, où il arrive le 1er août. Ne pouvant ravitailler en gaz-oil il repart le 3 pour Conakry, ne pouvant atteindre Pointe-Noire ; il arrive le 11, fait le plein et repart le 19 après avoir conduit le Gouverneur de la Guinée accompagné de l'inspecteur général des Colonies Le Gregam à l'île Tamara. Il regagne Dakar le 21 août 1940.

Il effectue des visites machines jusqu'au 17 septembre, alors qu'il n'a qu'un Diesel puis exécute une patrouille de grand-garde les 24 et 25. Le 25 il lance 4 torpilles sur le « Résolution » qui prend tout de suite 10 degrés de gîte. La flotte anglaise s'éloigne. Le 29 octobre il appareille avec le « d'Iberville » et a liberté de manœuvre le 10 novembre pour dérouter le cargo « Tours » qu'il trouve le 15. Avec lui il rallie Cotonou le 18. De là, avec la « Surprise » il gagne Lomé le 19 au matin et le soir appareille avec le « Carimare » pour Dakar faisant escale trois heures à Tabou le 23 pour débarquer des Noirs. Ils arrivent le 29 novembre.

Le 2 décembre 1940 l'Amirauté ordonne de diriger sur Dakar le « Sfax » - et le « Casabianca » pour relever le « Béveziers » et le « Sidi-Ferruch ». Le « Casabianca », arrive le 17 mais le « Sfax » escortant le « Rhône » est coulé en même temps que celui-ci le 19 décembre. Seul le « Béveziers » quitte donc Dakar le 9 décembre et arrive à Casablanca le 13 décembre ; il en repart escorté du « d'Iberville » le 27 après carénage et se présente à Toulon le 3 janvier 1941 après avoir fait escale à Oran du 30 au 31 décembre. Il entre en gardiennage d'armistice le 10 janvier 1941 et est en grand carénage. Les travaux sont finis le 27 octobre 1941 et le bâtiment est dans le groupe de relève des sous-marins à compter du 15 septembre 1941. Destiné à Madagascar le « Béveziers » quitte Toulon le 3 janvier 1942 escorté du « Quercy » et avec le « Centaure » jusqu'à Casablanca, fait escale à Casablanca du 7 au 9 janvier, reprend l'escorte du « Quercy » puis séjourne à Dakar du 14 janvier au 13 février et arrive à Fort-Dauphin le 14 mars, toujours escorté du « Quercy » qui se dirige directement sur Tamatave. Le 15, le « Béveziers » quitte Fort-Dauphin avec le « d'Entrecasteaux » qui continue l'escorte jusqu'à Tamatave où il s'arrête le 17 et arrive à Diego-Suarez le 19. L'Amirauté a prévu, le 18 mars, que le « Bougainville » effectuerait à la nouvelle lune d'avril un voyage vers Djibouti pour ravitailler la CFS et transporter des évacués sur Madagascar. Le « Béveziers » l'accompagne. Les deux bâtiments appareillent très tôt le 6 avril Guardafin est doublé dans la nuit du 11 au 12 et le 13 au matin le « Bougainville » et le « Béveziers » sont amarrés à Djibouti. Le « Bougainville » débarque 1050 t de vivres. Le 17 le « Bougainville » emmenant 500 personnes remorque le « Hind » rebaptisé la « Belle Poule », escorté par le « Béveziers ». Le 25, dans la nuit, au large de Diego-Suarez, la remorque de la goélette est larguée. Le « Hind »

**Cols Bleus n° 1268 10 février 1973 (suite)**

et le « Béveziers » rallient Diego le jour même alors que le « Bougainville » atteint Tamatave le 26. Le 5 mai, vers 6 h, le « Béveziers » appareille. La faible profondeur de la darse l'a mis à l'abri des avions porteurs de grenades sous-marines.

A peine sorti et coulant encore il est attaqué par trois Swordfish qui lancent chacun une grenade.

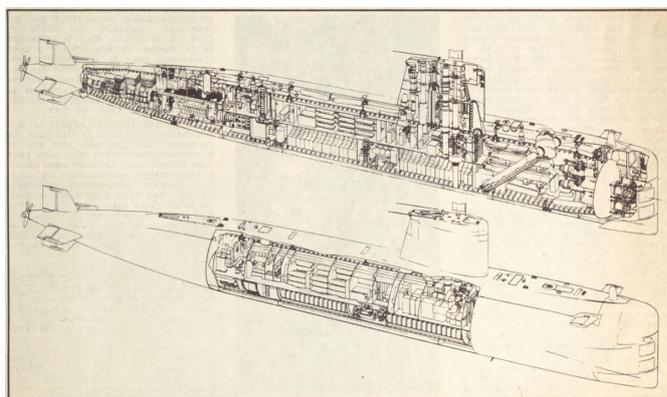
Les disjoncteurs sautent et le « Béveziers » immobilisé dérive lentement vers le sud. Cinq minutes plus tard trois autres grenades encadrent le sous-marin ; vers 6 h 10 le « Béveziers » encaisse encore trois grenades et, la coque défoncée, commence à couler. L'équipage évacue à la nage et est recueilli par des embarcations Marine italiennes et allemandes. Un avion anglais mitraille les hommes à la mer. Il n'y a que 2 disparus et 4 blessés.

Renfloué en avril 1940 il est mis en réserve et condamné le 26 décembre 1946 par ordre n° 1204 EMG M/1.

Les commandants successifs ont été : C.C. Barjot 20-12-35 - 15-9-37 ; L.V Nicolau (H.) 15-9-37 - 21-5-40 ; C.C Lancelot (P.G.J.) 21-5-40 - 1-2-41 ; L.V Richard (R.H.) 1-10-41 - 6-5-42

**Le sous-marin "BEVEZIERS" de 1200 t. (1973)****CARACTÉRISTIQUES**

Déplacement Genève 1.230 t - Surface 1490 t - Plongée 1740 t  
Dimensions : 67,57 x 6,80 x 5,40 x 11,76 m. Distance franchissable 8500 milles à 9 nœuds au schnorchel ; environ 200 milles à 3,5 nœuds en plongée. Vitesse maximum : au schnorchel : 10 nœuds, en plongée : 20,5 nœuds pendant 10 minutes, 17,5 nœuds unihoraire. Armement 4 tubes lance-torpilles avant, 16 torpilles de réserve. Les tubes lance-torpilles, à manœuvre entièrement automatique, chassent la torpille de façon discrète par l'intermédiaire d'un refouleur pneumatique et peuvent lancer à vitesse et immersion maximales du sous-marin. Propulsion : 1 moteur électrique principal de 3000 CV (nominal) 4600 CV (en surpuissance pendant 10 minutes) - 1 moteur électrique de croisière de 32 CV - 2 diesel SEMT/Pielstick de 850 kW (puissance en propulsion surface et schnorchel) - 1 hélice. Equipement : Détection électromagnétique : 1 radar de navigation, d'attaque, 1 équipement de contre-mesure passive - Détection sous-marine : 1 équipement de veille microphonique, 2 sonars, 1 télémètre acoustique, 3 intercepteur-sonar. Équipage : 7 officiers - 43 officiers mariniers et marins .



*Cols bleus*

## PROBLEMES LIES AU SAUVETAGE DU PERSONNEL DES SOUS-MARINS

**A** la suite d'une avarie de combat ou par fortune de mer, des survivants peuvent se trouver à bord d'un sous-marin posé sur le fond, à une immersion inférieure à l'immersion de destruction de la coque épaisse, dans l'impossibilité de revenir en surface, ballasts crevés, avec éventuellement une brèche dans sa coque épaisse. Les moyens dont on dispose pour sauver ces survivants éventuels sont au nombre de trois : le renflouage, c'est-à-dire le sauvetage du bâtiment lui-même, le sauvetage collectif « à sec » par cloche ou par sous-marin de sauvetage, le sauvetage individuel « humide », c'est-à-dire la remontée individuelle vers la surface avec un équipement plus ou moins élaboré.

En ce qui concerne le sauvetage des personnes, la première méthode n'est pas envisageable eu égard aux délais énormes nécessaires à sa mise en œuvre. Outre le fait qu'elle impose une localisation rapide et précise de l'épave, la deuxième méthode nécessite un ralliement très rapide des moyens et des conditions météorologiques satisfaisantes. La troisième solution présente des dangers physiologiques certains, mais elle est la seule à être à la fois simple et rapide, et elle ne nécessite aucun concours extérieur pour le retour en surface des survivants.

L'U.S. Navy fait porter son effort maximal vers le sauvetage collectif à sec : cloche portée par un bâtiment de sauvetage spécialisé, D.S.R.V. (1)

aérotransportable ou convoyé par un sous-marin nucléaire. La Suède et l'U.R.S.S. la suivent dans la technique de la cloche. La Royal Navy a opté résolument pour le sauvetage individuel humide et a mis au point des matériels et des techniques remarquables. Elle est suivie dans cette voie par la Norvège, Israël, l'Allemagne Fédérale, les Pays-Bas, le Chili, le Brésil...

Jusqu'à ces dernières années la Marine nationale utilisait la technique du sauvetage individuel mais sans que les nombreuses recherches effectuées pour faire évoluer cette méthode aient abouti à d'importantes améliorations du matériel. Pour ses sous-marins modernes, S.N.L.E. type « Le Redoutable », sous-marin d'attaque type « Agosta », elle a maintenant adopté une technique très voisine de celle mise en œuvre par la Royal Navy ; elle s'est réservée en outre la possibilité d'utiliser les méthodes de l'U.S. Navy.

Je me propose de traiter ici plus en détail du sauvetage individuel, seule technique ayant fait ses preuves. Il ne faut cependant pas oublier que les moyens d'évacuation ne sont qu'un des aspects du problème du sauvetage : les moyens de déclenchement de l'alerte, de localisation de l'épave, de communication avec les survivants, de traitement des rescapés en surface sont tout aussi importants pour la réussite de l'opération. Mais c'est pour l'évacuation que se posent les problèmes d'instruction du personnel, c'est pourquoi cette phase du sauvetage mérite d'être étudiée plus particulièrement.



Entraînement en piscine.



Retour à la surface après une remontée de plus de 80 mètres.



Équipement individuel de sauvetage.

Avant d'aborder les aspects techniques du sauvetage individuel il est nécessaire de rappeler que les pressions partielles dans le sang d'oxygène, d'azote et de gaz carbonique augmentent avec la pression et le temps pendant lequel cette pression s'exerce ; un séjour prolongé à grande immersion fait donc courir de grands risques à l'individu.

Il faut donc que durant l'évacuation le rescapé reste en pression le moins de temps possible.

La plus ancienne méthode de sauvetage individuel est l'évacuation à la jupe. Cette méthode est la seule dans le cas d'une évacuation d'urgence ou d'évacuation d'un bâtiment non équipé de sas (sous-marins anciens ou de petite taille). Une jupe en toile entourant le panneau est grée ; elle permet lors du noyage de conserver une bulle d'air rendant l'équilibrage plus supportable et servant de réserve de gaz respirable, dans le cas des sous-marins non équipés de système de respiration intégrée. Lorsque le compartiment est équilibré, l'un des rescapés ouvre le panneau et les hommes sortent les uns après les autres munis d'un équipement plus ou moins complet, pouvant aller de la simple brassière à la combinaison la plus perfectionnée.

Ce moyen est simple et rapide : une fois le compartiment noyé, il doit permettre la sortie de deux à trois hommes par minute. Il présente un défaut majeur : le temps de noyage est relativement long, surtout dans le cas des petits sous-marins sans compartiment refuge où il est nécessaire de noyer tout le bâtiment (durée supérieure à 10 mn) ; les derniers rescapés auront été soumis à la pression pendant un temps suffisamment long pour risquer d'entraîner une issue fatale. La vitesse de remontée est d'environ 1,2 m/s ce qui augmente encore le temps passé en pression.

En étudiant les défauts inhérents à la méthode de la jupe, on est arrivé à imaginer la solution d'un sas individuel, manœuvrable du bord ou du sas, de faible volume, prévu pour une p. essurisation rapide, et qui permettrait donc d'envisager une évacuation à des immersions bien supérieures.

La séquence de sassage est la suivante : l'homme monte dans le sas équipé de sa combinaison et branche son raccord sur une prise débitant de l'air à 70 mbar au-dessus de la pression du sas ; on procède au noyage du sas et lorsque l'eau atteint un niveau de référence, l'évent est fermé. La pression monte alors rapidement (moins de 30 s pour 20 bar) jusqu'à l'équilibrage du sas avec la mer et l'ouverture du panneau. L'homme remonte vers la surface à environ 2,7 m/s. Le panneau supérieur est refermé, le sas vidangé et redisposé pour le passage suivant. Le cycle dure environ 4 mn.

Les sous-marins récents sont équipés de ce sas à mise en pression rapide et de combinaisons permettant aux rescapés de respirer normalement au cours de la phase immergée, les protégeant du froid et leur donnant la flottabilité nécessaire en surface.

Un certain nombre d'exercices à grande immersion a été effectué par la Royal Navy. Le dernier en date, Upshot 5, a permis il y a deux ans le sassage de plusieurs hommes, à partir du H.M.S. « Osiris », à des immersions croissantes allant jusqu'à 600 pieds (183 m). Aucun incident n'a été à déplorer. On peut donc raisonnablement espérer sauver un pourcentage important du personnel jusqu'à une immersion de 200 m.

Le secret de la réussite dans une telle méthode réside dans l'entraînement du personnel des sous-marins et dans la confiance que celui-ci accorde à son matériel. La Royal Navy l'a bien compris qui subordonne le versement de la prime pour navigation sous-marine à l'acquisition de la qualification sauvetage. Cette qualification sanctionne un entraînement au « Submarine Escape Training Tank », S.E.T.T., H.M.S. « Dolphin », Gosport.

En attendant la réalisation en France d'un tel centre, le personnel des S.N.L.E. est envoyé au S.E.T.T. pour une période d'entraînement de trois jours. Là, encadré par des officiers français instructeurs interprètes, eux-mêmes formés au S.E.T.T., il reçoit une formation identique à celle dispensée aux sous-mariniers de la R.N. L'état-major du S.E.T.T., trois officiers et une trentaine de gradés, fait preuve d'un dévouement digne d'éloge pour l'instruction de ces équipages étrangers, et l'on peut dire que l'exemple de ces instructeurs joue autant que la qualité de leur instruction dans le souvenir que les sous-mariniers ramènent de Gosport.

Un cycle normal d'entraînement comprend :

- 2 remontées de 10 mètres avec bouées, bouteilles ;
- 1 remontée de 20 mètres avec bouées, bouteilles ;
- 1 remontée de 30 mètres avec bouées, bouteilles ;
- 1 remontée de 30 mètres avec combinaison et mise en pression rapide.

Pour conclure je parlerai de mon expérience personnelle : formé comme instructeur interprète au S.E.T.T. en 1971, j'ai accompagné plusieurs stages de sous-mariniers français.

En août 1972 le LT CDR B. Forbes, commandant le S.E.T.T., invitait deux officiers étrangers, le LV, Anderson (Norvège) et le L.V. Nerzic (France) à participer à un exercice en vraie grandeur, à partir d'un sous-marin de la R.N. à une immersion de 300 pieds. Cet exercice s'est déroulé les 21 et 22 août à partir du H.M.S. « Porpoise » dans le loch Fyne, Cté d'Argyll, en Ecosse. La sortie s'est effectuée à partir du sous-marin posé sur le fond à une immersion réelle de 270 pieds. Le sassage et la remontée se sont parfaitement effectués. Ceci prouve, s'il en est besoin, de l'efficacité de l'instruction donnée au S.E.T.T. et de la sûreté de cette méthode de sauvetage.

L.V. NERZIC.

(1) D.S.R.V./Deep Submergence Rescue Vehicle, sous-marins de sauvetage. L'U.S. Navy a un programme de deux D.S.R.V. transportables par avion C 141 A Liftmaster ou pouvant être fixés sur le pont d'un sous-marin nucléaire transitant à 15 nœuds.



## Nouvelles maritimes

Au cours d'une sortie à la mer pour divers concours, le S-M « Ariane » fait escale à Livourne du 12 au 16 février.

### « GYMNOTE » : FIN DES ESSAIS A LA MER

Rentré à Cherbourg à l'issue d'essais qui l'ont conduit en Atlantique et à Brest, le sous-marin expérimental lanceur de missiles « Gymnote » a reçu au bassin la visite de la commission permanente d'essais, conduite par le vice-amiral d'escadre Tellier. L'amiral était accompagné du capitaine de vaisseau Le Masson de Rancé et du capitaine de frégate Salmon-Legagneur. Cette visite de la C.P.E. montre bien que le sous-marin a terminé au large du Cotentin et de la Bretagne le programme d'essais qui a suivi son grand carénage.

Compte tenu des travaux effectués par l'arsenal de Cherbourg, le « Gymnote » a subi en effet une véritable petite refonte dans son port constructeur, ce qui permettra au capitaine de corvette Piot et à son équipage de poursuivre — en liaison étroite avec les ingénieurs chargés d'améliorer les performances des missiles M.S.B.S. — les missions expérimentales affectées au sous-marin.

**Cols Bleus n° 1268 03 février 1973(suite)****LORIENT A KEROMAN****« PSYCHE EN GRAND CARENAGE »**

Après avoir parcouru 58.000 nautiques et effectué 5.900 heures de plongée, le sous-marin « Psyché » est entré, en grand carénage à l'arsenal de Lorient-Keroman. Il reprendra la mer début 1974. Rappelons que la « Psyché » avait été admise en service actif en juin 1970.

**Cols Bleus n° 1269 17 février 1973**

Lors de sa visite à Lorient, à l'occasion de l'escale du sous-marin « Porpoise », le Captain Garson a reçu le C.A. Lasserre, commandant les sous-marins d'attaque.

**Nouvelles maritimes**

Pour exercices et concours divers sur les Côtes de Provence, les SM « Flore », « Daphné » et « Ariane » ont appareillé de Toulon du 19 au 23 février.

**UNE PRECISION...**

Il convient de préciser, à propos de notre article sur le sous-marin « Béziers », publié dans le numéro N° 1268 de « Cols Bleus », en date du 17 février, que les marins italiens et allemands qui ont participé, le 5 mai 1942, au sauvetage des marins français, appartenaient à des équipages de navires de commerce de ces nations. Ces bâtiments, qui se trouvaient à Madagascar le jour de l'attaque britannique s'étaient échappés de Massawa lors de la conquête de l'Erythrée l'année précédente et s'étaient réfugiés à Diego-Suarez où ils étaient internés, ils ne s'y trouvaient absolument pas pour exercer un contrôle quelconque.

**Cols Bleus n° 1270 03 mars 1973****Nouvelles maritimes**

Le SM « Espadon » a quitté Lorient le 26 février pour concours au profit du CEF Aéro. Il a regagné Lorient le 1<sup>er</sup> mars.

Les SM « Daphné » et « Flore » ont quitté Toulon le 26 février pour divers concours sur les Côtes de Provence. Leur retour à Toulon était prévu pour le 2 mars en soirée.

**UN ANCIEN DU « CASABIANCA » A L'HONNEUR**

C'est avec plaisir que les Toulonnais ont appris que le professeur Gaston Moretti, médecin chef du service des hôpitaux de Bordeaux, venait de recevoir la croix de commandeur de l'ordre national du Mérite. En 1940, le médecin Moretti, à bord du croiseur « Emile-Bertin - participa à la bataille de Norvège. Deux ans plus tard, il était embarqué sur le « Casabianca », de L'Herminier, et participa à maintes missions en Méditerranée et en Corse. Débarquant, ensuite, avec la 2<sup>ème</sup> D.B. en Normandie, il alla jusqu'au nid d'aigle d'Hitler, Berchtesgaden. Qu'il veuille bien trouver, ici, nos sincères félicitations.

**Cols Bleus n° 1270 03 mars 1973 (suite)****« Psyché » en grand carénage après trois fois le tour de la Terre**

Le sous-marin « Psyché » a interrompu son activité pour entrer en grand carénage à l'Arsenal de Lorient-Keroman le 15 février. Premier sous-marin construit à Brest depuis la guerre, la « Psyché » a commencé à naviguer le 1<sup>er</sup> septembre 1969. Après quatre mois d'essais elle était en mesure d'accomplir une traversée de longue durée en mer de Norvège avant de rallier Lorient en fin février 1970. Elle est depuis lors affectée à l'Escadille des Sous-Marins de l'Atlantique. Admis au service aptif en juin 1970 le sous-marin « Psyché » a participé à plusieurs exercices, d'entraînement mutuel des forces aéronavales de la 2<sup>e</sup> région maritime et des forces alliées et montré notre pavillon dans de nombreux ports d'Allemagne, Belgique, Irlande, Grande-Bretagne et Pays-Bas — outre les escales traditionnelles de Saint-Malo et de La Pallice. Son activité se chiffre actuellement par 5.900 heures de plongée et 58.000 nautiques parcourus — soit près de trois fois le tour de notre planète en trois ans. L'équipage va se mettre pour quelque temps au rythme de la vie à terre avant de reprendre du service sur d'autres sous-marins ou de participer à la sortie de carénage prévue au début de 1974.

**Le « Dauphin » et « La Flotte »**

A l'occasion de l'escale du sous-marin « Dauphin » la section girondine de « La Flotte » a reçu l'état-major et l'équipage à son siège, le « Grand Pavois ». Le traditionnel échange de fanions a eu lieu et Miss Flotte 73, qui était naturellement présente, reçut un « tee-shirt » aux couleurs du « Dauphin ». Cela dans une atmosphère de chaleureuse amitié. Le surlendemain, Miss Flotte 73 et une délégation d'anciens marins étaient reçus à bord du « Dauphin »

**Cols Bleus n° 1271 10 mars 1973****Nouvelles maritimes**

Effectuant le cours de commandement de sous-marin, le « Dauphin » a appareillé de Lorient le 5 mars. Il regagne ce port le 9 en soirée.

Pour concours au profit de l'escadre, exercices divers et essais sur les côtes de Provence, les S.M. « Vénus », « Flore » et « Amazone » ont quitté Toulon le 5 mars. Ils seront de retour à Toulon, respectivement le 8, le 9 et le 10.

*Cols bleus*

## Cols Bleus n° 1271 10 mars 1973 (suite)

### VISITE AUX SOUS-MARINS EN CONSTRUCTION

Commandant des sous-marins d'attaque, le contre-amiral Lasserre a effectué un bref séjour à Cherbourg, où il est venu visiter dans leur nef de construction les premiers tronçons des sous-marins de 1200 tonnes de type « Agosta » que l'arsenal de Cherbourg a mis sur cale en 1972. Le prototype de la série des 1200 tonnes doit être lancé en 1974.

## Cols Bleus n° 1272 17 mars 1973

### Nouvelles maritimes

Les S/M « Flore » et « Amazone » ont appareillé de Toulon entre le 12 et le 13 mars, pour concours et essais sur les côtes de Provence. Ils seront de retour au port respectivement le 17 et le 16.

### EN ESCALE

Le sous-marin britannique « Andrew », venant de Plymouth via Gibraltar a fait escale à Ajaccio du 24 février au 3 mars. L'équipage a profité de cette escale pour visiter la Corse. Deux matches de football ont opposé l'équipe de l'« Andrew » à celles de la B.A.N. Aspretto. Un cocktail a réuni à bord la colonie britannique d'Ajaccio. L'« Andrew » doit regagner Plymouth après quelques exercices en Méditerranée.

## LE "DAUPHIN" DANS NOTRE PORT

EN provenance du Golfe de Gascogne, le sous-marin océanique « Dauphin » commandé par le Lieutenant de Vaisseau Royer de Vericourt a fait escale à Bordeaux du 11 au 14 février, comme nous l'avons signalé dans notre numéro du 3 mars.

Arrivé le dimanche en fin de matinée, le « Dauphin » quitta la Garonne pour embouquer le sas des écluses et pénétra dans le bassin à flot où il s'amarra après une manœuvre rendue délicate par un vent contraire.

Pendant le séjour du « Dauphin » de nombreuses manifestations de sympathie ont été organisées au profit de l'équipage. Ainsi une amicale réception a eu lieu, le premier soir de cette escale, au « Grand Pavois », siège des anciens marins bordelais où les quatre associations « La Flotte », l'« ACORAM », l'« ACOMAR » et les « Officiers Mariniers de Guyenne et Gascogne » ont reçu avec un évident plaisir une importante délégation du « Dauphin » conduite par son commandant qui était accompagné par le Lieutenant de Vaisseau Lecraver, officier en second, l'E.V. de 1<sup>re</sup> classe Lagane, le Premier Maître Claveau et le Patron Carradec. L'Officier en Chef des Equipages TAYTARD participa en qualité de Commandant p.i. de Marine Bordeaux, à cette agréable manifestation ainsi que les présidents Galle-Tessonneau, Le Bitoux, Trendel, Courchamp, « Miss



A bord du « Dauphin » : réception des anciens marins.

Flotte » et les membres des divers bureaux. Bien vite une sympathique ambiance se créa entre « jeunes » et « moins jeunes » grâce à cette Marine si proche pour certains, si lointaine pour d'autres, mais toujours vivante pour tous. Après le traditionnel échange de cadeaux (fanions, rubans, insignes et même un sweater aux armes du « Dauphin » pour Miss Flotte) un vin d'honneur en provenance directe du terroir, fut apprécié par tous avec la promesse de se retrouver le lendemain à bord, promesse largement tenue.

Dans le cadre de cette escale diverses excursions eurent lieu dans le Sauternais, en Médoc, et au Centre d'Essais des Landes. Les stagiaires de la P.M.E.M. purent visiter le bord le dimanche après-midi ainsi que la population les jours suivants.

## Cols Bleus n° 1272 17 mars 1973 (suite)



Réception au « Grand Pavois » : autour de Miss Flotte.

Une dernière réception eut lieu à la Mairie de Bordeaux quelques heures avant l'appareillage prévu dans la soirée du mercredi 14 février. A l'heure dite, le « Dauphin » largua — peut-être à regret — ses amarres et fit route vers Lorient.

## Cols Bleus n° 1275 07 avril 1973

### Nouvelles maritimes

Les S-M « Galatée » et « Argonaute » ont appareillé de Toulon le 26 mars l'un pour essais après grand carénage et l'autre, pour concours divers. Ces deux unités regagnent Toulon le 30.

### EXERCICE « ATLANTIDE »

Avec principalement la participation des Forces Sous-Marines, cet exercice s'est déroulé dans la deuxième quinzaine de mars et début avril, aux approches des Iles Canaries. Y ont participé les S.M. « Requin », « Narval », « Aréthuse », « Vénus » et « Junon », en provenance de Lorient et Toulon. Le B.S.L. « Rhône », arborant la marque de l'Amiral commandant les Sous-Marins d'attaque, le B.D.C. « Bidassoa » et la Gabare « Libellule ». Au cours de cet exercice, une escale a eu lieu à Las Palmas du 28 mars au 2 avril pour l'ensemble des unités. Le retour de ces bâtiments à Toulon et Lorient est prévu entre le 7 et le 10 avril, à l'exception du S.M. « Junon » qui fera escale à Barcelone du 12 au 16, avant de regagner Toulon le 17.

### PRISE DE COMMANDEMENT

Le mercredi 21 mars, à 10 h 30, le lieutenant de vaisseau Peltier a pris le commandement du sous-marin « Flore ». Il succède au lieutenant de vaisseau Métayer. C'est le capitaine de vaisseau Pieri, commandant l'escadrille de sous-marins de la Méditerranée, qui, avec le cérémonial d'usage, a fait reconnaître le nouveau commandant du submersible « Flore ».

## Cols Bleus n° 1276 14 avril 1973

### Nouvelles maritimes

Venant de Las Palmas, le S.M. « Junon » fera escale à Barcelone du 12 au 16 avril en compagnie du S.M. « Daphné », ce dernier ayant quitté Toulon le 9 avril. Appareillant de Barcelone, ces deux sous-marins apporteront leur concours à l'école d'application des enseignes de vaisseau les 11, 12, 13 et 14 avril. Ils regagneront Toulon respectivement le 17 et le 20.

**Cols Bleus n° 1276 avril 1973 (suite)**

Le S.M. « Marsouin » a quitté Lorient le 8 avril pour assurer divers concours. Durant cette sortie à la mer, il fera escale à Hambourg du 13 au 18 avril. Son retour à Lorient aura lieu le 21.

**NOMINATIONS A DES COMMANDEMENTS SOUS-MARINS .**

Lieutenants de vaisseau Inscrits au tableau d'avancement pour le grade de capitaine de corvette.

CARON Daphné.

METAYER Morse.

Lieutenants de vaisseau

MOREL Galatée.

BODARD Dauphin.

HOURCADE Ariane.

MARIAUX Junon.

DUBOIS Marsouin.

**Cols Bleus n° 1277 21 et 28 avril 1973****Prises de commandement**

A la base de Keroman, le capitaine de corvette Le Masson, commandant par intérim l'Escadrille des sous-marins de l'Atlantique, a fait reconnaître le lieutenant de vaisseau Courau comme commandant du « Requin ». Le lieutenant de vaisseau Courau, qui était précédemment embarqué sur le « Morse », succède sur le « Requin » au lieutenant de vaisseau Bullier.

**NICE**

Le sous-marin « Amazone » a fait escale à Nice du 30 mars au 2 avril. Ce fut l'occasion pour l'Amicale des Anciens Marins de recevoir, dans le cadre de la Batterie de la Rascasse, son commandant, le L.V. O'Neill et une délégation d'officiers, officiers-mariniers et matelots du bâtiment, en présence de l'amiral Sirouy, délégué départemental de la FAMMAC.

Le président Pastorelly remit au commandant de l'«Amazone» la traditionnelle poupée niçoise qui bientôt se trouvera sur l'ensemble des bâtiments de la flottille des sous-marins de la Méditerranée, étant donné qu'aucun navire ne fait escale à Nice sans recevoir ce témoignage d'amitié .

**Cols Bleus n° 1278 05 mai 1973****Nouvelles maritimes**

Le sous-marin « Dauphin » a appareillé de Lorient le 23 avril pour entraînement individuel et concours Aéro. Son retour à Lorient est prévu le 10 mai.

Le sous-marin « Espadon » a fait escale à Aarhus du 27 avril au 2 mai.

Pour divers concours le sous-marin « Daphné » était à la mer du 24 au 28 avril.

Le sous-marin « Flore » a appareillé de Toulon le 24 pour mise en condition, il était de retour à Toulon le 28 avril.

**LES ESSAIS DU «FOUDROYANT»**

Amarré sur coffre en petite rade, le troisième sous-marin stratégique de la Marine nationale a subi ses « essais préliminaires globaux au point fixe ». Le bâtiment, effectuera sa première sortie à la mer en baie de Becquet, pour la première « plongée statique ». Aussitôt après, le sous-marin se rendra en baie de Seine, pour ses essais de manœuvrabilité en surface. La sortie du « Foudroyant » de la forme d'achèvement du Homet a valu à la direction des Constructions et armes navales un témoignage

**Cols Bleus n° 1278 05 mai 1973 (suite)**

de satisfaction du préfet maritime de la première région. C'est en effet conformément au planning prévu que le sous-marin entreprend la série de ses tests à la mer, après son entrée officielle en armement pour essais. Le capitaine de frégate Royer, qui est devenu depuis cette date importante de la vie du sous-marin, le responsable de la sécurité, de la garde et de la sûreté intérieure du « Foudroyant, doit pouvoir conduire la série de ces essais plus rapidement que ses prédécesseurs du « Redoutable » et du « Terrible », compte tenu de l'expérience acquise. C'est l'équipage au complet — soit 135 hommes — qui arme actuellement le sous-marin dans la journée, au rythme du «quart par tiers à la mer». Les ingénieurs de l'armement et personnels de l'arsenal chargés des essais peuvent regagner la terre chaque soir, ainsi que le tiers de repos. La télévision est montée à bord, ce qui permet à l'équipage de ne pas se sentir coupé de la terre.

**MISE SUR CALE**

La mise sur cale du deuxième sous-marin de 1.200 t à hautes performances, du type « Agosta », le « Béveziers », aura lieu dans la cale 4 de la DCAN de Cherbourg le 17 mai dans la matinée en présence de nombreuses personnalités militaires et édailes locaux

**Cols Bleus n° 1279 12 mai 1973****LES JOURNEES MARINE 73****CHERBOURG**

La Marine Nationale organise à Cherbourg, les 18, 19 et 20 mai les «JOURNEES MARINE 1973». A cette occasion, quatre bâtiments feront escale à Cherbourg : — le Henri-Poincaré, bâtiment de commandement du Groupe Naval d'Essais et de Mesures — l'Escorteur d'Escadre Du Chayla — l'escorteur rapide Le Breton — le Sous-Marin Dauphin.

Pendant trois jours, ces quatre unités ouvriront largement leurs « coupées » : — de 9 h à 12 h et de 14 h à 18 h. — le vendredi 18 sera réservé aux groupes scolaires, — les samedi 19 et dimanche 20: visite de l'arsenal de Cherbourg (cales de construction des sous-marins où sont actuellement en chantier le quatrième sous-marin nucléaire L'Indomptable et les sous-marins Agosta et Béveziers.

A partir de la base maritime, les visiteurs pourront embarquer sur les dragueurs de mines basés à Cherbourg pour une courte sortie en mer ou en rade. Ils pourront également assister à des démonstrations de sauvetage en mer sur la petite rade, en vue de la Base Maritime, avec la participation d'un hélicoptère et de plongeurs de la Marine Nationale. Dans les locaux de la base Maritime se tiendra une exposition Marine où seront présentées de nombreuses maquettes et projetés différents films d'information dont, notamment, « 7 jours en mer » de Pierre Schoendoerffer.

**Cols Bleus n° 1279 12 mai 1973**

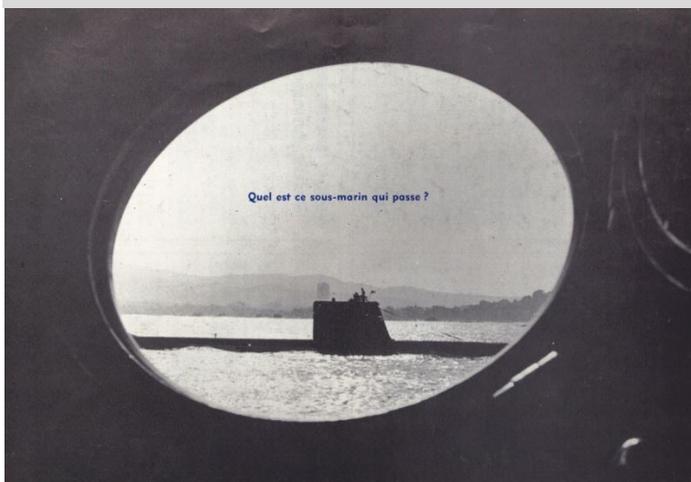
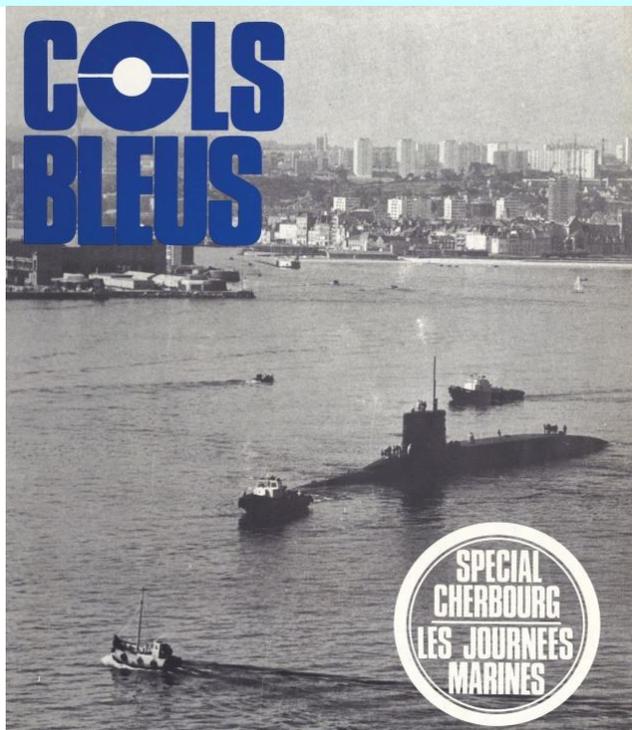
La Musique des Equipages de la Flotte de Brest défilera le 18 mai et donnera plusieurs aubades les 19 et 20 mai. Enfin, un service de car conduira les visiteurs à la base aéronautique de Maupertus où ils pourront visiter un Bréguet Atlantic et des hélicoptères Super-Frelon et Alouette III.

**NICE****A L'HEURE DES SOUS-MARINS...**

Du 19 au 21 mai, les sous-marins « Vénus » (L.V. Latourrette) et « Amazone » (L.V. O'Neill) viendront s'amarrer à quai au port de Nice à l'occasion de la remise par l'Amiral Rosset (c.r.), Président Général des Anciens Sous-Mariniers, du drapeau de l'Amicale des Anciens des sous-marins Nice-Côte d'Azur.

On attend parmi les personnalités qui assisteront aux différentes manifestations prévues le Vice-Amiral Basseur-Kermadec, Commandant en Chef pour la Méditerranée et Préfet Maritime de la Troisième Région, le C.V. Pieri, commandant de la Flottille des sous-marins de la Méditerranée, le C.V. Porchier, commandant le C.I.R.A.M. Toulon, les Présidents des sections d'anciens sous-mariniers de Toulon et Marseille, et, bien entendu, les autorités régionales.

Un repas amical sera offert par les anciens marins à La Ras-casse. Nice, à l'heure des sous-marins, une journée dont il n'est pas difficile de prévoir le succès et à laquelle participera le Bagad de l'Ecole des mécaniciens de Saint-, Mandrier.

**Cols Bleus n° 1280 19 mai 1973****Cols Bleus n° 1280 19 mai 1973 (suite)****La construction d'un sous-marin**

Avec les 5000 personnes, ouvriers, techniciens et cadres qu'elle emploie, la D.C.A.N. de Cherbourg constitue l'ensemble industriel le plus important du Nord Cotentin. Sa vocation principale a été, depuis les origines de l'arme, la construction et l'armement des sous-marins à propulsion, classique d'abord, nucléaire maintenant. La réussite des programmes actuels est le gage d'une suite encore longue dans la construction des bâtiments de l'espèce.



Depuis les premiers submersibles de Laubeuf et de Romazzotti du début du siècle, la D.C.A.N de Cherbourg a justifié sa réputation de port constructeur de sous-marins en construisant quelque 80 sous-marins. Mais, comment se déroule la construction d'un sous-marin et quels sont les problèmes qui sont spécifiques de la construction du sous-marin ? Ces questions sont les premières que l'on peut être amené à se poser lorsqu'on visite un chantier de construction de sous-marins.

**PHASE PRELIMINAIRE D'ETUDE** La première phase consiste, à partir du programme militaire du bâtiment envisagé par l'état-major, à établir les caractéristiques générales du bâtiment et les spécifications des installations. Cette première phase est du ressort du Service technique des Constructions et Armes Navales en liaison avec l'état-major. Toutefois, le port constructeur est généralement associé à cette première phase, ce qui lui permet de lancer ses études de plans d'exécution puis d'aborder les phases de construction de façon plus rationnelle.

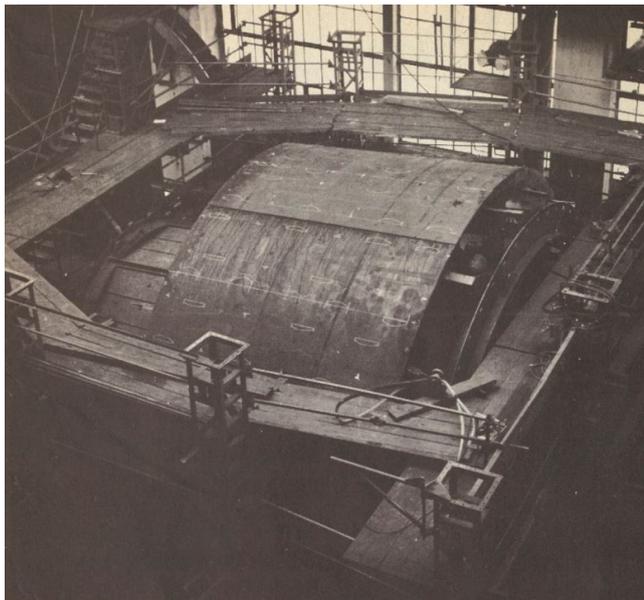
**PHASES DE CONSTRUCTION DE LA COQUE**

Préfabrication en atelier. A partir des plans d'échantillonnage et des plans de forme de la coque, le Bureau d'études étudie les plans de tronçonnement de la coque. A partir de ces plans les marchés d'approvisionnement des tôles nécessaires à la fabrication de la coque épaisse sont lancés cependant que sont étudiés les plans de réalisation de la coque. La construction de la coque proprement dite peut alors débuter. La coque étant divisée en un certain nombre de tronçons dont la longueur maximum peut aller jusqu'à 7 mètres, la préfabrication se fait par tronçons. Les premières opérations consistent alors en :

- fabrication des couples qui sont reconstitués par soudure à partir de tôles découpées et formées et usinage des couples à la précision voulue ;
- fabrication des virures de bordé, formées au rouleau ou à la presse à partir de tôles en acier à haute limite élastique.

## Cols Bleus n° 1280 19 mai 1973 (suite)

### FABRICATION DES TRONCONS



Lorsque ces éléments sont terminés les tronçons peuvent être fabriqués sur des « berceaux » qui sont des noyaux avec renforts rayonnants démontables. Ces « berceaux » JO1 ?? mobiles autour de leur axe horizontal servent à fixer les couples en position. Lorsque les couples ont été positionnées, on met en place les virures de bordé, puis on effectue toutes les soudures pour reconstituer un tronçon de coque épaisse. Lorsque toutes ces soudures réalisées avec préchauffage, auront été contrôlées (de nuit aux rayons gamma) et réputées bonnes, le tronçon peut être démoulé (c'est-à-dire que l'on extrait le noyau après avoir démonté le renfort). Le tronçon est alors transféré à sa position sur la cale de lancement par pont roulant pour être assemblé aux autres tronçons fabriqués de la même façon. On reconstitue ainsi de proche en proche la coque du sous-marin.

### MONTAGE SUR CALE.

Parallèlement, au fur et à mesure que l'on reconstitue cette coque, on monte les structures intérieures à la coque (caisses, cloisons, parquets, carlingages, supports d'appareil). A ce stade, on peut remarquer qu'une des très grosses différences de construction entre un bâtiment de surface et un sous-marin tient au fait que la coque résistante de ce dernier est fermée à sa partie haute (à part quelques brèches) alors que pour un bâtiment de surface, la partie supérieure est ouverte jusqu'à mise en place du pont. Cette remarque permet de prendre conscience de la nécessité d'embarquer le matériel soit par les extrémités (et non par le haut), soit en petits morceaux par des brèches. Ces travaux de montage sur cale se terminent avec le lancement, au cours duquel le bâtiment (qui a été construit sur une cale en pente) glisse sur sa quille (ou son berceau de lancement), après que l'on a remplacé les tins sur lesquels il reposait par une coulisse recouverte de suif. Le lancement étant le premier contact du bâtiment avec son élément, il est nécessaire que le bâtiment, qui est en cours de montage, soit parfaitement étanche et que toutes les soudures sur coque épaisse nécessitant préchauffage aient été réalisées.

### MONTAGE DES INSTALLATIONS

Parallèlement à la fabrication de la coque, on procède au montage des installations comprenant notamment

- des travaux de perçage et d'usinage des très nombreuses traversées de coque,
- des ajustages et des lignages de pièces mécaniques et d'appareillages divers,
- des travaux de montage de tuyautages et de nappes de câbles,
- des travaux de montage et de raccordement d'appareils qui font appel aux technologies les plus variées,
- des travaux de peinture et d'isolation destinés à protéger tout cet ensemble.

Il est à noter que pour ces travaux, le lancement est une phase

## Cols Bleus n° 1280 19 mai 1973 (suite)

qui n'est que très peu liée à l'état d'avancement des travaux hormis pour certains embarquements de matériels qui ne peuvent être effectués que :

- soit avant fermeture de la coque et donc avant lancement (gros appareils liés à la propulsion),
- soit après lancement pour des questions de hauteur de la cale de construction (périscopes, tubes des S.N.L.E.) ou de non horizontalité de la cale ou de présence de dispositifs liés au lancement.

Il est toutefois généralement préférable de faire un maximum de travaux sous cale couverte (meilleures conditions de travail) que dans la forme découverte où est échoué le bâtiment après lancement. Le lancement ne peut toutefois être retardé outre mesure car il conditionne la mise sur cale du bâtiment suivant.



### ESSAIS DES INSTALLATIONS

Lorsque les premières installations sont achevées, les premiers essais d'installation peuvent débuter. Le directeur des Constructions et Armes Navales remet au commandant la garde et la responsabilité de la sécurité du bâtiment : c'est l'entrée en armement pour essais du bâtiment. Au cours de cette période d'essais (dont la durée peut être de 6 mois à 1 an selon le bâtiment), chacune des installations est essayée au bassin. A l'issue de cette période, lorsque tous les résultats de ces essais ont été jugés satisfaisants, le bâtiment est présenté aux essais officiels à la mer. Ces essais peuvent durer plusieurs mois et sont conduits sous la direction de la Commission permanente des Essais, relevant directement du ministère des Armées, et composée de membres permanents (appartenant à la D.T.C.N et à l'état-major). Ces essais sont menés avec la collaboration des moyens de la D.C.A.N et de l'état-major.

### DEMONTAGES APRES ESSAIS

A l'issue des essais, le sous-marin est à nouveau échoué dans une forme pour examen de l'état des installations après cette période de quelques mois de navigation intensive et pour exécution de certains travaux de mise au point et de finition.

### ESSAIS APRES DEMONTAGES

Après cette période, une courte période d'essais est prévue pour vérifier à nouveau la conformité des installations aux spécifications après ces démontages et l'efficacité des éventuelles mises au point qui auraient pu se révéler nécessaires.

### CROISIERE D'ENDURANCE

Après ces essais programmés, il est prévu un certain nombre de sorties en mer pour l'entraînement de l'équipage en vue de la croisière d'endurance. Sur les S.N.L.E, ces sorties sont plus nombreuses pour tenir compte du fait que chaque sous-marin possède deux équipages et que, en plus des essais normaux, il est prévu des tirs d'acceptation pour les missiles qui sont faits lors de telles sorties d'entraînement. Enfin la croisière d'endurance, d'une durée analogue à l'autonomie du sous-marin, est le dernier test avant l'admission au service actif.

### CLOTURE D'ARMEMENT

A l'issue de ces essais et croisières d'endurance intervient la clôture d'armement. La Commission permanente des Essais se réunit :

**Cols Bleus n° 1280 19 mai 1973 (suite)**

- pour examiner les documents remis au bord,
- pour procéder à l'examen des installations et vérifier que les caractéristiques de celles-ci sont conformes aux spécifications,
- pour examiner la liste des rechanges et la documentation.

A l'issue de cette réunion la clôture d'armement est prononcée par le ministre sur proposition de la C.P.E.

Cette clôture marque l'achèvement de la construction.

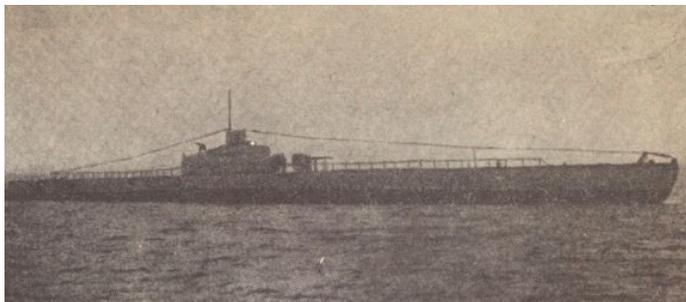
**ADMISSION AU SERVICE ACTIF**

Enfin, la Commission supérieure d'armement dont la composition est identique à celle de la C.P.E, se réunit pour émettre un avis sur la valeur militaire du bâtiment et son aptitude à remplir sa mission. L'admission au service actif est alors prononcée sur proposition de la C.S.A. et le bâtiment est intégré aux Forces navales.

**Le sous-marin "HENRI POINCARÉ"**

Le premier bâtiment ayant porté le nom de « Henri Poincaré » fut un sous-marin de 1.500 tonnes de la classe « Vengeur ». Lancé le 10 avril 1929, il entra en service deux ans plus tard. CARACTERISTIQUES:

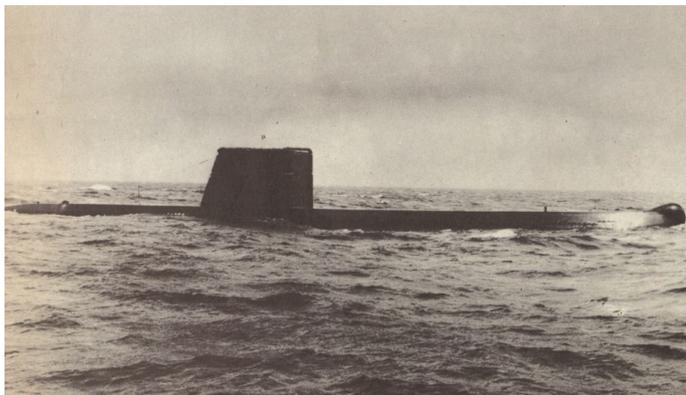
Longueur : 92,3 m. Largeur 8,16 m, Tirant d'eau 8,20 m. Vitesse : 17 nœuds en surface, 10 nœuds en plongée, Armement : 1 canon de 100 mm SMCA modèle 1925. 1 de 37 mm, 2 mitrailleuses Hotchkiss de 13,2mm, 11 tubes dont 9 de 550mm et 2 de 400mm, Equipage : 4 officiers, 14 officiers marinières et 49 hommes.

**Le sous-marin « DAUPHIN »**

Le « Dauphin », sous-marin océanique de type « Narval », a été lancé le 17 septembre 1955 à Cherbourg. Ses premiers essais eurent lieu en février 1957 et furent tout de suite très satisfaisants. Puis le 7 juin 1958 le « Dauphin » quittait Cherbourg pour une croisière en plongée qui le conduisit avec le « Requin », autre sous-marin de la série « Narval », à La Horta des Açores. Les deux sous-marins battirent alors le record de plongée du « Roland Morillot » en réalisant les records de quarante-deux jours (« Requin ») et trente-deux jours (« Dauphin »).

**CARACTERISTIQUES**

Dimensions : 78 X 7,22 X 5,50 m. — Vitesse : 16 nœuds en surface - 18 nœuds en plongée. — Armement : 8 tubes lance-torpilles. — Effectif : 7 officiers - 51 hommes. — Rayon d'action : 15000 nautiques

**Cols Bleus n° 1281 26 mai 1973 (suite)**

Le Contre-Amiral Lasserre passe l'inspection de l'équipage du sous-marin « Junon ».

**A L'ESCADRILLE DES SOUS-MARINS DE LA MEDITERRANEE**

Le contre-amiral Lasserre, commandant les Forces Sous-marines, vient d'accomplir, en Ile Région, un séjour au cours duquel il a procédé à l'inspection générale des unités et services de l'Escadrille de Sous Marins de la Méditerranée que commande le capitaine de vaisseau Pieri. Le 8 mai, le contre-amiral Lasserre a remis des décorations. Le capitaine de corvette Peyredieu du Charlat, a reçu les insignes de chevalier de l'Ordre national du Mérite. Ont reçu la médaille militaire - le maître principal mécanicien Bertschy, le premier maître mécanicien Delas, le premier maître torpilleur Espilit, le maître Fournier, le maître torpilleur Galand, les maîtres mécaniciens Shrand, Picol, le premier maître missilier Rama

**BEVEZIERES :**

Mise sur cale du quatre-vingt-unième sous-marin construit par l'arsenal de Cherbourg depuis la naissance du « Morse » en 1898. Le « Béveziers », sous-marin de la série de 1 200 tonnes, a été mis sur cale le 17 mai, à la veille des manifestations marquant les « Journées Marine » de la 1ère région.

L'opération a été rondement menée — moins de 15 minutes pour placer le tronçon no 8 sur un berceau représentant les futurs ballasts — en présence du vice-amiral d'escadre Clotteau, préfet maritime et du vice-amiral Joire-Noulens, commandant de la force océanique stratégique. Elle a été suivie d'un vin d'honneur organisé par la direction des Constructions navales à l'occasion de la remise d'une soixantaine de décorations aux personnels civils de l'arsenal par l'ingénieur général de l'Armement Ballet, directeur des C.A.N. et son adjoint, l'ingénieur général de l'Armement Minvielle.

**Cols Bleus n° 1282 02 juin 1973****Nouvelles maritimes**

Le sous-marin « Requin » fait escale à St-Malo du 1<sup>er</sup> au 4 juin. Il sera de retour à Lorient le 10.

**LES ANCIENS SOUS-MARINIERS FONT SURFACE : L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ET LE CONGRÈS DE L'AGAASM**

Une tradition déjà solidement établie veut que chacune des Sections de l'AGAASM organise à tour de rôle l'Assemblée générale. Cette année, c'était le tour du Havre et une cinquantaine de Présidents de Sections et de Délégués se sont retrouvés dans la Salle de Conférences du Port Autonome du Havre. En ouvrant la séance, le Vice-amiral d'Escadre Rosset, Président National, fit observer une minute de silence à

**Cols Bleus n° 1282 02 juin 1973 (suite)**

la mémoire de nos camarades décédés en 1972. Puis il passa la parole au Commandant Blanchard pour la lecture du rapport moral.



Celui-ci, tout en se félicitant de la vitalité de l'Association, met l'accent sur la nécessité de recruter des éléments jeunes et de leur confier des tâches de responsabilité, sous peine de voir les structures se scléroser. Il ne suffit pas d'approuver ce point de vue, il faut agir pour l'appliquer. La parole est ensuite donnée aux Présidents de Section ou à leurs représentants, pour exposer la vie de la Section, ses préoccupations, ses observations, ses suggestions.

Ces exposés sont suivis très attentivement, car ils permettent, dans une Association Nationale, dont les membres sont dispersés dans toute la France, de se mieux connaître, et de prendre de bonnes idées. Ils permettent aussi au Bureau Central de recevoir des suggestions, au lieu de se cantonner aux idées d'un petit nombre de gens, toujours les mêmes. Ensuite notre Trésorier Magot-Cuvru nous lit son rapport ; cet exposé, d'ordinaire aride, devient chez lui un véritable numéro de spectacle. Bien sûr les chiffres y sont, mais accompagnés de commentaires, d'allusions, voire d'anecdotes. Il est rare de trouver une Association dont les membres attendent chaque année avec impatience la lecture du Rapport Financier ! La situation est saine, c'est l'essentiel. Les « Questions diverses » sont ensuite abordées.

Membres de l'AGAASM trouveront dans le Bulletin « Plongée » ce qui concerne plus spécialement l'Association. Pour les autres, citons deux points : — Un appel spécial est fait à nos camarades pour augmenter le nombre des abonnements à « Cols Bleus », auquel nous sommes tous très attachés, et qui ne survit que grâce aux abonnements. Certes il existe un Bulletin, un journal plutôt, des Forces Armées, mais nous aimons un Journal Marine. On nous accuse de particularisme : nous sommes fiers d'être marins, et n'avons pas de honte à le montrer. Le Commandant Blanchard parle ensuite de la Préparation Militaire Élémentaire Marine, et demande à tous les Officiers Mariniers de Réserve qui le peuvent d'y apporter leur concours. Le Bureau Central présente sa démission statutaire. L'Amiral Rosset, arguant de son âge, renouvelle son désir de ne pas voir renouveler son mandat. En le regrettant infiniment, les membres de l'AGAASM s'inclinent et lui demandent d'accepter d'être Président d'Honneur. L'Amiral accepte et précise qu'il assistera toujours à nos réunions, pour y donner son avis, qui nous est précieux, et retrouver la chaude atmosphère de l'amitié sous-marine. Le Bureau Central est ensuite constitué : Président National : Capitaine de Vaisseau (H) Blanchard. Président : Capitaine de Corvette (H) Debeury. Vice-présidents Capitaine de Vaisseau (H) Pillet, Contre-Amiral Paumier. Secrétaire général Mallet. Adjoint : Bossy, Denis. Trésorier général : Lieutenant de Vaisseau (H) Magot-Cuvru. Adjoint : Capitaine de Corvette (H) Mandeville. Porte-drapeau Le Quernec. Adjoint : Schaeffer.

**AUTOUR DU CONGRES**

Après la séance de travail, les congressistes retrouvèrent leurs femmes au 9e étage du Centre administratif du Port Autonome où un lunch était préparé. Après quoi, on se rendit à Fécamp par le Cap d'Antifer où de gigantesques travaux

**Cols Bleus n° 1282 02 juin 1973 (suite)**

sont en cours pour l'aménagement du port pétrolier.

A Fécamp, visite de la célèbre bénédictine et du musée. Au Foyer social, un cocktail était servi et M. Bettencourt, qui assurait alors l'intérim du ministère des Affaires étrangères, se fit présenter les congressistes à qui il adressa quelques mots exaltant les qualités et les vertus des sous-marinières. Le lendemain dimanche, une messe à la mémoire des sous-marinières a été dite en l'église Notre-Dame. L'Administrateur général des Affaires maritimes Saguez et le Capitaine de Vaisseau Marie, Commandant la Marine au Havre, assistaient à cette messe et trois drapeaux des sections étaient là. Derrière ces drapeaux, on se rendit ensuite en cortège au monument aux morts pour la cérémonie rituelle après laquelle la Municipalité offrait un vin d'honneur à l'hôtel de ville. Le Député-Maire avait eu la délicate attention de se faire représenter par son adjoint, M. Lhonorey, ancien sous-marinier et membre de la Section du Havre. C'est dire que les mots qu'il employa pour nous saluer venaient du cœur. Le Commandant Blanchard lui répondit en rappelant le grand nombre de sous-marins construits au Havre, et dont il connaissait les qualités, ayant commandé l'un d'eux. Il remit à M. Lhonorey, pour la Municipalité de la Ville, un presse-papiers en bronze à l'image de notre insigne.

L'Amiral Rosset reçut à son tour la médaille d'honneur de la Ville. Au banquet de clôture, dans le cadre du Palais des Régates, le Commandant Blanchard exprima ses remerciements à tous, et disant son regret de l'absence du président Augustin Normand, malade, il chargea les camarades havrais de lui transmettre avec des vœux de rétablissement, des félicitations pour la parfaite organisation de ce congrès, qui se manifesta par le fait qu'en son absence ses collaborateurs, Vas-seur, Ouvre, Bailly, Gondouin, ont fait fonctionner sans le moindre raté cette mécanique bien mise au point.

**Cols Bleus n° 1283 09 juin 1973****Nouvelles maritimes**

Le Sous-Marin « Argonaute » fera escale à Port-Vendres, du 9 au 11 Juin.

Les Sous-Marins « Daphné », « Galatée », « Junon », « Vé-nus », seront en mer, du 4 au 8 Juin.

**KEROMAN INSPECTION**

Le contre-amiral Lasserre, commandant les sous-marins d'attaque, a séjourné à Lorient du 14 au 18 mai pour passer l'inspection générale de l'escadrille des sous-marins de l'Atlantique. Au cours d'une prise d'armes il a remis la médaille militaire au premier maître missilier Bonneville du « Requin » et au maître mécanicien Flohic, de l'E.S.M.A.T, et d'autre part des insignes de chevalier de l'Ordre national du Mérite aux officiers de première classe des équipages Artus du « Requin » et Raynaud, directeur de l'atelier militaire des torpilles de Lorient.



Le C.A. Lasserre félicite le maître Flohic. Au second plan, le premier maître Bonneville.

**PRISE DE COMMANDEMENT**

Le capitaine de frégate Japy, commandant l'escadrille des sous-marins de l'Atlantique a fait reconnaître le lieutenant de vaisseau Métayer comme commandant du sous-marin « Morse ». Le L.V Métayer, breveté A.S.M. et ingénieur en génie atomique, succède au L.V Morel.

## Cols Bleus n° 1284 16 juin 1973

### Nouvelles maritimes

Les Sous-Marins « Galatée » et « Junon » ont appareillé de Toulon le 12, matin, pour effectuer divers exercices. Ils étaient de retour à Toulon le 15 juin.

Les Sous-Marins « Daphné » et « Argonaute » seront à la mer du 12 au 16 juin pour concours. Le Chasseur de Mines « Caliope » était en escale à Portoferraio jusqu'au mardi 12 juin.

### L'E.S.M.A.T. EN BORDEE

Pour un soir les sous-marinières de Lorient ont délaissé les blockhaus de Keroman pour faire escale au palais des congrès à l'occasion de leur bal annuel que M. Allainmat, maire de Lorient, a bien voulu honorer de sa présence. On y dansa fort tard dans une chaleureuse ambiance, avec, en intermède, l'intronisation par le capitaine de frégate Japy de la souriante présidente 1973, Mlle Carole Fresil, ainsi qu'une démonstration très appréciée du Bagad de Lann-Bihoué. Cette soirée montrait également aux anciens sous-marinières, revenus en nombre, que camaraderie et tenue se maintenaient à l'escadrille de Lorient.



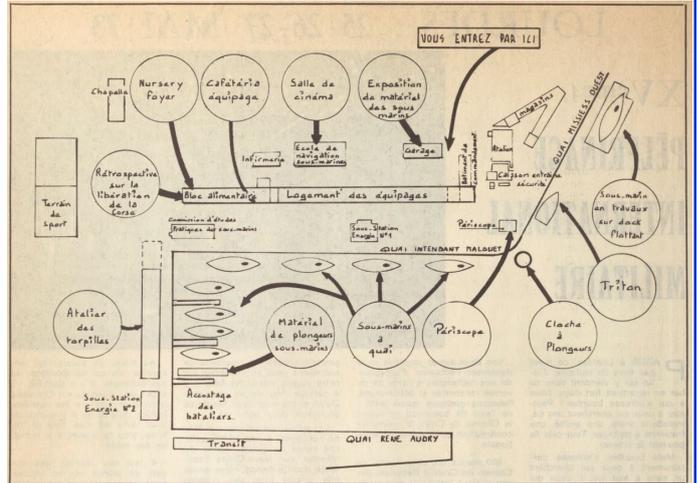
Le C.F. Japy remet ses insignes à Carole Frésil, présidente 1973. (Photos B.A.N. Lann-Bihoué.)

## Cols Bleus n° 1285 23 juin 1973

### A TOULON . Les 7 et 8 Juillet . Journées "Portes Ouvertes" à l'Escadrille de sous-marins

Visite des sous-marins à quai Daphné, Flore, Galatée, Junon, Vénus, Argonaute, Amazone, Aréthuse.

## Cols Bleus n° 1285 23 juin 1973 (suite)



Un coup d'œil à l'Ariane sur son dock un sous-marin en grand carénage.

Visite d'un bâtiment de recherches sous-marines le Triton.

Visite d'installations à terre : — atelier militaire des torpilles, — cafeteria et foyer équipage, — locaux d'un équipage de sous-marin.

Cinéma permanent d'information sur les sous-marins à l'Ecole de navigation sous-marine.

Présentation de matériels concernant — l'instruction à l'Ecole de navigation sous-marine, — les conditions de vie du sous-marinier, — les moyens d'exploration et de sauvetage sous-marin.

Familiarisation avec le sous-marin : écoute des bruits de la mer. Démonstration d'hélicoptère anti-sous-marin mettant en oeuvre son sonar.

Une rétrospective sur la libération de la Corse.

Une garderie attend les plus petits au foyer de l'équipage.

Vous pouvez vous restaurer : boissons, pizza et sandwiches.

Vous pouvez garder un souvenir de cette journée en vous arrêtant devant les stands de bimbelerie.

Et surtout, de nombreux hôtes seront à votre disposition pour vous donner tous renseignements utiles pour tirer le maximum du programme de cette journée

### Nouvelles maritimes

Le sous-marin « Espadon » est en exercice du 18 au 20.

### Prise de commandement du « MORSE »

Le Lieutenant de Vaisseau Métayer a pris, le 1er juin dernier, le commandement du sous-marin « Morse », comme nous l'avons annoncé dans notre numéro du 9 juin. On voit ici le nouveau commandant passant une première inspection de son équipage.



**Cols Bleus n° 1289 21 juillet 1973****« OPÉRATION » PORTES OUVERTES**

Favorisée par un temps splendide, l'opération « portes ouvertes - à l'escadrille de sous-marins de la Méditerranée, a obtenu, comme il fallait le prévoir, un succès éclatant... Combien de visiteurs pour la journée du 7 juillet ? Combien d'entrées pour ce dimanche 8 juillet ? Les estimations, dans la presse locale, font ressortir des chiffres qui tendent à prouver que les submersibles ont, dans le public, une faveur toute particulière. Et c'est heureux car ils sont, aujourd'hui, l'ossature, avec les porte-avions et les porte-hélicoptères, d'une flotte moderne... Mais le succès de ces journées est dû, aussi, à une organisation très méritoire et il faut féliciter ceux, qui pendant plusieurs semaines, ont travaillé, sous les directives du capitaine de vaisseau Pieri, à l'élaboration d'un programme de choix. En effet, il y avait du spectacle, et quel spectacle, sur terre, sur mer et dans les airs... On parlera, longtemps, longtemps, de cette opération « portes ouvertes », car les yeux des milliers de visiteurs ont enregistré, mieux qu'une caméra, des choses très réussies... des choses qu'on ne peut oublier... Dans l'Arsenal, un service d'ordre a fonctionné à la perfection et le flot des curieux s'est écoulé comme une eau tranquille... La visite des submersibles à quai : « Daphné », « Flore », « Galatée », « Junon », « Vénus », « Argonaute », « Amazone » et « Aréthuse » a enthousiasmé les jeunes et les moins jeunes. L'« Ariane », en grand carénage, sur son dock, a fait l'objet de la plus vive des curiosités. Le « Triton », bâtiment de recherches sous-marines, a eu, lui aussi, sa part de gloire. A terre, sur ce vaste complexe qu'est l'escadrille de sous-marins de la Méditerranée, on allait, on venait, le regard attiré par un bâtiment harmonieux ou des matériels inconnus.

Partout, partout des guides autorisés pour expliquer, pour instruire, pour donner une image vraie... Le cinéma permanent d'information sur les sous-marins, installé à l'Ecole de navigation sous-marine, a obtenu, également, la faveur des Toulon-

Visite des submersibles à quai.



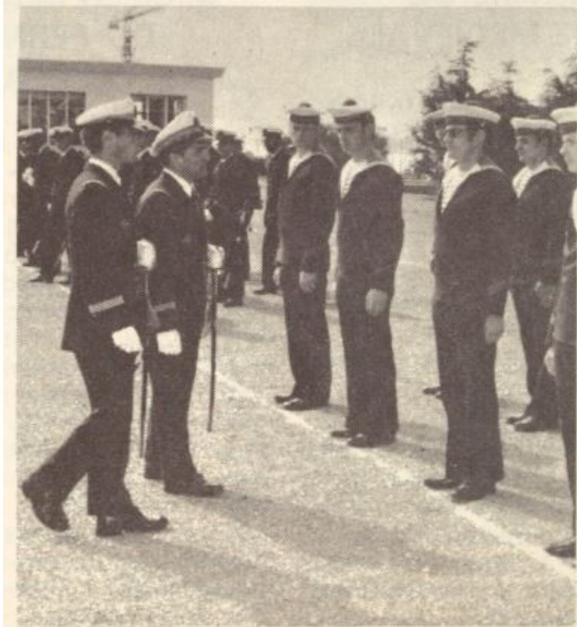
nais, des touristes, des vacanciers. L'écoute des bruits de la mer a été pour les jeunes d'un attrait tout particulier et les questions ont été nombreuses et pertinentes... Et il y a eu les plongeurs, et il y a eu les démonstrations d'un hélicoptère mettant, pour la plus grande curiosité de tous, en œuvre son sonar... Il y a eu recueillement, silence, retour en arrière, pour la visite de l'exposition consacrée à la mémoire du capitaine de vaisseau L'Herminier qui a fait presque toute sa carrière dans l'arme sous-marine... et lors de l'Occupation a su, grâce à une énergie indomptable, faire évader son bâtiment de Toulon lequel, couvert de gloire, a participé à la libération de l'île de Beauté... Dans ce vaste programme, bien conçu, bien réalisé, la D.C.A.N. chargée de l'entretien des sous-marins, navires relativement complexes et fragiles, n'a pas été oubliée. En effet, si l'Atelier de l'Escadrille, où œuvrent des techniciens de valeur, effectue les opérations d'entretien préventif courant, les réparations importantes sont faites par le personnel de la Direction des Constructions et Armes Navales. Sous-marinières de la IIIe Région Maritime vous pouvez être satisfaits... Votre tâche, pour ces

**Cols Bleus n° 1289 21 juillet 1973 (suite)**

journées, vient de recevoir la consécration du triomphe... Il vous a coûté de travailler sous le soleil de juillet... Mais l'arme sous-marine, dans laquelle vous servez, avec intelligence et courage, a fait, grâce à vous tous, un nouveau pas en avant... Il le fallait... Le public, éloigné, fort souvent, des choses de la mer, avait besoin de comprendre, de savoir...

**PRISE DE COMMANDEMENT**

Le lieutenant de vaisseau Dubois, nouveau commandant du sous-marin « Marsouin » se fait présenter son équipage.

**Cols Bleus n° 1290 28 juillet 1973****LE MINISTRE DES ARMEES A BREST**

Robert Galley, ministre des Armées, a fait à Brest, le 13 juillet, un bref séjour au cours duquel il a embarqué pendant plusieurs heures sur le S.N.L.E. « Le Foudroyant ».

**PRISES DE COMMANDEMENT A L'ESMED**

Le lieutenant de vaisseau Caron a pris le commandement du sous-marin « Daphné », succédant au L.V. Vigneau. Le lieutenant de vaisseau Mariaux prend la succession du capitaine de corvette Duthu au commandement du sous-marin « Junon »

**ATTRIBUTION DE COMMANDEMENTS SOUS-MARINS**

Capitaine de vaisseau : FAGES de l'escadrille des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins et de la base opérationnelle des sous-marins stratégiques.

Capitaine de frégate : LUCAS de l'escadrille des sous-marins de l'Atlantique.

Capitaine de corvette, L.V. BULLIER du sous-marin Agosta.

Lieutenants de vaisseau,  
DE BUCHERÉ DE L'EPINOIS du S-M Galatée,  
LADONNE du S-M Argonaute.  
SERGE du S-M Aréthuse

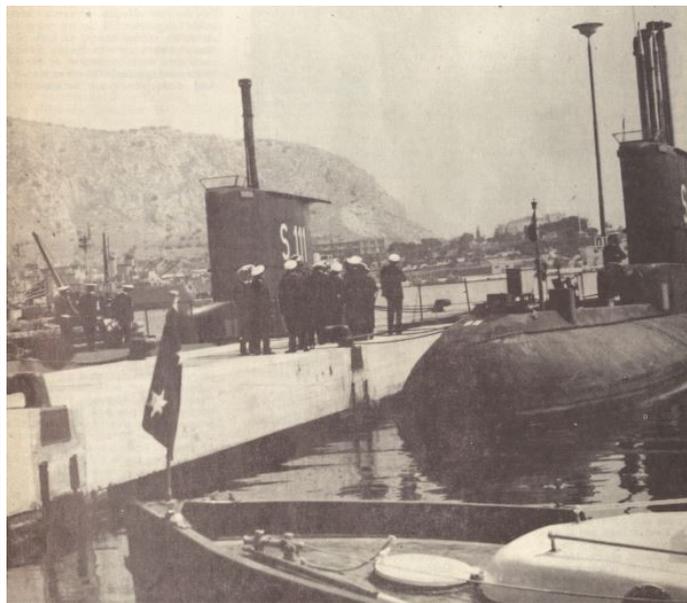
**Cols Bleus n° 1292 11 et 18 août 1973****Nouvelles maritimes**

Le Sous-marin « Requin » fait escale à Bruges le 8 et 9 août .

Le Sous-marin « Amazone » était à la mer pour essais les 6 et 7 août.

**Cols Bleus n° 1293 15 août 1973****L'ECOLE SUPERIEURE DE GUERRE NAVALE EN VISITE AUTOUR DE LA MEDITERRANEE**

.....



En visite à Salamine

**Nouvelles maritimes**

Le sous-marin « Argonaute » est sorti pour entraînement individuel du 20 au 26 août.

**PRISES DE COMMANDEMENT**

Les lieutenants de vaisseau Hourcade et Buchère de l'Épinois ont pris le commandement respectivement des sous-marins « Ariane » et « Galatée »

**Cols Bleus n° 1294 22 août 1973****Nouvelles maritimes**

Pour concours, les sous-marins « Narval » et « Espadon » étaient à la mer cette semaine. L'« Espadon » est rentré à Lorient le 29 août.

Le sous-marin « Argonaute » fait route vers Palerme où il est attendu le 3 septembre.

**SOUS-MARIN « JUNON » : PORTES OUVERTES**

Poursuivant, méthodiquement, ses opérations « portes ouvertes », en Ille Région Maritime, la Marine Nationale vient d'organiser, au carré du port, alors que les vacan-

**Cols Bleus n° 1294 22 août 1973 (suite)**

ciers sont fort nombreux, la visite du sous-marin « Junon », commandé par le lieutenant de vaisseau Mariaux. Ce submersible, du type « Daphné », a intéressé tout particulièrement les estivants, dont beaucoup ont été très heureux de découvrir, en visitant l'intérieur du bâtiment, le métier exaltant des sous-mariniers.

**PRISE DE COMMANDEMENT**

Dans la cour d'honneur de la Base de Kéroman, le contre-amiral Lasserre, commandant les Sous-Marins d'Attaque, a fait reconnaître le capitaine de Frégate Lucas comme commandant de l'Escadrille des sous-marins de l'Atlantique et de la base des sous-marin

**Cols Bleus n° 1295 08 septembre 1973****Nouvelles maritimes**

Le sous-marin « Espadon » a fait escale à Lisbonne du 6 au 8 septembre.

Pour entraînement individuel, le sous-marin « Daphné » était à la mer les 3 et 4 septembre et a regagné Toulon le 5, le sous-marin « Argonaute », à la mer du 4 au 7, est rentré à Toulon le 8.

Le sous-marin « Diane » a effectué des essais en mer du 4 au 8 septembre et a regagné ensuite Toulon.

**Cols Bleus n° 1296 15 septembre 1973****Nouvelles maritimes**

Les sous-marins « Daphné » et « Aréthuse » sont arrivés à Ajaccio le 12 septembre au soir.

Le sous-marin « Diane » a effectué pendant la semaine des essais après grand carénage.

**Cols Bleus n° 1298 29 septembre 1973****Nouvelles maritimes**

Le sous-marin « Espadon » sera à Lorient les 28, 29 et 30.

Le sous-marin « Dauphin » : mise en condition du 24 au 30.

Le sous-marin « Requin », après des essais en mer les 27 et 28, sera à Lorient les 29 et 30.

Le sous-marin « Narval » - sera à Lorient du 25 au 30.

Le sous-marin « Morse » - sera à Lorient les 29 et 30.

Le sous-marin expérimental « Gymnote », après un entraînement d'essais du 24 au 28, sera à Cherbourg le 29 et le 30.

**LE C.V CROUZAT SUCCEDE AU C.V PIERI**

Le jeudi 6 septembre, à la caserne l'Herminier, le Capitaine de Vaisseau Crouzat a pris le commandement de l'escadrille de la base des sous-marins de la Méditerranée succédant au Capitaine de Vaisseau Pieri. Il a été reconnu par le contre-amiral Lassère, commandant les

**Cols Bleus n° 1298 29 septembre 1973 (suite)**

sous-marins d'attaque en présence des officiers de l'Etat-Major de l'escadrille des sous-marins de la Méditerranée et des délégations des équipages. Le Capitaine de Vaisseau Crouzat est bien connu dans le port de Toulon où il a commandé les sous-marins « Sultane » et « Millé » et où il fut instructeur au centre d'entraînement de la flotte. Il occupait jusqu'à présent les fonctions de chef d'Etat-Major de l'Amiral commandant les forces sous-marines et la



force océanique stratégique. A ce titre, il a participé étroitement à la mise en œuvre des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins « Redoutable », « Terrible ». Le Commandant Piéri part pour Paris où il sera auditeur au cours des hautes études militaires et à l'Institut des Hautes Etudes de la défense nationale.

**Cols Bleus n° 1300 13 octobre 1973****Nouvelles maritimes**

Le sous-marin « Vénus » se dirige vers Sousse où il doit arriver le 26 octobre.

**SOUVENIR Cdt L'HERMINIER  
Lyon**

La plaque de l'avenue portant le nom de Commandant L'Herminier.

**Cols Bleus n° 1301 20 octobre 1973****LE PREMIER MINISTRE A BREST**

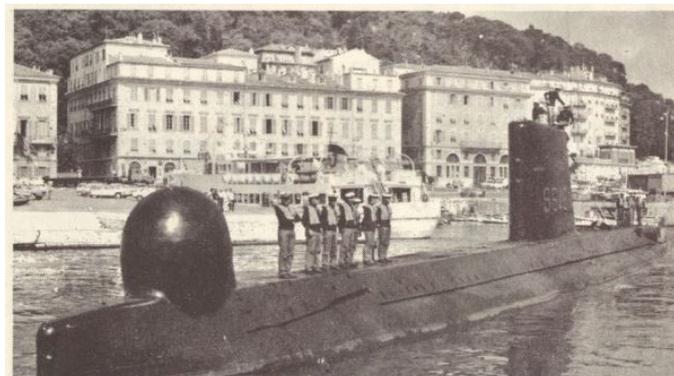
Au cours de son récent voyage en Bretagne, M. Pierre Messmer, Premier ministre, s'est rendu à Brest où il a visité l'île Longue, un S.N.L.E. et un chasseur de mines, accompagné de M. Galley, ministre des Armées. (Photo E.C.P.A.).

**Cols Bleus n° 1302 27 octobre 1973****Nouvelles maritimes**

Le sous-marin « Vénus » arrive à Sousse le 26 octobre

**Cols Bleus n° 1304 10 novembre 1973****NICE****LA « JUNON » DANS NOTRE PORT ET AUTRES ESCALES EN VUE**

En fin d'après-midi, le 31 octobre, le sous-marin « Junon » commandé par le L.V. Mariaux, s'amarrait au quai Ribotti. Affecté à l'Escadrille des sous-marins de la Méditerranée, le sous-marin « Junon » a déjà fait plusieurs escales au port de Nice, la dernière remontant à juin 1971. C'est toujours un vif plaisir de voir au port des bâtiments de la Marine Nationale et si les nécessités du service ne permettaient pas de visite publique, dans la matinée du 1er novembre, les anciens sous-marinières de Nice et les jeunes de la Ligue Maritime et d'Outre-Mer étaient autorisés à visiter le bâtiment et les visites de sous-marins ont toujours beaucoup de succès auprès des jeunes, comme auprès des anciens. La « Junon » devait appareiller le 2 novembre à 8 heures pour exercices. D'autres escales de bâtiments de la Marine Nationale sont attendues. L'escorteur côtier « Le Fringant » séjournera dans nos eaux du 10 au 12 novembre et, à cette occasion, le bâtiment effectuera le dimanche 11 novembre, à 8 h 30, une sortie en mer au profit des jeunes de la Ligue Maritime et d'Outre-Mer. Le dimanche 18 novembre, le dragueur de mines « Camélia » sera dans notre port à l'occasion de la remise au drapeau de l'Amicale des anciens marins de Nice de la médaille du Souvenir Français.



La « Junon » manœuvrant dans le port de Nice. (Photo Pradignac et Leo.)

**Cols Bleus n° 1305 17 novembre 1973****LE « REQUIN » A BRUGES**

Deux ou trois fois par an, les sous-marins de l'escadrille de l'Atlantique quittent les eaux qui leur sont familières pour aller goûter les charmes d'une escale à l'étranger. Cette fois-ci c'est le tour du « Requin » et Bruges, qui avait déjà reçu la visite de la « Psyché », est choisie comme but du voyage. La Manche, mer peu fréquentée par les sous-marinières de Lorient, nous accueille avec une grosse houle d'ouest. Deux jours de transit dans un trafic assez dense et nous atteignons les côtes de la Belgique. « Ce plat pays qui est le nôtre », tel avait été le thème de la causerie faite à l'équipage par l'EV 1 Masurel pour présenter l'escale. C'est en effet une côte basse et grise que nous découvrons le 8 août au matin. Seules les montagnes à l'horizon : les usines et les immeubles de Zeebruges, l'avant-port de Bruges. Le pilote monte à bord et nous guide vers les écluses dont l'ouverture est tributaire de la marée et des horaires des trains !... Il nous faut encore naviguer sur le canal rectiligne long de 11 kilomètres qui joint Bruges à Zeebruges. De chaque côté, en contrebas, dans les polders, paissent tranquillement des vaches. L'équipage, muni de brassières, est au poste d'observation sur le pont. Au passage, nous saluons la marque du commandant de la base navale de Zeebruges où sont accostés une dizaine de dragueurs et le « Zenobe Gramme », voilier hydrographique de la Marine belge.

**Cols Bleus n° 1305 22 novembre 1973 (suite)**

Encore un pont tournant à franchir et nous apercevons Bruges. Une demi-heure plus tard, nous sommes accostés dans le port de Bruges, à quelques centaines de mètres de la vieille ville. Bruges, en effet, ne se trouvant être ni un point stratégique, ni une zone industrielle, ni un nœud de communications, a eu la chance d'être épargnée pendant la dernière guerre. C'est donc une ville au passé historique chargé que nous allons pouvoir découvrir. Il n'est besoin, pour ceux qui la connaissent, que d'évoquer l'hôpital Saint-Jean, le Béguinage, le lac d'Amour, le donjon à contrefort de Saint-Sauveur, la flèche de Notre-Dame, la Madone de Michel-Ange, les halles et le Beffroi, etc... Une fois la coupée à terre, chacun s'affaire à bord. L'officier en second, le LV Sellier, règle les problèmes pratiques avec l'officier de liaison.

Le commandant, le LV Courau, part en grande tenue faire ses visites officielles. L'équipage, après un poste de propreté soigné, prépare ses valises pour aller s'installer à l'hôtel. En effet, à bord des sous-marins classiques, le système de la couchette chaude est toujours en vigueur. En escale donc, ne pouvant coucher tout le monde à bord, la Marine offre l'hôtel au personnel non de service. Le programme de l'escale est assez peu chargé, celle-ci ne durant que trois jours. Jeudi matin, un car vient chercher une quinzaine de matelots pour visiter Ypres et les champs de bataille de la guerre de 14-18.

Pendant ce temps, l'intérieur du « Requin » se transforme : le central, le C.O. et le carré s'appêtent à recevoir les invités du cocktail. Tous les sièges et caissons amovibles sont retirés. Des tentures parsemées de fleurs recouvrent les nappes de câbles et de tuyautages. Une odeur de pâtisserie et de pain de



Pique-nique sur la route des champs de bataille de la grande guerre

mie se répand doucement dans le bord. Vers 18 heures, les premiers invités arrivent. Une quarantaine de personnalités civiles et militaires vont être nos hôtes pendant quelques heures. Un peu déconcertés au début de se trouver dans les entrailles mystérieuses d'un sous-marin, mais très vite à l'aise, nos invités ne devaient repartir que vers 21 heures, ravis, nous l'espérons, par ce cocktail quelque peu inhabituel pour des terriens. Le lendemain, quatre officiers étaient invités par le CV Robins, commandant le Centre d'Instruction de la Marine belge. Mais, à part ces manifestations officielles, nombreux furent les Brugeois qui virent des pompons rouges se promener en barque à travers les canaux bordés de vieilles maisons ou d'églises, déambuler dans le Béguinage : couvent créé pour les veuves des Croisés, ou assis à la terrasse d'un café de la grande place pour écouter, le soir, le concert de carillon du grand Beffroi. D'autre préféraient aller louer une bicyclette à Ostende pour visiter ce grand port. Samedi matin, tout l'équipage se retrouvait à bord pour le poste de combat de vérification précédant l'appareillage. Le sous-marin fut long à vouloir se décoller du quai comme si Bruges ne voulait pas se séparer de cet hôte insolite. Le « Requin » fit ensuite route sur Lorient, entouré d'un manteau de brume.

Certains pensaient aux permissions qu'ils allaient prendre au retour au mouillage, d'autres aux longs mois qui allaient s'écouler avant que le « Requin » ne s'amarré le long d'un quai inconnu, mais tous pensaient à ces trois jours de détente passés dans cette ville qui fut jadis la Venise du Nord.

L.V. BILLECOCQ.

**Nouvelles maritimes**

Le sous-marin « Narval » a fait escale à Rosyth du 13 au 16 novembre.

**Cols Bleus n° 1306 29 novembre 1973****Nouvelles maritimes**

Pour concours divers, le sous-marin « Daphné » était en mer du 19 au 24 et rentre à Toulon le 24 dans la journée.

**A L'ESCADRILLE DES SOUS-MARINS DE LA MEDITERRANEE**

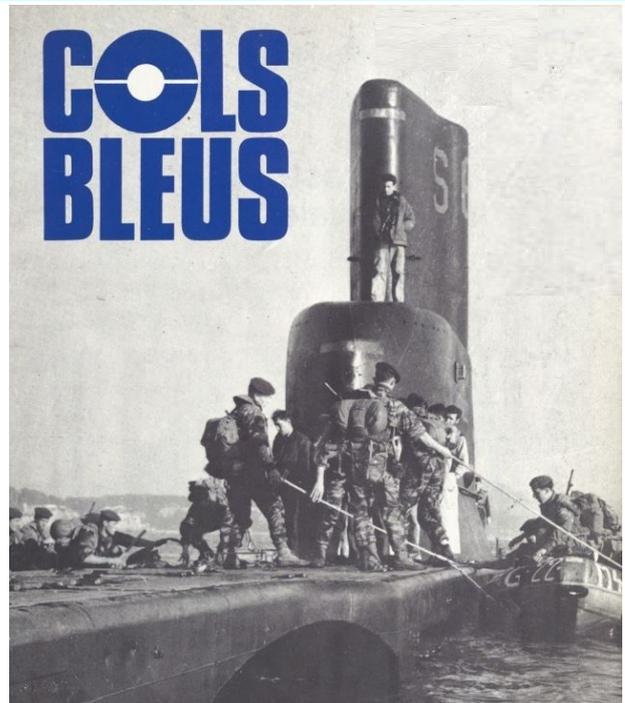
Le contre-amiral Lassere, commandant les sous-marins d'attaque, a inspecté, dans la première décade de novembre, l'escadrille des sous-marins de la Méditerranée, commandée par le capitaine de vaisseau Crouzat. Il a profité de son séjour, dans notre port, pour effectuer, à bord du sous-marin « Junon », une sortie, en mer, de quarante-huit heures.

**TOULON****CHEZ LES ANCIENS DES SOUS-MARINS IN MEMORIAM**

Le vendredi 2 novembre, à 10 h 30, sous un ciel gris et bas, l'Association des Anciens Sous-mariniens, sous la conduite de l'officier des équipages en chef (C.R.) Jule, a déposé, comme tous les ans à pareille époque, une gerbe de fleurs au pied de la stèle érigée, au Mourillon, à la mémoire des sous-mariniens qui ont péri en mer. De très nombreuses personnalités civiles et militaires assistaient à cette cérémonie du souvenir. Dans l'assistance, on remarquait, tout particulièrement, une délégation importante de l'escadrille des sous-marins de la Méditerranée ayant à sa tête le capitaine de vaisseau Crouzat, qui a déposé, également, une splendide couronne cravatée aux couleurs nationales. Ce geste pieux a été accompli aussi par l'Amicale des Anciens Marins. D'autres associations patriotiques, avec leurs drapeaux, étaient venues à ce rendez-vous traditionnel et à l'issue de la cérémonie, une messe a été dite en la chapelle de l'Arsenal Maritime.

**A L'ESMED**

Profitant d'un dimanche automnal bien ensoleillé, les anciens sous-mariniens, sous la conduite de l'O.E.C. (C.R.) Jule, se sont rendus, fort nombreux, à la base des sous-marins de Missiessy où, dans une atmosphère cordiale, ils ont découvert la caserne L'Herminier et visité un sous-marin du type « Daphné ». Cette sortie, parfaitement organisée, a été fort appréciée par les anciens sous-mariniens, qui, très rapidement, ont pu se rendre compte des progrès accomplis dans tous les domaines et surtout, de l'habitat.

**Cols Bleus n° 1307 01 décembre 1973**

**Cols Bleus n° 1307 01 décembre 1973 (suite)****Les réseaux internes de télévision**....  
**A bord des SNLE**

Dans le cas des S.N.L.E., les patrouilles opérationnelles de dissuasion qui sont leur raison d'être constituent des missions d'un type original tant par leur nature que par leur durée (près de deux mois en plongée et sans escale, est-il besoin de le rappeler ?). Ces missions, pour être menées à bien, exigent du personnel un moral élevé et une très grande cohésion, et c'est pourquoi le Commandement s'est particulièrement préoccupé des problèmes d'information et de distraction à bord des S.N.L.E. Parmi les moyens dont on dispose, la télévision occupe tout naturellement une place de choix et les sous-marins nucléaires ont été dotés d'un matériel complet et perfectionné.

**PRESENTATION DU MATERIEL**

L'installation doit pouvoir permettre d'une part, de recevoir les programmes de l'O.R.T.F., 1re et 2e chaîne, et de les présenter sur les récepteurs du bord et d'autre part, de diffuser soit des émissions réalisées à bord en direct soit des programmes enregistrés (à bord ou à terre). La présentation se fait sur trois téléviseurs ainsi répartis : un au carré des officiers, un à la cafétéria de l'équipage et un à la salle à manger des maîtres. Pour la diffusion des émissions enregistrées l'on dispose de deux magnétoscopes et d'un pupitre de commande qui permet de sélectionner le mode d'utilisation de l'installation. Ces matériels sont groupés dans la cafétéria car il était impossible d'aménager un véritable studio pour des raisons évidentes de limitation de l'espace disponible. Les émissions en direct et les enregistrements faits à bord utilisent une caméra portable et un micro équipés d'un long câblage permettant d'atteindre tous les locaux d'habitation : c'est ainsi que notre studio se tient aussi bien à la cafétéria, au carré ou à l'infirmerie selon le cas ! Il faut ajouter à cela son indispensable complément c'est-à-dire un important stock de bandes dont une partie est enregistrée à terre par le Centre audio-visuel du Centre d'Entraînement des Roches Douvres. En principe, pendant qu'un équipage est en patrouille, le C.A.V. enregistre pour lui, en collaboration avec l'autre équipage, les émissions O.R.T.F. les plus intéressantes qu'il regardera pendant sa patrouille suivante.

**LES REALISATIONS A BORD**

Dans le domaine des distractions et comme moyen complémentaire du cinéma, la télévision apporte une très large contribution car elle a des possibilités plus variées et sa mise en œuvre est plus simple. Ainsi les S.N.L.E. embarquent des enregistrements de différentes durées ce qui permet d'adapter les séances de diffusion à l'activité et aux desiderata de l'équipage : ce sont les émissions O.R.T.F. de la 2ème chaîne qui fournissent en général nos programmes en films, feuilletons, pièces de théâtre et variétés.

**LE RESEAU DE TV**

Cet aspect de la télévision est important et rend de grands services mais, sur le plan humain, il en est un autre plus enrichissant encore, je veux parler des émissions réalisées et enregistrées à bord. C'est un domaine où les bonnes volontés et l'imagination peuvent trouver un vaste champ d'activités. Les idées de base sont en général empruntées aux programmes de l'O.R.T.F. : journal télévisé, jeux du genre « La Tête et les Jambes », reportages, etc. et des équipes bénévoles se constituent. Aussi l'O.R.T.F. (T pour Terrible) a-t-il un « journal 1<sup>er</sup> chaîne » et un « journal 2ème chaîne qui se relaient au cours de la patrouille.

Evidemment, le volume des informations reçues en mer est assez réduit, mais il est suffisant pour alimenter deux ou trois diffusions par semaine. Les nouvelles sont toujours assorties de commentaires, documents et photos à l'appui, et il va de soi que l'humour et la verve du speaker comptent pour beaucoup dans le succès du journal. C'est aussi l'occasion d'annoncer les activités « distractions » du bord et de raconter les « potins de course » (en évitant la « charogne » bien entendu). Tout cela contribue à accroître la connaissance mutuelle et à entretenir la cohésion dans une petite société où le risque est grand pour chacun de restreindre son univers à son tiers, son service ou

**Cols Bleus n° 1307 01 décembre 1973 (suite)**

son poste. Dans le même ordre d'idées, les jeux télévisés donnent à leurs organisateurs l'occasion de déployer leurs talents au profit de tous et procurent aux participants et aux spectateurs une occasion de se détendre dans la bonne humeur. Après avoir montré les nombreuses possibilités du réseau intérieur de télévision en tant que moyen de distraction et insisté sur son importance primordiale pour le moral et la cohésion de l'équipage, il faut pour terminer en citer un dernier aspect tout aussi intéressant — le rythme de vie pendant les patrouilles doit pouvoir permettre d'utiliser la télévision à des fins d'instruction, de formation et de perfectionnement tant dans le domaine professionnel et technique (préparation aux cours et brevets) que dans le domaine éducatif et culturel (cours de langues, programmes scolaires). Le développement de l'enseignement audio-visuel dans les écoles de la Marine devrait certainement faciliter la réalisation de ces perspectives dans un proche avenir.

.....  
**Nouvelles maritimes**

Le sous-marin « Diane » fait escale à Calvi le 1er et le 2 décembre.

**Cols Bleus n° 1308 08 décembre 1973****« LE FOUDROYANT » REPREND SES ESSAIS AU POINT FIXE**

Après les démontages réglementaires, le « Foudroyant » a pu ressortir de la forme du Homet dans la dernière semaine de novembre pour reprendre ses essais au point fixe en petite rade. Le troisième sous-marin nucléaire de la Marine possède désormais ses deux équipages le « Bleu », placé sous le commandement du Capitaine de frégate Royer et le « Rouge », commandé par le Capitaine de frégate Barnaud. Pendant plusieurs semaines, le sous-marin va tester son appareil propulsif et ses équipements. Une plongée statique aura lieu en rade du Becquet avant l'appareillage du bâtiment pour l'Atlantique.

**M.ACHILLE-FOULD A TOULON**

Monsieur Achille-Fould, secrétaire d'Etat auprès du ministre des Armées, se rend à Toulon le 14 décembre pour inspecter les écoles de la Marine nationale implantées en Ile région maritime.

....  
Il visite l'après-midi l'école de navigation sous-marine où il est accueilli par le capitaine de vaisseau Cruzat, commandant l'escadille des sous-marins de la Méditerranée, puis inspecte le groupe des écoles de mécaniciens commandé par le capitaine de vaisseau Fascio

.....

*Cols bleus*

**Cols Bleus n° 1309 15 décembre 1973****Nouvelles maritimes**

Le sous-marin « Daphné » a fait escale à Calvi le 11 décembre et a regagné Toulon le 14.

**PRISE DE COMMANDEMENT**

Le lieutenant de vaisseau Serge vient de prendre le commandement du sous-marin « Aréthuse ». C'est le capitaine de vaisseau Crouzat, commandant l'escadrille de sous-marins de la Méditerranée qui l'a fait reconnaître.

Malgré nos recherches assidues, les revues « Cols Bleus », source unique de nos compilations, ne sont pas toutes disponibles. Ainsi, nous ne détenons pas, le n°

**Année 1973**

n°1262

Si, parmi vos archives personnelles ou cartons de déménagement non ouverts, vous en disposez, nous faisons appel à vos participations actives pour nous fournir les articles relatifs aux sous-marins et à l'Agasm sur les n° listés sur le tableau ci-dessus.

Le format idéal serait en pdf mais une photo de l'article complet de la page concernée nous satisfera.

Pour ne pas encombrer les boîtes mail personnelles, vos envois sont à faire sur : [agasm.fr@gmail.com](mailto:agasm.fr@gmail.com)

**Sources:***Cols bleus*

...  
 Cols Bleus n° 1263  
 Cols Bleus n° 1265  
 Cols Bleus n° 1266  
 Cols Bleus n° 1268  
 Cols Bleus n° 1269  
 Cols Bleus n° 1270  
 Cols Bleus n° 1271  
 Cols Bleus n° 1272  
 Cols Bleus n° 1275  
 Cols Bleus n° 1276  
 Cols Bleus n° 1277  
 Cols Bleus n° 1278  
 Cols Bleus n° 1279  
 Cols Bleus n° 1280  
 Cols Bleus n° 1281  
 Cols Bleus n° 1282  
 Cols Bleus n° 1283  
 Cols Bleus n° 1284

Cols Bleus n° 1285  
 Cols Bleus n° 1289  
 Cols Bleus n° 1290  
 Cols Bleus n° 1292  
 Cols Bleus n° 1293  
 Cols Bleus n° 1294  
 Cols Bleus n° 1295  
 Cols Bleus n° 1296  
 Cols Bleus n° 1298  
 Cols Bleus n° 1300  
 Cols Bleus n° 1301  
 Cols Bleus n° 1302  
 Cols Bleus n° 1304  
 Cols Bleus n° 1305  
 Cols Bleus n° 1306  
 Cols Bleus n° 1307  
 Cols Bleus n° 1308  
 Cols Bleus n° 1309

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"

*Cols bleus***Bulletin « PLONGÉE »**

Directeur de la publication :

Chargé de publication :

Comité de rédaction :

**Dominique SALLES**

**Patrick DELEURY**

**Patrick DELEURY**

Contact : [agasm.fr@gmail.com](mailto:agasm.fr@gmail.com)

Le bulletin « Plongée » est une publication de l'association AGASM à usage et diffusion internes.

Crédits photographiques : Agasm , Cols Bleus , (Droits réservés)

Venez nous rejoindre sur :

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