ASSOCIATION GÉNÉRALE DES AMICALES
DE SOUS-MARINIERS

PLONGÉE

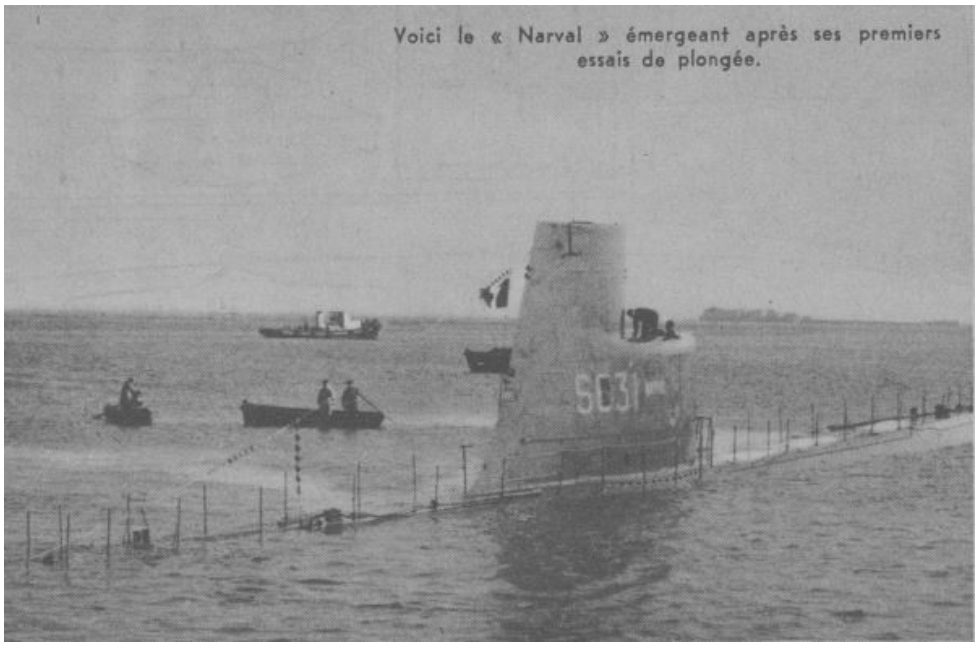
Hors série 70 - 1956

70 ème anniversaire année 1956

Fin janvier 2021, pour marquer les 70 ans de notre association, nous vous avons présenté un numéro hors-série sur l'année1951, 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.



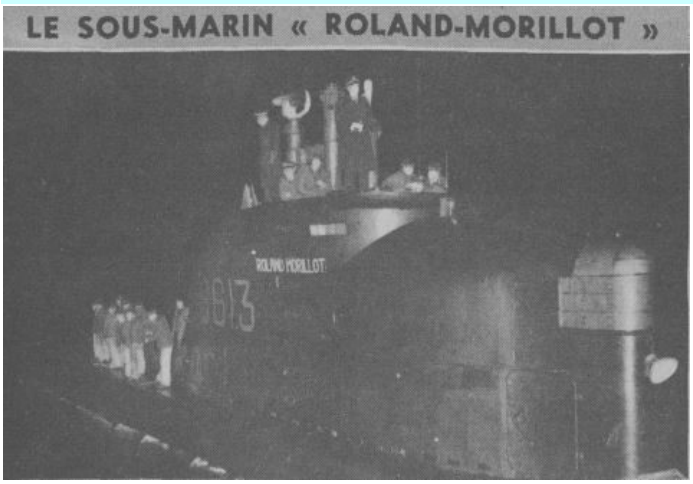
Document sous copyright AGASM 2021

1956

Cols Bleus n° 431 14 janvier 1956

Le sous-marin « Roland-Morillot » (ex-allemand U 2518), qui vient de terminer son carénage à la base sous-marine de Lorient-Keroman, a quitté Lorient le 29 décembre à 16 h, par une mer très agitée. Il a immergé quelques heures plus tard et est resté en plongée durant quelque 180 heures, puisque ce n'est qu'au matin du 6 janvier qu'il a fait surface quelque part au large des côtes du Portugal. Le sous-marin « Roland-Morillot », commandé par le lieutenant de vaisseau Lamy, doit arriver a Toulon, après escales à Casablanca et Alger, le vendredi 13 janvier au matin. Son futur commandant est le L.V. Cheney qui, jusqu'en octobre dernier, exerçait les fonctions d'aide de camp du C.A. Galleret, commandant la Marine à Lorient…….

Cols Bleus n° 432 21 janvier 1956



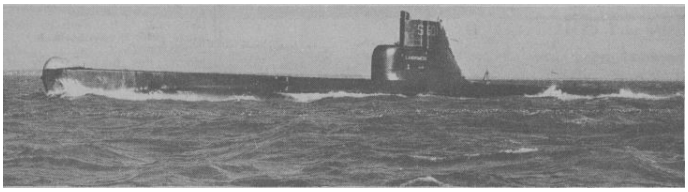
Spécialiste des longues croisières en plongée, le sous-marin « Roland - Morillot » attendu le vendredi 13 janvier à l'aurore est

Cols Bleus n° 432 21 janvier 1956 (suite)

arrivé silencieusement le jeudi 12 à 18h55 après 270 heures de navigation sous les flots.
Le commandant et l'équipage du « Roland-Morillot » ont été accueillis par le Contre-Amiral Lancelot, commandant le G. A.S.M. Sur notre cliché, on reconnaît de droite à gauche: le Lieutenant de vaisseau Lamy, commandant du submersible; le Capitaine de Frégate Javouhey, commandant la 1re E.S.M.; le Capitaine de Vaisseau Maincent, commandant le « Béarn »; le Capitaine de Frégate Rouliot, chef d'état-major du G.A.S.M. (Photos G. Dapremontj Champ de Mars, Toulon.)

Cols Bleus n° 437 25 février 1956

Le sous-marin "Andromède " en avance sur l'horaire, est arrivé à Toulon.



Le sous-marin « Andromède », commandé par le lieutenant de vaisseau Davidsard, est arrivé en avance sur l'horaire prévu.
Ce bâtiment, qui avait quitté Lorient le 2 février, est arrivé à 14 heures le 14 février, alors qu'on ne l'attendait pas avant 21 heures. En raison de la tempête, on avait même envisagé son entrée au plan d'eau des sous-marins de Missiéssy dans le cours de la nuit.
Et, doucement, cette belle unité de conception et de réalisation française faisait son entrée à la base sous-marine au début de l'après-midi. Après une manœuvre habile, il accostait au ponton qui flanque sur bâbord le vieux Béarn, qui est le dépôt des sous-mariniers, en même temps que celui des torpilles. Le lieutenant de vaisseau Davidsard a déclaré que la traversée a été marquée par de violentes tempêtes. Mais le sous-marin naviguait en plongée toutes les fois que la navigation en surface était rendue impossible par le mauvais temps.
L'équipage a fait preuve d'un excellent moral et, comme toujours, l'arrivée du vaguemestre porteur d'un volumineux courrier a été accueillie avec enthousiasme. L'équipage a accompli avec succès tous les exercices inscrits au programme de cette croisière sans histoire. Voici maintenant l'Andromède près du Roland-Morillot. Des permissions de détente ont été données à l'équipage et aux officiers.

Tonnage de la Flotte en janvier 1956

		Nombre	Tonnage unitaire	Construct. ou cession	Observations
	4. — Sous-marins				
Sous-marins	L'AFRICAINE	3	820		
	R.-MORILLOT	1	1.330		
	BLAISON	2	740		
	LAUBIE	2	510		
	L'ANDROMEDE	2	820		
	SULTANE	3	715		
	NARVAL			1.200	En constr. à Cherbourg.
	MARSOUIN			1.200	— Cherbourg.
	DAUPHIN			1.200	— Cherbourg.
	REQUIN			1.200	— Cherbourg.
	MORSE			1.200	— au Trait.
	ESPADON			1.200	Constr. Chant. A. Normand.
	ARETHUSE			400	En constr. à Cherbourg.
	ARGONAUTE			400	— Cherbourg.
	AMAZONE			400	— Cherbourg.
	ARIANE			400	— Cherbourg.
	DAPHNE			700	Constr. Chant. Dubigeon, Nantes.
	DIANE			700	— — —
	DORIS			700	En constr. à Cherbourg.
	Total		10.075	10.900	

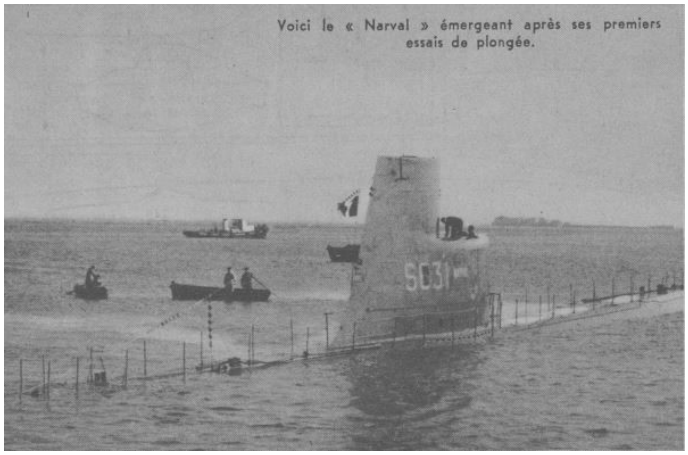
Cols bleus

Cols Bleus n° 444 21 avril 1956

Premiers essais du Narval

Décembre 1954 marquait une date importante dans la renaissance du port militaire et de l'arsenal de Cherbourg.

A cette époque, on lançait le « Narval », premier d'une série de sous-marins dont la réalisation avait été confiée à notre grand établissement maritime et qui devait comprendre les «Dauphin», « Requin déjà lancés, et les autres vont suivre le « Morse » et l' « Espadon ».



Voici le « Narval » émergeant après ses premiers essais de plongée.

Le « Narval » vient de faire sa première sortie et d'effectuer sa première plongée.

L'opération s'est déroulée dans la darse transatlantique avec le plus grand succès en présence de nombreuses personnalités militaires et civiles.

Le commandant Emeury, a qui est confié la nouvelle unité, avait pris place à bord ainsi que l'ingénieur en chef du génie maritime Bougé, des techniciens et ouvriers et une partie de l'équipage.

Cols Bleus n° 445 28 avril 1956

ASSOCIATION GÉNÉRALE AMICALE DES ANCIENS DES SOUS-MARINS

Le dimanche 25 mars 1956, eut lieu, en notre permanence du Coq-d 'Or, l'assemblée générale de notre association avec la présence effective de notre président d'honneur, le Commandant Guierre.

Notre ami Giraud est désigné président de séance, il souhaita la bienvenue à tous les amis présents à cette assemblée, après avoir observé une minute de silence à la mémoire de nos camarades disparus, la parole fut donnée à Marchis, secrétaire général.

Marchis excusa notre Président général, le Commandant Wacogne, retenu par une période d'instruction à Brest. Puis notre secrétaire général nous brossa un tableau rapide et très documenté sur les rapports moral et financier qui furent adoptés à l'unanimité. Marchis nous fit part également des difficultés rencontrées pour assurer la bonne marche de notre association et termina en demandant à tous de faire un effort et d'aider les membres du bureau dans leurs diverses fonctions. Ensuite la parole fut donnée à Deforge, vice-président (propagande). Deforge nous exposa divers moyens de faire connaître et aimer notre association et demanda aux amicalistes présents dans cette assemblée de resserrer les liens d'amitié qui nous unissent et d'œuvrer dans un même but. pour faire de l'A.G.A.A.S.M. une association vitale et toujours en tête de ce qui a trait à la Marine. Le bureau étant démissionnaire, il y eut une suspension de séance et l'on procéda au pointage des mandats pour l'élection du nouveau bureau central de l'A.G.A.A.S.M. Voici sa composition : Président d'honneur : Commandant Guierre, Président général Cdt Wacogne ; Président Ile-de-France : Cdt Blanchard ; Vice-président Ile-de-France : Cdt Pillet ; propagande A.G.A.A.S.M., correspondant de presse: Deforge; cérémonies officielles : Denis ; relations extérieures : Coûtant ; secrétaire général : Marchis ; secrétaire

Cols Bleus n° 445 28 avril 1956 (suite)

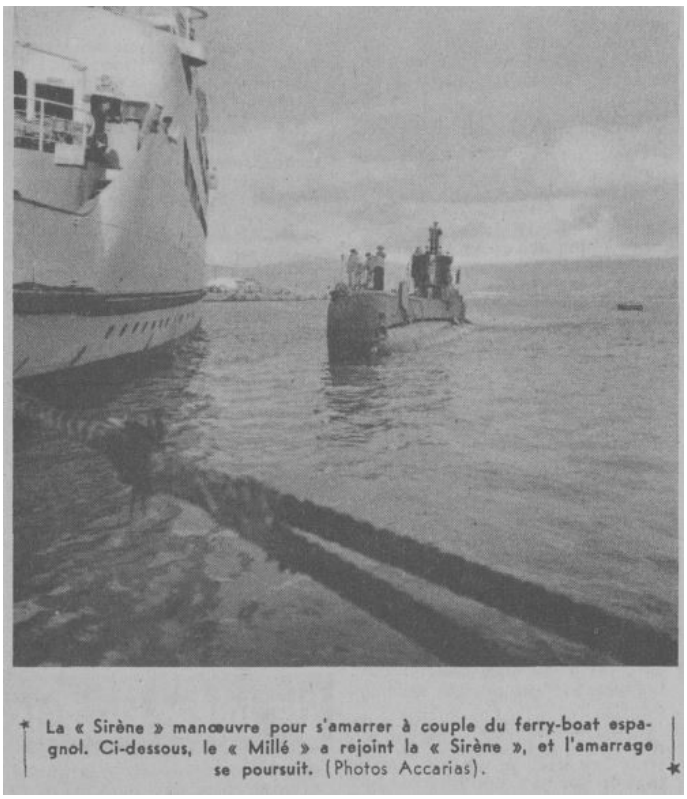
adjoint provinces: Cottel; secrétaire adjoint Paris : Gire ; conseiller technique : Voigelé ; trésorier général : Laurent ; délégué A.E.A.M.A.C. : Jouin ; président du comité des fêtes : Calvayrac ; vice-président du comité des fêtes : Denis ; commissaires aux comptes : Crassant, Calvayrac, Deforge ; porte-drapeau : Laurent et Belleau ; garde d'honneur : Crassant et Calvayrac.

Après avoir félicité les nouveaux élus, un apéritif d'honneur fut servi et chacun leva son verre à la prospérité de notre association. La séance fut levée à 13 heures.

Cols Bleus n° 447 12 mai 1956

Lettre de Tanger

Courte escale, du 4 avril au matin au 5 avril à 23 heures, du patrouilleur côtier Eveillé (610) qui s'est accosté à la grande jetée. Escale de détente, du 13 au 16 avril, des deux sous-marins Sirène (S 615), commandé par le Lieutenant de Vaisseau Laugier, et Millé (S 609), commandé par le Lieutenant de Vaisseau Crouzat. Tous deux, en provenance de Toulon, devaient rejoindre, le premier Brest, et le second Lorient où il entrera en grand carénage après deux ans d'activité intense. La Sirène et le Millé ont déjà relâché plusieurs fois à Tanger mais, grâce au Cercle français, cette escale restera pour nos sous-

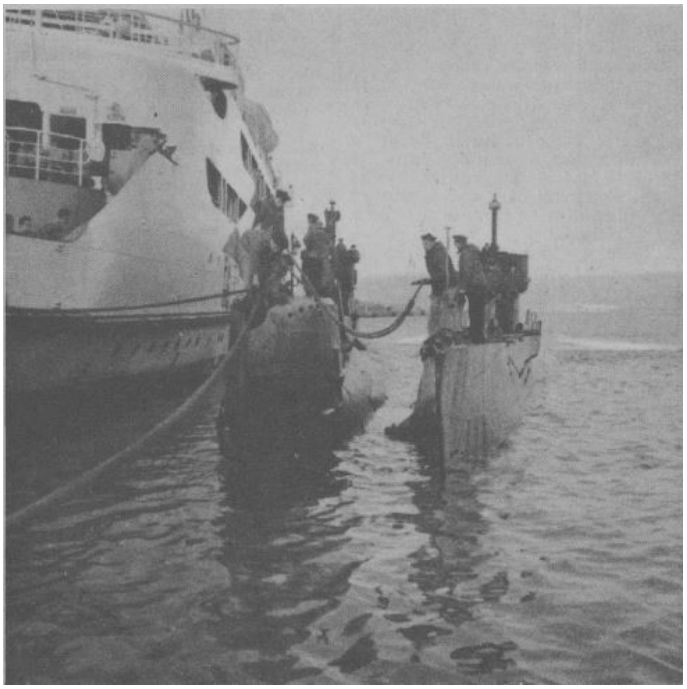


La « Sirène » manœuvre pour s'amarrer à couple du ferry-boat espagnol. Ci-dessous, le « Millé » a rejoint la « Sirène », et l'amarrage se poursuit. (Photos Accarias).

mariniers une des meilleures faites dans la ville internationale. Arrivés le vendredi 13 au soir, vers 19 heures, les deux bâtiments mouillaient en rade, mais, dès le samedi matin, M. Saint Aubert, président toujours sur la brèche, prenait contact avec leurs commandants et invitait les équipages au grand bal donné en leur honneur par le Cercle français dans son local, le samedi 14, à partir de 22 heures. Et l'après-midi vers 16h30, les deux sous-marins purent se mettre à couple du ferry-boat espagnol dès que celui-ci eut terminé son accostage. Les marins espagnols aidèrent volontiers à la manœuvre en saisissant les aussières que leur lançaient les pompons rouges de la Sirène. Aussitôt, correspondants de « Cols bleus » et quelques membres du Cercle passaient la planche pour remettre aux équipages des revues et des livres récoltés à leur intention. Chacun fit connaissance et les marins invitèrent gentiment les Tangérois à visiter en détail le Millé. Puis les visiteurs remontè-

Cols Bleus n° 447 12 mai 1956 (suite)

rent en ville, emmenant quelques officiers qu'ils se firent un plaisir de guider dans leurs achats. Dès 21h45, un flot de cols bleus envahissait gaiement le cercle. La soirée fut rehaussée par la présence des commandants Laugier et Crouzat qui s'associèrent très simplement à la joie de leurs équipages.



Le lendemain dimanche, malgré un temps bien peu clément, les propriétaires de voitures du cercle se mirent, soit le matin soit l'après-midi, à la disposition des marins qui voulaient visiter la ville et leur firent faire la traditionnelle randonnée des Grottes d'Hercule. Les marins, eux, firent avec bonne humeur visiter leurs bâtiments et se serrèrent un peu plus pour permettre aux « terriens » d'explorer leur mystérieux domaine. Pour beaucoup de Français dont c'était la première descente dans un sous-marin, cette visite fut une révélation qui leur fit mieux comprendre tout le sang-froid et l'abnégation qu'exige des sous-mariniers le beau mais dur métier qu'ils ont librement choisi. Et, le soir, il y eut encore du monde au cercle. Le lundi matin, dès 8 h. 40, la Sirène et le Millé appareillaient pour de nouveaux exercices et de nouvelles plongées, oubliés pendant quelques heures... Nos sous-mariniers ont promis de revenir !...

Qu'ils sachent, comme tous nos cols bleus, qu'ils trouveront toujours au Cercle français de Tanger (27, rue Molière) un peu d'air du pays et des amis prêts à les accueillir et à guider leurs achats ou leurs promenades.

En attendant, ce n'est qu'un au revoir !

ATTRIBUTION DE COMMANDEMENT

SOUS-MARINS

Capitaine de frégate

* BES DE BERC (B.M.J.M.), 1re escadrille de sous-marins.

Lieutenants de vaisseau

* MOYRET (R.H.M.), sous-marin « L'Artémis ».
* THOMAS (J.C.P.), sous-marin « L'Astrée ».
* NOËL (M.A.M.M.), sous- marin « Saphir ».
* SEGARD (Y.A.M.), sous-marin « Bouan ».
* LE LIEPVRE (F.P.E.), sous-marin « Sultane ».
* ASSELIN DE WILLIENCOURT (F.D.), sous-marin «L'Africaine».

Cols bleus

Cols Bleus n° 448 19 mai 1956

Le navire de guerre et la propulsion nucléaire

Parmi les progrès réalisés ces dernières années dans les diverses techniques, ceux auxquels nous assistons dans le domaine de l'énergie nucléaire sont de loin les plus spectaculaires. L'utilisation de cette énergie pour la propulsion des navires est à l'étude ou en essai dans plusieurs pays, on peut se demander dans quelle mesure la construction et l'emploi des navires de guerre en seront affectés. Sans prétendre donner ici une réponse complète à cette question particulièrement complexe, nous nous limiterons à exposer de façon très générale dans quelles mesures on peut envisager à l'heure actuelle l'installation de la propulsion nucléaire sur des bâtiments de combat et les modifications probables qui en résulteront dans leur emploi.

Dans l'état actuel de nos connaissances que l'adoption de la propulsion nucléaire ne paraît intéressante pie pour les navires de surface de fort tonnage et pour les sous-marins. Pour les navires de surface de fort tonnage, parce que le poids du réacteur atomique et de ses blindages de sécurité étant fort élevé, son installation n'est rentable sur un navire que si ce poids est inférieur à celui du combustible normalement emporté par le navire correspondant à propulsion classique. Pour les sous-marins, parce que ce même poids du réacteur atomique et de ses blindages remplace non seulement celui au combustible, mais aussi celui, très important, de la batterie d'accumulateurs et des moteurs électriques de propulsion du sous-marin classique. Il est cependant probable que, dans un avenir relativement proche (une dizaine d'années ?) il sera possible de construire des réacteurs nucléaires assez légers pour être montés sur des navires moyens. Mais il faut souligner que si le progrès scientifique est, à notre époque, impressionnant, Les réalisations techniques qui en découlent demandent de plus en plus de temps et d'argent pour entrer dans le domaine pratique. Certaines de ces réalisations, telle justement la propulsion des navires au moyen de l'énergie d'origine nucléaire, exigent une somme d'études et une richesse de moyens qui sont presque à la limite des ressources d'un état comme la France. Il convient donc de mettre en garde l'opinion contre l'illusion d'une généralisation rapide de techniques qui ne sont encore qu'au stade des essais. Le raisonnement et l'expérience conduisent à penser qu'en ce qui concerne notre pays la propulsion nucléaire des navires ne pourra guère commencer à entrer dans la pratique avant une dizaine d'années ; il n'y a donc aucun risque à continuer à construire des navires à propulsion classique ; c'est même une nécessité.

REVALORISATION DU SOUS-MARIN

La technique des constructions navales subira vraisemblablement peu de transformations du fait de l'introduction de la propulsion nucléaire, tout au moins en ce qui concerne les formes de coque et des nombreux aménagements. Cependant, la présence à bord d'un réacteur nucléaire pose de nombreux problèmes touchant en particulier la sécurité. Ces problèmes font dès maintenant l'objet d'études poussées et leur solution pratique exigera sans doute de nombreux essais préliminaires.

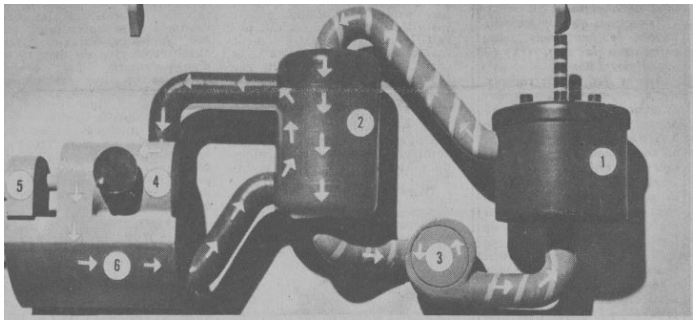
La suppression de l'air comburant permettra de construire des navires plus étanches, le personnel pouvant y vivre en atmosphère conditionnée et artificiellement purifiée. Autrement dit, les différences s'atténueront entre le navire de surface et le sous-marin ; aussi peut-on imaginer que ce dernier se développera et se diversifiera... En dehors même des utilisations militaires du sous-marin, on pourra envisager la construction et l'utilisation économique de sous-marins cargos, surtout lorsque les cargaisons, tels le pétrole, les huiles, les minerais, pourront être emmagasinées hors de la coque épaisse, dans des ballasts, non soumis à la différence de pression. Mais, ce sont là des vues à très longue échéance. Quoi qu'il en soit, cette nouvelle source d'énergie revalorise le sous-marin en le délivrant du handicap de son double système de propulsion et en permettant de le doter d'une vitesse au moins égale à celle des navires de surface, vitesse qui, de surcroît, sera indépendante de l'état de la

Cols Bleus n° 448 19 mai 1956 (suite)

mer. Si l'on ajoute que le sous-marin est le bâtiment le moins vulnérable aux armes nucléaires, que le milieu dans lequel il évolue est moins perméable à nos moyens actuels de détection, qu'il peut être doté lui-même d'armes de destruction massive à longue portée, il faut en conclure qu'il deviendra sans doute l'élément offensif le plus puissant des flottes futures. Quant au navire de surface à propulsion nucléaire, il jouira d'une autonomie comparable à celle du navire à voiles de jadis en même temps que d'une vitesse de croisière aussi proche de sa vitesse maximum que l'état de la mer le permettra. Cette liberté d'action accrue dans des proportions considérables entraînera la généralisation progressive de la propulsion nucléaire sur les grands navires de guerre. Mais, pour certaines missions particulières (la lutte A.S.M., etc.), il faut prévoir que des navires de faible tonnage à propulsion conventionnelle seront nécessaires pendant de longues années encore.

DANS UNE DIZAINE D'ANNEES...

En conclusion, la propulsion atomique accroît les performances du sous-marin dans de grandes proportions. Il pourra ainsi remplir ses missions actuelles avec plus d'aisance, il pourra aussi en remplir de nouvelles surtout dans le domaine de l'offensive stratégique. Il est donc probable que la plupart des sous-marins seront dotés de ce système de propulsion dès que ce sera techniquement et financièrement possible et que ce type de navire deviendra un élément de plus en plus important de la puissance sur mer. La propulsion atomique sera également appliquée aux navires de surface de guerre et de commerce, en commençant par les plus gros. La Marine Française, comprenant l'immense intérêt de cette nouvelle source d'énergie pour la propulsion des navires, participe activement aux études en cours dans ce domaine ; ces études seront poussées dans toute la mesure permise par les crédits qui leur seront affectés et l'on peut espérer que la propulsion nucléaire sera appliquée dans notre Marine avant une dizaine d'années.



Cette maquette explique le fonctionnement d'un moteur nucléaire sous-marin. Dans un réacteur nucléaire (1), la fission de l'uranium 235 dégage une chaleur considérable. Cette énergie calorifique est transmise à une chaudière (2) par une tubulure dans laquelle circule de l'eau sous pression mise en mouvement par une pompe (3). La pression considérable à laquelle est soumise cette eau, portée à une température supérieure à celle de l'ébullition, l'empêche de se vaporiser. Elle communique sa chaleur à l'eau de la chaudière, laquelle se transforme en vapeur qui actionne la turbine (4). Le mouvement de cette turbine est transmis aux hélices par un mécanisme démultiplicateur (5). Enfin, après son passage dans la turbine, la vapeur passe dans un condensateur (6) où elle se convertit en eau avant d'être relancée dans le circuit.

GRANDE-BRETAGNE.

Le sous-marin « Talent » a échappé de peu à une catastrophe au large de l'île de Wight. Naviguant en plongée périscopique par mauvaise visibilité il a été heurté par un pétrolier non identifié. La collision n'a eu heureusement aucune conséquence grave grâce au sang-froid du commandant. Le « Talent » s'en est tiré avec un périscope brisé et quelques avaries aux superstructures.

Cols Bleus n° 453 27 juin 1956

Premier accord atomique France-U.S. A.

Le premier accord franco-américain de coopération dans le domaine de l'énergie atomique a été signé à Washington cette semaine. Cet accord, conclu pour une période de dix ans, prévoirait :

- la cession par les Etats-Unis à la France de 40 kilogrammes d'uranium 235 enrichi à 10 % ;
- l'échange entre les deux pays d'informations non secrètes portant sur la conception, la construction et l'utilisation de réacteurs de recherches et de réacteurs de puissance.

Cet accord est beaucoup plus important que les accords standards de coopération atomique conclus jusqu'ici par les U.S.A. et une trentaine de pays, prévoyant essentiellement la cession de six kilos d'uranium par les Etats-Unis et l'échange d'informations non secrètes sur les réacteurs atomiques. Le nouvel accord, le premier du genre, est le résultat de négociations entamées l'an dernier par la France et les U.S.A. Il entrera en vigueur dans trente jours si le Congrès, auquel il va être transmis, n'élève aucune objection à son égard.

Cols Bleus n° 455 07 juillet 1956

LE "NARVAL" EN PLONGÉE

Le « Narval », lancé le 11 novembre 1954, est le plus moderne de nos sous-marins. Le « Narval » possède huit tubes lance-torpilles et il est équipé des derniers équipements de détection ; il peut ainsi s'attaquer aussi bien aux bâtiments de surface qu'aux autres sous-marins. Ce submersible est le premier d'une série de six unités semblables. Rappelons que ce bâtiment de 2000 tonnes, long de 78 mètres, n'a accompli pour l'instant qu'une première plongée statique dans la darse transatlantique du port de Cherbourg, où les fonds n'atteignent pas plus de 17 mètres. Des essais de navigation en surface et de petite immersion ont été également tentés avec succès. La première expérience de plongée profonde, indique-t-on d'autre part, aura lieu dans un proche avenir. Les spécialistes affirment que les 150 mètres — présentés comme un record mondial mais depuis longtemps dépassés par un sous-marin — ne constitueraient qu'une performance médiocre pour le « Narval »

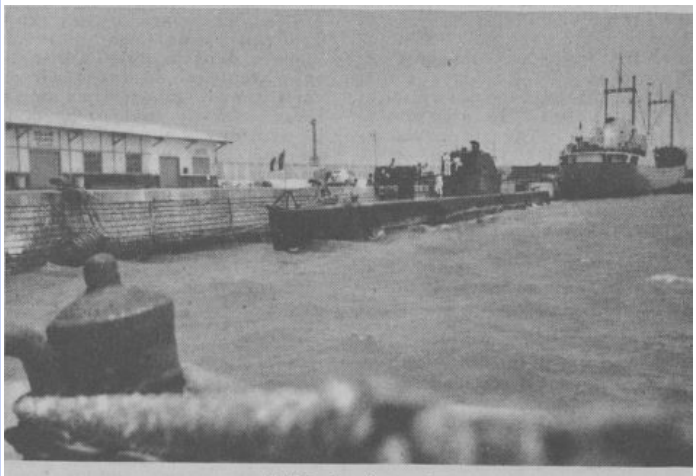
Cols Bleus n° 458 28 juillet 1956

Nos marins à Tanger

…..Le 19 juin au soir, c'était par grosse houle de vent d'est, l'arrivée, un peu après 19 heures, de l'escorteur d'escadre Kersaint, qui venait chercher l'Amiral Antoine, arrivé l'après-midi dans son avion personnel, pour le mener à Gibraltar en visite officielle. Aussitôt, le fin navire tenta de s'amarrer au grand quai d'escale mais, après une heure d'efforts inutiles et à cause du vent qui soufflait en tempête et rendait la manœuvre hasardeuse, le Kersaint, rentrant ses amarres, alla s'abriter en rade. Et ceux nombreux, malgré le mauvais temps et l'heure tardive, qui étaient venus à la jetée en auto l'attendre, s'en retournèrent navrés. Bien des Français n'eurent même pas la chance d'apercevoir cet élégant bâtiment, chef-d'œuvre sorti de nos chantiers de Lorient, car le vent s'étant calmé dans la nuit, à l'aube du 20 le Kersaint put accoster et après avoir embarqué le Commandant de la Marine au Maroc, il mit aussitôt le cap sur Gibraltar. Puis, du 21 au 23 juin, c'était l'escale du sous-marin L'Africaine, commandé par le Lieutenant de Vaisseau Sciard. Amarré au grand quai, il recevait bientôt la visite de Cols Bleus et du Cercle Français. Et pendant leurs quarante-huit heures d'escale, nos sous-mariniers furent reçus, promenés et s'en furent, bien entendu, danser au bal du Cercle le 21 au soir ! A leur tour, ils invitèrent, avec leur gentillesse habituelle, à visiter le bord et donnèrent sans se lasser toutes les explications demandées. L'Africaine, de conception et de construction entièrement

Cols Bleus n° 458 28 juillet 1956 (suite)

françaises, fut examinée sur toutes les coutures et l'on remarqua notamment son kiosque à l'avant raccourci, pour permettre l'installation d'un sas-commando destiné aux hommes-grenouilles, ainsi que sa large baignoire très appréciée de l'équipage, dont elle peut contenir une bonne partie à la fois.



L'Africaine à quai.

Beaucoup de jeunes matelots dans cet équipage, frais émoulus des écoles de spécialité, et dont pour certains L'Africaine est le premier embarquement... pas toujours sans mal de mer ! Mais des jeunes très sympathiques, possédant déjà cet amour de son métier du vieux loup de mer et cet esprit sous-marinier plein d'entrain et de bonne humeur. Un vétéran aussi à bord... vétéran à quatre pattes et poil clair : « Popeye », le chien-mascotte du bord, qui avec ses dix ans de services est sans doute le plus ancien toutou sous-marinier de France. Au demeurant très fier de l'être et poussant la morgue jusqu'à mordre parfois les pieds du Commandant ! Il y a aussi à bord un rat blanc et quelques tortues.,. Après le groupe du G.A.S.M., avec lequel elle avait fait des exercices, L'Africaine a mis le cap sur Toulon avec escale à Oran. Du 25 au 26 juin, c'est l'Artémis, sister-ship de L'Africaine, qui la relaya au quai d'escale. Ce sous-marin, le dernier en service de cette série de cinq du type Aurore, a le même kiosque profilé que L'Andromède et est également muni d'un schnorchel. Il est commandé par le Lieutenant de Vaisseau Denielou, breton de vieille souche maritime né à Toulon ! Malgré la brièveté de leur escale, une soirée dansante fut également organisée par le Cercle Français dans son local en l'honneur de ceux de L'Artémis, le 25 au soir. Et le Commandant, qui s'était joint à ses hommes, nous dit toute leur joie de cet accueil qui rejoindra dans leur souvenir celui des magnifiques escales grecques. Comme tous les sous-marins, celui-ci a son toutou mascotte en la personne de « La Puce », petit bâtard rondouillard au poil fauve. Mais L'Artémis possédait une particularité à ce voyage... la présence à bord d'un pharmacien à deux galons qui avait trouvé ce moyen original d'accomplir une période militaire et quitté, pour quinze jours, le cœur léger, Juan(*)... et ses pharmacies !... Ce qui n'empêcha malheureusement point L'Artémis d'appareiller avec un homme en moins, un matelot victime d'une forte angine et laissé à l'hôpital français. Celui-ci, bien soigné, fut rapatrié le 1er juillet par le Koutoubia, courrier régulier de la C.N.P. Pendant son séjour forcé à Tanger, il fut d'ailleurs pris en charge par la sympathique famille de M. Pic (notre populaire changeur de la rue Delacroix) qui est le havre de grâce des pompons rouges en escale. L'Artémis, après une longue période d'activité, appareilla pour Lorient où elle entrera en grand carénage et sera quittée par son commandant et une partie de l'équipage. L'appareillage se fit par beau temps calme le 26 au soir, peu après le coucher du soleil.

L' « Artémis » à quai.

Après avoir procédé aux essais d'usage (vérification du poids des ballasts, etc...). L'Artémis mit en route doucement et les Français venus la voir partir agitèrent les bras en signe d'amical au revoir, auquel répondirent état-major et équipage. Puis le sous-marin mit rapidement le cap sur le Portugal pour une traversée dont la majeure partie devait être effectuée en plongée……

(*) : [NDLR : texte original repris. Aucune explication pour ce mot]

Cols Bleus n° 459 04 août 1956

Attributions de Commandements

SOUS-MARINS

Lieutenants de vaisseau

* PIERI (C.V.F.A.), sous-marin « Andromède ».
* DUPONT (F. G.), sous-marin « Requin ».
* ALLEAUME (P. S.), sous-marin « Argonaute ».

Cols Bleus n° 464 15 septembre 1956

SOUS-MARINS ATOMIQUES.

Les accords anglo-américains, conclus en juin dernier au sujet de l'échange d'informations atomiques, qui viennent d'être rendus publics, mentionnent particulièrement les enseignements acquis depuis un an et demi, date d'entrée en service du sous-marin « Nautilus », Ce n'est en effet pas seulement la structure même du moteur atomique qui intéresse les techniciens britanniques, mais bien les innombrables observations concernant la mise en œuvre d'un matériel entièrement nouveau. L'échange de renseignements porte également sur d'autres usages de la propulsion nucléaire, en particulier à bord des avions. Il est cependant précisé que les échanges sont pour le moment limités aux applications militaires, ceux qui concernent les applications commerciales devant être fixés ultérieurement. Par ailleurs, le contre-amiral Mumma, chef du Navy Bureau of ships de la Marine américaine, a informé la presse par un communiqué laconique que le sous-marin «Sea-Wolf», sister-ship du «Nautilus», a dû interrompre ses essais à quai à la suite d'une sérieuse avarie. Il s'agirait de fuites dans les surchauffeurs de vapeur qui exigeront des réparations de plusieurs semaines. Il n'y a eu ni accident de personne, ni avaries de matériel, ni émissions de radiations dangereuses.

Cols Bleus n° 464 15 septembre 1956 (suite)

L'Association générale amicale des Anciens des Sous-Marins

Le dimanche 1er juillet 1956, les Anciens des Sous-Marins ont donné leur messe annuelle en la chapelle ' de Saint-Louis des Invalides, à la mémoire de tous les sous-mariniers disparus. Les Personnalités présentes ; MM. les amiraux Lemonnier, Rosset, Le Hagre, Le Bigot, président de l'A.D.O.S.M., Moreau, président de l'A.C.M. ; M. l'ingénieur général du génie maritime de Dinechin ; M. le général gouverneur des invalides Houdemont ; MM. les capitaines de vaisseau de Fourcauld, président de la F.A.M.M.A.C., accompagné de sa famille, Guierre, président d'honneur de l'A.G.A. A.S.M., Gauthier ; M. le capitaine de frégate Wacogne, président actif de l'A.G.A.A.S.M. ; M. le capitaine Balligaud ; MM. les ingénieurs mécaniciens Lasfougeas. Le Coz, Lemonnier; M. l'officier interprète et du chiffre Reynaud, accompagné de sa famille. Parmi les personnalités civiles : Mme Reboul Hector Berlioz et sa famille, Mme L'Herminier, Mme la *« maréchale Leclerc »,* M. le président des médaillés militaires ; les hautes personnalités de l'Office National des Anciens Combattants ; M. le président des grands invalides ; M. J. Moal, président des Anciens des sous-marins section de Boulogne-sur-Mer, accompagné de sa famille. Parmi la nombreuse assistance, notre Association était dignement représentée par la présence de ses membres actifs et de leurs familles et amis. S'étaient fait représenter : MM. l'amiral Nomy, le vice-amiral Ortoli, le contre-amiral Cabanier. S'étaient excusés de ne pouvoir être présents, retenus par des obligations : M. le vice-amiral Wuillaume, MM. les capitaines de vaisseau Mollas, Delpeuch ; M. l'officier principal des équipages Cumunal. Je m'excuse auprès des personnalités que j'aurai omis de citer.

La cérémonie. — Officiait M. l'abbé Guinchard, aumônier de la Marine, assisté de deux cadets de la mer comme servants, de chaque côté de l'autel les porte-drapeau de l'A.G.A.A.S.M. et, autour du catafalque, quatre cadets de la mer assuraient une garde d'honneur dans un garde-à-vous impeccable, dans le chœur quatre maîtres cadets délimitaient les places réservées. Le sermon fut dit par M. l'abbé Kerlevéo, ancien marin, qui, en phrases émouvantes, cita les sous-marins perdus corps et biens, il eut une pensée attachante pour nos présidents d'honneur, M. l'amiral Reboul Hector Berlioz et le capitaine de vaisseau L'Herminier ainsi que pour le maréchal Leclerc. La chorale était dirigée par Mlle Marie-Rose Choveau. La sonnerie Aux Morts fut faite par deux clairons de la Marine. La Garde d'Honneur était assurée par dix hommes en armes et trente cadets de la Marine qui faisaient une haie d'honneur à l'entrée de la chapelle, sous le commandement d'un second-maître de Marine Paris.

Conclusion. Cérémonie émouvante et combien grande par sa simplicité. Avant de clore ce compte rendu, je dois ici remercier les organisateurs de l'Association des Anciens des Sous-Marins qui, dans un temps très restreint, ont su mener à bien la tâche qui leur incombait.

Important : P.S. — Les vacances étant terminées, votre bureau reprend ses activités. Première réunion de bureau le 12 septembre à 21 h au Café d'Angleterre, métro Richelieu Drouot. Première réunion d'informations le dimanche 16 septembre à 10 h. Lieu du rendez-vous : « Au Coq d'Or », 149, rue Montmartre, où une affiche vous donnera l'adresse de notre nouvelle permanence. Le secrétaire général, Y. MARCHIS.

Cols Bleus n° 466 29 septembre 1956

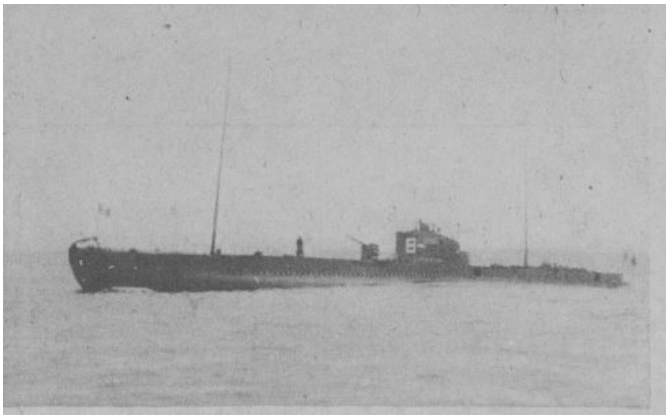
Livre d'or

Le nom de « Centaure », donné à un dragueur côtier construit à Saint-Nazaire au titre « off shore » et remis à la Marine française le 10 septembre dernier à Cherbourg, se trouve dans les listes de la Flotte depuis 1720, époque à laquelle il figure à la poupe d'un vaisseau de 20 canons, armé jusqu'en 1727, puis d'un vaisseau de 76, construit à Lorient en 1746, et naufragé au cap de Bonne-Espérance le 19 janvier 1750. Peu de temps après, Lorient met à nouveau en chantier, en 1752, un « Centaure », vaisseau de 68. Le 10 septembre 1759, il fait partie de l'escadre du comte d'Aché aux Indes orientales, lorsque celle-ci rencontre, près de Porto Novo, l'escadre anglaise du contre-amiral Stevens. Au cours du combat, à l'issue duquel les vais-

Cols Bleus n° 466 29 septembre 1956 (suite)

seaux anglais allèrent mouiller à Negapatam, avec de grosses avaries, le capitaine du « Centaure » est tué. Ce vaisseau est condamné en 1764, mais, bien avant cette date, il existe un autre bâtiment du même nom, nommé le 10 septembre 1755, vaisseau de 74, mis sur cale à Toulon en février 1756 sur les plans de Coulomb, et lancé le 17 mars 1757. Il disparaît bien avant le précédent, mais sa courte carrière sous notre pavillon laisse un souvenir glorieux dans notre histoire maritime.

En décembre 1757, il quitte Toulon pour les Antilles, avec l'escadre de La Clue, qui doit rentrer dans ce port le 26 avril, sans avoir pu dépasser Carthagène. Cette escadre appareille à nouveau le 5 août 1759 et, après avoir franchi le détroit de Gibraltar, elle est chassée le 18 par l'escadre anglaise de Bos-



Le sous-marine « Le Centaure » (1939-52) (Cliché de l'auteur)

cawen. Le « Centaure », en queue de ligne, et mauvais marcheur, est le premier rattrapé, au large de Lagos. Il est bientôt aux prises avec cinq vaisseaux anglais, mais se défend opiniâtrement : après cinq heures de combat, ayant perdu ses trois mâts de hune, à court de munitions, son capitaine, M. de Sabran-Grammont, lui-même blessé onze fois, doit amener ses couleurs.

Après avoir jeté les ancres et les canons à la mer, les Anglais le conduisent à grand-peine à Gibraltar. Remis en état et armé de 82 canons, il est incorporé à la flotte britannique sous le nom de « Centaur »; il prend part à la bataille d'Ouessant, le 27 juillet 1778, à la campagne d'Amérique et des Antilles de 1781–1782, dans l'escadre de Rodney, et se perd par échouage sur Terre-Neuve, le 21 septembre 1782, en rentrant en Angleterre.

Le 15 février 1782, un nouveau « Centaure », de 74, est ordonné à Toulon, toujours sur les plans de Coulomb. Lancé le 7 novembre 1782, il fait partie, en 1792, de l'escadre de Truguet qui appuie la prise de Nice et Villefranche, et bombarde ensuite Oneglia. Le 11 février 1793, il prend part à l'attaque combinée de Cagliari, qui doit être abandonnée en raison du mauvais temps. Le 18 décembre 1793, les Anglais le brûlent à Toulon en évacuant ce port. Le 2 novembre 1811 est commencé à Cherbourg un vaisseau de 80, le « Centaure », qui n'est lancé que le 8 janvier 1818. Le 27 avril 1823, portant la marque du contre-amiral Angot des Rotours, il appareille de Brest de la guerre d'Espagne, et prend part, le 20 septembre, à l'attaque de Cadix, s'embossant à 800 mètres du fort de Santi Pétri, clef de la défense. Après un sévère bombardement, ce dernier est enlevé par les troupes débarquées. Le 14 octobre 1823, le « Centaure » est renommé le « Santi-Petri » et il est rayé sous ce nom en 1850.

On ne trouve plus ce nom qu'à l'arrière d'un remorqueur de 1500 CV, construit en 1913, par les Chantiers de la Loire, et affecté au port de Cherbourg. Celui-ci est renommé le « Nés sus », le 24 décembre 1930, le nom de « Centaure » ayant été attribué à un sous-marin de 1500 tonnes « spécialement nommé — dit la D.M. — en mémoire du vaisseau qui soutint une lutte valeureuse contre cinq ennemis aux Cardinaux . Personne ne releva cette dernière erreur historique. Construit par l'Arsenal de Brest, le « Centaure » est lancé le 14 octobre 1932 et affecté, après essais, à la deuxième escadrille, dans l'escadre de l'Atlantique. Il est à Casablanca, avec la 4e D.S.M. au début

Cols Bleus n° 466 29 septembre 1956 (suite)

de la guerre. Après le débarquement en Afrique du Nord, il est affecté à l'Ecole d'Ecoute de Freetown, puis à celle des Bermudes, en février 1944. Refondu par l'Arsenal de Philadelphie du 2 juin au 18 décembre 1944, il arrive à Casablanca le 23 février 1945, ralliant ensuite Oran, puis Toulon, où il est affecté à l'entraînement des forces anti-sous-marines. Il est condamné le 19 juin 1952. Notons que le nouveau dragueur côtier porte, comme tous ses similaires, le nom d'une constellation, tandis que celui de tous ses prédécesseurs évoquait ces monstres mythologiques, moitié hommes, moitié chevaux, qui furent exterminés lors des noces du roi des Lapithes, qu'ils étaient venus fâcheusement troubler.

Lettre de Cherbourg

Premiers et brillants essais du sous-marin «MARSOUIN» réalisé par l'arsenal de Cherbourg, lancé fin mai 1955, le « Marsouin » a fait ses premiers essais dans la darse transatlantique : plongée statique suivie immédiatement d'essais en route libre. A bord avaient pris place, outre le lieutenant de vaisseau Andrieu et son équipage, plusieurs techniciens ayant participé activement et effectivement à la réalisation du bâtiment.
Sur le quai de France, d'autres techniciens, groupés autour des ingénieurs du Génie maritime, des officiers et une partie de l'équipage du sous-marin « Narval », prototype de la série, dont les essais remontaient à 5 mois en arrière. Les essais durèrent une heure environ et donnèrent toute satisfaction, à tel point que le nouveau sous-marin gagna immédiatement le large pour son premier essai en route libre qui fut tout aussi probant que le précédent. A. L, M

URSS

L'U.R.S.S. est en train de construire la plus importante flotte sous-marine du monde, ont déclaré des experts maritimes américains au cours d'un exposé devant le congrès de l'Association des directeurs de ports américains. Les arsenaux soviétiques produiraient trois nouveaux submersibles toutes les deux semaines..

Cols Bleus n° 471 03 novembre 1956

Le sous-marin l'« Africaine »

Le sous-marin l'« Africaine » parti de Toulon est attendu à Lorient où il faire est a attendu pour y subir un grand carénage à la base de Keroman, où il remplacera l'« Astrée » qui a, depuis, rallié le G.A.S.M. et a même participé aux dernières manœuvres de l'escadre. On sait que cette unité a été construite en 1938 aux Ateliers et Chantiers de la Seine-Maritime. Resté sur cale au moment de la défaite, les Allemands exigèrent l'achèvement du navire, mais le personnel travailla au ralenti de manière à atteindre la Libération, mettant ainsi l'ennemi dans l'impossibilité d'utiliser ce navire. De dépit, les Allemands le sabotèrent, ce qui n'empêcha pas l'arsenal de Cherbourg de l'achever en 1948. L'Africaine, quittant le port de la Manche, appareillait pour une croisière en Méditerranée. Après ce voyage d'endurance de quatre-vingt-treize jours, autour de l'Afrique, il fut admis au service actif, sous le commandement du lieutenant de vaisseau Cheney. Par la suite, l'Africaine, placée sous le commandement du lieutenant de vaisseau Asselin de Williencourt qui commanda le groupe des sous-marins de poche, va subir une refonte complète à la base.de Keroman.
Ce navire, de 1400 tonnes de déplacement, est le premier de la série du type « Narval ». Il sera bientôt rejoint à Lorient par le Marsouin, lancé en mai 1955 par l'arsenal de Cherbourg .
Ont appareillé de Toulon pour exercices, essais ou mission dans la région : l'escorteur d'escadre « Guichen », du 24 au 26 ; les escorteurs « Bambara » le 23 et « Malgache » du 23 au 24 ; l'escorteur côtier « Carabinier » le 25 ; les patrouilleurs « La Sétoise » du 22 au 26 et « P.723 » du 22 au 24 ; les dragueurs « Coquelicot » du 23 au 26 et « Réséda » le 25; les sous-marins « Sirène » du 24 au 26, « Sultane » du 23 au 26 et « Roland-Morillot » le 24, « L'Andromède » le 23 pour exercices et Port Vendres où il a fait escale du 27 au 29.

Cols Bleus n° 471 03 novembre 1956 (suite)

Anciens des sous-marins

Nous vous rappelons que le vendredi 16 novembre 1956 aura lieu, de 21 heures à l'aube, au Cercle Militaire (place Saint Augustin) notre gala annuel. Il sera donné cette année avec le concours de vedettes du disque et de la radio, de chansonniers, de danseuses burlesques et de vedettes de music-hall, vous danserez comme les années précédentes avec le dynamique jazz de la marine. Election de la reine, lâcher de ballons, bataille de serpentins, tous ces intermèdes vous inciteront à vous retrouver à cette date entre amis et parents pour passer une soirée agréable dans une ambiance marine. Tenue ville ou soirée. Entrée : 500 francs. Bar : prix courants. Les membres actifs de l'association sont informés que notre réunion d'informations aura lieu le dimanche 11 novembre, à 10 heures, en notre nouvelle permanence, « Café d'Angleterre », 20 boulevard Montmartre; métro : Richelieu-Drouot, salle des réunions, au sous-sol.
Ce dimanche 11 novembre, nous clôturerons les inscriptions des membres de l'Association, des parents et amis qui seraient désireux de participer au dîner amical de l'Association. Il aura lieu au « Relais Matignon », 32, avenue Matignon, Paris (8e) le 16 novembre 1956. Heure du rendez-vous : 19h45.
Avant de clore ce pensum, je vous rappelle que des billets pour l'entrée au gala seront à votre disposition le jour de notre réunion d'informations et à notre siège social, à « Cols bleus », 10 rue Vivienne, métro Bourse, ainsi crue le 16 novembre au Cercle Militaire. Le 11 novembre, à 20h30, une délégation de plusieurs anciens des sous-marins assurera la garde sous l'Arc de Triomphe avec le drapeau de l'Association. Le 20 décembre 1956, à 18 heures, comme chaque année, notre association, seule ce jour, ranimera la Flamme et déposera, une gerbe au Soldat Inconnu.
Soyez présents nombreux à cette cérémonie.

Cols Bleus n° 473 17 novembre 1956

Après guerre, de très nombreux livres parurent sur la guerre navale 1939-1945, français, anglais, américains, et depuis quelques mois maintenant, de nombreux livres allemands paraissent également. A la lecture de ceux-ci on retrouve souvent trace de la carrière d'unités de la « Kriegmarine » passées après guerre sous notre pavillon et, s'il nous fut donné d'apprendre ainsi le rôle de bâtiments tels que les Kléber, Hoche, Le Lorrain, un livre plus récent, dont la traduction vient de paraître en France, «Die Wôlfe und der Admirai» de Wolfgang Frank, retrace la principale opération à laquelle participa notre sous-marin Blaison, alors U-123 dans la Kriegmarine.
U-123 fut trouvé à la Libération dans une des alvéoles de la base sous-marine de Lorient, dans laquelle il était en réparation ; on donna à cette unité le nom du commandant du croiseur sous-marine Surcouf, le commandant Blaison, quand il fut incorporé dans la Marine nationale avec son sister-ship, le Bouan ex-U-150, trouvé, lui, à la base de Saint-Nazaire.
U-123 faisait partie des cent cinquante-cinq bâtiments construits de 1938 à 1943, connus sous l'appellation de type IX, et plus familièrement dans la marine allemande sous le nom de « vaches marines », à ne pas confondre avec les « vaches laitières », sous-marins ravitailleurs de 1600 tonnes servant à ravitailler « vaches marines » et « loups gris » (sous-marins du type VII, les plus nombreux dans la Kriegmarine et dont nous possédons deux exemplaires: Millé et Laubie.
Si ces sous-marins de 740 tonnes sont armés de quatre tubes lance-torpilles avant et de deux arrière, ils emportent normalement seize torpilles, mais pour ses grandes croisières le U-123 en emportait vingt-trois.
Il est facile pour ceux qui connaissent ces sous-marins de se rendre compte du tour de force que cela pouvait représenter, quand on songe qu'il fallait, en outre, embarquer des provisions « en tout genre» pour plusieurs semaines de croisière.
Pour en revenir au récit donné dans « Die Wôlfe und der Admirai », nous y apprenons que le U-123 appartenait à la 2e Flottille sous les ordres du capitaine de vaisseau Schütze, basée à Lorient ; quand les hostilités furent effectives entre les Etats-Unis

Cols Bleus n° 473 17 novembre 1956 (suite)

et l'Allemagne, l'amiral Dœnitz prépara l'opération « Pankenschlag », « Coup de grosse caisse(*) », destinée à détruire le plus de tonnage possible sur la côte Est des Etats-Unis, avant que. ceux-ci n'aient mis en place d'efficaces moyens de défense, cette opération devait d'ailleurs être couronnée de succès.

(*) : [NDLR : on parle plus couramment de l'opération « coup de cymbale »]

L'U-123 appareilla donc de Lorient pour se trouver le 12 janvier 1942, l'opération « Paukenschlag » ayant été prévue pour le 13 janvier, devant New-York, son secteur de chasse étant les atterrages de New-York et le cap Hatteras.

L'U-123 y trouva comme prévu un trafic maritime intense sans la moindre protection, phare et balises allumés et l'équipage pouvant voir au périscope la ville de New-York et ses gratte-ciel allumés comme -en pleine paix, impression curieuse pour .ces sous-mariniers en guerre dans des conditions particulièrement dures depuis plus de deux ans déjà.

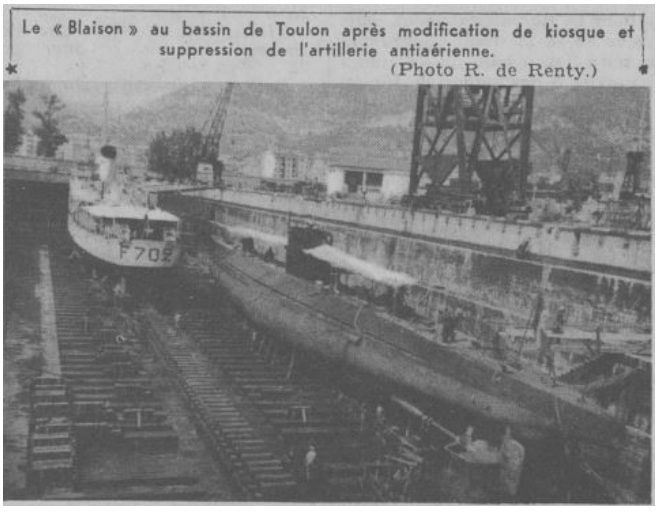
Dès le 12 janvier l'U-123 torpillait le cargo britannique Cyclope, présumé perdu par mines.

Les Américains ne pensaient pas encore que les sous-marins allemands pourraient venir détruire le trafic à la sortie même des ports américains, tant aux torpilles qu'au canon.

Le s/m « Blaison » a quai. On remarque les canons de 20 mm. dans les encorbellements à l'arrière du kiosque .

Ce sous-marin était alors armé d'un canon de 105 mm Il coula au cours de sa première croisière huit navires de plus de 10.000 tonnes, dont trois tankers. Revenu à Lorient, il repartait peu après, et au cours d'une seconde croisière dans les mêmes parages, il coulait à nouveau onze navires.

Après cette participation aux opérations, la bataille de l'Atlantique se faisant toujours de plus en plus âpre, U-123, comme la plupart de ses frères, vit son armement modifié. Le canon de 105 mm fut débarqué (les sous-marins ne pouvant plus mettre le « nez » dehors.


Le « Blaison » au bassin de Toulon après modification de kiosque et suppression de l'artillerie antiaérienne.
(Photo R. de Renty.)

Par contre, le kiosque s'agrémenta sur l'arrière de deux encorbellements sur lesquels furent montés huit canons de 20 mm contre avions qui devaient permettre de repousser les attaques

Cols Bleus n° 473 17 novembre 1956 (suite)

aériennes, notamment lors de la traversée du golfe de Gascogne soumis en permanence à la surveillance aérienne britannique. Il ne fut pas doté du « schnorchel » avant la fin de la guerre et c'est dans cet état qu'il fut incorporé à la Marine nationale.

Depuis, le kiosque a été profilé et les encorbellement et leurs canons supprimés. Entrée en service en 1941 et après avoir participé durement à la guerre sous-marine, cette belle unité a encore accompli une carrière d'une dizaine d'années dans notre Marine nationale avec le Bouan, réalisant pleinement leur mission. Elle était d'assurer la transition entre notre ancienne flotte sous-marine décimée et dont les éléments restants étaient usés et les premières unités de notre programme naval qui vont maintenant entrer en service actif, puisque le premier d'entre eux, le Narval, bâtiment de 1200 tonnes construit par l'Arsenal de Cherbourg et commandé par le capitaine de corvette Emeury, est attendu dans les premiers jours de décembre à Toulon pour être intégré dans nos forces navales.

R. de R.

Cols Bleus n° 474 24 novembre 1956

Le «NARVAL» premier submersible français d'après guerre attendu à Toulon

Le « Narval », premier sous-marin du programme naval français d'après-guerre, ralliera Toulon dans les premiers jours de décembre. Le premier grand sous-marin de notre nouvelle flotte a reçu le nom de « Narval », prenant ainsi le nom du premier sous-marin qui, en 1940 après l'armistice, avait repris la lutte, conduit par le commandant Drogou, et devait disparaître le 16 décembre 1940 au cours d'un combat contre un destroyer italien (*). Par un juste retour des choses, les Anglais nous remirent par la suite le sous-marin italien « Bronzo », rebaptisé « Narval », qui servit quelques années dans notre flotte sous-marine. Le nouveau « Narval », construit par l'arsenal de Cherbourg, lancé le 11 décembre 1954, est commandé par le capitaine de corvette Emeury.

(*) [NDLR ; assertion démentie par la suite] ou reprendre une note suir ce même point donnée dan un des HS précédents

Le bal des sous-mariniers

Le bal des sous-mariniers s'est tenu le vendredi 16 au Cercle Militaire sous la présidence de l'amiral Wuillaume. Ce fut une belle réussite qui fait honneur au comité d'organisation de l'Association centrale des anciens des sous-marins. Nous en rendrons compte dans notre prochain numéro.

Cols bleus

Cols Bleus n° 475 01 décembre 1956

LE BAL des sous-mariniers

Comme nous l'avions annoncé précédemment, le bal annuel des Anciens des Sous-Marins s'est tenu le vendredi 16 novembre, à Paris, au Cercle militaire. Disons que ce fut une soirée très réussie où beaucoup de marins de tous grades, qui dans le passé, ont servi à bord des submersibles, étaient vernis se retremper dans une atmosphère de franche camaraderie qui leur est chère. Le fait d'avoir appartenu aux équipages des formations d'unités sous-marines crée évidemment un lien très solide.

Le C.F. Wacogne, président des Anciens des sous-marins, accueille le C.V. de Fourcauld, président de la F.A.M.M.A.C.

L'exiguïté et l'intimité des bâtiments submersibles, le service si particulier qu'on demande aux hommes et aux états-majors, les dangers constants, même en temps de paix, que représente la navigation sur ces navires de guerre, ont été certes à l'origine du succès de l'Association des Anciens Sous-Mariniers. Créée par un ancien sous-marinier, l'ex-Q.M Fouquet, l'association est dirigée aujourd'hui par le C.F. Wacogne et les membres si actifs de son comité. Des sections dont les effectifs augmentent ont été formées en province. Le bal annuel n'a pas manqué d'être imprégné de cette atmosphère que nous connaissons bien. De 22 heures à l'aube, selon l'expression consacrée, on dansa dans une grande animation aux accents vibrants du jazz de la musique des Equipages de la Flotte. Beaucoup de personnalités maritimes et civiles avaient tenu à assister à cette assemblée annuelle : le Vice-Amiral Wuillaume, qui représentait l'Amiral Henry Nomy, chef d'Etat-Major général de la Marine ; l'Ingénieur général de Dinechain;

Cols Bleus n° 475 01 décembre 1956 (suite)

Le C.F Wacogne, président de l'Association ; le C.V. Pillet ; le Ct Briau, secrétaire général de la F.A.M.M.A.C. ; le C.F. Blanchard ; le C.F. Couzot; le C.V. Dupont, Commandant de Marine Paris; le C.V. Debeurry; le Commandant Maurice Guierre, président d'honneur ; Mme L'Herminier, veuve de l'héroïque commandant du « Casabianca », et Mlle L'Herminier, sa sœur ; Mme Reboul Hector Berlioz ; l'abbé Guinchard, animateur des Cadets de la Mer ; M. Auffray, des Sous-Mariniers du Havre ; M. et Mme Moal, de Cherbourg, etc. Au programme, des attractions présentées avec humour par Georges Herel: nous avons pu applaudir la délicieuse vedette de la Télévision française Mathé Althéry, dont la voix nuancée est mise au service d'un réel talent de « diseuse »; Michel de La Vega, étonnant illusionniste, l'homme qui se fait disparaître lui-même ; les danseurs excentriques Nice et Buky, etc.. Enfin on élut la Reine des Sous-Mariniers. C'est une charmante fille brune, Mlle Andrée Boisard, et ses demoiselles d'honneur, Monique Llomond et Mlle Denis. Gala réussi dont le mérite revient au comité des fêtes et notamment au secrétaire général M. Marchis.

Et l'on dansa jusqu'à l'aube... (Photos Micheau.)

Cols Bleus n° 476 08 décembre 1956

MISE SUR CALE DU SOUS-MARIN "MORSE"

Six sous-marins type « Narval océaniques » sont prévus dans le programme de construction de la marine nationale. Quatre, dont le prototype de la série, le « Narval » qui vient de terminer ses essais, ont été construits ou sont achèvement à flot à l'arsenal de Cherbourg. Deux ont été confiés à l'industrie privée, l'un, l'« Espadon », aux Chantiers Augustin-Normand, l'autre, le « Morse », aux Ateliers et Chantiers de la Seine-Maritime.

L'usinage du « Morse » a été commencé fin 1955, le montage sur cale de ce bâtiment va être entrepris en décembre, le lancement, est escompté fin 1957 et les essais commenceront au printemps 1958.

Les caractéristiques principales du type « Narval », telles que données par les flottes de combat, sont les suivantes: déplacement : 1200 t /1403 t ; dimensions : longueur, 78 m ; largeur, 7,22 m.; tirant d'eau, 5.50 m.; vitesse: surface, 16 nds; plongée, 18 nds. Appareil moteur : diesels Schneider à 7 cylindres, 2 temps et moteurs électriques; rayon d'action en plongée au schnorchel : 15000 milles à 8 nœuds; puissance, 4000/ 5000 CV; équipage: 7 officiers, 51 officiers mariniers, quartiers-maîtres et marins; armement : 8 tubes lance-torpilles dont 6 avant intérieur, 2 arrière extérieurs; 14 torpilles de réserve. La coque épaisse est entièrement soudée, le kiosque caréné. L'autonomie de ces bâtiments est de trois mois.

Les Chantiers de la Seine-Maritime construisent des sous-marins depuis 1928. Ils ont, depuis cette époque, lancé les

Cols Bleus n° 476 08 décembre 1956 (suite)

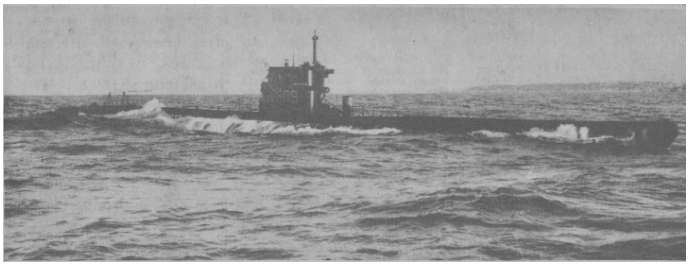
sous-marins dits de deuxième classe, « Antiope », « Oréade », la « Sybille » « Vénus », « Cérès », la « Favorite », «l'Africaine» et ils avaient en commande au début de la guerre de 1939 l'« Andromaque » et l'« Armide ».
Rappelons que sur les seize sous-marins commandés par la Marine Nationale depuis la guerre et mis sur cale depuis 1951, quatre ont été confiés à des chantiers privés: le «Morse» et l'« Espadon », ainsi que deux sous-marins de 750 tonnes (« Daphné » et « Diane ») confiés aux Chantiers Dubigeon.

Cols Bleus n° 477 15 décembre 1956

Le sous-marin «Millé» a quitté définitivement Lorient pour Toulon
(De notre correspondant ; Yvon Huet)

En carénage depuis quelques mois, à la base sous-marine de Keroman, le sous-marin «Millé» a quitté Lorient, le 3 décembre, pour rejoindre, après escale à La Palma, le G.A.S.M. à Toulon, où il doit arriver le 19 décembre prochain.
Les caractéristiques de cet ex-allemand U471 sont les suivantes :

- déplacement 810 t (surface), 900 t (plongée) ;
- dimensions, 67,2 m x 6,22 m x 4,6 m ;
- puissance 2800 / 750 CV ;
- vitesse 17 nœuds (surface), 7,6 nœuds (plongée) ;
- armement, 5 tubes lance-torpilles, 10 torpilles, mitrailleuses
- Equipé d'un schnorchel.



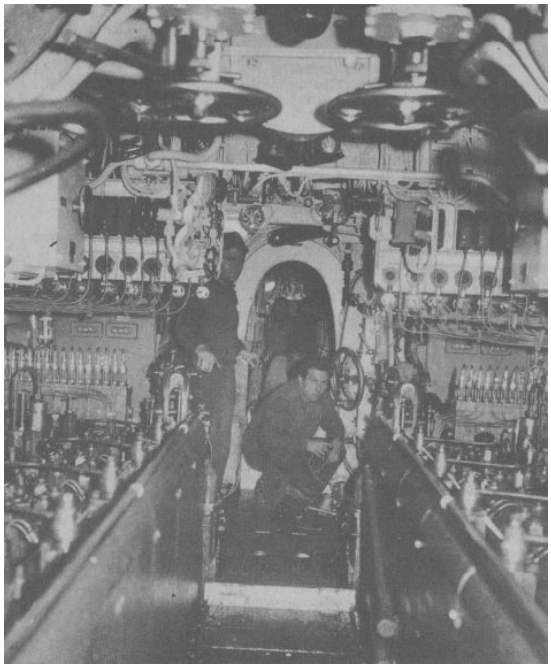
Qui était Millé, qui a donné son nom à ce submersible ? Georges Millé était, en 1943, capitaine de corvette et commandant à Alger du sous-marin de 1500 tonnes Prothée.
En patrouille au large de Toulon, il fut grenadé, en décembre 1943, et disparut corps et biens. L'ingénieur mécanicien du Prothée s'appelait Laubie et il a donné son nom au sister-ship du Millé.
L'état-major du Millé est le suivant : commandant, le lieutenant de vaisseau Crouzat ; commandant en second, le L.V. Bisson ; ingénieur mécanicien de 1re classe Daniault ; officier de transmissions E.V. Petit.
Le Millé a un équipage de quarante-cinq hommes environ: officiers-mariniers, quartiers-maîtres et marins.
Bonne croisière au Millé !

Cols Bleus n° 478 22 décembre 1956

Le Narval" premier sous-marin français d'après-guerre

Dans notre numéro du 24 novembre, nous avons parlé du « Narval », premier sous-marin français du programme naval d'après-guerre, lancé par l'arsenal de Cherbourg le 11 décembre 1954 (notre photo) et qui doit prochainement rallier Toulon. Nous publions aujourd'hui une suite de photos, prises à l'intérieur du submersible : dans la salle des machines, au poste radio (*), dans le kiosque.
Derniers préparatifs avant le départ……
(*) : [NDLR : les puristes auront reconnu le Central]

Cols Bleus n° 478 22 décembre 1956 (suite)



Sources: *Cols bleus*

Cols Bleus n° 431
Cols Bleus n° 432
Cols Bleus n° 437
Cols bleus n° 444
Cols Bleus n° 445
Cols Bleus n° 447
Cols Bleus n° 448
Cols Bleus n° 453
Cols Bleus n° 455
Cols Bleus n° 458
Cols Bleus n° 459
Cols Bleus n° 464
Cols Bleus n° 455
Cols Bleus n° 471
Cols Bleus n° 473
Cols Bleus n° 474
Cols Bleus n° 475
Cols Bleus n° 476
Cols Bleus n° 477
Cols Bleus n° 478

Bulletin « PLONGEE »
Directeur de la publication : ***Dominique SALLES***
Chargé de publication : ***Patrick DELEURY***
Comité de rédaction : ***Patrick DELEURY***

Contact : 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 et https://www.facebook.com/agasmofficiel/